

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

L 50



Magyar nyelvű kiadás

Jogszabályok

52. évfolyam

2009. február 21.

Tartalom

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

RENDELETEK

A Bizottság 145/2009/EK rendelete (2009. február 20.) az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról	1
★ A Bizottság 146/2009/EK rendelete (2009. február 20.) a 2076/2005/EK rendelet II. mellékletének a Kamerunból származó halászati termékek behozatala tekintetében történő módosításáról ⁽¹⁾	3
★ A Bizottság 147/2009/EK rendelete (2009. február 20.) az export-visszatérítések, exportlefölözések és egyes gabonafélékre és rizsre vonatkozó kiviteli engedélyek rendeltetési övezeteinek meghatározásáról (kodifikált változat)	5
★ A Bizottság 148/2009/EK rendelete (2009. február 20.) a közös halászati politikára vonatkozó 11 elavult rendelet hatályon kívül helyezéséről	10
★ A Bizottság 149/2009/EK rendelete (2009. február 20.) a sovány tejpor piacán történő intervenció tekintetében az 1255/1999/EK tanácsi rendelet alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 214/2001/EK rendelet módosításáról	12
★ A Bizottság 150/2009/EK rendelete (2009. február 20.) Az egyes tejtermékekre nyújtott export-visszatérítésekre vonatkozó folyamatos pályázati felhívás megnyitásáról szóló 619/2008/EK rendelet módosításáról	19
★ A Bizottság 151/2009/EK rendelete (2009. február 20.) az egyes tejtermékekre nyújtott export-visszatérítésekre vonatkozó folyamatos pályázati felhívás megnyitásáról szóló 619/2008/EK rendelet módosításáról	20

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

HATÁROZATOK

Tanács

2009/149/EK:

- ★ A Tanács határozata (2008. november 27.) az Európai Közösség és az Örmény Köztársaság között a légi szolgáltatások bizonyos kérdéseiről létrejött megállapodás aláírásáról 21

Megállapodás az Európai Közösség és az Örmény Köztársaság között a légi közlekedés bizonyos kérdéseiről 22

Bizottság

2009/150/EK:

- ★ A Bizottság határozata (2006. január 25.) a Németországi Szövetségi Köztársaság által a német autópályákon a nehéz tehergépjárművekre alkalmazandó autópályadíj-rendszer bevezetésével kapcsolatos visszatérítési mechanizmusra vonatkozóan végrehajtani tervezett, C 54/03. (volt N 194/02) számú állami támogatásról (az értesítés a C(2006) 89. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾ 30

2009/151/EK:

- ★ A Bizottság határozata (2009. február 20.) a 79/542/EGK tanácsi határozat II. mellékletének az egyes friss húsok Közösségbe történő behozatalára feljogosított harmadik országok és ezek részeinek jegyzékében a Botswana-ra vonatkozó bejegyzés tekintetében történő módosításáról (az értesítés a C(2009) 1031. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾ 45

Helyesbítések

- ★ Helyesbítés a nyilvánosan elérhető elektronikus hírközlési szolgáltatások nyújtása, illetve a nyilvános hírközlő hálózatok szolgáltatása keretében előállított vagy feldolgozott adatok megőrzéséről és a 2002/58/EK irányelv módosításáról szóló, 2006. március 15-i 2006/24/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvhez (HL L 105., 2006.4.13.) 52

Megjegyzés az olvasóhoz (lásd a hátsó borító belső oldalán)



⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg

I

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

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG 145/2009/EK RENDELETE

(2009. február 20.)

az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági piacok közös szervezésének létrehozásáról, valamint egyes mezőgazdasági termékekre vonatkozó egyedi rendelkezésekről szóló, 2007. október 22-i 1234/2007/EK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ (az egységes közös piac-szervezésről szóló rendelet),

tekintettel a gyümölcs- és zöldségágazatban a 2200/96/EK, a 2201/96/EK és az 1182/2007/EK tanácsi rendeletre vonatkozó végrehajtási szabályok megállapításáról szóló, 2007. december 21-i 1580/2007/EK bizottsági rendeletre ⁽²⁾ és különösen annak 138. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

Az Uruguayi Forduló többoldalú kereskedelmi tárgyalásai eredményeinek megfelelően az 1580/2007/EK rendelet a mellékletében szereplő termékek és időszakok tekintetében meghatározza azokat a szempontokat, amelyek alapján a Bizottság rögzíti a harmadik országokból történő behozatalra vonatkozó átalányértékeket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1580/2007/EK rendelet 138. cikkében említett behozatali átalányértékeket e rendelet melléklete határozza meg.

2. cikk

Ez a rendelet 2009. február 21-én lép hatályba.

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

Kelt Brüsszelben, 2009. február 20-án.

a Bizottság részéről

Jean-Luc DEMARTY

mezőgazdasági és vidékfejlesztési főigazgató

⁽¹⁾ HL L 299., 2007.11.16., 1. o.

⁽²⁾ HL L 350., 2007.12.31., 1. o.

MELLÉKLET

az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek

(EUR/100 kg)

KN-kód	Országkód ⁽¹⁾	Behozatali átalányérték
0702 00 00	IL	129,4
	JO	62,0
	MA	42,1
	TN	132,6
	TR	82,6
	ZZ	89,7
0707 00 05	JO	161,3
	MA	77,9
	MK	147,9
	TR	164,7
	ZZ	138,0
0709 90 70	JO	239,8
	MA	71,3
	TR	125,2
	ZZ	145,4
0709 90 80	EG	94,1
	ZZ	94,1
0805 10 20	EG	45,6
	IL	55,3
	MA	50,4
	TN	47,6
	TR	61,5
	ZZ	52,1
0805 20 10	IL	144,4
	MA	84,5
	TR	73,0
	ZZ	100,6
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	EG	75,3
	IL	94,8
	JM	95,1
	MA	69,5
	PK	50,6
	TR	60,8
	ZZ	74,4
0805 50 10	EG	81,5
	MA	44,0
	TR	61,0
	ZZ	62,2
0808 10 80	CA	89,7
	CL	67,7
	CN	83,1
	MK	25,7
	US	107,9
	ZZ	74,8
0808 20 50	AR	103,4
	CL	73,7
	CN	73,7
	US	112,7
	ZA	109,7
	ZZ	94,6

⁽¹⁾ Az országoknak az 1833/2006/EK bizottsági rendeletben (HL L 354., 2006.12.14., 19. o.) meghatározott némenklatúrája szerint. A „ZZ” jelentése „egyéb származás”.

A BIZOTTSÁG 146/2009/EK RENDELETE

(2009. február 20.)

a 2076/2005/EK rendelet II. mellékletének a Kamerunból származó halászati termékek behozatala tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

mellékletében található lista tartalmazza. Kamerun így jelenleg szerepel a 2076/2005/EK rendelet II. mellékletében.

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel az állati eredetű élelmiszerek különleges higiéniai szabályainak megállapításáról szóló, 2004. április 29-i 853/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 9. cikkére,

tekintettel az emberi fogyasztásra szánt állati eredetű termékek hatósági ellenőrzésének megszervezésére vonatkozó különleges szabályok megállapításáról szóló, 2004. április 29-i 854/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽²⁾ és különösen annak 16. cikkére,

mivel:

(1) A 854/2004/EK rendelet 11. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy állati eredetű termékek csak a rendelettel összhangban összeállított jegyzéken szereplő harmadik országból vagy harmadik ország bizonyos területeiről hozhatók be.

(2) A 853/2004/EK, a 854/2004/EK és a 882/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtására vonatkozó átmeneti szabályok megállapításáról szóló, 2005. december 5-i 2076/2005/EK bizottsági rendelet ⁽³⁾ a 854/2004/EK rendelet 11. cikkének (1) bekezdésétől eltérve előírja, hogy a tagállamok bizonyos feltételek mellett engedélyezhetik az említett rendelet II. mellékletben szereplő harmadik országokból származó halászati termékek behozatalát.

(3) Azon harmadik országokat, amelyekben eddig még a Közösség nem végzett vizsgálatot az állat-egészségügyi körülmények ellenőrzése, illetve annak megállapítása céljából, hogy az ottani illetékes hatóságok által alkalmazott előírások egyenértékűek-e a közösségi jogszabályok szerinti követelményekkel, a 2076/2005/EK rendelet II.

(4) A Kamerunban 2003-ban végzett közösségi vizsgálat a halászati termékek kezelésében súlyos higiéniai hiányosságokat tárt fel, valamint azt is megállapította, hogy az illetékes hatóságok nem rendelkeznek elegendő kapacitással a halászati termékek megbízható ellenőrzésének elvégzéséhez. Következésképpen Kamerun nem képes megfelelő garanciákat nyújtani arra vonatkozóan, hogy a halászati termékek kinyerése olyan körülmények között történik, amelyek legalább egyenértékűek a halászati termékeknek a Közösségben történő előállítását és forgalomba hozatalát szabályozó követelményekkel. Az ellenőrzést követően Kamerun felfüggesztette a halászati termékeknek az Európai Unióba irányuló exportját.

(5) Az illetékes kameruni hatóságok 2004 óta nem tájékoztatták a Közösséget arról, hogy milyen előrehaladást értek el a 2003-ban tapasztalt hiányosságok orvosolására kidolgozott korrekciós intézkedések végrehajtása terén. 2008-ban Kamerun arra hivatkozva nem engedélyezett egy közösségi helyszíni ellenőrzést, hogy rövid távon egyetlen kameruni halászati létesítmény vagy hajó sem tervez halászati termékeket exportálni az Európai Unióba.

(6) Ennek megfelelően a Kamerunból származó halászati termékeknek a Közösségbe történő behozatala a továbbiakban nem engedélyezhető.

(7) A 2076/2005/EK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell.

(8) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az Élelmiszerlánc- és Állat-egészségügyi Állandó Bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 2076/2005/EK rendelet II. mellékletének helyébe e rendelet mellékletének szövege lép.

⁽¹⁾ HL L 139., 2004.4.30., 55. o.⁽²⁾ HL L 139., 2004.4.30., 206. o.⁽³⁾ HL L 338., 2005.12.22., 83. o.

2. cikk

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

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

Kelt Brüsszelben, 2009. február 20-án.

a Bizottság részéről
Androulla VASSILIOU
a Bizottság tagja

MELLÉKLET

„II. MELLÉKLET

Azon harmadik országok és területek jegyzéke, ahonnan a halászati termékek emberi fogyasztásra alkalmas bármilyen formájának behozatala engedélyezhető.

AO – ANGOLA

AZ – AZERBAJDZSÁN ⁽¹⁾

BJ – BENIN

CG – KONGÓI KÖZTÁRSASÁG ⁽²⁾

ER – ERITREA

IL – IZRAEL

MM – MIANMAR

SB – SALAMON-SZIGETEK

SH – SZENT ILONA

TG – TOGO

⁽¹⁾ Csak kaviár behozatala engedélyezett.

⁽²⁾ Csak a tengeren kifogott, lefagyasztott és ott végleges csomagolásába csomagolt halászati termékek behozatala engedélyezett.”

A BIZOTTSÁG 147/2009/EK RENDELETE**(2009. február 20.)****az export-visszatérítések, exportlefölözések és egyes gabonafélékre és rizsre vonatkozó kiviteli engedélyek rendeltetési övezeteinek meghatározásáról****(kodifikált változat)**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági piacok közös szervezésének létrehozásáról, valamint egyes mezőgazdasági termékekre vonatkozó egyedi rendelkezésekről szóló, 2007. október 22-i 1234/2007/EK tanácsi rendeletre (az egységes közös piacszervezésről szóló rendelet) ⁽¹⁾ és különösen annak – a 4. cikkével összefüggésben értelmezett – 170. cikkére,

mivel:

- (1) Az export-visszatérítések, exportlefölözések és egyes gabonafélékre és rizsre vonatkozó kiviteli engedélyek rendeltetési övezeteinek újrameghatározásáról szóló, 1992. július 29-i 2145/92/EGK bizottsági rendeletet ⁽²⁾ több alkalommal jelentősen módosították ⁽³⁾. Az áttekinthetőség és érthetőség érdekében ezt a rendeletet kodifikálni kell.
- (2) Rögzíteni kell a gabonafélékre és a rizsre vonatkozó export-visszatérítések és exportlefölözések megállapításának céljára alkalmazott rendeltetési övezeteket.

- (3) Az e rendeletben foglalt intézkedések összhangban vannak a mezőgazdasági piacok közös szervezésével foglalkozó irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1234/2007/EK rendelet I. melléklete I. részének a), b) és c) pontjában, valamint I. melléklete II. részének a) és b) pontjában felsorolt termékekre vonatkozó, differenciált export-visszatérítés és exportlefölözés megállapításának céljára alkalmazott rendeltetési övezeteket e rendelet I. melléklete állapítja meg.

2. cikk

A 2145/92/EGK rendelet hatályát veszti.

A hatályon kívül helyezett rendeletre történő hivatkozások e rendeletre való hivatkozásnak tekintendők, és a III. mellékletben szereplő megfelelési táblázattal összhangban kell őket értelmezni.

3. cikk

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, 2009. február 20-án.

a Bizottság részéről
az elnök

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ HL L 299., 2007.11.16., 1. o.

⁽²⁾ HL L 214., 1992.7.30., 20. o.

⁽³⁾ Lásd a II. mellékletet.

I. MELLÉKLET

I. övezet

a) Marokkó

Algéria

Tunézia

b) Egyiptom

Izrael

Libanon

Szíria

Törökország

volt Spanyol Szahara

c) Líbia

II. övezet

a) Norvégia

Feröer-szigetek

Izland

b) Oroszország (észak)

Fehéroroszország

III. övezet

a) Bosznia-Hercegovina

Horvátország

a volt Jugoszlávia területe Szlovénia, Horvátország és Bosznia-Hercegovina kivételével

b) Albánia

c) Oroszország (dél)

Örményország

Grúzia

Azerbajdzsán

Moldovai Köztársaság

Ukrajna

Kazahsztán

Kirgizisztán

Üzbegisztán

Tádzsikisztán

Türkmenisztán

IV. övezet

a) Mexikó

Közép-Amerika országai és területei (az AKCS-országok kivételével)

b) Nagy- és Kis-Antillák és Bermuda (az AKCS-országok, Puerto Rico és TOT-ok kivételével)

c) Dél-Amerika országai és területei (atlanti part a TOT-on kívül)

d) Dél-Amerika országai és területei (csendes-óceáni part)

V. övezet

Dél-afrikai Köztársaság

VI. övezet

Az Arab-félsziget országai és területei

Jordánia

Irak

Irán

VII. övezet

a) Afganisztán

Pakisztán

India (beleértve Szikkim-et)

Nepál

Srí Lanka

Banglades

Mianmar

Bhután

Az Indiai-óceán szigetei (az AKCS-országok és a TOT kivételével)

b) Thaiföld

Kambodzsa

Laosz

Japán
Indonézia
Malajzia
Fülöp-szigetek
c) Ázsia és Óceánia egyéb országai és területei (a TOT kivételével)
Ausztrália
Új-Zéland

VIII. övezet

a) (AKCS-országok)

Angola
Antigua és Barbuda
Bahamák
Barbados
Belize
Benin
Botswana
Burkina Faso
Burundi
Kamerun
Zöld-foki-szigetek
Közép-afrikai Köztársaság
Comore-szigetek (Mayotte kivételével)
Kongó
Elefántcsontpart
Dzsibuti
Dominika
Etiópia
Fidzsi
Gabon
Gambia
Ghána
Grenada
Guinea

Guinea-Bissau
Egyenlítői Guinea
Guayana
Haiti
Jamaica
Kenya
Kiribati
Lesotho
Libéria
Madagaszkár
Malawi
Mali
Mauritius
Mauritánia
Mozambik
Namíbia
Niger
Nigéria
Uganda
Pápua Új-Guinea
Dominikai Köztársaság
Ruanda
Saint Kitts és Nevis
Saint Vincent és Grenadine-szigetek
Saint Lucia
Salamon-szigetek
Szamoa
São Tomé és Príncipe
Szenegál
Seychelle-szigetek
Sierra Leone
Szomália
Szudán
Suriname
Szváziföld

Tanzánia	Mayotte
Csád	Holland Antillák
Togo	Aruba
Tonga	Grönland
Trinidad és Tobago	Anguilla
Tuvalu	Kajmán-szigetek
Vanuatu	Falkland-szigetek
Kongói Demokratikus Köztársaság	Déli-Sandwich-szigetek és a hozzá tartozó területek
Zambia	Turks- és Caicos-szigetek
Zimbabwe	Brit Virgin-szigetek
b) (TOT)	Montserrat
Francia Polinézia	Pitcairn
Új-Kaledónia és a hozzá tartozó területek	Szent Ilona és a hozzá tartozó területek
Wallis- és Futuna-szigetek	Brit Antarktisi Terület
Déli és Antarktisi területek	Brit Indiai-óceáni Terület
Saint Pierre és Miquelon	

II. MELLÉKLET

A hatályon kívül helyezett rendelet és egymást követő módosításainak jegyzéke

A Bizottság 2145/92/EGK rendelete
(HL L 214., 1992.7.30., 20. o.)

A Bizottság 3304/94/EK rendelete
(HL L 341., 1994.12.30., 48. o.)

Kizárólag az 1. cikk (2) bekezdése

A Bizottság 1950/2005/EK rendelete
(HL L 312., 2005.11.29., 18. o.)

Kizárólag a 3. cikk

A Bizottság 1996/2006/EK rendelete
(HL L 398., 2006.12.30., 1. o.)

Kizárólag a 2. cikk

III. MELLÉKLET

Megfelelési táblázat

A 2145/92/EGK rendelet	E rendelet
1. cikk, első albekezdés	1. cikk
1. cikk, második albekezdés	—
—	2. cikk
2. cikk, első albekezdés	3. cikk
2. cikk, második albekezdés	—
Melléklet	I. melléklet
—	II. melléklet
—	III. melléklet

A BIZOTTSÁG 148/2009/EK RENDELETE

(2009. február 20.)

a közös halászati politikára vonatkozó 11 elavult rendelet hatályon kívül helyezéséről

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel Spanyolország és Portugália csatlakozási okmányára és különösen annak 175. cikkére,

tekintettel a szardínia után járó kompenzációs támogatás odaítélésére vonatkozó általános szabályok megállapításáról szóló, 1985. november 4-i 3117/85/EKG tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 4. cikkére,tekintettel a közös halászati politika ellenőrző rendszerének létrehozataláról szóló, 1993. október 12-i 2847/93/EKG tanácsi rendeletre ⁽²⁾ és különösen annak 3. cikke (4) bekezdésére, valamint 21. cikke (3) és (4) bekezdésére,tekintettel az egyes halászati termékek forgalmazására vonatkozó közös előírások megállapításáról szóló, 1996. november 26-i 2406/96/EK tanácsi rendeletre ⁽³⁾ és különösen annak 2. cikke (3) bekezdésére,tekintettel a halászati és akvakultúra-termékek piacának közös szervezéséről szóló, 1999. december 17-i 104/2000/EK tanácsi rendeletre ⁽⁴⁾ és különösen annak 25. cikkére, 27. cikke (6) bekezdésére és 37. cikkére,

mivel:

- (1) A közösségi jog átláthatósága alapvetően fontos elemét képezi a jobb jogalkotási stratégiának, amelynek végrehajtása folyamatban van a közösségi intézményekben. Ebben az összefüggésben a hatályos szabályozásból helyénvaló hatályon kívül helyezni azokat a jogszabályokat, amelyeknek már nincs tényleges joghatásuk.
- (2) A közös halászati politikára vonatkozó alábbi rendeletek – jöllehet formálisan még hatályban vannak – elavulttá váltak:

— A Bizottság 3459/85/EKG rendelete (1985. december 6.) az atlanti szardíniára járó kompenzációs támogatásra vonatkozó részletes szabályok megállapításáról ⁽⁵⁾. Az említett rendeletnek már nincs joghatása, mivel az alapjogszabály időközben olyan módosításokon esett át, amelyek nincsenek összhangban a szóban forgó jogi aktus alkalmazásával.

— A Bizottság 254/86/EKG rendelete (1986. február 4.) a Spanyolországon és Portugálián kívüli tagállamokban a Spanyolországból származó konzerv szardíniára és tonhalra alkalmazandó mennyiségi korlátozások fokozatos eltörlésére vonatkozó részletes szabályok megállapításáról ⁽⁶⁾. Az említett rendeletnek már nincs joghatása, mivel az általa szabályozott átmeneti időszak már lejárt.

— A Bizottság 3599/90/EKG rendelete (1990. december 13.) egy adott tagállam lobogója alatt közlekedő hajók által folytatott, közönséges nyelvhálra irányuló halászat tilalma következtében 1989-ben keletkezett gazdasági kár kompenzációjáról ⁽⁷⁾. Az említett rendeletnek már nincs joghatása, mivel csak az 1989. évre vonatkozott.

— A Bizottság 3863/91/EKG rendelete (1991. december 16.) a rák tekintetében az Egyesült Királyság egyes part menti területein alkalmazandó legkisebb forgalmazási méret meghatározásáról ⁽⁸⁾. Az említett rendeletnek már nincs joghatása, mivel az alapjogszabály időközben olyan módosításokon esett át, amelyek nincsenek összhangban a szóban forgó jogi aktus alkalmazásával.

— A Bizottság 897/94/EK rendelete (1994. április 22.) a közösségi halászhajók folyamatos helyzetmegfigyelésével kapcsolatos kísérleti projektek tekintetében a 2847/93/EKG rendelet részletes alkalmazási szabályainak megállapításáról ⁽⁹⁾. Az említett rendeletnek már nincs joghatása, mivel az alapjogszabály időközben olyan módosításokon esett át, amelyek nincsenek összhangban a szóban forgó jogi aktus alkalmazásával.

— A Bizottság 1419/96/EK rendelete (1996. július 22.) a *Loligo patagonica* fajba tartozó kalmárookra vonatkozó magánraktározási támogatás összegének meghatározásáról ⁽¹⁰⁾. Az említett rendeletnek már nincs joghatása, mivel az alapjogszabály időközben olyan módosításokon esett át, amelyek nincsenek összhangban a szóban forgó jogi aktus alkalmazásával.

— A Bizottság 2378/1999/EK rendelete (1999. november 9.) a termelői szervezeteknek a feldolgozóipar számára az 1998. október 1-jétől december 31-ig tartó időszakban leszállított tonhal után nyújtandó kompenzációs támogatásról szóló 1282/1999/EK rendelet módosításáról ⁽¹¹⁾. Az említett rendeletnek már nincs joghatása, mivel csak az 1998. évre vonatkozott.

⁽¹⁾ HL L 297., 1985.11.9., 1. o.⁽²⁾ HL L 261., 1993.10.20., 1. o.⁽³⁾ HL L 334., 1996.12.23., 1. o.⁽⁴⁾ HL L 17., 2000.1.21., 22. o.⁽⁵⁾ HL L 332., 1985.12.10., 16. o.⁽⁶⁾ HL L 31., 1986.2.6., 13. o.⁽⁷⁾ HL L 350., 1990.12.14., 50. o.⁽⁸⁾ HL L 363., 1991.12.31., 1. o.⁽⁹⁾ HL L 104., 1994.4.23., 18. o.⁽¹⁰⁾ HL L 182., 1996.7.23., 11. o.⁽¹¹⁾ HL L 287., 1999.11.10., 12. o.

— A Bizottság 1103/2000/EK rendelete (2000. május 25.) a termelői szervezeteknek a feldolgozóipar számára az 1999. július 1-jétől szeptember 30-ig tartó időszakban leszállított tonhal után nyújtandó kompenzációs támogatásról ⁽¹⁾. Az említett rendeletnek már nincs joghatása, mivel csak az 1999. évre vonatkozott.

— A Bizottság 1702/2000/EK rendelete (2000. július 31.) a Spanyolország lobogója alatt közlekedő hajók által folytatott, közönséges tőkehalra irányuló halászat tilalmáról ⁽²⁾. Az említett rendeletnek már nincs joghatása, mivel csak a 2000. évi halászati kvóták elosztására vonatkozott.

— A Bizottság 585/2001/EK rendelete (2001. március 26.) a termelői szervezeteknek a feldolgozóipar számára a 2000. január 1-jétől március 31-ig tartó időszakban leszállított tonhal után nyújtandó kompenzációs támogatásról ⁽³⁾. Az említett rendeletnek már nincs joghatása, mivel csak a 2000. évre vonatkozott.

— A Bizottság 2496/2001/EK rendelete (2001. december 19.) a termelői szervezeteknek a feldolgozóipar számára a 2001. január 1-jétől március 31-ig tartó időszakban leszállított tonhal után nyújtandó kompenzációs támogatásról ⁽⁴⁾. Az említett rende-

letnek már nincs joghatása, mivel csak a 2001. évre vonatkozott.

(3) A jogbiztonság és az egyértelműség érdekében a (2) preambulumbekkezdésben hivatkozott rendeleteket hatályon kívül kell helyezni.

(4) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Halászati és Akvakultúra-ágazati Irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Hatályon kívül helyezendő rendeletek

A 3459/85/EGK, 254/86/EGK, 3599/90/EGK, 3863/91/EGK, 897/94/EK, 1419/96/EK, 2378/1999/EK, 1103/2000/EK, 1702/2000/EK, 585/2001/EK és 2496/2001/EK rendelet hatályát veszti.

2. cikk

Hatálybalépés

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

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

Kelt Brüsszelben, 2009. február 20-án.

a Bizottság részéről

Joe BORG

a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 125., 2000.5.26., 18. o.

⁽²⁾ HL L 195., 2000.8.1., 21. o.

⁽³⁾ HL L 86., 2001.3.27., 8. o.

⁽⁴⁾ HL L 337., 2001.12.20., 25. o.

A BIZOTTSÁG 149/2009/EK RENDELETE

(2009. február 20.)

a sovány tejpor piacán történő intervenció tekintetében az 1255/1999/EK tanácsi rendelet alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 214/2001/EK rendelet módosításáról

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

pontjával – 109 000 tonnában állapítja meg a rögzített áron történő intervenció felvásárlásra felkínálható sovány tejpor maximális mennyiségét a március 1-jétől augusztus 31-ig terjedő időszakra.

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági piacok közös szervezésének létrehozásáról, valamint egyes mezőgazdasági termékekre vonatkozó egyedi rendelkezésekről szóló, 2007. október 22-i 1234/2007/EK tanácsi rendeletre („az egységes közös piacszervezésről szóló rendelet”) ⁽¹⁾ és különösen annak 43. cikkére, figyelemmel 4. cikkére is,

mivel:

- (1) Az 1234/2007/EK rendelet 10. cikke (1) bekezdésének f) pontja rendelkezik a sovány tejpor tekintetében alkalmazandó állami intervencióról.
- (2) A 214/2001/EK bizottsági rendelet ⁽²⁾ megállapítja a sovány tejpor piacán történő állami intervencióra vonatkozó részletes szabályokat.
- (3) Figyelemmel az új rendelkezésekre és az összegyűlt tapasztalat fényében helyénvaló módosítani és szükség esetén egyszerűsíteni a sovány tejpor piacán történő intervencióra irányadó részletes szabályokat.
- (4) Az 1234/2007/EK rendelet 10. cikke (1) bekezdésének f) pontja új mértéket állapít meg a sovány tejpor minimális fehérjetartalma tekintetében, a zsírmentes szárazanyag 34,0 tömegszázalékában, ezért a támogatható termék meghatározását módosítani kell.
- (5) Az 1234/2007/EK rendelet 13. cikke (1) bekezdésének d) pontja – összefüggésben 18. cikke (2) bekezdésének e)

- (6) A 109 000 tonnás határ betartása érdekében indokolt rendelkezni mérlegelési időszakról, amely alatt – különösen a függőben lévő ajánlatokra vonatkozóan – egyedi intézkedések hozhatók, mielőtt az ajánlatokról döntés születne. Az említett intézkedések a következők lehetnek: az intervenció lezárása, százalékos csökkentési mérték alkalmazása vagy a függőben lévő ajánlatok elutasítása. Ezekhez az intézkedésekhez gyors reakcióra van szükség, ezért lehetővé kell tenni a Bizottság számára, hogy késedelem nélkül meghozhassa a szükséges intézkedéseket. Tekintettel a 2009. áprilisi munkaszüneti napokra, az ajánlatok benyújtásának határidejére vonatkozóan eltérést kell alkalmazni azért, hogy biztosítható legyen a rögzített áron felvásárolható 109 000 tonnás maximális mennyiség betartása.
- (7) A biztosíték meghatározása szolgál arra, hogy a benyújtott ajánlatokat ne vonják vissza, ezért a 100 kilogrammonkénti 5 EUR összegű biztosíték e rendelet keretében valamennyi pályázatra alkalmazandó.
- (8) Az 1152/2007/EK tanácsi rendelet ⁽³⁾ eltörölte a sovány tejpor magántárolását, az erre a programra vonatkozó hivatkozásokat el kell hagyni.
- (9) El kell kerülni, hogy kis mennyiségek a raktárakban maradjanak, ezért a legfeljebb öt tonnás mennyiségeket fel kell ajánlani a sikeres pályázóknak.
- (10) A 214/2001/EK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell.
- (11) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a mezőgazdasági piacok közös szervezésével foglalkozó irányítóbizottság véleményével,

⁽¹⁾ HL L 299., 2007.11.16., 1. o.⁽²⁾ HL L 37., 2001.2.7., 100. o.⁽³⁾ HL L 258., 2007.10.4., 3. o.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 214/2001/EK rendelet a következőképpen módosul:

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

„1. cikk

E rendelet megállapítja a sovány tejpor piacán az 1234/2007/EK tanácsi rendelet (*) 10. cikke (1) bekezdésének f) pontjában foglalt rendelkezés értelmében történő intervenció részletes szabályait a következők tekintetében:

- a) az 1234/2007/EK rendelet 13. cikke (1) bekezdésének d) pontjában – összefüggésben 18. cikke (1) bekezdésének c) pontjával – említett rögzített áron történő felvásárlás;
- b) az 1234/2007/EK rendelet 13. cikke (3) bekezdésében említett folyamatos pályázati felhívás útján történő felvásárlás;
- c) az állami soványtejpor-készlet értékesítése folyamatos pályázati felhívás keretében.

(*) HL L 299., 2007.11.16., 1. o.”

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés a következőképpen módosul:

„(1) Az intervenció hivatal csak olyan sovány tejporthoz vásárol fel, amely megfelel az 1234/2007/EK rendelet 10. cikke (1) bekezdésének f) pontjában, valamint ennek a cikknek a (2)–(7) bekezdésében foglalt követelményeknek, és amelyet a március 1-je és augusztus 31-e közötti időszakban ajánlanak fel intervenció célra.”

b) A (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az illetékes hatóságok az e rendelet I. mellékletében meghatározott analitikai módszerek alkalmazásával olyan mintákon ellenőrzik a sovány tejpor minőségét, amelyeket az e rendelet III. mellékletében meghatározott szabályok szerint vettek. Az ellenőrzéseknek meg kell állapítaniuk, hogy a sovány tejpor – a 2001/114/EK tanácsi irányelv (*) I. melléklete 4. pontjának b) alpontjában említett, fehérjetartalom-beállításához használt engedélyezett nyersanyagok kivételével – e rendelet I. mellékletének megfelelően nem tartalmaz semmilyen egyéb terméket, különösen író vagy savót.

A fehérjetartalom-beállítás – adott esetben – folyékony fázisban történik.

Amennyiben azonban a Bizottság beleegyezik, a tagállamok saját felügyeletük keretében önellenőrzési rendszert is létrehozhatnak egyes minőségi követelményekre és egyes engedélyezett vállalkozásokra vonatkozóan.

(*) HL L 15., 2002.1.17., 19. o.”

3. A 4. cikk (1) bekezdésének második albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A tanúsítvány tartalmazza a 2. cikk (6) bekezdésének a), b) és c) pontjában említett információt, valamint annak megerősítését, hogy a sovány tejporthoz az 1234/2007/EK rendelet 10. cikke (1) bekezdésének f) pontja értelmében a Közösség valamelyik engedéllyel rendelkező vállalkozása gyártotta főlőzött tejből, és a fehérjetartalom-beállítás – adott esetben – folyékony fázisban történt.”

4. A 2. szakasz címe a következőképpen módosul:

„2. szakasz

Rögzített áron történő felvásárlási eljárás”

5. Az 5. cikk a következőképpen módosul:

a) A (2) bekezdés a következőképpen módosul:

i. A második albekezdést el kell hagyni.

ii. A cikk a következő albekezdéssel egészül ki:

„Úgy kell tekinteni, hogy a szombaton, vasárnap, illetve munkaszüneti napon benyújtott ajánlatokat az intervenció hivatal a benyújtás napját követő első munkanapon vette kézhez.

A 2009. április 6-a és 13-a közötti időszakban benyújtott ajánlatokat úgy kell tekinteni, hogy azokat az intervenció hivatal 2009. április 14-én vette kézhez.”

b) A (3) bekezdés c) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) igazolást tartalmaznak arra vonatkozóan, hogy az eladó a 100 kilogrammonkénti 5 EUR biztosítékot legkésőbb az ajánlat beérkezésének napján letétbe helyezte abban a tagállamban, ahol az ajánlat benyújtására sor került.”

c) A cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(5) Az ajánlatok az intervenció hivatal általi kézhezvételt követően nem vonhatók vissza.”

6. A 6. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„6. cikk

Az ajánlat fenntartása, a sovány tejpör leszállítása az intervenció hivatal által kijelölt raktárba az e rendelet 7. cikkének (2) bekezdésében meghatározott határidőn belül, valamint az e rendelet 2. cikkében meghatározott követelmények teljesítése a 2220/85/EGK bizottsági rendelet (*) 20. cikke értelmében elsődleges követelménynek minősül.

(*) HL L 205., 1985.8.3., 5. o.”

7. A 7. cikk a következőképpen módosul:

a) Az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Amennyiben a Bizottság nem fogad el a 9a. cikk (3) bekezdése szerinti egyedi intézkedéseket, az ajánlat ellenőrzése után és az eladási ajánlat kézhezvételét követő ötödik munkanapon az intervenció hivatal szállítólevelet ad ki.

A keltezett és számozott szállítólevél a következő adatokat tartalmazza:

- a) a szállítandó sovány tejpör mennyisége;
- b) a szállítás végső dátuma;
- c) a raktár helye, ahová a szállítást teljesíteni kell.

A 9a. cikk (1) bekezdése szerint be nem jelentett mennyiségekre nem adható ki szállítólevél.”

b) A (3) és (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az 5. cikk (3) bekezdésének c) pontjában meghatározott biztosítékot fel kell oldani, amint az eladó a szállítólevélén megjelölt határidőn belül leszállította a szállítólevélén feltüntetett mennyiséget, és megállapításra került a 2. cikk követelményeinek betartása.

Amennyiben a sovány tejpör nem felel meg a 2. cikkben megállapított követelményeknek, a sovány tejpört visszautasítják és a biztosíték a visszautasított mennyiség tekintetében elvész.

(4) A sovány tejpör azon a napon tekintendő az intervenció hivatal által átvettnek, amelyen a sovány tejpörnek a szállítólevélben meghatározott teljes mennyiségét betárolják az intervenció hivatal által kijelölt raktárba, de legkorábban a szállítólevél kiállítását követő napon.”

8. A 8. cikk (2) bekezdését el kell hagyni.

9. A 2. szakasz a következő 9a. cikkel egészül ki:

„9a. cikk

(1) Legkésőbb minden hétfőn (brüsszeli idő szerint) 14.00 óráig a tagállamok tájékoztatják a Bizottságot azokról a soványtejpör-mennyiségekről, amelyek az előző hét folyamán az 5. cikkel összhangban eladási ajánlat tárgyát képezték.

(2) Amennyiben azt állapítják meg, hogy egy adott évben az 5. cikkben említett ajánlatok megközelítik a 80 000 tonnát, a Bizottság tájékoztatja a tagállamokat, hogy mikortól közöljék minden munkanapon (brüsszeli idő szerint) 14.00 óráig az (1) bekezdésben említett információkat az előző munkanapon felajánlott soványtejpör-mennyiségekre vonatkozóan.

(3) Az 1234/2007/EK rendelet 13. cikke (1) bekezdésének d) pontjában megállapított maximális mennyiségek betartása érdekében a Bizottság – az említett rendelet 195. cikkének (1) bekezdésében említett bizottság közreműködése nélkül – határozhat úgy, hogy:

- a) lezárja a rögzített áron történő intervenció felvásárlást;
- b) az aznap beérkezett ajánlatokban szereplő valamennyi mennyiségre egységes csökkentési mértéket állapít meg, amennyiben az adott napon felajánlott összes mennyiség elfogadása a meghatározott maximális mennyiség túllépését jelentené;
- c) adott esetben elutasítja azokat az ajánlatokat, amelyekre még nem adtak ki szállítólevelet.

E rendelet 5. cikke (5) bekezdésétől eltérve az az eladó, amelynek ajánlatát e bekezdés b) pontja értelmében csak részben fogadták el, a csökkentés mértékének megállapításáról szóló rendelet közzétételétől számított 5 munkanapon belül dönthet úgy, hogy ajánlatát visszavonja.”

10. A 11. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„11. cikk

(1) Az intervenció hivatal választja ki a sovány tejpork tárolási helyéhez legközelebbi, rendelkezésre álló raktárt.

Feltéve azonban, hogy egy másik raktár választása nem eredményez további tárolási költségeket, az intervenció hivatal választhat másik raktárt is, amely 350 km távolságon belül helyezkedik el.

Az intervenció hivatal választhat e távolságon kívül található raktárt is, ha az ebből eredő költség, beleértve a tárolási és a szállítási költségeket, alacsonyabb. Ebben az esetben az intervenció hivatal haladéktalanul értesíti erről a választásról a Bizottságot.

(2) Amennyiben a sovány tejpork felvásárló intervenció hivatal más tagállamban van, mint az, amelynek a területén az ajánlatokban szereplő sovány tejpork tárolják, az (1) bekezdésben említett maximális távolság számításánál nem kell figyelembe venni az eladó raktára és a felvásárló intervenció hivatal tagállamának határa közötti távolságot.

(3) Az (1) bekezdésben említett maximális távolságon túl az intervenció hivatal által viselt kiegészítő szállítási költség tonnánként és kilométerenként 0,05 EUR.”

11. A 13. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„13. cikk

Amennyiben a Bizottság úgy dönt, hogy a sovány tejpork felvásárlását folyamatos nyílt pályázati felhívás útján hajtja végre az 1234/2007/EK rendelet 13. cikke (3) bekezdésének megfelelően, összefüggésben az említett rendelet 18. cikke (2) bekezdésének e) pontjával, valamint az ugyanazon rendelet 195. cikke (2) bekezdésében említett eljárással összhangban, e szakasz eltérő rendelkezése hiányában e rendelet 2., 3., 4., 10., 11., valamint 12. cikkét kell alkalmazni.”

12. A 14. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az egyes pályázati felhívásokhoz kapcsolódó pályázatok benyújtási határideje augusztus negyedik keddjének

kivételével minden hónap harmadik keddjén (brüsszeli idő szerint) 11.00 órakor jár le. Amennyiben kedd munkaszüneti nappal esik, a határidő az előző munkanapon (brüsszeli idő szerint) 11.00 órakor jár le.”

13. A 15. cikk (3) bekezdése a következőképpen módosul:

a) az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) olyan sovány tejporkra vonatkoznak, amelyet a pályázatoknak a 14. cikk (2) bekezdésében említett benyújtási határidejét megelőző 31 napon belül – illetve adott esetben négy héttel azt megelőzően – gyártottak.”;

b) a d) pont helyébe a következő szöveg lép:

„d) igazolást tartalmaznak arra vonatkozóan, hogy a pályázó a pályázatok benyújtásának határidejét megelőzően letétbe helyezte az adott pályázati felhívásra vonatkozó 100 kilogrammonkénti 5 EUR biztosítékot abban a tagállamban, ahol a pályázatot benyújtották.”

14. A 16. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„16. cikk

Az ajánlat fenntartása, a sovány tejpork leszállítása az intervenció hivatal által kijelölt raktárba az e rendelet 19. cikkének (3) bekezdésében meghatározott határidőn belül, valamint az e rendelet 2. cikkében meghatározott követelmények teljesítése a 2220/85/EGK bizottsági rendelet 20. cikke értelmében elsődleges követelménynek minősül.”

15. A 17. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az egyes pályázati felhívásokra beérkezett pályázatok alapján a Bizottság az 1234/2007/EK rendelet 195. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárásnak megfelelően megállapítja a legmagasabb felvásárlási árat.”;

16. A 19. cikk a következőképpen módosul:

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

„(2) Az intervenció hivatal a nyertes pályázóknak haladéktalanul egy keltezett és számozott szállítólevelet ad ki, amely a következő adatokat tartalmazza:

- a) a szállítandó mennyiség;
- b) a sovány tejpor szállításának legkésőbbi időpontja;
- c) a raktár helye, ahová a szállítást teljesíteni kell.

A 17. cikk (1) bekezdése szerint be nem jelentett mennyiségekre nem adható ki szállítólevél.”

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

„(4) A 15. cikk (3) bekezdésének d) pontjában előírt biztosítékot fel kell oldani, amint az eladó a szállítólevélén megjelölt határidőn belül leszállította a szállítólevélén feltüntetett mennyiséget, és megállapításra került a 2. cikk követelményeinek betartása.

Amennyiben a sovány tejpor nem felel meg a 2. cikkben megállapított követelményeknek, a sovány tejporthoz visszautasítják és a biztosíték a visszautasított mennyiség tekintetében elvész.”

17. A 20. cikk a következőképpen módosul:

- a) Az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az intervenció hivatal a sovány tejpor átvételének napját követő 120. és 140. nap között a 15. cikk (2) bekezdése c) pontjának megfelelően a pályázatban megjelölt árat fizeti ki a sikeres pályázó számára, feltéve, hogy a sovány tejpor megfelel a 2. cikk (1), (2), (3), (5), (6), valamint (7) bekezdésének és a 15. cikk (3) bekezdése a) pontjának.”

- b) A (2) bekezdést el kell hagyni.

18. A 22. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az egyes pályázati felhívásokhoz kapcsolódó pályázatok benyújtási határideje minden hónap harmadik

keddjén (brüsszeli idő szerint) 11.00 órakor jár le. Augusztusban azonban ez a határidő a hónap negyedik keddjén (brüsszeli idő szerint) 11.00 óra, decemberben pedig a második kedden (brüsszeli idő szerint) 11.00 óra. Amennyiben kedd munkaszüneti napra esik, a határidő az előző munkanapon (brüsszeli idő szerint) 11.00 órakor jár le.”

19. A 24c. cikk a következőképpen módosul:

- a) A (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(6) Amennyiben az összes sikeres pályázat elfogadása után a raktárban maradó mennyiség öt tonnánál kisebb, az intervenció hivatal felajánlja a fennmaradó mennyiséget a sikeres pályázóknak, azzal kezdve, aki a legmagasabb árat ajánlta fel. A sikeres pályázónak fel kell ajánlani azt a lehetőséget, hogy a fennmaradó mennyiséget a számára megítélt mennyiséggel azonos áron vásárolja meg.”

- b) A cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(7) Legkésőbb a 24a. cikk (2) bekezdésében foglalt döntés közzétételét követő hét harmadik munkanapján a tagállamok közlik a Bizottsággal a 24a. cikk (1) bekezdésében említett kódszámoknak megfelelő minden egyes pályázó nevét és címét.”

20. A 24e. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(3) A *vis maior* eseteit kivéve, amennyiben a sikeres pályázó nem teljesítette az e cikk (2) bekezdésében előírt követelményeket, a 23. cikk (3) bekezdésének c) pontjában említett pályázati biztosíték elvész, és az érintett mennyiség értékesítését törlik.”

21. A III. fejezetet el kell hagyni.

22. A IV. fejezetet el kell hagyni.

23. Az I. melléklet helyébe e rendelet mellékletének szövege lép.

2. cikk

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

Ez a rendelet 2009. március 1-jétől alkalmazandó.

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

Kelt Brüsszelben, 2009. február 20-án.

a Bizottság részéről
Mariann FISCHER BOEL
a Bizottság tagja

MELLÉKLET

„I. MELLÉKLET

ÖSSZETÉTELRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK, MINŐSÉGI JELLEMZŐK ÉS ANALITIKAI MÓDSZEREK

Paraméterek	Tartalmi és minőségi jellemzők	Referenciamódszer
Fehérjertartalom	Legalább 34,0 % a zsírmentes szárazanyagban	(¹)
Zsírtartalom	Legfeljebb 1,00 %	(¹)
Víztartalom	Legfeljebb 3,5 %	(¹)
Titrálható savasság tizednormál nátrium-hidroxid-oldat milliliterében megadva	Legfeljebb 19,5 ml	(¹)
Laktáttartalom	Legfeljebb 150 mg/100 g	(¹)
Adalékanyagok	Nincs	(¹)
Foszfátvizsgálat	Negatív, vagyis a foszfátos aktivitás literenként legfeljebb 350 mU a tejporból készített tejben	(¹)
Oldhatósági index	Legfeljebb 0,5 ml (24 °C)	(¹)
Égettszemcse-index	Legfeljebb 15,0 mg, azaz legalább B korong	(¹)
Csíraszám	Legfeljebb 40 000 per gramm	(¹)
Kólibaktériumok kimutatása	0,1 g-ban negatív	(¹)
Író kimutatása (²)	Negatív (³)	(¹)
Oltóssavó kimutatása (⁴)	Nincs	(¹)
Savanyú savó kimutatása (⁴)	Nincs	Az illetékes hatóságok által jóváhagyott módszer
Íz és szag	Tiszta	(¹)
Küllem	Fehér vagy enyhén sárgás szín, szennyeződésektől és elszíneződött részecskéktől mentes	(¹)
Antimikrobiális anyagok	Negatív (⁵)	(¹)

(¹) Az alkalmazandó referenciamódszereket a 273/2008/EK bizottsági rendelet (HL L 88., 2008.3.29., 1. o.) határozza meg.

(²) Az »író« a vajgyártás során a tejszín kiköpzése és a szilárd zsír leválasztása után nyert melléktermék.

(³) Az író hiányát vagy úgy lehet megállapítani, hogy a termelő üzemből hetente legalább egyszer előre be nem jelentett helyszíni ellenőrzést kell végezni, vagy pedig a végterméket laboratóriumi elemzésnek kell alávetni, amely legfeljebb 69,31 mg FEDP-et mutat ki 100 g termékben.

(⁴) A »savó« a sajt, illetve kazein gyártásának sav-, tejtöltő- és/vagy fiziko-kémiai eljárások hatására nyert mellékterméke.

(⁵) A sovány tejpör gyártásához használt nyerstejnek meg kell felelnie a 853/2004/EK rendelet III. mellékletének IX. szakaszában meghatározott követelményeknek.”

A BIZOTTSÁG 150/2009/EK RENDELETE**(2009. február 20.)****Az egyes tejtermékekre nyújtott export-visszatérítésekre vonatkozó folyamatos pályázati felhívás megnyitásáról szóló 619/2008/EK rendelet módosításáról**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági piacok közös szervezésének létrehozásáról, valamint egyes mezőgazdasági termékekre vonatkozó egyedi rendelkezésekről szóló, 2007. október 22-i 1234/2007/EK tanácsi rendeletre⁽¹⁾ (az egységes közös piac-szervezésről szóló rendelet) és különösen annak 161. cikke (3) bekezdésére, 164. cikke (2) bekezdésének b) pontjára és 170. cikkére a 4. cikkével összefüggésben,

mivel:

- (1) A 619/2008/EK bizottsági rendelet⁽²⁾ meghatározza az ex 0405 10 19 9700 termékkód alá tartozó tömbös természetes vajra, az ex 0405 90 10 9000 termékkód alá tartozó, tartályokban lévő vajolajra, valamint az ex 0402 10 19 9000 termékkód alá tartozó sovány tejporra vonatkozó export-visszatérítésekkel kapcsolatos pályázati eljárás szabályait.
- (2) Az említett tejtermékekre vonatkozó export-visszatérítések meghatározása céljából folyamatos pályázati felhívás indul. A 619/2008/EK rendelet 4. cikkének (2) bekezdésével összhangban az egyes pályázati időszakokra havonta egyszer kerül sor. A tejtermékek romló piaci helyzetének jobb kezelése érdekében célszerű az export-visszatérítések meghatározását szolgáló pályázati eljárásokat havonta kétszer lefolytatni.
- (3) A 619/2008/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.

(4) Tekintettel arra, hogy sürgősen szükség van a piacot hatékonyan támogató lépésekre, indokolt, hogy e rendelet a kihirdetését követő napon hatályba lépjen.

(5) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a mezőgazdasági piacok közös szervezésével foglalkozó irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 619/2008/EK rendelet 4. cikkének (2) bekezdése a következőképpen módosul:

1. Az első albekezdésben a bevezető szöveg helyébe a következő szöveg lép:

„Az egyes pályázati időszakok minden, a harmadik albekezdésben említett határidőt megelőző kedden, (brüsszeli idő szerint) 13.00-kor kezdődnek, a következő kivételekkel:”;

2. A harmadik albekezdésben a bevezető szöveg helyébe a következő szöveg lép:

„Az egyes pályázati időszakok minden hónapban az első és a harmadik kedden, (brüsszeli idő szerint) 13.00-kor érnek véget, a következő kivételekkel:”

2. cikk

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

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

Kelt Brüsszelben, 2009. február 20-án.

a Bizottság részéről

Mariann FISCHER BOEL

a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 299., 2007.11.16., 1. o.

⁽²⁾ HL L 168., 2008.6.28., 20. o.

A BIZOTTSÁG 151/2009/EK RENDELETE**(2009. február 20.)****az egyes tejtermékekre nyújtott export-visszatérítésekre vonatkozó folyamatos pályázati felhívás megnyitásáraól szóló 619/2008/EK rendelet módosításáról**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági piacok közös szervezésének létrehozásáról, valamint egyes mezőgazdasági termékekre vonatkozó egyedi rendelkezésekről szóló, 2007. október 22-i 1234/2007/EK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ (az egységes közös piac-szervezésről szóló rendelet) és különösen annak 161. cikke (3) bekezdésére, 164. cikke (2) bekezdésének b) pontjára és 170. cikkére a 4. cikkével összefüggésben,

mivel:

- (1) A 619/2008/EK bizottsági rendelet ⁽²⁾ meghatározza az egyes tejtermékekre nyújtott export-visszatérítésekre vonatkozó szabályokat. A 2. cikk kizár bizonyos rendeltetési helyeket az export-visszatérítésekből.
- (2) 2009. január 23-ától a tej- és tejtermékágazatban alkalmazott export-visszatérítések megállapításáról szóló, 2009. január 22-i 57/2009/EK bizottsági rendelet ⁽³⁾ kizárta az export-visszatérítésekből a mezőgazdasági termékek után járó export-visszatérítési rendszer alkalmazása közös részletes szabályainak megállapításáról szóló, 1999. április 15-i 800/1999/EK bizottsági rendelet ⁽⁴⁾ 36. cikke (1) bekezdésében, 44. cikke (1) bekezdésében és 45. cikke (1) bekezdésében említett szállítmányokat.

- (3) A 619/2008/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani szükséges.
- (4) Tekintettel arra, hogy az export-visszatérítésekre vonatkozó pályázati eljárásokból kizárt rendeltetési helyeket mielőbb az általános visszatérítésekből kizártakhoz kell igazítani, indokolt, hogy e rendelet a kihirdetését követő napon hatályba lépjen.
- (5) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a mezőgazdasági piacok közös szervezésével foglalkozó irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 619/2008/EK rendelet 2. cikke a következő d) ponttal egészül ki:

„d) a 800/1999/EK bizottsági rendelet ^(*) 36. cikkének (1) bekezdése, 44. cikkének (1) bekezdése, valamint 45. cikkének (1) bekezdése szerinti rendeltetési helyek.

^(*) HL L 102., 1999.4.17., 11. o.”

2. cikk

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

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

Kelt Brüsszelben, 2009. február 20-án.

a Bizottság részéről
Mariann FISCHER BOEL
a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 299., 2007.11.16., 1. o.

⁽²⁾ HL L 168., 2008.6.28., 20. o.

⁽³⁾ HL L 19., 2009.1.23., 5. o.

⁽⁴⁾ HL L 102., 1999.4.17., 11. o.

II

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

HATÁROZATOK

TANÁCS

A TANÁCS HATÁROZATA

(2008. november 27.)

az Európai Közösség és az Örmény Köztársaság között a légi szolgáltatások bizonyos kérdéseiről létrejött megállapodás aláírásáról

(2009/149/EK)

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére, összefüggésben 300. cikkének (2) bekezdése első albekezdésének első mondatával,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) A Tanács 2003. június 5-én felhatalmazta a Bizottságot, hogy tárgyalásokat kezdeményezzen harmadik országokkal a meglévő kétoldalú megállapodások egyes rendelkezéseinek egy közösségi megállapodással való felváltásáról.
- (2) A Bizottság a Közösség nevében tárgyalásokat folytatott az Örmény Köztársasággal egy, a légi közlekedés bizonyos kérdéseiről szóló megállapodás megkötéséről, összhangban a Bizottságot a meglévő kétoldalú megállapodások egyes rendelkezéseinek közösségi megállapodással való felváltása céljából harmadik országokkal folytatandó tárgyalások kezdeményezésére felhatalmazó tanácsi határozat mellékletében foglalt mechanizmusokkal és irányelvekkel.
- (3) A Bizottság által megtárgyalt megállapodást alá kell írni figyelemmel egy későbbi időpontban történő megkötésére,

A KÖVETKEZŐKÉPPEN HATÁROZOTT:

1. cikk

Az Európai Közösség és az Örmény Köztársaság közötti, a légi szolgáltatások bizonyos kérdéseiről szóló megállapodás, továbbiakban a megállapodás aláírása a Közösség nevében jóváhagyásra kerül, figyelemmel a megállapodás megkötésére vonatkozó tanácsi határozatra.

A megállapodás szövegét csatolták e határozathoz.

2. cikk

A Tanács elnöke felhatalmazást kap, hogy kijelölje a megállapodásnak a Közösség nevében történő aláírására jogosult személy(ek)e)t, figyelemmel a megállapodás megkötésére.

3. cikk

A Tanács elnöke felhatalmazást kap, hogy megküldje a megállapodás 9. cikke (1) bekezdésében előírt értesítést.

Kelt Brüsszelben, 2008. november 27-én.

a Tanács részéről

az elnök

L. CHATEL

MEGÁLLAPODÁS**az Európai Közösség és az Örmény Köztársaság között a légi közlekedés bizonyos kérdéseiről**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉG

egyrésztől, valamint

AZ ÖRMÉNY KÖZTÁRSASÁG

Másrésztől,

(a továbbiakban: a felek)

TUDOMÁSUL VÉVE, hogy az Európai Közösség számos tagállama és az Örmény Köztársaság között kétoldalú légi közlekedési megállapodások jöttek létre, amelyek a Közösség jogszabályaival ellentétes rendelkezéseket tartalmaznak,

TUDOMÁSUL VÉVE, hogy az Európai Közösség kizárólagos hatáskörrel rendelkezik számos olyan kérdést illetően, amelyre az Európai Közösség tagállamai és harmadik országok között létrejött kétoldalú légi szolgáltatási megállapodások kiterjedhetnek,

TUDOMÁSUL VÉVE, hogy a közösségi jog szerint a valamely tagállamban székhellyel rendelkező közösségi légi fuvarozóknak joguk van hátrányos megkülönböztetés nélkül hozzáférni az Európai Közösség tagállamai és harmadik országok közötti légi útvonalakhoz,

TEKINTETTEL az Európai Közösség és egyes harmadik országok között létrejött megállapodásokra, amelyek az ilyen harmadik országok állampolgárai számára lehetővé teszik, hogy a közösségi joggal összhangban engedélyezett légifuvarozó-vállalkozásokban tulajdonjogot szerezzenek,

FELISMERVE, hogy az Európai Közösség tagállamai és az Örmény Köztársaság között létrejött kétoldalú légi közlekedési megállapodások egyes rendelkezéseit, amelyek a közösségi joggal ellentétesek, összhangba kell hozni azzal az Európai Közösség és az Örmény Köztársaság közötti légi szolgáltatások rendezett jogi hátterének létrehozása és az ilyen légi szolgáltatások folytonosságának fenntartása érdekében,

MEGÁLLAPÍTVA, hogy a közösségi jog értelmében légi fuvarozók – elméletileg – nem köthetnek olyan megállapodásokat, amelyek hatással lehetnek az Európai Közösség tagállamai közötti kereskedelemre, és amelyek célja vagy hatása a verseny megakadályozása, korlátozása vagy torzítása,

FELISMERVE, hogy az Európai Közösség tagállamai és az Örmény Köztársaság között létrejött kétoldalú légi közlekedési megállapodások azon rendelkezései, amelyek i. előírják vagy előnyben részesítik a vállalkozások közötti olyan megállapodások, vállalkozástársulások által hozott döntések vagy összehangolt magatartások elfogadását, amelyek megakadályozzák, torzítják vagy korlátozzák a légi fuvarozók közötti versenyt az adott útvonalakon; vagy ii. bármely efféle megállapodás, határozat vagy összehangolt magatartás hatásait erősítik; vagy iii. a légi fuvarozókra vagy más magánjellegű gazdasági szereplőkre hárítják a felelősséget az olyan intézkedésekért, amelyek megakadályozzák, torzítják vagy korlátozzák a légi fuvarozók közötti versenyt az adott útvonalakon, mind hozzájárulhatnak ahhoz, hogy a vállalkozásokra vonatkozó versenyszabályok veszítsenek hatékonyságukból,

MEGÁLLAPÍTVA, hogy e megállapodásnak nem célja az Európai Közösség és az Örmény Köztársaság közötti légi forgalom mértékének növelése, a közösségi légi fuvarozók és az Örmény Köztársaság légi fuvarozói közti egyensúly befolyásolása, vagy a meglévő kétoldalú légi közlekedési megállapodások rendelkezéseinek a forgalmi jogok tekintetében történő módosítása,

A KÖVETKEZŐKBEN ÁLLAPODTAK MEG:

1. cikk

Általános rendelkezések

(1) E megállapodás alkalmazásában „a tagállamok” az Európai Közösség tagállamai.

(2) Az I. mellékletben felsorolt valamennyi megállapodásban az adott megállapodásban szerződő félként szereplő tagállam

állampolgárait való hivatkozásokat az Európai Közösség tagállamainak állampolgárait való hivatkozásként kell értelmezni.

(3) Az I. mellékletben felsorolt valamennyi megállapodásban az adott megállapodásban szerződő félként szereplő tagállam légi fuvarozóira vagy légitársaságaira való hivatkozásokat az adott tagállam által kijelölt légi fuvarozókra vagy légitársaságokra való hivatkozásként kell értelmezni.

2. cikk

Tagállam általi kijelölés

(1) A II. melléklet a), illetve b) pontjában felsorolt cikkek vonatkozó rendelkezései helyébe az e cikk (2) és (3) bekezdésének rendelkezései lépnek az érintett tagállam légi fuvarozójának kijelölése, a légi fuvarozó részére az Örmény Köztársaság által megadott engedélyek és jogosítványok, valamint a légi fuvarozó ilyen engedélyeinek vagy jogosítványainak megtagadása, visszavonása, felfüggesztése vagy korlátozása tekintetében.

(2) A tagállam kijelölésének kézhezvételét követően az Örmény Köztársaság haladéktalanul megadja a megfelelő engedélyeket és jogosítványokat, feltéve, hogy:

- i. a légi fuvarozót az Európai Közösséget létrehozó szerződés értelmében a kijelölő tagállamban alapították, és az Európai Közösség jogszabályainak megfelelő érvényes működési engedéllyel rendelkezik;
- ii. az üzemeltetési engedély kiadásáért felelős tagállam gyakorolja és fenntartja a légi fuvarozó hatékony szabályozási ellenőrzését, és az illetékes légiforgalmi hatóságot a kijelölésben egyértelműen meghatározza; és
- iii. a légifuvarozó-vállalkozás tulajdonjoga és tényleges ellenőrzése közvetlenül vagy többségi tulajdon révén a tagállamok és/vagy a tagállamok állampolgárai, vagy a III. mellékletben felsorolt egyéb államok és/vagy azok állampolgárai kezében van.

(3) Az Örmény Köztársaságnak jogában áll a tagállam által kijelölt légi fuvarozó engedélyeit vagy jogosítványait megtagadni, visszavonni, felfüggeszteni vagy korlátozni, amennyiben:

- i. a légi fuvarozót az Európai Közösséget létrehozó szerződés értelmében nem a kijelölő tagállamban alapították, vagy az nem rendelkezik az Európai Közösség jogszabályainak megfelelő érvényes működési engedéllyel;
- ii. az üzemeltetési engedély kiadásáért felelős tagállam nem ellenőrzi hatékonyan vagy folyamatosan a légi fuvarozót, vagy az illetékes légiforgalmi hatóság a kijelölésben nincs egyértelműen meghatározva; vagy
- iii. a légifuvarozó-vállalkozás tulajdonjoga vagy tényleges ellenőrzése közvetlenül vagy többségi tulajdon révén nem a tagállamok és/vagy a tagállamok állampolgárai és/vagy a III. mellékletben felsorolt egyéb államok és/vagy azok állampolgárai kezében van.

Az e bekezdés szerinti jogának gyakorlása során az Örmény Köztársaság a közösségi légi fuvarozók egyikét sem különböztetheti meg hátrányosan állampolgársága alapján.

3. cikk

Biztonság

(1) A II. melléklet c) pontjában felsorolt cikkek rendelkezései kiegészülnek e cikk (2) bekezdésének rendelkezéseivel.

(2) Ha egy tagállam olyan légi fuvarozót jelöl ki, amelynek szabályozási ellenőrzését egy másik tagállam gyakorolja és tartja fenn, az Örmény Köztársaságnak a légi fuvarozót kijelölő tagállam és az Örmény Köztársaság között létrejött megállapodásban foglalt biztonsági rendelkezések szerinti jogai ugyanúgy érvényesülnek mind a biztonsági előírásoknak az adott másik tagállam általi elfogadása, végrehajtása és betartása tekintetében, mind pedig az adott légi fuvarozó működési engedélye tekintetében.

4. cikk

A repülőgép-üzemanyagra kivetett adók

(1) A II. melléklet d) pontjában felsorolt cikkek kiegészülnek e cikk (2) bekezdésének rendelkezéseivel.

(2) Az ezzel ellentétes rendelkezések ellenére a II. melléklet d) pontjában felsorolt megállapodásokban foglaltak nem akadályozhatják meg a tagállamokat abban, hogy hátrányos megkülönböztetés nélkül adókat, illetékeket, vámokat vagy díjakat vessenek ki a területükön felvett üzemanyagra, amelyet az Örmény Köztársaság által kijelölt légi fuvarozó olyan légi járműve használ, amely az adott tagállam területének egy pontja és az adott tagállam vagy egy másik tagállam területének egy másik pontja között közlekedik.

5. cikk

Viteldíjak az Európai Közösségen belül

(1) A II. melléklet e) pontjában felsorolt cikkek rendelkezései kiegészülnek e cikk (2) bekezdésének rendelkezéseivel.

(2) Az Örmény Köztársaság által kijelölt légi fuvarozó(k)nak az I. mellékletben felsorolt, és a II. melléklet e) pontjában foglalt rendelkezések valamelyikét tartalmazó megállapodás alapján az Európai Közösségen belüli légi útvonalakon közlekedő járatokra kiszabott viteldíjai az európai közösségi jog hatálya alá tartoznak.

*6. cikk***Megfelelés a versenyszabályoknak**

(1) Bármely ellenkező értelmű rendelkezés ellenére az I. mellékletben felsorolt megállapodások semmilyen mértékben sem

- i. követelhetik meg vagy részesíthetik előnyben olyan légitörvényes vállalkozások közötti megállapodások, vállalkozástársulások által hozott döntések vagy összehangolt magatartások elfogadását, amelyek a versenyt megakadályozzák vagy torzítják;
- ii. erősíthetik bármely efféle megállapodás, döntés vagy összehangolt magatartás hatásait; vagy
- iii. háríthatják magánjellegű gazdasági szereplőkre a felelősséget a versenyt megakadályozó, torzító vagy korlátozó intézkedések meghozataláért.

(2) Az I. mellékletben felsorolt megállapodásoknak az e cikk (1) bekezdésével összeegyeztethetetlen rendelkezései nem alkalmazhatók.

*7. cikk***A megállapodás mellékletei**

E megállapodás mellékletei a megállapodás szerves részét képezik.

*8. cikk***Felülvizsgálat vagy módosítás**

A szerződő felek kölcsönös megegyezés alapján bármikor felülvizsgálhatják vagy módosíthatják ezt a megállapodást. Az ilyen módosításokat külön jegyzőkönyvekben kell megtenni, amelyek

az e megállapodás 9. cikke rendelkezéseinek megfelelően a hatálybalépésükkor e megállapodás szerves részét képezik

*9. cikk***Hatálybalépés**

(1) A felek írásban értesítik egymást arról, hogy a megállapodás hatálybalépéséhez szükséges belső eljárások lezárultak. E megállapodás az utolsó értesítés kézhezvételének napján lép hatályba.

(2) A tagállamok és az Örmény Köztársaság között létrejött azon megállapodásokat és egyéb szerződéseket, amelyek e megállapodás aláírásának napján még nem léptek hatályba és amelyeket nem alkalmaznak, az I. mellékletben szerepelnek. Ezt a megállapodást minden ilyen megállapodásra és szerződésre alkalmazni kell annak hatálybalépése napjától.

*10. cikk***A megállapodás megszűnése**

(1) Abban az esetben, ha az I. mellékletben felsorolt megállapodások egyikét megszüntetik, e megállapodás minden olyan rendelkezése, amely az I. mellékletben szereplő adott megállapodásra vonatkozik, szintén megszűnik.

(2) Abban az esetben, ha az I. mellékletben felsorolt összes megállapodást megszüntetik, ez a megállapodás is megszűnik.

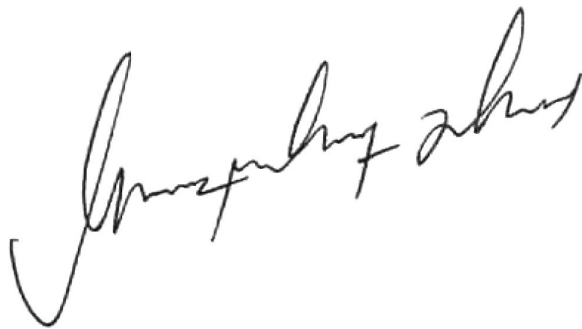
FENTIEK HITELELÉUL, az alulírott, erre kellően feljogosított meghatalmazottak aláírták ezt a megállapodást.

Kelt Brüsszelben, a kétezzer-nyolcadik év december havának kilencedik napján, két-két eredeti példányban bolgár, cseh, dán, holland, angol, észt, finn, francia, német, görög, magyar, olasz, lett, litván, máltai, lengyel, portugál, román, szlovák, szlovén, spanyol, svéd és örmény nyelven.

За Европейската Общност
 Por la Comunidad Europea
 Za Evropské společenství
 For Det Europæiske Fællesskab
 Für die Europäische Gemeinschaft
 Euroopa Ühenduse nimel
 Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
 For the European Community
 Pour la Communauté européenne
 Per la Comunità europea
 Eiropas Kopienas vārdā
 Europos bendrijos vardu
 Az Európai Közösség részéről
 Ghall-Komunità Ewropea
 Voor de Europese Gemeenschap
 W imieniu Wspólnoty Europejskiej
 Pela Comunidade Europeia
 Pentru Comunitatea Europeană
 Za Európske spoločenstvo
 Za Evropsko skupnost
 Euroopan yhteisön puolesta
 För Europeiska gemenskapen
ԵՎՐՈՊԱՅԱՆ ՀԱՄԱԵՆՔԻ ԿՈՂՄԻՑ՝



За Република Армения
 Por la República de Armenia
 Za Arménskou republiku
 For Republikken Armenien
 Für die Republik Armenien
 Armeenian Vabariigi nimel
 Για τη Δημοκρατία της Αρμενίας
 For the Republic of Armenia
 Pour la République d'Arménie
 Per la Repubblica d'Armenia
 Armēnijas Republikas vārdā
 Armenijos Respublikos vardu
 Az Örmény Köztársaság részéről
 Ghar-Repubblika ta' l-Armenja
 Voor de Republiek Armenië
 W imieniu Republiki Armenii
 Pela República da Arménia
 Pentru Republica Armenia
 Za Arménsku republiku
 Za Republika Armenijo
 Armenian tasavallan puolesta
 För Republiken Armenien
ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ՝



I. MELLÉKLET

A megállapodás 1. cikkében említett megállapodások jegyzéke

Az Örmény Köztársaság és az Európai Közösség tagállamai között létrejött légitársasági megállapodások:

- az Osztrák Köztársaság kormánya és az Örmény Köztársaság kormánya között létrejött, 1993. augusztus 25-én Bécsben parafált légitársasági megállapodás, a továbbiakban a II. mellékletben: „az Örményország–Ausztria megállapodás”,
- a Belgium kormánya és az Örmény Köztársaság kormánya között létrejött, 2001. június 7-én Brüsszelben aláírt légitársasági megállapodás, a továbbiakban a II. mellékletben: „az Örményország–Belgium megállapodás”,
- a Bolgár Köztársaság kormánya és az Örmény Köztársaság kormánya között létrejött, 1995. április 10-én Szófiában aláírt légitársasági megállapodás, a továbbiakban a II. mellékletben: „az Örményország–Bulgária megállapodás”,
- a Ciprusi Köztársaság kormánya és az Örmény Köztársaság kormánya között létrejött, 1998. szeptember 11-én Jerevánban aláírt légitársasági megállapodás, a továbbiakban a II. mellékletben: „az Örményország–Ciprus megállapodás”,
- a Cseh Köztársaság kormánya és az Örmény Köztársaság kormánya között létrejött, 2002. február 8-án Prágában parafált légitársasági megállapodás, a továbbiakban a II. mellékletben: „az Örményország–Cseh Köztársaság megállapodás”,
- a Dán Királyság kormánya és az Örmény Köztársaság kormánya között létrejött, 2000. október 25-én Stockholmban aláírt légitársasági megállapodás, a továbbiakban a II. mellékletben: „az Örményország–Dánia megállapodás”,
- az Észt Köztársaság kormánya és az Örmény Köztársaság kormánya között létrejött, 2000. március 17-én Tallinnban aláírt légitársasági megállapodás, a továbbiakban a II. mellékletben: „az Örményország–Észtország megállapodás”,
- a Francia Köztársaság kormánya és az Örmény Köztársaság kormánya között létrejött, 2002. február 12-én Párizsban parafált légitársasági megállapodás, a továbbiakban a II. mellékletben: „az Örményország–Franciaország megállapodás”,
- a Németországi Szövetségi Köztársaság kormánya és az Örmény Köztársaság kormánya között létrejött, 1998. május 4-én Bonnban aláírt légitársasági megállapodás, a továbbiakban a II. mellékletben: „az Örményország–Németország megállapodás”,
- a Görög Köztársaság kormánya és az Örmény Köztársaság kormánya között létrejött, 1994. december 16-án Athénban aláírt légitársasági megállapodás, a továbbiakban a II. mellékletben: „az Örményország–Görögország megállapodás”,
- az Olasz Köztársaság kormánya és az Örmény Köztársaság kormánya között létrejött, 2002. július 18-án Jerevánban aláírt légitársasági megállapodás, a továbbiakban a II. mellékletben: „az Örményország–Olaszország megállapodás”,
- a Luxemburgi Nagyhercegség kormánya és az Örmény Köztársaság kormánya között létrejött, 2000. november 21-én Luxembourgban parafált légitársasági megállapodás, a továbbiakban a II. mellékletben: „az Örményország–Luxemburg megállapodás”,
- a Holland Királyság kormánya és az Örmény Köztársaság kormánya között létrejött, 1999. november 26-án Jerevánban aláírt légitársasági megállapodás, a továbbiakban a II. mellékletben: „az Örményország–Hollandia megállapodás”,
- a Lengyel Köztársaság kormánya és az Örmény Köztársaság kormánya között létrejött, 1998. január 27-én Varsóban aláírt polgári légitársasági megállapodás, a továbbiakban a II. mellékletben: „az Örményország–Lengyelország megállapodás”,
- a Románia kormánya és az Örmény Köztársaság kormánya között létrejött, 1996. március 25-én Jerevánban aláírt légitársasági megállapodás, a továbbiakban a II. mellékletben: „az Örményország–Románia megállapodás”,
- a Svéd Királyság kormánya és az Örmény Köztársaság kormánya között létrejött, 2000. október 25-én Stockholmban aláírt légitársasági megállapodás, a továbbiakban a II. mellékletben: „az Örményország–Svédország megállapodás”,
- a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának kormánya és az Örmény Köztársaság kormánya között létrejött, 1994. február 9-én Londonban aláírt légitársasági megállapodás, a továbbiakban a II. mellékletben: „az Örményország–Egyesült Királyság megállapodás”.

Legutóbb a Jerevánban, 1998. június 19-én kelt egyetértési nyilatkozattal módosítva.

II. MELLÉKLET

Az I. mellékletben felsorolt megállapodásokban szereplő és a megállapodás 2–5. cikkében említett cikkek jegyzéke

a) Tagállam általi kijelölés

- az Örményország–Ausztria megállapodás 3. cikke,
- az Örményország–Belgium megállapodás 4. cikke,
- az Örményország–Bulgária megállapodás 3. cikke,
- az Örményország–Ciprus megállapodás 4. cikke,
- az Örményország–Cseh Köztársaság megállapodás 3. cikke,
- az Örményország–Dánia megállapodás 3. cikke,
- az Örményország–Észtország megállapodás 3. cikke,
- az Örményország–Franciaország megállapodás 3. cikke,
- az Örményország–Németország megállapodás 3. cikke,
- az Örményország–Görögország megállapodás 3. cikke,
- az Örményország–Olaszország megállapodás 4. cikke,
- az Örményország–Luxemburg megállapodás 3. cikke,
- az Örményország–Hollandia megállapodás 4. cikke,
- az Örményország–Lengyelország megállapodás 3. cikke,
- az Örményország–Románia megállapodás 3. cikke,
- az Örményország–Svédország megállapodás 3. cikke,
- az Örményország–Egyesült Királyság megállapodás 4. cikke;

b) Az engedélyek vagy jogosítványok megtagadása, visszavonása, felfüggesztése vagy korlátozása

- az Örményország–Ausztria megállapodás 4. cikke,
- az Örményország–Belgium megállapodás 5. cikke,
- az Örményország–Bulgária megállapodás 4. cikke,
- az Örményország–Ciprus megállapodás 5. cikke,
- az Örményország–Cseh Köztársaság megállapodás 4. cikke,
- az Örményország–Dánia megállapodás 4. cikke,
- az Örményország–Észtország megállapodás 4. cikke,
- az Örményország–Franciaország megállapodás 4. cikke,
- az Örményország–Németország megállapodás 4. cikke,
- az Örményország–Görögország megállapodás 4. cikke,
- az Örményország–Olaszország megállapodás 5. cikke,
- az Örményország–Luxemburg megállapodás 4. cikke,
- az Örményország–Hollandia megállapodás 5. cikke,
- az Örményország–Lengyelország megállapodás 4. cikke,
- az Örményország–Románia megállapodás 4. cikke,

- az Örményország–Svédország megállapodás 4. cikke,
 - az Örményország–Egyesült Királyság megállapodás 5. cikke;
- c) Biztonság
- az Örményország–Cseh Köztársaság megállapodás 8. cikke,
 - az Örményország–Dánia megállapodás 14. cikke,
 - az Örményország–Észtország megállapodás 12. cikke,
 - az Örményország–Franciaország megállapodás 8. cikke,
 - az Örményország–Németország megállapodás 12. cikke,
 - az Örményország–Olaszország megállapodás 10. cikke,
 - az Örményország–Luxemburg megállapodás 6. cikke,
 - az Örményország–Svédország megállapodás 14. cikke,
 - az Örményország–Egyesült Királyság megállapodás 9a. cikke;
- d) A repülőgép-üzemanyagra kivetett adók
- az Örményország–Ausztria megállapodás 7. cikke,
 - az Örményország–Belgium megállapodás 10. cikke,
 - az Örményország–Bulgária megállapodás 7. cikke,
 - az Örményország–Ciprus megállapodás 7. cikke,
 - az Örményország–Cseh Köztársaság megállapodás 9. cikke,
 - az Örményország–Dánia megállapodás 6. cikke,
 - az Örményország–Észtország megállapodás 6. cikke,
 - az Örményország–Franciaország megállapodás 10. cikke,
 - az Örményország–Németország megállapodás 6. cikke,
 - az Örményország–Görögország megállapodás 9. cikke,
 - az Örményország–Olaszország megállapodás 6. cikke,
 - az Örményország–Luxemburg megállapodás 8. cikke,
 - az Örményország–Hollandia megállapodás 10. cikke,
 - az Örményország–Lengyelország megállapodás 6. cikke,
 - az Örményország–Románia megállapodás 9. cikke,
 - az Örményország–Svédország megállapodás 6. cikke,
 - az Örményország–Egyesült Királyság megállapodás 8. cikke;
- e) Viteldíjak az Európai Közösségen belül
- az Örményország–Ausztria megállapodás 11. cikke,
 - az Örményország–Belgium megállapodás 13. cikke,
 - az Örményország–Bulgária megállapodás 9. cikke,
 - az Örményország–Ciprus megállapodás 14. cikke,
 - az Örményország–Cseh Köztársaság megállapodás 13. cikke,

- az Örményország–Dánia megállapodás 10. cikke,
- az Örményország–Észtország megállapodás 10. cikke,
- az Örményország–Franciaország megállapodás 14. cikke,
- az Örményország–Németország megállapodás 10. cikke,
- az Örményország–Görögország megállapodás 12. cikke,
- az Örményország–Olaszország megállapodás 8. cikke,
- az Örményország–Luxemburg megállapodás 10. cikke,
- az Örményország–Hollandia megállapodás 6. cikke,
- az Örményország–Lengyelország megállapodás 10. cikke,
- az Örményország–Románia megállapodás 8. cikke,
- az Örményország–Svédország megállapodás 10. cikke,
- az Örményország–Egyesült Királyság megállapodás 7. cikke.

III. MELLÉKLET

A megállapodás 2. cikkében említett egyéb államok jegyzéke

- a) Az Izlandi Köztársaság (az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás értelmében);
 - b) A Liechtensteini Hercegség (az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás értelmében);
 - c) A Norvég Királyság (az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás értelmében);
 - d) A Svájci Államszövetség (az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség közötti légitörvénykezési megállapodás értelmében).
-

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2006. január 25.)

a Németországi Szövetségi Köztársaság által a német autópályákon a nehéz tehergépjárművekre alkalmazandó autópályadíj-rendszer bevezetésével kapcsolatos visszatérítési mechanizmusra vonatkozóan végrehajtani tervezett, C 54/03. (volt N 194/02) számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2006) 89. számú dokumentummal történt)

(Csak a német nyelvű változat hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2009/150/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

tekintettel az EK-Szerződés 88. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾,

tekintettel arra, hogy az érdekelt felzólítást kaptak észrevételeik benyújtására a fent említett rendelkezés(ek)nek ⁽²⁾ megfelelően, és tekintettel ezekre az észrevételekre,

mivel:

kormány a nehéz tehergépjárművekre vonatkozóan autópályadíj-visszatérítési rendszert és kilométer-alapú autópálya-használati díjat kíván bevezetni. A Bizottság főtítkársága 2002. március 21-i levelével (D(02) 1080) visszaigazolta Németország levelének beérkezését, és N 194/02. szám alatt iktatta a törvénytervezetről szóló értesítést.

(2) A Bizottság 2003. július 23-i, C 54/03. számon iktatott levelével tájékoztatta a Németországi Szövetségi Köztársaságot arról, hogy a támogatás tekintetében az EK-Szerződés 88. cikke (2) bekezdésében megállapított eljárás megindítása mellett döntött.

(3) Az eljárás megindítására vonatkozó határozatot a Bizottság közzétette *Az Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽³⁾. A Bizottság felhívta az érdekeltet észrevételeik benyújtására.

(4) A német hatóságok a Bizottság által felvetett kérdésekre két közleményben reagáltak, amelyek mindegyike 2003. augusztus 22-én kelt, és amelyek mindegyikét 2003. szeptember 1-jén iktatták (A(03) 28354).

1. AZ ELJÁRÁS

(1) A Németországi Szövetségi Köztársaság Szövetségi Közlekedési, Építési és Lakásügyi Minisztériuma 2002. március 6-án kelt, a Bizottsághoz (DG TREN) 2002. március 12-én beérkezett (A(02) 54606), továbbá 2002. március 7-én kelt, 2002. március 7-én iktatott (A(02) 54445) levelében tájékoztatta a Bizottságot arról, hogy a szövetségi

(5) A Bizottság az érdekeltektől 12 észrevételt kapott. Ezeket továbbította a Németországi Szövetségi Köztársaságnak, mely lehetőséget kapott a válaszra; Németország észrevételeit a 2003. november 7-én kelt, 2003. november 13-án iktatott levél (A(03) 34681) tartalmazta.

⁽¹⁾ HL L 83., 1999.3.27., 1. o.

⁽²⁾ HL C 202., 2003.8.27., 5. o.

⁽³⁾ HL C 202., 2003.8.27., 5. o.

- (6) A Bizottság a 2003. október 23-án továbbított, 2003. október 27-én iktatott (A(03) 33102), a 2003. december 23-án továbbított, 2003. december 26-án iktatott (A(03) 38579), a 2004. július 1-jén továbbított, 2004. július 6-án iktatott (A(04) 24123), a 2004. december 2-án továbbított, ugyanaznap iktatott, a 2005. január 25-én továbbított, 2005. január 28-án iktatott, a 2005. július 14-én továbbított, 2005. július 28-án iktatott (A(05) 19151) és a 2005. november 11-én továbbított, 2005. november 14-én iktatott (A(05) 32154) levélben további információkat kapott a német hatóságoktól.

2. A TÁMOGATÁS RÉSZLETES LEÍRÁSA

2.1. Az autópályadíj-visszatérítési rendszer

- (7) A német hatóságok 2005. január 1-jével kilométer alapú autópálya-használati díjat vezettek be, és az autópályadíj átlagos mértékét 12,4 eurocent/km-ben állapították meg. A Bizottsággal közölték szándékukat, miszerint a közeljövőben az autópályadíj mértékét 15 eurocent/km-re kívánják emelni, egyúttal pedig autópályadíj-visszatérítési rendszert (a továbbiakban: AVR) kívánják bevezetni a közúti fuvarozóknak a teljes díjmelés miatti (részleges) kompenzálására. Az AVR évente legfeljebb 2,6 eurocent/km összegű, egyszeri autópályadíj-visszatérítésből áll. Az autópályadíj-visszatérítés azonban a Németországban megvásárolt üzemanyagra kivetett, meghatározott mértékű jövedéki adó megfizetésétől függ, melyet a megfelelő dokumentumok bemutatásával kell igazolni. A Németországon belül az üzemanyag jövedéki adójaként kivetett 8,6 eurocent megfizetéséről szóló igazolás bemutatása 2,6 eurocent/km visszatérítésére jogosít.

2.2. A támogatási intézkedés célkitűzése

- (8) Az intézkedés célja az, hogy kilométerenkénti autópályadíjat állapítson meg, megfelelően figyelembe véve a német joghatóságon belül autópályadíj fizetésére kötelezett közúti fuvarozók által fizetett egyéb forgalomspecifikus összegeket. Az intézkedés figyelembe veszi, hogy a legtöbb felhasználó az adók (éves gépjárműadó, üzemanyagadó) megfizetésével máris hozzájárul az infrastrukturális költségekhez, és célja az, hogy a hozzájárulás egy részét visszatérítsék azon felhasználók számára, akik a meglévő terheken felül immár autópályadíjat is fizetnek. Az autópályadíj mértékét 2005. január 1-től 12,4 eurocent/km-ben állapították meg. A jelenleg tervezett, 2,6 eurocent/km összegű emelés, mellyel átlagosan 15 eurocent/km érhető el, a német hatóságok szerint teljesen fedezné az infrastruktúra kiépítésével, fejlesztésével és üzemeltetésével kapcsolatos költségeket a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló, 1999. június 17-i 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽⁴⁾ (Eurovignette-irányelv) értelmében, különös tekintettel annak 7. cikke (9) és (10) bekezdésére⁽⁵⁾. A német hatóságok a közúti fuvarozókra kivetett teljes infrastrukturális díj növelése miatt részleges kompenzációként egyúttal visszatérítési rendszer bevezetését javasolják.

⁽⁴⁾ HL L 187., 1999.7.20., 42. o.

⁽⁵⁾ Ezt megerősítette a bécsi Österreichisches Institut für Raumplanung által végzett vizsgálat is, amely arra a következtetésre jutott, hogy az infrastruktúra költségeit megfelelően, a 1999/62/EK irányelvvel összhangban határozták meg.

zókra kivetett teljes infrastrukturális díj növelése miatt részleges kompenzációként egyúttal visszatérítési rendszer bevezetését javasolják.

2.3. A támogatás összege

- (9) A 2,6 eurocent/km összegű autópályadíj-visszatérítés alapja a következő számítás, mely a német hatóságok azon döntésén alapul, mely szerint 600 millió EUR összegű kompenzációt fizetnek: évente összesen 22,7 milliárd járműkilométerrel számolva (legalább 12 tonna tömegű járműveket figyelembe véve) az 1 eurocent/km összegű autópályadíj évente 227 millió EUR autópályadíjbevételel eredményez. 100 km-enként 30 liter fogyasztást és literenként 0,01 EUR üzemanyagra kivetett jövedéki adót feltételezve évente kb. 68 millió jövedékiadóbevételel keletkezik⁽⁶⁾. Egy 1 eurocent/km összegű autópályadíj tehát literenként kb. 3,3 eurocent jövedéki adóval⁽⁷⁾ számolva eredményezi ugyanezt a bevételt. A 600 millió EUR visszatérítésére vonatkozó határozat kilométerenként kb. 2,6 eurocent összegű autópályadíj visszatérítését eredményezi⁽⁸⁾. A támogatásra való jogosultság érdekében literenként 8,6 eurocent⁽⁹⁾ összegű jövedéki adó megfizetésére vonatkozó igazolást kell benyújtani.
- (10) Mivel az autópályadíj-visszatérítési rendszerben előírt csökkentés teljes összegét úgy tekintik, hogy az évente 600 millió EUR, ez a kompenzáció kb. az évi 3,4 milliárd EUR autópályadíjbevételel kb. 17,6 %-ának felel meg.

2.4. Időbeli hatály

- (11) A javasolt AVR hatálya időben nem korlátozott. A német hatóságok azonban jelezték, hogy amennyiben a Bizottság ezt feltételként megszabja, módosíthatják a rendeletet, és időben korlátozott rendszert vezethetnek be.

2.5. Kedvezményezettek

- (12) Az AVR kedvezményezettjei olyan közúti fuvarozók vagy tehergépjármű-tulajdonosok, melyek állampolgárságukra vagy székhelyükre való tekintet nélkül legalább 12 tonna tömegű járművekkel használják a német autópályákat. Az autópályadíj-visszatérítés azonban a Németországban megvásárolt üzemanyagra kivetett jövedéki adó megfizetésétől függ.

⁽⁶⁾ 227 millió/100 km; $227 \times 30 : 100 = 68$ millió.

⁽⁷⁾ $227 : 68 = 3,3$

⁽⁸⁾ $600 : 227 = 2,6$

⁽⁹⁾ $2,6 \times 3,3 = 8,6$ (eurocent)

2.6. Jogonalap

- (13) Az AVR alapja a kormány által 2002. március 22-én elfogadott, a nehéz tehergépjárművek autópálya-használata tekintetében kilométer alapú autópályadíj megállapításáról szóló törvény (a továbbiakban: „a törvény”) 1. cikke. A törvényt 2002. április 5-én írták alá, és 2002. április 11-én hirdették ki a Szövetségi Közlönyben (*Bundesgesetzblatt*) ⁽¹⁰⁾.
- (14) A törvény 1. cikke (2) bekezdésének 3. szakasza felhatalmazza a kormányt arra, hogy rendeletben állapítsa meg a kilométerenkénti autópályadíjat, a Bundesrat jóváhagyásával, figyelembe véve a tengelyek számát és a gépjármű károsanyag kibocsátási osztályát. A (3) bekezdés 3. szakasza felhatalmazza a német kormányt arra, hogy az autópályadíj mértékét kilométerenként állapítsa meg, megfelelően figyelembe véve a joghatóságon belül rendelet útján autópályadíj fizetésére kötelezett felek által fizetett egyéb forgalomspecifikus összegeket.
- (15) Az AVR tekintetében Németország szövetségi kormánya javasolta, hogy a 2003. június 24-i „nehéz tehergépjárművekre vonatkozó autópályadíj mértékéről szóló hatályos rendeletben” ⁽¹¹⁾ vezessenek be új szakaszt. A javaslat alapja a törvény 1. cikke (3) bekezdésének 3. szakasza. A német kormány megerősítette, hogy a rendeletet csak akkor módosítják, ha a Bizottság kedvező döntést hoz az AVR-ről.

2.7. A jövedéki adók megfizetésére vonatkozó igazolás technikai kérdései

- (16) Az AVR alkalmazásának legfőbb eleme a németországi jövedéki adók megfizetésére vonatkozó igazolás. A megfizetés igazolásának keretében a megfelelő töltőállomási nyugtákat vagy üzemanyaggal kapcsolatos hitelkártya-használatról szóló bizonylatokat kell bemutatni, melyeken minden esetben szerepel az autópályadíj megfizetésére kötelezett, üzemanyaggal feltöltött gépjármű rendszáma. Az üzemanyag németországi jövedéki adójának megfizetésére vonatkozó igazolás legyen összhangban az ásványolaj-adóról szóló, 1992. december 21-i törvénnyel ⁽¹²⁾ is.
- (17) Az autópályadíjat kizárólag annak igazolása esetén csökkentik, ha az adott naptári éven belül az autópályadíjat és a jövedéki adót egyaránt megfizették. A bármelyik naptári évben felgyűlt autópályadíj-visszatérítés teljes

összegét (autópályadíj-hitel) általában az autópályadíj megfizetésére kötelezett gépjármű tekintetében a következő évben felmerülő teljes autópályadíj-kötelezettségből vonják le. Az autópályadíj megfizetéséért felelős fél – legkésőbb a következő év március 31-ig – benyújtja a Szövetségi Árufuvarozási Hivatalhoz, a törvény alkalmazásával megbízott és a jogsértések figyelemmel kíséréseért és kezeléséért felelős szervhez, az egy adott járműre vonatkozó autópályadíj-visszatérítési kérelmet.

- (18) Ha azonban az autópályadíj-hitel nem vonható le a következő évben az autópályadíj-kötelezettségből, azt kérésre kifizetik. A kérelmet legkésőbb a következő év március 31-ig kell benyújtani a Szövetségi Árufuvarozási Hivatalhoz.

2.8. Az eljárás megindításának indokai

- (19) A Bizottság 2003. július 23-án az alábbi indokok miatt indította meg a hivatalos vizsgálati eljárást:
- a) A Bizottság kételyeinek adott hangot azt illetően, hogy az eredetileg megállapított autópályadíj rendszert valóban szükséges-e egy visszatérítéssel kombinálni, magasabb díjtételeket alkalmazó rendszerrel felváltani. Németországot ezért felkérték arra, hogy terjessze elő érveit, melyek ellensúlyozzák a bevezetéskor eredetileg alkalmazott rendszerhez képest felmerülő, fokozottabb igazgatási terheket.
- b) A Bizottság kételyeinek adott hangot azt illetően is, hogy az intézkedés ténylegesen nem jelent-e megkülönböztetést a külföldi közúti fuvarozókkal szemben. A német hatóságokat ezért felkérték arra, hogy adjanak meg minden szükséges tájékoztatást arról, hogy az intézkedés miért nem tekinthető megkülönböztető jellegűnek.
- c) A Bizottság emellett hangot adott annak, hogy szükséges a visszatérítési rendszer környezetvédelmi hatásának tisztázása, mivel a kedvezőtlen környezeti hatás ellentétes a közös érdekekkel. A Bizottság ezért felkérte Németországot, hogy a kérdésben szolgáljon további információkkal.
- d) A Bizottság egyelőre nem tudta megállapítani, hogy az autópályadíj-rendszer mint olyan teljesíti-e az 1999/62/EK irányelv valamennyi feltételét, illetve hogy megfelel-e az EK-Szerződés 28. cikkének.

⁽¹⁰⁾ BGBl. G 5702, 2002, I. rész, 23. szám, Bonn, 2002. április 11., 1234. o., módosította a 2003. június 28-i törvény, BGBl. I, 1050. o.

⁽¹¹⁾ Rendelet a nehéz tehergépjárművek által fizetendő autópályadíj mértékének megállapításáról, 2003. június 24., BGBl. I, 1001. o.

⁽¹²⁾ BGBl. I, 2150, 2185. o.; 1993, 169. o.

- e) A Bizottság emellett ugyanakkor kritikával illette azt, hogy nincs elég információ egy végleges autópályadíj-visszatérítési rendszer jogalapját illetően, és ezért felkérte a német hatóságokat, hogy a Bizottság számára nyújtsanak be pl. egy új rendelettervezetet a törvény 1. cikke (3) bekezdésének 3. szakasza alapján.
- f) A Bizottság végül további információkat kért azt illetően, hogy az autópályadíj-csökkentési rendszer az ásványi olajok jövedéki adója szerkezetének összehangolásáról szóló, 1992. december 19-i 92/81/EGK irányelv⁽¹³⁾ 8. cikkének (4) bekezdésében megállapított hivatalos eljárás hatálya alá tartozik-e. A német hatóságokat ezért felkérték, hogy adjanak magyarázatot arra, hogy a támogatási rendszerről miért nem adtak értesítést a 92/81/EGK irányelv szerinti eljárás értelmében.

3. AZ ÉRDEKELT FELEKTŐL KAPOTT ÉSZREVÉTELEK

- (20) Az eljárás hivatalos megindításának keretében a Bizottság 12 észrevételt kapott harmadik személyektől, ezek közül 10 nemzeti vagy európai szövetségtől⁽¹⁴⁾, 2 pedig tagállamoktól⁽¹⁵⁾ származott. 10 észrevétel szólt az intézkedés ellen, kettő pedig a támogatási rendszer mellett érvelt⁽¹⁶⁾.

⁽¹³⁾ HL L 316., 1992.10.31., 12. o. A 92/81/EGK irányelvet 2004. január 1-től az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló, 2003. október 27-i 2003/96/EK irányelv váltotta fel (HL L 283., 2003.10.31., 51. o.).

⁽¹⁴⁾ Belgium: FEBETRA (Fédération Royale Belge des Transporteurs), kelt 2003. szeptember 11-én, iktatták 2003. szeptember 15-én (A/29597); SAV (De Beroepsorganisatie van de Vlaamse Goederentransport Ondernemers en Logistieke Dienstverleners), kelt 2003. szeptember 15-én, iktatták 2003. szeptember 19-én (A/30036); Dánia: DTL (Dansk Transport og Logistik), kelt 2003. szeptember 26-án, iktatták 2003. szeptember 30-án (A/30852); Németország: BGL (Bundesverband Güterverkehr Logistik und Entsorgung), kelt 2003. szeptember 22-én, iktatták 2003. szeptember 23-án (A/30304); Hollandia: TLN (Transport en Logistiek Nederland), kelt 2003. szeptember 25-én, iktatták 2003. szeptember 26-án (A/30535); Spanyolország: ASTIC (Asociación del Transporte Internacional por Carretera), kelt 2003. szeptember 26-án, iktatták 2003. október 13-án (A/31891); ATRADICE (Asociación de Empresas de Transporte de la Región Centro), kelt 2003. szeptember 25-én, iktatták 2003. szeptember 26-án (A/30540); CETM (Confederación Española de Transporte de Mercancías), kelt 2003. szeptember 26-án, iktatták 2003. október 9-én (A/31648); FENAD-ISMER (Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España), kelt 2003. szeptember 25-én, iktatták 2003. (A/30502); FROET (Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte de Murcia), kelt 2003. szeptember 22-én, iktatták 2003. szeptember 23-án (A/30273).

⁽¹⁵⁾ Egyesült Királyság: Állandó Képviselő, kelt: 2003. október 2-án, iktatták 2003. október 8-án (A/31558); Spanyolország: Dirección general de Transportes del Ministerio de Fomento, kelt 2003. szeptember 24-én, iktatták 2003. szeptember 16-án (A/30588).

⁽¹⁶⁾ A visszatérítési rendszer mellett érvelő észrevételek: BGL és Egyesült Királyság.

3.1. A visszatérítési intézkedés ellen érvelő észrevételek

3.1.1. A külföldi közúti fuvarozók tényleges megkülönböztetése

3.1.1.1. A külföldi közúti fuvarozók megkülönböztetése a tagállami jövedéki adók mértékének eltérései miatt⁽¹⁷⁾

- (21) A visszatérítési rendszer az érdekeltek nagy része szerint a gyakorlatban nem valósul meg tisztességes módon és a közúti fuvarozók illetőségére való tekintet nélkül, mivel a tagállamokban eltérő mértékű jövedéki adót alkalmaznak. A visszatérítési rendszer különösen ténylegesen megkülönböztetőnek látszik, mivel a nem német közúti fuvarozók a Németországban az üzemanyagra kivetett, magas jövedéki adók miatt nem Németországban fognak tankolni, és ezért az AVR előnyeiket sem élvezik.

3.1.1.2. A külföldi közúti fuvarozók megkülönböztetése, mivel az intézkedés, melyet az infrastruktúra használatára kivetett adó (autópályadíj) csökkentésének tekintenek, a német vállalkozásokat részesíti előnyben⁽¹⁸⁾

- (22) Érveltek továbbá azzal is, hogy az intézkedés, melyet az infrastruktúra használatára kivetett adó csökkentésének lehet tekinteni, a német közúti fuvarozókat részesíti előnyben, mivel a külföldi közúti fuvarozók sem tankolnak majd Németországban, az üzemanyagra kivetett magas jövedéki adó mértéke miatt. Ebből adódóan a külföldi közúti fuvarozók magasabb infrastruktúradíjakat fizetnek (vagyis a teljes összeget), mint a német közúti fuvarozók, akik az említett visszatérítési rendszer kedvezményezettjei, és akik ténylegesen „csökkentett” infrastruktúradíjat fizetnek.

3.1.1.3. A külföldi közúti fuvarozók megkülönböztetése amiatt, hogy az intézkedés részben kompenzálja az üzemanyagár Németország és más országok közötti eltéréseit⁽¹⁹⁾

- (23) Néhány érdekelt szerint a támogatási intézkedés miatt a német közúti fuvarozók csökkenteni tudják majd az áruszállítási díjak mértékét. Ez a hosszú távolságokon árukat szállító vállalkozások számára hátrányt eredményez. Ilyen módon a támogatási intézkedés közvetett módon hátrányosan megkülönbözteti a nem német közúti fuvarozókat.

⁽¹⁷⁾ ASTIC, ATRADICE, CETM, Dirección general de Transportes del Ministerio de Fomento, DTL, FEBETRA, FROET, SAV, TLN.

⁽¹⁸⁾ Lásd pl: ASTIC.

⁽¹⁹⁾ Lásd pl: DTL, FROET.

3.1.1.4. A külföldi közúti fuvarozók megkülönböztetése amiatt, hogy túlzott mértékben hozzá kell járulniuk az ásványolaj-adó harmonizálásához ⁽²⁰⁾

- (24) Harmadik személyek emellett azt állítják, hogy az autópályadíj 12,4 eurocent/km-ről 15 eurocent/km-re történő emelését, melyre a kompenzációs intézkedés finanszírozásához van szükség, valamennyi közúti fuvarozó finanszírozza majd, azok is, melyek az autópályadíj-visszatérítést nem használhatják fel. A nem német közúti fuvarozóknak tehát magasabb autópályadíjat kell elfogadniuk annak érdekében, hogy finanszírozhassák az ásványolaj-adó német hatóságok által tervezett harmonizálását. Mivel az érdekeltek szerint ez indokolatlan, nézeteik szerint az intézkedés megkülönböztető jellegű.

3.1.1.5. A külföldi töltőállomások megkülönböztetése, különösen a Németország területét körülvevő régiókban ⁽²¹⁾

- (25) Az érdekeltek szerint az AVR nem biztosít ösztönzést a közúti infrastruktúra fejlesztésére, ehelyett a Németországban történő tankolásra ösztönöz. Ebből eredően a visszatérítési rendszer a német töltőállomásokat részesíti majd előnyben a nem német töltőállomások kárára. Ennélfogva a visszatérítési intézkedés megkülönböztető hatású a külföldi töltőállomások tekintetében.

3.1.1.6. Más tagállamok megkülönböztetése amiatt, hogy adóbevételektől esnek el ⁽²²⁾

- (26) Ebből eredően az érdekelt felek által előterjesztett másik érv az, hogy a többi tagállam, vagyis a környező régiók, adóbevételektől esnek el, mivel területükön kevesebb üzemanyag fogy majd.

3.1.1.7. A 12 tonnánál kisebb tömegű járművek megkülönböztetése, mivel a visszatérítés tényleges hatása az ásványolaj-adó csökkentése ⁽²³⁾

- (27) Egyes érdekelt felek szerint az intézkedés megkülönböztető jellegűnek tekinthető a német autópályákat 12 tonnánál kisebb tömegű járművekkel használó fogyasztók ellen, mivel a jövedéki adó közvetett csökkentésének minősül.

3.1.1.8. Az adóteher eltérése önmagában nem indokolhatja az állami támogatás odaítélését ⁽²⁴⁾

- (28) Harmadik felek további érve egy bírósági határozathoz kötődik, mely az olasz támogatási rendszerre vonatkozik, mely rendszerben az olasz közúti fuvarozókra adóhitelrendszert alkalmaztak, és melyen belül a más tagállamokban megalapított fuvarozó vállalkozások számára kompenzációs kifizetésről rendelkeztek az olasz területen megtett úthoz szükséges becsült gázolajfogyasztás alapján. A Bíróság megerősítette a Bizottság határozatát, mely szerint az Olasz Köztársaság köteles a biztosított támogatást visszatéríteni. Ezért az érdekeltek szerint az olasz esethez hasonlóan az ásványi olajra vonatkozó adóteher eltérése önmagában nem indokolhatja az állami támogatás odaítélését ⁽²⁵⁾.

3.1.2. A külföldi közúti fuvarozók megkülönböztetése egyedi visszatérítési mechanizmusok vagy igazgatási terhek miatt ⁽²⁶⁾

- (29) Először is a visszatérítés a jelek szerint nem a németországi autópályák tényleges használatához kapcsolódik. Mivel harmadik felek szerint a visszatérítési mechanizmus minden töltőállomási nyugtát elfogad, tekintet nélkül arra, hogy a jármű használta-e a német autópályákat vagy más közutakat. Ez elsősorban azokat a német közúti fuvarozókat részesíti előnyben, amelyek 12 tonna alatti és azt meghaladó tömegű járművekből álló, vegyes flottát üzemeltetnek.

- (30) Másodszor harmadik felek szerint az intézkedés megkülönböztetést valósít meg, mivel az egy naptári évben felgyűlt teljes autópályadíj-visszatérítés a következő évben felmerülő autópályadíj-kötelezettség ellentételezésére használható fel. Ez a fizetési mechanizmus a német közúti fuvarozókat részesíti előnyben a nem német közúti fuvarozókkal szemben, akik a német autópályákat adott esetben csak alkalmasszerűen használják.

- (31) Harmadszor az érdekeltek szerint az intézkedés nem egyeztethető össze az 1992/62/EK irányelvvel, mivel a visszatérítési rendszer nyelvi és adminisztratív akadályokkal jár, és ennek eredményeként számos külföldi felhasználó, különösen az alkalmi felhasználók, nem kérnek visszatérítést.

- (32) Végül az érdekeltek az autópályadíj-rendszer egyes gyakorlati szempontjaira (pl. a fedélzeti készülékek [OBU-k] hiányára stb.) hivatkoznak, melyek véleményük szerint közvetlenül szintén hatással vannak magára a támogatási intézkedésre.

⁽²⁰⁾ Lásd pl: TLN.

⁽²¹⁾ Lásd pl: ATRADICE, ASTIC, CEMT, FROET.

⁽²²⁾ Lásd pl: ATRADICE.

⁽²³⁾ Lásd pl: ASTIC, ATRADICE, CEMT.

⁽²⁴⁾ Lásd pl: ASTIC, CEMT.

⁽²⁵⁾ Ezzel kapcsolatosan az érdekeltek hivatkoznak a C-6/97. számú, Olaszország kontra Bizottság ügyben hozott ítéletre, EBHT 1999., I-2981. o., különösen annak 21. bekezdésére.

⁽²⁶⁾ Lásd pl: ATRADICE, CEMT, FROET.

3.1.3. Az ásványi olajok jövedéki adója szerkezetének összehangolásáról szóló, 92/81/EGK irányelv megsértése ⁽²⁷⁾

- (33) Több harmadik fél szerint a visszatérítési rendszer megsérti a 92/81/EGK irányelvet egyes eljárási szabályok, pl. a 8. cikk értesítési eljárásról szóló (4) bekezdése tiszteletben tartásának elmulasztása esetén, mivel a jövedéki adók közvetlen csökkentését eredményezi ⁽²⁸⁾.

3.1.4. A környezetre gyakorolt kedvezőtlen hatások ⁽²⁹⁾

- (34) Megemlítendő, hogy az egyik érdekelt szerint az intézkedés az üzemanyag-fogyasztást részesíti előnyben, tekintettel arra a tényre, hogy a visszatérítés összege közvetlenül függ az üzemanyag-fogyasztás mennyiségétől. Ebből adódóan az intézkedés ellentétes a közösségi érdekekkel.

3.1.5. Az autópályadíj-rendszerrel kapcsolatos további érvek

- (35) Emellett a támogatási intézkedés ellen érvelő valamennyi érdekelt fél kritikával illeti az autópályadíj-rendszert mint olyat, olykor anélkül, hogy egyértelműen megkülönböztetést tennének az autópályadíj és az AVR között. Az autópályadíj tekintetében az érdekelt felek a következő főbb érveket terjesztették elő:

- (36) Az a tény, hogy a megnövelt autópályadíjat kizárólag a legalább 12 tonnás járművekre vetik ki, megkülönböztető jellegű, mivel elsősorban a nemzetközi áruforgalmat sújtja, és közvetett módon előnyben részesíti a kevesebb mint 12 tonna tömegű járművek által végzett, elsősorban nemzeti szintű áruszállítást ⁽³⁰⁾. E tekintetben az érdekeltek több bírósági ítéletre hivatkoztak ⁽³¹⁾.

- (37) Az érdekeltek szerint az autópályadíj-rendszer sérti az 1999/62/EK irányelvet, különösen annak 7. cikke (4) bekezdését, mivel az autópályadíjat megkülönböztető jellegűnek tekintik a fuvarozó nemzetisége vagy a jármű kiindulása vagy úti célja szerinti ország szerint ⁽³²⁾.

⁽²⁷⁾ Lásd pl: ASTIC, ATRADICE, CEMT.

⁽²⁸⁾ Jelenleg az energiatermékek adóztatásáról szóló 2003/96/EK irányelv 19. cikke.

⁽²⁹⁾ Lásd pl. Dirección general de Transportes del Ministerio de Fomento.

⁽³⁰⁾ ASTIC, ATRADICE, CEMT.

⁽³¹⁾ Lásd: A C-205/98. számú, Bizottság kontra Ausztria ügyet, EBHT 2000., I-07367. o., különösen a 76, 78. és 86. bekezdés; a C-6/1997. számú, Olaszország kontra Bizottság ügyet, EBHT 1999., I-2981. o., különösen a 15, 21, 23. bekezdés; a C-200/97. számú, Ecotrade ügyet hozott ítélet EBHT 1998, I-7907. o.; a C-90/94. számú Haar Petroleum ügyet, EBHT 1997., I-04085. o., különösen a 34, 35, 37. és 40. bekezdés.

⁽³²⁾ Ezzel kapcsolatosan az érdekeltek hivatkoznak továbbá a C-205/98. számú, Bizottság kontra Ausztria hozott ítéletre, különösen a 76, 78, 86, 101. és 104. bekezdésre.

- (38) Az autópályadíj-rendszer gyakorlati nehézségei ⁽³³⁾ a nem német közúti fuvarozók számára hátrányt jelentenek. Az OBU-k beszerelésével kapcsolatos hatékony alternatívák hiánya szintén sérti az 1999/62/EK irányelv 7. cikkének (5) bekezdését.

- (39) Az érdekeltek emellett kételyeiknek adtak hangot az autópályadíj összegét és az Eurovignette-irányelv 7. cikke (9) bekezdésének való megfelelését illetően is ⁽³⁴⁾. Mivel a német autópályák építési költségei láthatóan általában alulértékelték, a költségek kiszámítása elsősorban az érintett infrastrukturális hálózat működési és fejlesztési költségeivel kell, hogy kapcsolatos legyen. Emellett, az érvek szerint az autópályadíj-rendszer megkülönböztető jellegű, mivel az autópályadíjat 100 %-ban a legalább 12 tonna tömegű nehéz tehergépjárművekre vetik ki, habár ezek – a német hatóságok tájékoztatása szerint – a költségek csupán 45 %-ának forrásai. A turisztikai célú magántulajdonú járművekre alkalmazandó mentesség szintén megkülönböztető jellegűnek látszik. Emellett megállapítható, hogy a 12,4 eurocent/km összegű átlagos autópályadíj túl magas. A jelek szerint Németország a magasabb autópályadíjat más közlekedési módok keresztámogatására használja fel, és ez egyaránt sérti a „felhasználó fizet” elvét, illetve az 1999/621/EK irányelv 9. cikkének (2) bekezdését.

- (40) További érv, hogy a német autópályadíj-rendszer a jelek szerint ellentmond az 1999/62/EK irányelv (17) preambulumbekkezdésének, mivel mesterséges korlátokat teremt, torzítja az Európán belüli versenyt, és az infrastrukturális díjak együttműködhetőséget biztosító, harmonizált európai modelljével ellentétes.

- (41) A jelek szerint az új autópályadíjat bevezető német törvény is hátrányos megkülönböztetést alkalmaz a nem német közúti fuvarozókkal szemben, a járművek károsanyag kibocsátási osztálya tekintetében.

- (42) Végül, egyes érvek szerint az autópályadíj-rendszer sérti a Szerződés egyéb rendelkezéseit, vagyis a 28, a 97, a 90. és a 92. cikket ⁽³⁵⁾.

⁽³³⁾ Az OBU-k beszerelésére engedéllyel rendelkező műhelyek hiánya, a közúti fuvarozók Internet-hozzáféréseinek hiánya, a regisztráció és az útvonalmódosítás problémája, a termináloknál felmerülő nyelvi probléma, az elégtelen fizetési formák (OBU, Internet, terminál), a nyelvi problémák, stb.

⁽³⁴⁾ Lásd még: Sea-Land Service Inc. és Nedlloyd Lijnen ügyet, EBHT 2002., I-5235. o., különösen a 43. bekezdés, illetve a C-430/99. és C-431/99. számú egyesített ügyek (különösen a 85., 101., 120., 122., és 123. bekezdés és Alber főtanácsnok véleménye az idézett ítélezési gyakorlattal együtt).

⁽³⁵⁾ Lásd még: a Haar Petroleum ügyet, különösen a 34., 35., 37. és 40. bekezdés.

3.2. A visszatérítési rendszer mellett érvelő észrevételek

- (43) Az észrevételek szerint a támogatás szükséges, a Közösség érdekét szolgálja, és tiszteletben tartja az arányosság elvét, az alábbi érvek szerint: A Bizottság közlekedéspolitikáról szóló fehér könyve⁽³⁶⁾, továbbá az Eurovignette-irányelv új tervezetének⁽³⁷⁾ 7b. cikke egyaránt lehetővé teszi az infrastruktúra használatáért díj fizetésére kötelezett úthasználók adóügyi kompenzálását, az adók általános emelkedésének elkerülése érdekében. Az intézkedés önmagában nem csökkenti az ásványolaj-adót. A jövedéki adó csak hivatkozással szolgál az autópályadíj-visszatérítés kiszámításához. Emellett kimutatható, hogy Németországban csökken az ásványolaj-adóból származó bevétel, mivel Németországban kevesebb üzemanyagot vásárolnak. A visszatérítési rendszer tehát szükséges intézkedés a díjak általános emelkedése arányosságának megőrzéséhez, ami szintén közösségi érdek.
- (44) A támogatási intézkedés egyértelműen tiszteletben tartja a megkülönböztetés-mentesség elvét, mivel a német és a nem német közúti fuvarozók egyaránt részesülhetnek a támogatási intézkedés előnyeiben. Az érdekelt fél szerint a meglévő megkülönböztetések a Tanács passzivitására vezethetők vissza, ahol a harmonizálás kérdésével 1985 óta nem foglalkoznak. A jövedéki adók harmonizálásának hiánya miatt az AVR csak a német közúti fuvarozókat sújtó hátrányok semlegesítésében segíthet. Ezzel kapcsolatosan kimutatható, hogy a határon átnyúló közúti fuvarozás keretében szállított áruk tömegét tekintve a németek részesedése folyamatosan csökkent az 1985. évi 39,0 %-ról 2002-ben 21,6 %-ra. Emellett a határon átnyúló közúti fuvarozás egyre dominánsabb: 2015-ben a német autópályákon áthaladó forgalom teljes mennyiségének több mint fele kötődött határon átnyúló áru fuvarozáshoz. További észrevételek szerint a megkülönböztetés csak akkor valósul meg, ha a Németországban nem bejegyzett közúti fuvarozóknak magasabb költségeket kell viselniük, illetve ha ők fokozottabb adminisztratív terhekkel szembesülnek, mint a német közúti fuvarozók, ami nem helytálló.
- (45) Emellett harmadik felek szerint a támogatási intézkedés nem eredményezi a verseny torzulását, tekintettel arra a tényre, hogy a 600 millió EUR összegű évi kompenzáció mindössze az infrastrukturális díj kiegészítő költségei 17,6 %-ának felel meg.
- (46) Végül az érvek szerint az intézkedés nem tekinthető állami támogatásnak, mivel a 98/C 384/03 bizottsági közlemény⁽³⁸⁾ 13. bekezdése szerint az adóügyi intézkedések általános intézkedések, melyek az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősülnek állami támogatásnak.

⁽³⁶⁾ Az infrastruktúrahazsnálati díjak fokozatos kivetése felé, 71. o.

⁽³⁷⁾ Javaslat a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról szóló, európai parlamenti és tanácsi irányelvre (COM(2003) 448 végleges).

⁽³⁸⁾ HL C 384., 1998.12.10., 3. o.

4. A NÉMETORSZÁGI SZÖVETSÉGI KÖZTÁRSASÁG ÉSZREVÉTELEI

- (47) A német kormány szerint az intézkedés nem eredményez közvetlen megkülönböztetést, mivel a visszatérítés állampolgárságra vagy székhelyre tekintet nélkül minden közúti fuvarozó rendelkezésére áll. Az intézkedés emellett tényleges megkülönböztetést sem eredményez. Először is véleményük szerint közvetlen kapcsolat van a német autópályák használatára kivetett új díjtétel és az üzemanyag-fogyasztás között, mely pedig ismét közvetlenül kapcsolódik az üzemanyagra kivetett jövedéki adók mértékéhez. Véleményük szerint egyrészt az autópályadíj-csökkentés, másrészt pedig a jövedéki adók megfizetése közötti kapcsolat ésszerűen indokolható, mivel mindkét díj megfizetése az infrastrukturális költségekhez való hozzájárulásnak tekinthető. Emellett az intézkedés nem rendelkezik küszöbről, vagyis minimális autópályadíj mértékről vagy minimális szállítási mennyiségről. Emellett az a döntés, hogy Németországban vagy azon kívül tankoljon valaki, tisztán gazdasági alapokon nyugszik, és ezt a döntést a német közúti fuvarozók ugyanúgy meghozzák, mint a nem német közúti fuvarozók. Minden közúti fuvarozó ott tankol, ahol azt gazdasági szempontból előnyösnek látja. Vagyis a tankolással kapcsolatos döntést elsősorban az üzemanyagárak befolyásolják. A német hatóságok e tekintetben azt állítják, hogy Németországban mind az üzemanyag értékesítési árara kivetett jövedéki adó, mind maga az értékesítési ár a legmagasabbak között van az EU tagállamainak körében.
- (48) A német hatóságok megállapítják továbbá, hogy az intézkedés teljes mértékben összhangban van a területiség elvével.
- (49) A német hatóságok ellentmondanak annak az érveknek, hogy az AVR az infrastruktúra használatára kivetett adó csökkentésének tekinthető, és hogy ezért hátrányos megkülönböztetést valósít meg a külföldi közúti fuvarozókkal szemben. A német hatóságok szerint a visszatérítést a német és a nem német közúti fuvarozóknak egyaránt kifizetik. Az AVR olyan helyzetet eredményez, ahol mindkét felhasználói csoport hozzájárul a német autópályák finanszírozásához, saját infrastruktúra-használatuk arányában.
- (50) Az üzemanyagár Németország és más országok közötti eltéréseinek részleges kompenzálásával kapcsolatos érv tekintetében a német hatóságok nem érznek megkülönböztetést a külföldi közúti fuvarozókkal szemben. Egyetértenek abban, hogy a Németországon kívüli tankolás olcsóbb lehet, mint a Németországon belüli, még a visszatérítés összegét figyelembe véve is. Ezt a számítást azonban a német és a nem német közúti fuvarozók egyaránt elvégzik. A német hatóságok szerint a német közúti fuvarozók több mint 80 %-ának származik előnye más országok alacsonyabb üzemanyagáráiból. Mivel azonban a német közúti fuvarozókat általában máris igen magas jövedékiadó-mérték sújtja, ami versenyhelyzetüket hátrányosan érinti, nem csökkenthetik az áru fuvarozási díjaikat jobban, mint az intézkedést igénybe vevő

- más közúti fuvarozók. A támogatási intézkedés hatása tehát csak a versenynek a németországi jövedéki adók igen magas mértéke miatti korlátozott torzulása lesz, azonban nem teremt olyan előnyt a német közúti fuvarozók számára, mely lehetővé tenné számukra az árufuvarozási árak mértékének csökkentését.
- (51) A német hatóságok szerint az autópályadíj emelése az AVR ellenére indokolt, mivel nem csupán a német közúti fuvarozók számára lesz előnyös a kompenzációs intézkedés, hanem a nem német közúti fuvarozóknak is. Vagyis a nem német közúti fuvarozóknak magasabb autópályadíjat kell fizetniük, azonban részesülnek az AVR előnyeiből, mely megakadályozza, hogy a nem német közúti fuvarozók túlzott mértékben járuljanak hozzá az ásványolaj-adó harmonizálásához.
- (52) Az érdekelt felek szerint a visszatérítési rendszer a német töltőállomásokot részesíti majd előnyben a nem német töltőállomások kárára. A német hatóságok szerint azonban az ásványolaj-adó terén a tagállamok között fennálló különbségek máris úgynevezett „üzemanyag-turizmust” hoztak létre, különösen a szomszédos országok irányába. Az ilyen különbségek csökkentését lehetővé tévő intézkedések – pl. az AVR – is segíthetik az úgynevezett „üzemanyag-turizmus” mértékének csökkentését. A német hatóságok szerint tehát nem a támogatási intézkedés jelent majd megkülönböztetést a külföldi töltőállomások ellen. Ellenkezőleg: a támogatási intézkedés eredménye csak az lesz, hogy a külföldi töltőállomásokat kevesebben keresik majd fel, mint most.
- (53) Harmadik személyek szerint a támogatási intézkedés eredményeként a többi tagállam, vagyis a környező régiók, adóbevételről esnek el, mivel itt kevesebb üzemanyag fogy majd. A német hatóságok szerint azonban az „üzemanyag-turizmus” csökkenését eredményező intézkedések akkor is indokoltak, ha ezzel a szomszédos régiók adójövedelme csökken.
- (54) A német hatóságok azt is állítják, hogy az intézkedés nem megkülönböztető jellegű a német autópályákat 12 tonnánál kisebb tömegű járművekkel használó üzemanyag-fogyasztók ellen. A német hatóságok szerint egyértelmű, hogy a visszatérítést csak olyan feltétel mellett biztosítják, hogy a 12 tonnánál nagyobb tömegű tehergépjárművekre kivetett autópályadíjat megfizetik. Vagyis a visszatérítést nem lehet függetleníteni az említett tehergépjárművekre kirótt nettó teher általános hatásától. Mivel összességében ezeket nagyobb díjak sújtják, mint amekkora összeget visszakapnak, nehezen lehet azzal érvelni, hogy maga a visszatérítés előnyben részesíti az ilyen, 12 tonnát meghaladó tömegű járműveket, vagyis hogy megkülönbözteti a 12 tonnánál kisebb tömegű járműveket, az ásványolaj-adó csökkentésének állítólagos tényleges megkülönböztető hatása miatt. A német hatóságok szerint tehát a visszatérítés nem jelenthet megkülönböztetést a 12 tonnánál kisebb tömegű járművekkel szemben, mivel ezekre nem vonatkozik az új autópályadíj-rendszer.
- (55) Ami azt az érvet illeti, hogy az adóteherben mutatkozó különbség önmagában nem indokolhatja a támogatás nyújtását, a német hatóságok azt állítják, hogy a harmadik felek által ezzel összefüggésben idézett olasz eset nem releváns a német esetre, mivel eltérőek az általános keret és a feltételek. Véleményük szerint korábban a németországi infrastrukturális költségek jelentős hányadát az üzemanyagra kivetett jövedéki adókból finanszírozták. A szövetségi autópályákat használó nehéz tehergépjárművek most kétszeresen is hozzájárulnak az infrastrukturális költségekhez, egyrészt az üzemanyagra kivetett jövedéki adó, másrészt az autópályadíj formájában. Az AVR figyelembe veszi az infrastruktúra-költségekkel kapcsolatban Németországban már megfizetett hozzájárulást, és ezért csupán a kétszeres díjfizetés tekintetében jelent kompenzálást a fuvarozók számára, az infrastrukturális költségekre vonatkozó méltányos díjszabás érdekében.
- (56) A német hatóságok szerint továbbá a visszatérítési mechanizmus nem rendelkezik olyan mechanizmusról, mely minden töltőállomási nyugtát elfogad, tekintet nélkül arra, hogy a jármű használta-e a német autópályákat vagy más közutakat. Ezzel szemben Németország újból megerősíti, hogy csak akkor fogadják el a nyugtákat, ha azon feltüntetik az autópályadíj fizetésére kötelezett, feltöltött jármű rendszámát. Vagyis a német hatóságok ki tudják zárni, hogy az intézkedés azokat a német közúti fuvarozókat részesítse előnyben, amelyek 12 tonna alatti és azt meghaladó tömegű járművekből álló, vegyes flottát üzemeltetnek, amint azt az érdekelték állították.
- (57) Németország szerint továbbá mivel a fizetési mechanizmus a német autópályák valamennyi felhasználója számára ugyanaz, nem egyértelmű, hogy a rendszer miért jelentene hátrányos megkülönböztetést a nem német közúti fuvarozókkal szemben, akik esetleg csak alkalmilag használják az autópályákat. A bármelyik naptári évben felgyűlt autópályadíj-visszatérítés teljes összegét a következő évben felmerülő teljes autópályadíj-kötelezettségből vonják le.
- (58) A német hatóságok szerint az intézkedés nem ellentétes az 1999/62/EK irányelvvel, mivel a nem német közúti fuvarozók számára felmerülő adminisztratív akadályok nem tekinthetők magasabbaknak azoknál, amelyek a német közúti fuvarozókat sújtják. A német hatóságok szerint megfelelő számú EU-nyelven szabványosított úrlapok állnak majd rendelkezésre, és a kért információk főként számadatok, tehát a külföldi fuvarozók számára a visszatérítési rendszer könnyen hozzáférhető lesz. A nyugták egy évig való megőrzése jelentette adminisztratív teher hasonló ahhoz, amelyet más eljárások, pl. az áfavisszatérítés jelent. Kimutatható, hogy a nyugtákat számos esetben kell más okból, pl. a vállalkozások nemzeti adóhatóságok által végzett ellenőrzése céljából az év végéig megőrizni. Németország szerint ezért a visszatérítési rendszer nem jelent olyan adminisztratív akadályt vagy gyakorlati terhet, mely a nem német közúti fuvarozókkal szemben megkülönböztetést jelentene.

- (59) Az AVR-t ért kritika tekintetében, mely szerint kevés az OBU, és ez közvetlenül kihathat magára a támogatási intézkedésre is, a német hatóságok azt állítják, hogy az autópályadíj gyakorlati vonatkozásai nem befolyásolják az AVR-t.
- (60) A német hatóságok szerint nem kerül sor a 92/81/EGK irányelv 8. cikke (4) bekezdésének megsértésére, mivel az intézkedés csak az autópályadíj mértékét csökkenti, és nem csökkenti az ásványi olajra kivetett jövedéki adót az irányelv rendelkezései szerint.
- (61) Az intézkedés által a környezetre gyakorolt hatás tekintetében Németország ellentmond annak az érveknek, hogy a támogatási intézkedés támogatja az üzemanyag-fogyasztást, és ezért kedvezőtlenül hat a környezetre. A német hatóságok szerint egy egyszerű számítással is kideríthető, hogy az üzemanyag-fogyasztás annak érdekében történő növelése, hogy magasabb legyen a visszatérített összeg, ellentmond minden gazdasági logikának. A magasabb fogyasztás azt jelentené, hogy a járművek hosszabb utakat tesznek meg a feltétlenül szükségesnél, ami megnöveli az időbeli és a foglalkoztatási költségeket.
- (62) Az autópályadíjjal kapcsolatos intézkedés tekintetében a német hatóságok megállapítják elsősorban, hogy az ezzel kapcsolatos érvek egyikére sem vonatkozik a jelenlegi állami támogatási eljárás, és ezért ezek nem tartozhatnak jelen határozat hatálya alá. Németország emellett kijelenti, hogy az autópályadíj-rendszert akkor vezették be, amikor minden technikai problémát olyan módon el tudtak háritani, hogy kizárhassák az illetőség alapján történő megkülönböztetést vagy a forgalom szükségtelen akadályozását.
- (63) Összefoglalva: a német hatóságok a következő válaszokat adják a harmadik felek által előadott főbb érvekre:
- Először is az autópályadíj nem megkülönböztető jellegű, mivel az a döntés, hogy Németországban vagy azon kívül tankoljon valaki, tisztán gazdasági alapokon nyugszik, és ezt a döntést a német közúti fuvarozók ugyanúgy meghozzák, mint a nem német közúti fuvarozók. Az egyrészt az autópályadíj csökkentés, másrészt pedig a jövedéki adók megfizetése közötti kapcsolat ésszerűen indokolható, mivel a szövetségi autópályákat használó nehéz tehergépjárművek jelenleg kétszeresen is hozzájárulnak az infrastrukturális költségekhez, az üzemanyagra kivetett jövedéki adó, illetve az autópályadíj formájában. Az AVR figyelembe veszi az infrastrukturális költségekhez való hozzájárulás címén Németországban már megfizetett összegeket, és így elkerüli a kétszeres díjfizetést. Az autópályadíj tiszteletben tartja az 1999/62/EK irányelv 7. cikkének (4) bekezdését, mivel az autópályadíj nem jelent megkülönböztetést nemzeti alapon egyetlen közúti fuvarozóval szemben sem.
 - Másodsorban, az autópályadíj nem jelent megkülönböztetést, mivel kizárólag a legalább 12 tonna tömegű járműveket sújtja. A 12 tonnás küszöb ésszerűen megalapozott, és megfelel az 1999/62/EK irányelv 2. cikkének d) pontjában a járművekre megállapított fogalom meghatározásnak. Emellett az autópályadíj nem részesíti előnyben a német közúti fuvarozókat, mivel nem mutatható ki, hogy a nemzetközi szállításban részt vevő német közúti fuvarozók számára előnyösebb helyzetet teremt a 12 tonna alatti és azt meghaladó tömegű járműveket egyaránt tartalmazó vegyes flották használata a nem német közúti fuvarozókkal szemben, mivel ezek részben kompenzációt kapnak az egyazon vállalkozáshoz tartozó flottát sújtó autópályadíj teher tekintetében. Az autópályadíjat olyan módon számították ki, hogy az tiszteletben tartsa az 1999/62/EK irányelv 7. cikkének (9) bekezdését, mivel a súlyozott átlagos autópályadíj az érintett infrastrukturális hálózat megépítési, üzemeltetési és fejlesztési költségeihez kötődik.
 - Harmadszor, az új autópályadíj-rendszer tiszteletben tartja az 1999/62/EK irányelv 7. cikkének (5) bekezdését, mivel elegendő számú OBU, illetve más fizetési mechanizmus (úgy mint terminálok és az internet) állnak rendelkezésre azt biztosítandó, hogy az autópályadíjat a forgalom szabad áramlását nem akadályozó módon szedik be.
 - Negyedszer, az autópályadíjjal kapcsolatos intézkedés nem sérti az 1999/62/EK irányelv 9. cikkének (2) bekezdését, mivel nem akadályozza meg a tagállamokat abban, hogy az autópályadíj összege bizonyos százalékának erejéig hozzájáruljanak a közlekedési hálózatok kiegyensúlyozott fejlődéséhez.
 - Ötödször, a német hatóságok szerint az autópályadíj-rendszer nem ellentétes az együttműködtethetőséget biztosító infrastruktúra-díjak harmonizált európai modelljével, és ezért nem ellentétes az 1999/62/EK irányelv (17) preambulumbekkezdésével.
 - Hatodszor, a német hatóságok megállapítják, hogy a külföldi járművek károsanyag-kibocsátási osztályainak besorolására vonatkozó igazgatási követelmények nem megkülönböztetőek, mivel ezeket az említett járművek besorolásához szükséges lépésekre korlátozzák.
 - Végül, a német hatóságok szerint az autópályadíj-rendszer nem sérti a Szerződés egyetlen rendelkezését sem, vagyis nem sérti a 28, a 90., 92. és a 97. cikket.

5. A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE

5.1. A támogatás megléte az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében

- (64) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerint „a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.”

- (65) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy az autópályadíj visszatérítése, melyet a nemzeti közigazgatáshoz tartozó Szövetségi Árufuvarozási Hivataltól lehet kérni, állami forrásokat érint, és állami források kiesésével jár. Maga az intézkedés egyes közúti fuvarozási vállalkozások számára szelektív versenyelőnyt biztosít, mivel kompenzációt biztosít az infrastruktúra használatára kivetett olyan díjak vonatkozásában, melyet maguknak kellene viselniük. Az AVR nem tekinthető általános intézkedésnek, mert csupán az olyan, legalább 12 tonna tömegű járműveket használó vállalkozásokra alkalmazandó, melyek autópályadíj fizetésére kötelezettek, illetve csak akkor és csak olyan mértékben, amennyiben bizonyítják, hogy Németországban jövedéki adót fizettek. Emellett, mivel a közösségi fuvarozók előtt teljes mértékben megnyílt a közúti fuvarozás piaca⁽³⁹⁾, feltételezhető, hogy az egyes, közúti fuvarozási szolgáltatást nyújtó vállalkozásokat és általánosságban a közúti fuvarozást más közlekedési módokkal szemben előnyben részesítő állami pénzügyi támogatás érinti a tagállamok közötti kereskedelmet. Ezért bármilyen ehhez hasonló pénzügyi támogatás torzítja a versenyt vagy annak torzításával fenyeget, és érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (66) E megfontolások alapján a Bizottság megállapítja, hogy a bejelentett AVR az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének értelmében támogatásnak minősül.

5.2. A támogatás összeegyeztethetősége

5.2.1. Az alkalmazandó jogalap rendelkezésre állása

- (67) A Bizottságnak az EK-Szerződés 88. cikke (2) bekezdésében megállapított eljárás megindításakor nem áll rendelkezésére az AVR bevezetéséről szóló jogi szöveg. A német hatóságok azonban 2003. augusztus 22-én rendelkezésre bocsátották az alkalmazandó jogalapot. Ezért ez az információhiány a továbbiakban nem áll fenn.

5.2.2. Az autópályadíjra vonatkozó általános észrevételek

- (68) Egy távolságon alapuló olyan felhasználói díj bevezetése, mely fedezi az infrastruktúra költségeit, az EK közös közlekedéspolitikájának egyik kulcseleme:

— Először is az autópályadíj javasolt bevezetése összhangban áll a Bizottság költségorientáltabb árképzési struktúrára vonatkozó elgondolásával, mely az európai közlekedéspolitikáról szóló fehér könyvben⁽⁴⁰⁾ szerepelt. A fehér könyv egyik fejezete az infrastruktúra-használatra vonatkozóan fokozatosan kivetett díjakra vonatkozik. Az Európai Unió

jelenleg egyrészt autópályadíjak Európája, ahol a felhasználóknak fizetnie kell a díjazás ellenében igénybe vehető autópályákon, másrészt „eurovignette”-ek Európája, ahol a nehéz tehergépjárművek az egész hálózatban fizetésre kötelezettek, illetve olyan Európa, ahol díjakat egyáltalán nem alkalmaznak. Ez a helyzet javítható.

— Másrészt, a nehéz tehergépjárművekre jelenleg kivetett felhasználói díjaknak autópályadíj-rendszerrel való helyettesítése azt eredményezheti, hogy méltányosabban oszlanak meg az infrastrukturális költségek, mivel az autópályák megépítésével, karbantartásával és üzemeltetésével kapcsolatos költségek jelentős hányada a nehéz tehergépjárművek miatt merül fel.

— Harmadszor, az autópályadíj megfelel a Közösség egyik célkitűzésének az EK-Szerződés 2. cikkében említettek szerint, mely „a környezet minőségének magas szintű védelmét és javítását” tűzi ki célul.

— Végül, az intézkedés egészét tekintve láthatólag ugyanez vonatkozik az áruszállításnak a közútról jobban környezetbarát közlekedési módok felé történő tereléséből eredő potenciális előnyökre is. Az idő alapú autópálya-felhasználói díjról egy kilométer alapú díjra történő áttérés azt jelenti, hogy a rövidebb távolságok olcsóbbá, a hosszabbak drágábbá válnak. Ez az eredmény nem csupán annak az igénynek felel meg, hogy a felhasználók méltányosabb módon részesülhessenek az infrastrukturális költségekből, hanem azt a tényt is figyelembe veszi, hogy csak a hosszabb utakon kínálnak a kevésbé környezetszennyező szállítási módok (vasút és vízi út) alternatívát a közúti közlekedéssel szemben.

- (69) A német szövetségi kormány célja az, hogy a felhasználók realisabb mértékben vegyék ki részüket a közúti költségekből. Az autópályadíj-rendszer megállapított célja az, hogy a felhasználók megfizessék az infrastruktúra árát, és Németország szerint a 15 eurocent/km ár az az összeg, mely „az 1999/62/EK irányelv (Eurovignette-irányelv) értelmében teljes mértékben fedezi az adott infrastruktúra megépítési, fejlesztési és üzemeltetési költségeit”. Ez azonban együtt jár azzal, hogy a közúti fuvarozási iparágra nagyobb teher nehezedik. A Németországban az Eurovignette rendszer szerint (2002-ben) beszedett 460 millió EUR helyett a fuvarozók megközelítőleg 3,4 milliárd EUR összegben fizetnének infrastruktúrával kapcsolatos költségeket. Habár a német hatóságok által bejelentett javaslat szerint 600 millió EUR összegű kompenzáció biztosítható, a közúti fuvarozókra háruló teljes teher továbbra is növekszik, mivel ez a kompenzáció a 3,4 milliárd EUR összegű teljes autópályadíjnak csak 17 %-át fedezné.

⁽³⁹⁾ A Tanács 1992. március 26-i 881/92/EGK rendelete a tagállamok területére vagy területéről történő, illetve a tagállamok területén áthaladó, Közösségen belüli közúti árufuvarozási piacra való bejutásról (HL L 95., 1992.4.9., 1. o.) és a Tanács 1993. október 25-i 3118/93/EGK rendelete a nem honos fuvarozók valamely tagállamban nyújtott belföldi közúti árufuvarozási szolgáltatásai feltételeinek meghatározásáról (HL L 279., 1993.11.12., 1. o.).

⁽⁴⁰⁾ „Európai közlekedéspolitika 2010-re: ideje dönteni”. Európai Bizottság, 2001, 3. táblázat, 72. o.

5.2.3. A 2003/96/EK irányelv 19. cikke (1) bekezdése alkalmazásának elmulasztása ⁽⁴¹⁾

- (70) A Bizottság megállapítása szerint Németországban az üzemanyag megvásárlásával és a jövedéki adóknak az erre kötelezett járművek által történő megfizetésével olyan mechanizmus áll rendelkezésre, mellyel kiszámítható az autópályadíj visszatérítése.
- (71) Egyértelmű jogi megkülönböztetés van a jövedéki adók kivetése és a nehéz tehergépjárművekre az infrastruktúra használatának fejében kivetett autópályadíjak között. A két rendszer alapjául eltérő jogi aktusok szolgálnak, egyrészt a jövedéki adókról szóló irányelv (92/12/EGK ⁽⁴²⁾) és 2003/96/EK), illetve az 1999/62/EK irányelv (Eurovignette-irányelv).
- (72) A Bíróság elismerte az egyrészt az autópályadíj és más úthasználati díjak, másrészt az adók között fennálló különbségeket. Az ítélezési gyakorlat szerint az autópályadíj nem minősül adónak, hanem az egy szolgáltatás használatának megfizetése. Ugyanilyen érvek vonatkoznak más úthasználati díjakra is, mivel közvetlen kapcsolat áll fenn a díj és a használható infrastruktúra között ⁽⁴³⁾. Az említett ítélezési gyakorlat alapján, illetve figyelemmel arra, hogy a jövedéki adó csak referenciaként szolgál a visszatérítés kiszámításához, továbbá arra, hogy egyértelműen megkülönböztethetők egyrészt a jövedéki adókkal kapcsolatos pénzügyi mozgások, másrészt pedig az autópályadíj megfizetése és az autópályadíj visszatérítése, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az autópályadíj jelenlegi visszatérítése nem minősül egyúttal a jövedéki adók visszatérítésének is. Egy ilyen minősítés olyan helyzetet teremtene, melyben a visszatérítés két eltérő jogi keretet érint, mellyel sérülne a jogbiztonság elve.
- (73) Az a tény, hogy a visszatérítés a jövedéki adó megfizetéséhez kötött, nem módosíthatja a visszatérítés jogi minősítését, különösen figyelembe véve azt, hogy a két pénzügyi mozgás nem kapcsolódik egymáshoz. Amennyiben ez az eset áll fenn, bármely újonnan felmerülő körülmény, pl. a visszatérítésnek egy adott kamiontípusra való korlátozása, a jogi minősítés és ebből adódóan a jogi keret megváltoztatásának kockázatát jelentené, és ezzel sérülne a jogbiztonság elve.
- (74) Rá kell mutatni továbbá arra is, hogy nincs adójogi kapcsolat az autópályadíj mértéke és a gázolajra kivetett jövedéki adó között. Ezek mindegyike saját forrással rendelkezik (egyrészt az autópálya használata, másrészt pedig az ásványi olaj fogyasztása). Az autópályadíjból származó bevételt teljes mértékben az infrastruktúra építési, üzemeltetési és fejlesztési költségeinek fedezésére szánják, szemben a gázolajra kivetett jövedéki adóból származó bevételekkel. A visszatérítést általában az esedékes autópályadíj megfizetendő összegéből vonják le vagy az autópályadíjak alapján beszédett források felhasználásával térítik vissza.

⁽⁴¹⁾ A 92/81/EGK irányelv korábbi 8. cikkének (4) bekezdése.

⁽⁴²⁾ HL L 76., 1992.3.23., 1. o.

⁽⁴³⁾ A C-276/97. számú, Bizottság kontra Franciaország ügy, EBHT 2000., I-6251. o., 36. bekezdés és és Alber főtanácsnok véleménye az idézett ítélezési gyakorlattal együtt. Az EU és Bulgária, illetve Magyarország közötti megállapodás, C-211/01, 50. bekezdés (még nem tették közzé).

- (75) A fentiekre tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló 2003/96/EK irányelv 19. cikkének (1) bekezdése, mely a 92/81/EGK irányelv 8. cikkének (4) bekezdését váltja fel, nem alkalmazható ⁽⁴⁴⁾. Ebből adódóan a német hatóságoknak a 2003/96/EK irányelv 19. cikkének (1) bekezdésében megállapított eljárás keretében a támogatási intézkedést nem kell bejelenteniük.

5.2.4. A közös piaccal való összeegyeztethetőség értékelése

- (76) Az EK-Szerződés 73. cikkének értelmében a szárazföldi közlekedés összehangolására vonatkozó igénynek megfelelő támogatások összeegyeztethetők a Szerződéssel.
- (77) A vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról szóló, 1970. június 4-i 1107/70/EGK tanácsi rendelet ⁽⁴⁵⁾ hajtja végre a Szerződés 73. cikkét, és rendelkezik a támogatással kapcsolatos olyan egyedi mentességekről, melyek megfelelnek a szárazföldi közlekedés összehangolására vonatkozó igénynek. Különösen az 1107/70/EGK rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerint az infrastruktúra-költségek felosztására vonatkozó közös előírások hatálybalépéséig a tagállamok támogatást nyújtanak olyan vállalkozásoknak, amelyeknek viselniük kell az általuk használt infrastruktúrával kapcsolatos költséget, míg más vállalkozásokra nem hárul hasonló teher.
- (78) A Bizottság állami támogatási ügyekkel kapcsolatos eljárásának megfelelően három követelménynek kell teljesülnie ahhoz, hogy a támogatás megfeleljen az EK-Szerződés 73. cikkének értelmében a közlekedés összehangolására vonatkozó igénynek ⁽⁴⁶⁾, illetve az 1107/70/EGK rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontjában megállapított követelményeknek:
- a) a támogatás a Közösség érdekét szolgáló intézkedés megvalósításához szükséges, és tiszteletben tartja az arányosság elvét;

⁽⁴⁴⁾ A 19. cikk (1) bekezdése szerint a Tanács meghatározott politikai megfontolásokból egyhangúan, a Bizottság javaslatára eljárva bármely tagállam számára engedélyezheti további mentességek vagy kedvezmények bevezetését.

⁽⁴⁵⁾ HL L 130., 1970.6.15., 1. o.

⁽⁴⁶⁾ Lásd: a Bizottság 2002. december 18-i határozata, N 287/02 – Dánia (HL C 34., 2003.2.13., 7. o.), a Bizottság 2001. szeptember 19-i határozata, N 500/01 – Egyesült Királyság, az engedéllyel rendelkező teherautó-infrastruktúra-kezelőknek nyújtott hálózati támogatások, HL C 333., 2001.11.28., 7. o.; a Bizottság 2001. június 20-i határozata, N 219/01 – Ausztria, (HL C 224., 2001.9.1., 2. o.); a Bizottság 1999. december 22-i határozata, N 617/98 – Hollandia (Utrecht), (HL C 71., 2000.3.11., 7. o.); a Bizottság 1999. december 8-i határozata, N 412/98 – Olaszország (Marche), (HL C 55., 2000.2.26., 11. o.); a Bizottság 1999. július 8-i határozata, N 121/99 – Ausztria, (HL C 245., 1999.8.28., 2. o.); a Bizottság 1999. április 21-i határozata, N 588/98 – Dánia, (HL C 166., 1999. 6.12., 6. o.); lásd még: COM(2000) 5 végleges, 2000.7.26., a Bizottság javaslata a vasúti, közúti és belvízi közlekedés összehangolásával kapcsolatos támogatás nyújtásáról szóló, európai parlamenti és tanácsi irányelvre.

- b) a támogatáshoz való hozzáférést nem megkülönböztető feltételek mellett nyújtják;
- c) a támogatás nem eredményezi a verseny torzulását a közös érdekekkel ellentétes mértékben.

A megkülönböztetés tilalma

- (79) A megkülönböztetés tilalmának elve szempontjából a Bizottság megítélése szerint valamennyi támogatás eleve szelektív jellegű. Ha egy intézkedés nem szelektív, az EK-Szerződés 87. cikke értelmében nem számít támogatási intézkedésnek. Ha az intézkedés támogatásnak minősül, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia a közös piaccal való összeegyeztethetőséget. Az ítélkezési gyakorlat és a Bizottság gyakorlata mindig is egyértelmű megkülönböztetést tett a minden támogatásban jelen lévő, egy adott tagállamban működő gazdasági szereplőkkel szemben más szereplők javára hátrányos megkülönböztetést jelentő szelektív jelleg és az állampolgárságon vagy a kérdéses tagállamban való letelepedettség közvetlenül vagy közvetetten alapuló esetleges megkülönböztetés között⁽⁴⁷⁾. Az utóbbi nem egyeztethető össze a közösségi joggal, és az állami támogatásokra vonatkozó szabályok értelmében nem hagyható jóvá.
- (80) A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint a megkülönböztetés különösen a hasonló esetek eltérő kezelésében nyilvánul meg, ideértve egyes gazdasági szereplők másokhoz képest hátrányos helyzetbe hozását is, amikor az említett bánásmódbeli különbséget nem indokolják lényeges, objektív különbségek. Mivel azonban a nem az adott területen letelepedett vállalkozások a hatóság szemszögéből eltérő helyzetben vannak az adott területen letelepedett vállalkozásokhoz képest, nem állítható az, hogy a támogatáshoz való hozzáférést megnehezítő mindenemű mechanizmus szükségszerűen megsértene a megkülönböztetés tilalmának elvét⁽⁴⁸⁾.
- (81) A jelen esetben az AVR az autópályadíj visszatérítését csak olyan, németországi üzemanyagöltő állomásokon kapott nyugták és számlák ellenében biztosítja, melyek

bizonyítják, hogy Németországban sor került a jövedéki adók megfizetésére. A Bizottság ilyen körülmények között nem véli úgy, hogy sérülne az 1999/62/EK irányelv (20) preambulumbekkezdésében említett területi elv. Az AVR ugyanolyan feltételeket szab valamennyi fuvarozóra, és minden közúti fuvarozó számára elérhető, állampolgárságra vagy székhelyre való tekintet nélkül. Az intézkedés nem rendelkezik küszöbről, vagyis minimális autópályadíj-mértékről vagy minimális szállítási mennyiségről. Emellett nem kötelez a Németországban történő üzemanyag-vásárlásra, és ezt illetően korlátozást sem vezet be. Ezért a Bizottság úgy ítéli meg, hogy nincs szó állampolgárság alapján megvalósuló közvetlen megkülönböztetésről.

- (82) Bár közvetlen megkülönböztetés nem áll fenn, felmerül a kérdés, hogy ez a kapcsolat jelent-e nemzeti hovatartozás alapján megvalósuló tényleges, közvetett megkülönböztetést. A bánásmód tekintetében különbség mutatkozik a Németországban, illetve a más tagállamban tankoló közúti fuvarozók között. E különbség oka az autópályadíj visszatérítése, illetve a németországi jövedéki adó megfizetése közötti kapcsolat.
- (83) Ha a bánásmódban mutatkozó ezen különbség eltérően hat egyrészt a német fuvarozókra, másrészt pedig a más tagállamokban bejegyzett fuvarozókra, és az előbbieket az utóbbikkal szemben kedvezőbb helyzetbe hozza oly módon, hogy nem tükrözi az adott fuvarozó helyzetében mutatkozó objektív különbséget, akkor ez a megkülönböztetés-mentesség elvének megsértését jelenti. A kérdés tehát az, hogy az autópályadíj visszatérítése, illetve a németországi jövedéki adók megfizetése közötti kapcsolat indokolható-e objektív eltérésekkel. E kérdés megválaszolása érdekében a Bizottság megvizsgálja, hogyan működik ez a kapcsolat a gyakorlatban, illetve hogy mely fuvarozók számára előnyös.
- (84) A német autópályákon, melyek Európa szívében található, máris igen nagy számban haladnak át nem német közúti fuvarozók. Míg 1998-ban a német autópályákon közlekedő nehéz tehergépjárművek 22,1 %-a volt nem német, a becslések szerint 2004-re ez az arány 25,5 %-ra emelkedett. Az EU-25-ből érkező járművek jelentik a német autópályákon közlekedő nem német nehéz tehergépjárművek majdnem 92 %-át⁽⁴⁹⁾.
- (85) Mivel az üzemanyagárak Németországban jelenleg magasabbak, mint a legtöbb szomszédos országban, ez a nemzetközi fuvarozás résztvevői közül sem a német, sem a nem német fuvarozókat nem ösztönzi arra, hogy Németországban tankoljanak.

⁽⁴⁷⁾ A Bíróság által a C-156/98. sz., Németország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet, EBHT 2000., I-6857. o., 86. és 87. bekezdés.

⁽⁴⁸⁾ A Bíróság által a C-351/98. sz., Spanyolország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet, EBHT 2002., I-8031. o., 57. bekezdés: „Először is arra kell rámutatni, hogy a Bizottság azon érve, mely szerint megkülönböztetés áll fenn a más tagállamokban letelepedett vállalkozásokkal szemben amiatt, hogy a mechanizmus számukra megnehezíti a támogatáshoz való hozzáférést, alaptalan. [...] Az állami hatóságok által elfogadott beruházástámogató intézkedések eleve csak az adott hatóság illetékességi területe tekintetében alkalmazhatók, és a hatóság nem vonható felelősségre amiatt, hogy az intézkedés alkalmazási körét nem terjeszti ki olyan vállalkozásokra, melyek nem a területén vannak letelepedve, hiszen az ilyen vállalkozások teljesen eltérő helyzetben vannak a hatóság szemszögéből az adott területen letelepedett vállalkozásokhoz képest. Ez a megállapítás azonban nem jelenti azt, hogy egy ilyen intézkedés a Szerződés 92. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősülhet támogatásnak, ha teljesülnek az említett rendelkezésben megállapított feltételek.”

⁽⁴⁹⁾ Forrás: Report on the economic effects on road hauliers of the German reimbursement system linked to the toll system for heavy goods vehicles (Jelentés a nehéz tehergépjárművekre alkalmazandó autópályadíj-rendszerhez kapcsolódó német visszatérítési rendszer által a közúti fuvarozókra gyakorolt gazdasági hatásokról), 2005.4.21., MVV Consultants and Engineers.

- (86) Az a döntés, hogy Németországban vagy azon kívül tankol-e valaki, tisztán gazdasági alapokon nyugszik, és ezt a döntést a német közúti fuvarozók ugyanolyan feltételek mellett hozzák meg, mint a nem német közúti fuvarozók. Útvonalának megfelelően minden közúti fuvarozó ott tankol, ahol azt gazdasági szempontból előnyösnek látja. Az AVR bevezetését követően a Németországon kívül tankoló közúti fuvarozók nem részesülhetnek majd a visszatérítésben, azonban ehhez gazdasági előnyük fűződhet. Akkor választják majd az AVR lehetőségét, ha a német üzemanyagárak és a csökkentett mértékű autópályadíj alapján együttesen számított kilométerenkénti költség alacsonyabb, mint a Németországon kívül vásárolt üzemanyag ára és a teljes autópályadíj alapján együttesen számított kilométerenkénti költség.
- (87) A gyakorlatban az AVR előnyei elsősorban két fuvarozói csoportot érintenek (viszonylagos előnyök, mivel az autópályadíj átlagosan 15 eurocent/km-re fog növekedni) ⁽⁵⁰⁾:
- a csak nemzeti fuvarozásban érintett, gazdasági okokból autópályát használni kényszerülő fuvarozókat. Ezek a fuvarozók alapvetően németek, habár ez a piaci szegmens valamennyi EU-15-tagállam előtt nyitott (kabotázs), és az átmeneti rendelkezések lejtártát követően az új tagállamok előtt is meg fog nyílni.
 - valamennyi olyan német és nem német fuvarozót, aki viszonylag magas üzemanyagárakat alkalmazó országokból kiindulva, ilyen országokba irányulóan, illetve ilyen országokon áthaladva végez nemzetközi fuvarozást. Ilyen helyzetben vannak különösen a Franciaországban, a Belgiumban és a Hollandiában, vagyis a német autópályákon nem német járművek által megtett kilométerek 32 %-áért felelős országokban letelepült fuvarozók.
- (88) A német hatóságok maguk is beismerték észrevételeikben, hogy a német közúti fuvarozók majdnem 20 %-a, vagyis vélhetőleg azok, akik tevékenységüket elsősorban a nemzeti piacon és különösen Németország központi régióiban fejtik ki, nem részesülnek más országok alacsonyabb üzemanyagárainak előnyeiből. Ezzel szemben a más tagállamokban letelepedett fuvarozók általában nem csak és nem elsősorban Németországban vásárolnak üzemanyagot, hanem más tagállamokban, különösen azokban, ahol alacsonyabbak az üzemanyagárak, még akkor is, ha tevékenységük egy részét Németországban vagy akár a helyi német piacon fejtik ki, élve a szabad kabotázs lehetőségével.
- (89) A Bizottság a fentiekre tekintettel úgy rendelkezik, hogy figyelembe véve a tagállamok üzemanyagárainak jelenlegi mértékét, a német autópályákon nem német járművek
- által megtett kilométerek igen nagy arányának vonatkozásában ⁽⁵¹⁾ nem alkalmazható az AVR és a németországi jövedéki adók megfizetése közötti kapcsolat eredményeként. Egyértelműen alacsonyabb az arány a német fuvarozók esetében. Emellett a német autópályák különösen más tagállamokból érkező alkalmi felhasználói valószínűleg nem kérik majd az AVR-t az adminisztratív akadályok miatt, és ezeket a rendszeres, különösen német felhasználókkal szemben további szankció is sújtja.
- (90) Mindazonáltal a Bizottság hangsúlyozza, hogy egy német autópályát használó és az üzemanyagot Németországon kívül vásárló közúti fuvarozó pontosan ugyanolyan módon használja, mint a Németországban tankoló közúti fuvarozók. Ezért az a következtetés vonható le, hogy az autópályadíj visszatérítése és a Németországban megfizetett jövedéki adó mennyisége közötti és különböző autópályadíj-mértéket eredményező kapcsolatot nem indokolhatják a német autópályák használatában mutatkozó különbségek. E kapcsolat eredményeként egyes, alapvetően nem német fuvarozók, amint azt a 86. és a 87. bekezdés is igazolja, magasabb összegben fizetnek autópályadíjat, mint mások, amikor ugyanolyan nehéz terhet fuvaroznak ugyanolyan távolságon, ugyanazon az autópályán. Emellett a kérdéses rendszer a nemzeti fuvarozást részesíti előnyben, melyet elsősorban Németországban üzemanyagot vásárló fuvarozók végeznek, szemben a tagállamok közötti fuvarozással, melyet olyan fuvarozók végeznek, akik gyakrabban vásárolnak üzemanyagot más tagállamban, ami a közösségi jog által tiltott megkülönböztetés újabb formája ⁽⁵²⁾.
- (91) Az autópályadíj visszatérítésének a Németországban megfizetett jövedéki adók összegéhez való kapcsolása jelezheti, hogy a rendszert Németországban az üzemanyagra kivetett magas jövedéki adó kompenzálása gyanánt lehet felfogni. A Bizottság gyakorlata és a Bíróság ítélkezési gyakorlata azonban ezen a ponton igen egyértelmű: az adóteher eltérése önmagában ⁽⁵³⁾ nem indokolhatja az állami támogatás odaítélését. A támogatás odaítélése nem indokolható, amikor a támogatás célja egyes nemzeti gazdasági szereplőknek a más tagállamokhoz képest fennálló szabályozási vagy adóügyi különbségekből eredő viszonylagos hátrány miatt történő kompenzálása. Az állami támogatás nem alkalmas eszköz arra, hogy egyes gazdasági szereplők javára kiegyenlítse a tagállamok között az adók mértékében fennálló különbségeket. Ebből eredően az a tény, hogy a jövedéki adók – és így a gázolajár – mértéke Németországban magas, és a német fuvarozókat állítólagosan sújtó versenyhátrányt enyhíteni szükséges, nem indokolja az AVR és a jövedéki adók kifizetése közötti kapcsolatot. Emellett a benzinárak

⁽⁵⁰⁾ Lásd még: *Report on the economic effects on road hauliers of the German reimbursement system linked to the toll system for heavy goods vehicles* (Jelentés a nehéz tehergépjárművekre alkalmazandó autópályadíj-rendszerhez kapcsolódó német visszatérítési rendszer által a közúti fuvarozókra gyakorolt gazdasági hatásokról), 2005.4.21., MVV Consultants and Engineers.

⁽⁵¹⁾ Az autópályák felhasználására vonatkozó mutató a járműkilométerben mért fuvarozási teljesítmény.

⁽⁵²⁾ A Bíróság által a C-381/93. számú, Bizottság kontra Franciaország ügyben hozott ítélet, EBHT 1994., I-5145. o., 17. és 21. bekezdés, illetve a C-92/01. számú, Stylianakis-ügyben hozott ítélet, EBHT 2003., I-1291. o., 25. bekezdés.

⁽⁵³⁾ Lásd: 25. lábjegyzet. Lásd még a Bíróság által a C-298/00P. számú, Olaszország kontra Bizottság ügyben hozott ítéletet, EBHT 2004., I-4087. o., 61–62. bekezdés, a C-382/99. számú, Hollandia kontra Bizottság ügyben hozott ítéletet, EBHT 2002., I-05163. o., 60–66. bekezdés, illetve a C-6/97. számú, Olaszország kontra Bizottság ügyben hozott ítéletet, EBHT 1999., I-02981. o., 22. bekezdés.

- más tagállamokban is magasak, és az említett tagállamokból származó olyan fuvarozók, akik esetében földrajzi és üzemeltetési okokból kisebb annak a valószínűsége, hogy Németországban vásárolnak üzemanyagot, nem részesülnek a kompenzáció előnyeiből a német fuvarozókhoz hasonló mértékben.
- (92) Az a tény, hogy a német hatóságok szerint a jövedékiadó-bevételnek jelenleg 50 %-át infrastruktúrára fordítják, és az AVR-rel azt kívánják elkerülni, hogy a fuvarozók kétszer fizessenek az infrastruktúráért, nem ellentétes ezzel a következtetéssel. Először is az adóbevételek végső felhasználása nem lényeges annak megítélésakor, hogy a német fuvarozók és a más tagállamokból származó fuvarozók között van-e megkülönböztetés. Az adóteher eltérése nem indokolhatja az állami támogatás odaítélését, az adóbevételek végső felhasználásától függetlenül. Másodszor a bevételnek csak 50 %-át különítik el az infrastruktúrára, és ebből az 50 %-ból igen nagy részt használnak fel a német úthálózat olyan részein felmerülő infrastrukturális költségek finanszírozására, melyeken nem kell autópályadíjat fizetni. Vagyis nem tartható a német hatóságok azon érve, mely szerint az autópályadíj és jövedéki adó megfizetésére egyaránt kötelezett fuvarozók kétszeresen is hozzájárulnak az infrastrukturális költségekhez, mivel a jövedéki adókból származó bevételeket csak kismértékben használják az autópályadíj kötelező megfizetésével érintett infrastruktúra finanszírozására. Vagyis az a tény, hogy a jövedéki adókból származó bevételeket részben az infrastruktúra finanszírozására használják, nem indokolhatja az autópályadíj visszatérítése és a jövedéki adók megfizetése közötti kapcsolatot sem.
- (93) Emellett megjegyzendő, hogy eltérő az autópályadíj és a jövedéki adó jellege. Az autópályadíj egy szolgáltatás használata fejében fizetett összeg, a jövedéki adó pedig adónem. Ahogy azt jelen határozat 5.2.3. fejezetében már jeleztük, a vizsgált események jellege eltér: autópályadíj esetében autópályát használnak, jövedéki adó esetében ásványi olajat fogyasztanak.
- (94) A Bizottság a fentiekre tekintettel nem érzi úgy, hogy objektíven indokolható az autópályadíjak csökkentésének a német területen megfizetett jövedéki adók összegéhez való kapcsolása. Ebből adódóan objektíven nem indokolható a Németországban tankoló fuvarozók és a Németországon kívül tankoló fuvarozók közötti bánásmód eltérése, mivel ezek objektíven nézve egyforma helyzetben vannak.
- (95) Az említett érvek alapján a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a támogatási intézkedés nem tartja tiszteletben a megkülönböztetés-mentesség elvét, mivel az intézkedés ténylegesen megkülönböztetést valósít meg a külföldi közúti fuvarozókkal szemben, és már csak ennek okán is összeegyeztethetetlennek tekinthető a közös piaccal.
- (96) Emellett a támogatási intézkedés sérti az 1999/62/EK irányelv 7. cikkének (4) bekezdését is, mely szerint az autópályadíj és a felhasználói díjak nem valósíthatnak meg közvetlen vagy közvetett megkülönböztetést a fuvarozó illetősége vagy a jármű kiindulása vagy úticélja szerinti ország szerint.
- (97) Ez a rendelkezés a közösségi jog és különösen a közlekedési jog általános elvének egy adott megnyilvánulása csupán, mely szerint tilos az állampolgárság, székhely vagy a szállítás kiindulási helye vagy úti célja szerinti bármilyen megkülönböztetés. A közösségi bírók következetes módon alkalmazták ezt az elvet⁽⁵⁴⁾, az autópályadíjak esetét is ideértve⁽⁵⁵⁾.
- (98) A bevett ítélkezési gyakorlattal összhangban a Szerződés általános rendszere alapján egyértelmű, hogy egy állami támogatásnak a közös piaccal való összeegyeztethetőségre vonatkozó eljárás sohasem járhat olyan eredménnyel, mely ellentétes a Szerződés egyedi rendelkezéseivel⁽⁵⁶⁾. A Bíróság szerint továbbá a támogatás olyan elemei, melyek ellentétesek a Szerződés 87. és 88. cikkein kívüli egyedi rendelkezéseivel, elválaszthatatlanul kapcsolódhatnak a támogatás tárgyához, és ilyen módon külön nem vizsgálhatók⁽⁵⁷⁾. A fenti okok alapján a kérdéses intézkedés sértene a megkülönböztetés tilalmának elvét és különösen az 1999/62/EK irányelv 7. cikkének (4) bekezdését. A jogsértés az AVR mechanizmusának szerves része, ezért ahhoz elválaszthatatlanul kapcsolódik. Ez újabb ok arra, hogy a Bizottság arra a következtetésre jusson, hogy a támogatás összeegyeztethetetlen a közös piaccal.
- (99) A Bizottság emlékezteti a német hatóságokat arra, hogy amennyiben úgy ítélik meg, hogy túl magasak a közúti fuvarozókat Németországban sújtó általános díjtételek, a meglévő közösségi szintű harmonizálási intézkedések korlátaikon belül módosíthatják a gépjárműadót vagy a jövedéki adó mértékét. Ezek horizontális és általános intézkedések, melyek elviekben sem közvetlen, sem tényleges megkülönböztetést nem eredményezhetnek.

⁽⁵⁴⁾ A Bíróság által a C-18/93. számú, Corsica Ferries Olaszország ügyben hozott ítélet, EBHT 1994., I-1783. o., 35. bekezdés, illetve a Stylianakis-ügyben hozott ítélet, 25. bekezdés.

⁽⁵⁵⁾ A Bizottság kontra Ausztria ügy, 74–88. és 109–115. bekezdés.

⁽⁵⁶⁾ A 73/79. számú, Olaszország kontra Bizottság ügy, EBHT 1980., 1533. o., 11. bekezdés.

⁽⁵⁷⁾ A 74/76. számú, Iannelli&Volpi kontra Meroni ügy, EBHT 1977., 557. o.

Szükségesség és arányosság

- (100) A Bizottság megítélése szerint a támogatás szükségességét nem sikerült indokolni. A német hatóságok szerint az intézkedést a német hatóságok által az adó alapú autópályadíjról egy kilométer alapú, felhasználói díjra való, már megkezdett átállás fényében kell értékelni. A Bizottság megérti az átmeneti intézkedések bevezetésére irányuló szándékot a közúti fuvarozókra háruló teljes díj növelésének alapján, megállapítja azonban, hogy az autópályadíjat az eredetileg tervezettnél alacsonyabb szinten, vagyis 15 eurocent/km helyett 12,6 eurocent/km összegben állapították meg. Az autópályadíj mértékének tervezett növelésétől való tartózkodás egyértelműbb kompenzációs eszköz lenne az átmeneti időszakban, mint az autópályadíj mértékének 15 eurocent/km-re történő növelése, egyúttal pedig az AVR és a kilométerenkénti 2,6 eurocent visszatérítés bevezetése. Emellett a jelenleg alkalmazandó mérték egyformán vonatkozik minden olyan közúti fuvarozóra, mely a német autópályákat használja, ezért ez nem megkülönböztető. A tervezett visszatérítés módosítaná ezt az egyensúlyt, és ez a tervezett cél eléréséhez szükségtelen.
- (101) A német hatóságok emellett nem szolgáltak olyan érvekkel az AVR mellett, melyek ellensúlyoznák a közúti fuvarozókat az AVR technikailag bonyolult bevezetése miatt sújtó magasabb adminisztratív terheket az alacsonyabb autópályadíj további fenntartásához képest. A közúti fuvarozóknak töltőállomási nyugtákat vagy hitelkártya-használatról szóló bizonylatokat kell bemutatniuk, melyeken szerepel az érintett jármű rendszáma, és minden évben megadott határidőn belül kell autópályadíj-visszatérítést kérniük. Ez a teher valószínűleg különösen megterhelné a német autópályák alkalmi felhasználóit, különösen a más tagállamokból érkezőket. A Bizottság emlékezteti a német hatóságokat arra, hogy bármikor emelhetik az autópályadíjat, az 1999/62/EK irányelv rendelkezéseinek figyelembevétele mellett, az általuk szükségesnek ítélt időpontban.
- (102) Ezen érvek alapján a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a támogatási intézkedés nem veszi figyelembe a szükségesség elvét, mely ismét elegendő indokot ad arra, hogy a támogatást a közös piaccal összeegyeztethetetlennek minősítsék.

A versenynek a közös érdekekkel ellentétes torzítása

- (103) A Bizottság a fentiekre tekintettel úgy ítéli meg, hogy az 1107/70/EGK rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pont-

jában szereplő utolsó feltétel, mely szerint a támogatás nem torzíthatja a versenyt a közös érdekekkel ellentétes mértékben, szintén nem teljesült. A fenti okfejtés alapján a támogatás indokolatlanul részesíti előnyben a német fuvarozókat más tagállamokból származó versenytársakkal szemben, ami ellentétes a közös szállítási piac megfelelő működésével, illetve a szállítási szolgáltatásnyújtás szabadságának elvével. A támogatást emiatt is összeegyeztethetetlennek kell nyilvánítani a közös piaccal.

- (104) Végül megjegyzendő, hogy a német hatóságok az EK 73. cikkén kívül más alapot nem hoztak fel az összeegyeztethetőség mellett. A Bizottság mindenesetre megerősíti a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat (57) bekezdésében szereplő előzetes értékelést: a támogatás a 87. cikk (3) bekezdésének a), b) és c) pontjával összhangban, illetve egyéb eltérésekre figyelemmel nem tekinthető összeegyeztethetőnek.

6. KÖVETKEZTETÉS

- (105) A Bizottság megállapítása szerint az AVR olyan támogatási intézkedés, mely nem tesz eleget a 73. cikkben és az 1107/70/EGK rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontjában megállapított feltételeknek, ezért nem egyeztethető össze a közös piaccal,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Németországi Szövetségi Köztársaság által végrehajtani tervezett, a nehéz tehergépjárművek autópályahasználata tekintetében kilométer-alapú autópályadíj megállapításáról szóló törvény 1. cikke (2) bekezdésének 3. szakaszán alapuló támogatás a közös piaccal nem összeegyeztethető.

2. cikk

E határozat címzettje a Németországi Szövetségi Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2006. január 25-én.

a Bizottság részéről

Jacques BARROT

alelnök

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2009. február 20.)

a 79/542/EGK tanácsi határozat II. mellékletének az egyes friss húsok Közösségbe történő behozatalára feljogosított harmadik országok és ezek részeinek jegyzékében a Botswana-ra vonatkozó bejegyzés tekintetében történő módosításáról

(az értesítés a C(2009) 1031. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2009/151/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel az emberi fogyasztásra szánt állati eredetű termékek termelésére, feldolgozására, forgalmazására és behozatalára irányadó állat-egészségügyi szabályok megállapításáról szóló, 2002. december 16-i 2002/99/EK tanácsi irányelvre ⁽¹⁾ és különösen annak 8. cikke bevezető mondatára, 8. cikke (1) bekezdésének első albekezdésére és 8. cikke (4) bekezdésére,

mivel:

(1) Az egyes élő állatoknak és azok friss húsának a Közösségbe történő behozatalára feljogosított harmadik országok vagy harmadik országok részei jegyzékének megállapításáról, valamint az állat- és közegészségügyi feltételek és a szükséges állatorvosi bizonyítványok meghatározásáról szóló, 1976. december 21-i 79/542/EGK tanácsi határozat ⁽²⁾ meghatározza azokat az állat-egészségügyi feltételeket, amelyek az élő állatoknak (a lófélék kivételével), valamint ezen állatok friss húsának (a lóféléket is beleértve, de a húskészítmények kivételével) a Közösségbe történő behozatalára vonatkoznak.

(2) A 79/542/EGK határozat úgy rendelkezik, hogy az emberi fogyasztásra szánt friss hús behozatala csak abban az esetben engedélyezett, ha a hús a határozat II. mellékletének 1. részében felsorolt harmadik ország területéről vagy annak egy részéből származik; előírja továbbá, hogy a friss húsnak meg kell felelnie az adott húsról a vonatkozó állatorvosi bizonyítványban megállapított követelményeknek az említett melléklet 2. részében szereplő bizonyítványmintáknak megfelelően, figyelembe véve a húsról vonatkozóan előírt különleges feltételeket, illetve kiegészítő garanciákat.

(3) Botswanát, amely a 79/542/EGK határozat II. mellékletének 1. részében szerepel, elsősorban állat-egészségügyi státus alapján különböző területekre osztották fel. Ezen területek számára a háziasított szarvasmarhafélék, házi juhok és kecskék, valamint vadon élő vagy tenyésztett, nem háziasított haszonállatok csoportozott és érlelt friss húsának (a továbbiakban: friss hús) a Közösségbe történő behozatala engedélyezett.

(4) 2008. október 20-án ragadós száj- és körömfájás gyanúja merült fel egy, a Ghanzi körzetben található gazdaságban, amely Botswana 12. állat-egészségügyi körzetéhez tartozik. Amint a betegség kitörését megerősítették, a botswanai illetékes hatóság az egész ország területéről felfüggesztette a friss hús behozatalát a Közösségbe.

(5) Tekintettel e körülményekre, a friss hús behozatalát a botswanai 12. állat-egészségügyi körzetből a Közösségbe a továbbiakban nem engedélyezték a 2009/4/EK bizottsági határozattal módosított 79/542/EGK határozat ⁽³⁾ értelmében.

(6) Tekintettel arra, hogy az illetékes botswanai hatóság elegendő biztosítékot szolgáltatott a betegség terjedésének megakadályozása érdekében fogantatott intézkedésekről, amelyek hatékony módon szüntették meg a ragadós száj- és körömfájás fertőzést, helyénvaló a 12. állat-egészségügyi körzetre vonatkozó tilalom visszaállítása, és a friss hús kivételének újbóli engedélyezése e körzetből a Közösségbe.

(7) A 79/542/EGK határozat II. mellékletének 1. részét ezért ennek megfelelően módosítani kell.

(8) Az e határozatban előírt intézkedések összhangban vannak az Élelmiszerlánc- és Állat-egészségügyi Állandó Bizottság véleményével,

⁽¹⁾ HL L 18., 2003.1.23., 11. o.⁽²⁾ HL L 146., 1979.6.14., 15. o.⁽³⁾ HL L 2., 2009.1.6., 11. o.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A 79/542/EGK határozat II. mellékletének 1. része helyébe az e határozat mellékletében szereplő szöveg lép.

2. cikk

Ezt a határozatot 2009. február 1-jétől kell alkalmazni.

3. cikk

E határozat címzettjei a tagállamok.

Kelt Brüsszelben, 2009. február 20-án.

a Bizottság részéről
Androulla VASSILIOU
a Bizottság tagja

MELLÉKLET

„1. RÉSZ

Harmadik országok vagy azok részeinek jegyzéke (*)

Ország	A terület kódja	A terület megnevezése	Állat-egészségügyi bizonyítvány		Különleges feltételek	Záró dátum (1)	Nyitó dátum (2)
			Minta (minták)	SG			
1	2	3	4	5	6	7	8
AL – Albánia	AL-0	Az egész ország	—				
AR – Argentína	AR-0	Az egész ország	EQU				
	AR-1	A következő tartományok: Buenos Aires, Catamarca, Corrientes (Berón de Astrada, Capital, Empedrado, General Paz, Itati, Mburucuyá, San Cosme és San Luís del Palmar megyék kivételével) Entre Ríos, La Rioja, Mendoza, Misiones, Neuquén egy része (az AR-4-hez tartozó terület kivételével), Río Negro egy része (az AR-4-hez tartozó terület kivételével), San Juan, San Luis, Santa Fe, Tucuman, Cordoba, La Pampa, Santiago del Estero, Chaco Formosa, Jujuy és Salta, a pufferzóna kivételével, amely a bolíviai és a paraguayi határtól 25 km-ig, a Jujuy tartománybeli Santa Catalina kerülettől a Formosa tartománybeli Laishi kerületig terjed	BOV	A	1		2005. március 18.
			RUF	A	1		2007. december 1.
	AR-2	Chubut, Santa Cruz és Tierra del Fuego	BOV, OVI, RUW, RUF				2002. március 1.
	AR-3	Corrientes: Berón de Astrada, Capital, Empedrado, General Paz, Itati, Mburucuyá, San Cosme és San Luís del Palmar megyék	BOV RUF	A	1		2007. december 1.
	AR-4	Río Negro egy része (a következő területek kivételével: Avellanedaban a 7. sz. főúttól északra és a 250. sz. főúttól keletre elhelyezkedő terület, Conesaban a 2. sz. főúttól keletre elhelyezkedő terület, El Cuyban a 7. sz. főútnak az Avellaneda megye határának irányába tartó 66. sz. főúttal való kereszteződésétől északra elhelyezkedő terület, valamint San Antonioban a 250. és 2. sz. főúttól keletre elhelyezkedő terület) Neuquén egy része (a következő területek kivételével: Confluenciában a 17. sz. főúttól keletre elhelyezkedő terület, Picun Leufúban pedig a 17. sz. főúttól keletre elhelyezkedő terület)	BOV, OVI, RUW, RUF				2008. augusztus 1.
AU – Ausztrália	AU-0	Az egész ország	BOV, OVI, POR, EQU, RUF, RUW, SUF, SUW				
BA – Bosznia-Hercegovina	BA-0	Az egész ország	—				
BH – Bahrein	BH-0	Az egész ország	—				

1	2	3	4	5	6	7	8
BR – Brazília	BR-0	Az egész ország	EQU				
	BR-1	Minas Gerais állam, Espíritu Santo állam, Goiás állam, Mato Grosso állam, Rio Grande Do Sul állam (kivéve a Porto Mutinho, Caracol, Bela Vista, Antônio João, Ponta Porã, Aral Moreira, Coronel Sapucaia, Paranhos, Sete Quedas, Japora' és Mundo Novo települések külső határaitól kezdődő 15 km-es, kijelölt, kiemelt felügyelet alá tartozó területet, valamint Corumbá és Ladário településeken belül a kijelölt, kiemelt felügyelet alá tartozó területet).	BOV	A és H	1		2008. december 1.
	BR-2	Santa Catarina állam	BOV	A és H	1		2008. január 31.
	BR-3	Paraná és São Paulo államok	BOV	A és H	1		2008. augusztus 1.
BW – Botswana	BW-0	Az egész ország	EQU, EQW				
	BW-1	A 3c., 4b., 5., 6., 8., 9. és 18. sz. állat-egészségügyi ellenőrző körzet	BOV, OVI, RUF, RUW	F	1		2007. december 1.
	BW-2	A 10., 11., 13. és 14. sz. állat-egészségügyi ellenőrző körzet	BOV, OVI, RUF, RUW	F	1		2002. március 7.
	BW-3	A 12. állat-egészségügyi ellenőrző körzet	BOV, OVI, RUF, RUW	F	1	2008. október 20.	2009. január 20.
BY – Belarusz	BY-0	Az egész ország	—				
BZ – Belize	BZ-0	Az egész ország	BOV, EQU				
CA – Kanada	CA-0	Az egész ország	BOV, OVI, POR, EQU, SUF, SUW, RUF, RUW,	G			
CH – Svájc	CH-0	Az egész ország	*				
CL – Chile	CL-0	Az egész ország	BOV, OVI, POR, EQU, RUF, RUW, SUF				
CN – Kína	CN-0	Az egész ország	—				
CO – Kolumbia	CO-0	Az egész ország	EQU				
CR – Costa Rica	CR-0	Az egész ország	BOV, EQU				
CU – Kuba	CU-0	Az egész ország	BOV, EQU				

1	2	3	4	5	6	7	8
DZ – Algéria	DZ-0	Az egész ország	—				
ET – Etiópia	ET-0	Az egész ország	—				
FK – Falkland-szigetek	FK-0	Az egész ország	BOV, OVI, EQU				
GL – Grönland	GL-0	Az egész ország	BOV, OVI, EQU, RUF, RUW				
GT – Guatemala	GT-0	Az egész ország	BOV, EQU				
HK – Hong Kong	HK-0	Az egész ország	—				
HN – Honduras	HN-0	Az egész ország	BOV, EQU				
HR – Horvátország	HR-0	Az egész ország	BOV, OVI, EQU, RUF, RUW				
IL – Izrael	IL-0	Az egész ország	—				
IN – India	IN-0	Az egész ország	—				
IS – Izland	IS-0	Az egész ország	BOV, OVI, EQU, RUF, RUW				
KE – Kenya	KE-0	Az egész ország	—				
MA – Marokkó	MA-0	Az egész ország	EQU				
ME –Montenegró	ME-0	Az egész ország	BOV, OVI, EQU				
MG – Madagaszkár	MG-0	Az egész ország	—				
MK – Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság ⁽³⁾	MK-0	Az egész ország	OVI, EQU				
MU – Mauritius	MU-0	Az egész ország	—				
MX – Mexikó	MX-0	Az egész ország	BOV, EQU				
NA – Namíbia	NA-0	Az egész ország	EQU, EQW				
	NA-1	A nyugati Palgrave Pointtól a keleti Gamig húzódó kordonkerítéstől délre fekvő terület	BOV, OVI, RUF, RUW	F	1		
NC – Új-Kaledónia	NC-0	Az egész ország	BOV, RUF, RUW				
NI – Nicaragua	NI-0	Az egész ország	—				

1	2	3	4	5	6	7	8
NZ – Új-Zéland	NZ-0	Az egész ország	BOV, OVI, POR, EQU, RUF, RUW, SUF, SUW				
PA – Panama	PA-0	Az egész ország	BOV, EQU				
PY – Paraguay	PY-0	Az egész ország	EQU				
	PY-1	Az ország egész területe, a külső határoktól kezdődő 15 km-es, kijelölt, kiemelt felügyelet alá tartozó terület kivételével	BOV	A	1		2008. augusztus 1.
RS – Szerbia (*)	RS-0	Az egész ország	BOV, OVI, EQU				
RU – Orosz Föderáció	RU-0	Az egész ország	—				
	RU-1	Murmanszk régió, Jamal-Nyenyec Autonóm Körzet	RUF				
SV – Salvador	SV-0	Az egész ország	—				
SZ – Sváziföld	SZ-0	Az egész ország	EQU, EQW				
	SZ-1	Észak felé az Usutu folyótól a Nkalahane-tól nyugatra eső dél-afrikai határig terjedő »vörös vonal« kerítésrendszertől nyugatra fekvő térség.	BOV, RUF, RUW	F	1		
	SZ-2	A ragados száj- és körömfájás felügyeleti és vakcinázási ellenőrző területek a 2001-es 51. számú jogi felhívás hatálya alatt közzétett törvényes okmányban foglaltak szerint	BOV, RUF, RUW	F	1		2003. augusztus 4.
TH – Thaiföld	TH-0	Az egész ország	—				
TN – Tunézia	TN-0	Az egész ország	—				
TR – Törökország	TR-0	Az egész ország	—				
	TR-1	Amasya, Ankara, Aydin, Balikesir, Bursa, Cankiri, Corum, Denizli, Izmir, Kastamonu, Kutahya, Manisa, Usak, Yozgat és Kirikkale tartományok	EQU				
UA – Ukrajna	UA-0	Az egész ország	—				
US – Amerikai Egyesült Államok	US-0	Az egész ország	BOV, OVI, POR, EQU, SUF, SUW, RUF, RUW	G			
UY – Uruguay	UY-0	Az egész ország	EQU				
			BOV	A	1		2001. november 1.
			OVI	A	1		

1	2	3	4	5	6	7	8
ZA – Dél-Afrika	ZA-0	Az egész ország	EQU, EQW				
	ZA-1	az egész ország, kivéve: — a ragadós száj- és körömfájás tekintetében ellenőrzött területen belül Mpumalanga és az északi tartományok állat-egészségügyi régiói, a Natal állat-egészségügyi régióban fekvő Ingwavuma körzet és a 28° hosszúsági foktól keletre fekvő botoswanai határmenti terület, és — a KwaZuluNatal tartományban fekvő Camperdown körzet	BOV, OVI, RUF, RUW	F	1		
ZW – Zimbabwe	ZW-0	Az egész ország	—				

(*) A harmadik országokkal kötött közösségi megállapodásokban előírt különleges engedélyezési követelmények sérelme nélkül.

(¹) A 7. oszlopban jelzett napon vagy azt megelőzően levágott állatok húsa az említett naptól számított 90 napig hozható be a Közösségbe. A nyílt tengeren szállított szállítmányok a bizonyítvány kiállításától számított 40 napig behozhatók a Közösségbe, ha arra a 7. oszlopban jelzett időpontot megelőzően állítottak ki bizonyítványt (a dátum hiánya a 7. oszlopban azt jelenti, hogy nincs időbeli korlátozás).

(²) Kizárólag a 8. oszlopban jelzett napon vagy azt követően levágott állatok húsa hozható be a Közösségbe (a dátum hiánya a 8. oszlopban azt jelenti, hogy nincs időbeli korlátozás).

(³) Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság; ideiglenes kód, mely semmiképpen nem sérti a szóban forgó országnak a jelenleg e tárgykörben az Egyesült Nemzetekben folyó tárgyalások lezárását követően megállapítandó végleges nomenklatúráját.

(⁴) Kivéve Kozsovót, az Egyesült Nemzetek Biztonsági Tanácsának 1999. június 10-i 1244. határozatában foglalt meghatározása alapján.

* = Az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között a mezőgazdasági termékek kereskedelméről szóló megállapodással (HL L 114., 2002.4.30., 132. o.) összhangban lévő bizonyítványok.

— = Nincs előírt bizonyítvány, és a friss hús behozatala tilos (kivéve az ország egész területére vonatkozó sorban jelzett fajok esetében).

1 = Kategória szerinti megszorítások:

Vágási melléktermék és belsőség nem engedélyezett (kivéve a szarvasmarhaféléknél a rekeszizom és rágóizom)."

HELYESBÍTÉSEK

Helyesbítés a nyilvánosan elérhető elektronikus hírközlési szolgáltatások nyújtása, illetve a nyilvános hírközlő hálózatok szolgáltatása keretében előállított vagy feldolgozott adatok megőrzéséről és a 2002/58/EK irányelv módosításáról szóló, 2006. március 15-i 2006/24/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvhez

(Az Európai Unió Hivatalos Lapja L 105., 2006. április 13.)

1. Az 54. oldalon, a (3) preambulumbekkezdés utolsó mondatában:
a következő szövegrész: „... szolgáltatások nyújtása keretében ...”
helyesen: „... szolgáltatások nyújtása céljából ...”.
2. Az 56. oldalon, a (23) preambulumbekkezdés első mondatában:
a következő szövegrész: „... amelyek a hírközlési szolgáltatás nyújtása folyamán keletkeznek ...”
helyesen: „... amelyek a hírközlési szolgáltatásaik nyújtása folyamán keletkeznek ...”.
3. Az 56. oldalon, a (25) preambulumbekkezdés második mondatában:
a következő szövegrész: „Az ezen irányelv alapján a nemzeti hatóságok által a 95/46/EK irányelv 3. cikke (2) bekezdésének első francia bekezdésében meghatározott tevékenységek során gyűjtött adatok hozzáféréseinek szabályozása nem tartozik a közösségi jog hatálya alá.”
helyesen: „A 95/46/EK irányelv 3. cikke (2) bekezdésének első francia bekezdésében hivatkozott tevékenységekre a nemzeti hatóságok által ezen irányelv szerint megőrzött adatokhoz való hozzáféréssel kapcsolatos ügyletek nem tartoznak a közösségi jog hatálya alá.”
4. Az 57. oldalon, a 2. cikk (2) bekezdésének f) pontjában:
a következő szövegrész: „... a telefonkapcsolat sikeresen létrejött ...”
helyesen: „... a telefonhívás sikeresen kapcsolódott ...”.
5. Az 57. oldal, a 3. cikk (2) bekezdésének első mondatában:
a következő szövegrész: „... dolgozzák fel, illetve (telefonos adat vonatkozásában) tárolják azokat, vagy (internetes adat vonatkozásában) nyilvántartásba veszik.”
helyesen: „... dolgozzák fel és tárolják (telefonos adat vonatkozásában) vagy nyilvántartásba veszik (internetes adat vonatkozásában).”
6. Az 57. oldalon, a 4. cikk első mondatában:
a következő szövegrész: „... meghatározott esetekben és a nemzeti jognak megfelelően kizárólag az illetékes nemzeti hatóságok számára legyenek továbbíthatók.”
helyesen: „... csak meghatározott esetekben és a nemzeti jognak megfelelően legyenek továbbíthatók az illetékes nemzeti hatóságok számára.”
7. Az 57. oldalon, az 5. cikk (1) bekezdése a) pontjának 2.ii. alpontjában:
a következő szövegrész: „... nyilvános telefonhálózaton keresztüli közléshez rendelt felhasználói azonosító vagy telefonszám;”
helyesen: „... nyilvános telefonhálózatba belépő bármely közléshez rendelt felhasználói azonosító és telefonszám;”.
8. Az 58. oldalon, az 5. cikk (1) bekezdése e) pontjának 2.vi. alpontjában:
a következő szövegrész: „... előre fizetett hívókártyás szolgáltatás ...”
helyesen: „... előre fizetett anonim szolgáltatás ...”.

9. Az 58. oldalon, az 5. cikk (1) bekezdése f) pontjának 2. alpontjában:

a következő szövegrész: „... a cellaazonosítók földrajzi helyét a helymeghatározó azonosítójuk (Cell ID) által azonosított adat, azon közlés időtartama alatt, amelyről hírközlési adatot őriznek meg.”

helyesen: „... a celláknak a helymeghatározó adataikra (Cell ID) történő hivatkozás útján azonosított földrajzi helyére vonatkozó adatok azon időtartományban, amely során a forgalmi adatokat megőrzik.”.

10. Az 59. oldal, a 8. cikkben:

a következő szövegrész: „... haladéktalanul ...”

helyesen: „... indokolatlan késedelem nélkül ...”.

11. Az 59. oldalon, a 10. cikk (1) bekezdésének első mondatában:

a következő szövegrész: „... hogy a nyilvánosan elérhető elektronikus hírközlési szolgáltatásokkal kapcsolatban előállított vagy feldolgozott adatok megőrzésére vonatkozó statisztikát ...”

helyesen: „... hogy a nyilvánosan elérhető elektronikus hírközlési szolgáltatások nyújtásával vagy a nyilvános hírközlő hálózatok szolgáltatásával kapcsolatban előállított vagy feldolgozott adatok megőrzésére vonatkozó statisztikát ...”.

12. Az 59. oldalon, a 11. cikkben a 2002/58/EK irányelv 15. cikkét kiegészítő (1a) bekezdésében:

a következő szövegrész: „(1a) Az bekezdés nem alkalmazandó a kifejezetten a nyilvánosan elérhető elektronikus hírközlési szolgáltatások nyújtása és a nyilvános hírközlő hálózatok szolgáltatása keretében előállított vagy feldolgozott adatok megőrzéséről szóló, 2006. március 15-i 2006/24/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) szerint megőrzendő adatokra azon irányelv 1. cikkének (1) bekezdése értelmében.”

helyesen: „(1a) Az (1) bekezdés nem alkalmazandó a kifejezetten a nyilvánosan elérhető elektronikus hírközlési szolgáltatások nyújtása és a nyilvános hírközlő hálózatok szolgáltatása keretében előállított vagy feldolgozott adatok megőrzéséről szóló, 2006. március 15-i 2006/24/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) alapján az azon irányelv 1. cikkének (1) bekezdése szerinti céllal megőrzendő adatokra.”

13. A 60. oldalon, a 13. cikk (2) bekezdésében:

a következő szövegrész: „... közigazgatási és büntetőjogi ...”

helyesen: „... közigazgatási vagy büntetőjogi ...”.

14. A 60. oldalon, a 15. cikk (3) bekezdésének első mondatában:

a következő szövegrész: „2009. március 15. előtt ...”

helyesen: „2009. március 15-ig ...”.

MEGJEGYZÉS AZ OLVASÓHOZ

Az intézmények úgy határoztak, hogy a jövőben nem tüntetik fel szövegekben az idézett jogszabály utolsó módosítását.

Ellenkező jelzés hiányában, az itt megjelent szövegekben a jogszabályokra történő hivatkozást a hatályos változatokra történő hivatkozásként kell értelmezni.