

Innovációs és Technológiai Minisztérium
Közlekedéspolitikáért Felelős Államtitkárság

Támogatási Program vasúti egyes kocsis teherfuvarozás támogatására

2022. január 1.

Tartalom

I.	Az Európai Unió, közlekedés állami támogatásával kapcsolatos alapelvei	4
II.	A vasúti egyes kocsis teherfuvarozás magyarországi támogatásának kiindulópontjai	7
III.	Döntés a vasúti egyes kocsis teherfuvarozás magyarországi támogatási rendszerének létrehozásáról.....	9
IV.	A Támogatási Program célja	9
V.	Jogi háttér.....	12
VI.	A Támogatási Program fogalmi keretrendszere	14
1.	Támogatott tevékenység.....	14
2.	Vasúti egyes kocsis teherfuvarozás	14
3.	Kíséretlen kombinált fuvarozás.....	15
4.	Saját forrás mértéke.....	15
5.	A támogatás időtartama.....	15
6.	Az állami támogatás formája.....	15
7.	Az állami támogatás maximális mértéke a támogatási intenzitás vagy a támogatástartalom maximális mértékében vagy összegében kifejezve	16
8.	Az állami támogatás intenzitása	16
9.	Biztosíték.....	17
10.	Nehéz helyzetben lévő vállalkozás	17
VII.	A Támogatási Program szereplői.....	18
1.	Pályázó	18
2.	Támogatást nyújtó programot megvalósító szervezet (továbbiakban: Támogató)	18
3.	Végső Kedvezményezett	19
VIII.	A Támogatási Program dokumentumai.....	20
1.	Írásbeliség.....	20
2.	Adatvédelem.....	20
3.	Pályázati kiírás	20
4.	Pályázat	21
5.	Támogatási Keretszerződés	23
6.	Támogatási Program megvalósításához szükséges IT fejlesztés	24
IX.	A Támogatási Program végrehajtása	25
1.	Támogatás nyújtási rendszer jellemzői	25
2.	A Támogatás lehetséges mértéke	26
3.	Többszörös támogatás kizárása	26
4.	A Támogatás odaítélése	27
5.	A támogatás folyósítása	29
6.	Teljesítménymérés menete	29

7.	Elszámolás menete	30
X.	A Támogatási Program ellenőrzése	31
1.	Éves jelentési kötelezettség	31
2.	Ellenőrzések, beszámolók	31
3.	Jogosulatlanul igénybe vett támogatás	32
4.	A Támogatási Program és/vagy a Támogatási Keretszerződés megsértése és következményei	32
5.	A támogatás felfüggesztése és visszakövetelése	32
XI.	A COVID-19 pandémia hatásait ellensúlyozó intézkedésként nyújtható átmeneti támogatás	34
1.	A támogatás indoklása	34
2.	A támogatás legfőbb jellemzői.....	34
3.	A támogatás igénylésével kapcsolatos teendők	35
4.	A MÁV Zrt. mint Támogató kötelezettségei a támogatás nyújtásával kapcsolatban ...	35
XII.	Mellékletek:	37
1.	melléklet - Zárójelentés „Támogatható költségek számítása vasúti egyes kocsi teherfuvarozásra”.....	37
2.	melléklet - A Pályázó vasúti egyes kocsi teherfuvarozási rendszer-összetevőinek leírása.....	38

I. Az Európai Unió, közlekedés állami támogatásával kapcsolatos alapelvei

Az Európai Bizottság a 2011. évben közzé tett Fehér Könyvben¹ kimondja azt, hogy a közlekedés alapvető jelentőségű a gazdaság és a társadalom számára, gazdasági növekedéssel és munkahelyteremtéssel jár. Fenntarthatónak kell lennie, és mivel globális rendszer, ezért a hatékony intézkedés szoros nemzetközi együttműködést feltételez.

Megállapítja továbbá, hogy a 40 évvel ezelőtti nagy kőolajválság óta – a műszaki fejlődés, az energiahatékonyság költséghatékony javításának lehetőségei és a politikai törekvések ellenére – alapvetően nem változott a közlekedési rendszer. Bár a közlekedés energiahatékonyabb lett, de az Európai Unió közlekedése még mindig jelentősen függ a kőolajtól és a kőolajtermékektől. A közlekedés fokozottan környezetbaráttá vált ugyan, de növekvő volumene miatt továbbra is jelentős zaj- és légszennyezést okoz.

Az Európai Unió a nemzetközi közösség egyetértésével a világ *üvegházhatású gázkibocsátásának* jelentős csökkentésére szólított fel annak érdekében, hogy az éghajlatváltozás ne haladhassa meg a 2°C-ot. A Bizottság elemzése szerint, miközben más gazdasági ágazatokban komolyabb csökkentések érhetők el, a közlekedési ágazatban jelentősen mérsékelni kell az üvegházhatású gázok kibocsátását.

A fenti célok elérését szolgálja az EU éghajlat-politikája és az Európai Zöld Megállapodás. Az Unió üvegházhatású gáz-kibocsátásának negyede a közlekedésből származik, és e kibocsátás továbbra is nő. Az Európai Zöld Megállapodás célja, hogy e kibocsátások 2050-re 90%-kal csökkenjenek 2020-hoz képest. Az éghajlatváltozás elleni küzdelem jegyében az EU ambiciózus szakpolitikákat fogantat az Unión belül. Az EU elfogadta azokat a kulcsfontosságú jogszabályokat és intézkedéseket, amelyek az éghajlat- és energiapolitikai célszámainak 2030-ig történő eléréséhez szükségesek. Az a cél, hogy Európa 2050-re a világ első klímasegélyes kontinensévé váljon. Az éghajlat-politika képezi az európai zöld megállapodás² központi elemét is – a megállapodás olyan intézkedéscsomag, amely többek között az üvegházhatásúgáz-kibocsátás nagymértékű csökkentésére, az élvonalbeli kutatásba és innovációba való beruházásra és Európa természetes környezetének megőrzésére terjed ki. A zöld megállapodás első éghajlat-politikai kezdeményezései közé tartozik az európai klímarendelet³, amely uniós jogszabályi szintre emeli a 2050-ig tartó időszakokra vonatkozó klímasegélyességi célkitűzést. Az európai zöld megállapodás az összes vonatkozó szakpolitikai eszközt (ideértve a környezeti-kímélőbb közlekedés és szállítás előmozdítását célul kitűző fenntartható mobilitást), intézkedéseket úgy hangolja össze és fejleszti, hogy az üvegházhatásúgáz-kibocsátás további csökkentése megvalósítható legyen.

A Fehér Könyv megállapítja, hogy a vasúti közlekedés – különösen áru fuvarozási szempontból – nem minden esetben tűnik vonzónak. Egyes tagállamok példája azonban azt mutatja, hogy a vasút is színvonalas szolgáltatást nyújthat. A feladat abból áll, hogy olyan szerkezeti változásokat kell véghez vinni, amelyek révén a vasút ténylegesen versenyképesé válik, és részesedése a közepes és nagy távolságú áru fuvarozásban lényegesen megnő. A vasúthálózat kapacitásának bővítéséhez, illetve korszerűsítéséhez jelentős beruházásokra lesz szükség.

¹ Fehér Könyv, Útitervezés az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, Brüsszel, 2011.3.28.

² https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_hu

³ Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a klímasegélyesség elérését célzó keret létrehozásáról és az (EU) 2018/1999 rendelet (az európai klímarendelet) módosításáról, Brüsszel, 2020.03.04. COM(2020) 80 final 2020/0036 (COD)

A Fehér Könyv célokat fogalmaz meg a közlekedési rendszer versenyképessé és erőforrás-hatékonyá tételéhez, és teljesítménymutatókat határoz meg az üvegházhatású gáz kibocsátás 60%-os csökkentési célkitűzésének eléréséhez, beleértve a természetüknél fogva erőforrás-hatékonyabb közlekedési módok fokozott használatát is. Ezek között szerepel az, hogy 2030-ra a 300 km-nél hosszabb távolságú közúti áru fuvarozás 30%-át, 2050-re pedig 50%-át más közlekedési módoknak, például a vasúti vagy a vízi közlekedésnek kell átvennie, amelyhez megfelelő infrastruktúra kifejlesztésére is szükség lesz.

Az állami támogatások szabályozása az Európai Unióban a versenypolitika részét képezi. Az európai integráció alapvető céljai között szerepel az Unióban megvalósuló szabad verseny gátoló, illetve korlátozó tényezők lebontása, ezáltal az egységes belső piac megteremtése, mivel a verseny a piacgazdaság alapvető követelménye, amelynek fenntartása közösségi érdek.

A tagállamok számára közvetlenül hatályos elsődleges joganyag alapját képező Római Szerződés⁴ hatályos 107. cikke szerint

„Ha a Szerződések másként nem rendelkeznek, a belső 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”

Az állami támogatás nyújtását illetően hátrányként jelentkezik, hogy annak teljesítése az adott gazdasági szereplőnek gazdasági előnyt jelent, ezáltal pedig torzítja a szabadpiaci versenyt. Hátrányos az is, hogy a nyújtott előny általában csak átmenetileg tudja kezelni az igénybe vevő problémáit, gazdasági hátrányait, azok hosszú távú kezelése így nem megoldható.

Az EUMSZ III. rész VI címe tartalmazza a közlekedésre vonatkozó rendelkezéseket (90-100. cikk).

Az EUMSZ 93. cikke alapján az Európai Unió jogrendjével összeegyeztethetők azok a támogatások, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják.

Az Európai Bizottság 2008.07.22-én kiadott 2008/C 184/07 számú közleménye⁵ (továbbiakban: iránymutatás) abból indul ki, hogy a vasút egyedülálló előnyökkel rendelkezik: megbízható szállítási mód, és nem szennyezi a környezetet, így nagymértékben hozzájárulhat a fenntartható közlekedés kialakításához Európában. Megállapítja, hogy a vasút ennek ellenére nem eléggé vonzó, azért hosszú utat kell még bejárni a vasúti közlekedés stabillá és versenyképessé tételéhez. A vasúti áru fuvarozási ágazatban továbbra is súlyos nehézségek tapasztalhatók, amelyek leküzdéséhez állami cselekvés szükséges.

A vasúti áru fuvarozás felélesztése már több éve az európai közlekedéspolitika kulcskérdései között szerepel, ennek egyik eszköze lehet az egyszeri szerkezetátalakítási támogatás is.

Az Európai Bizottság az iránymutatás 6.2. fejezetében meghatározza a közlekedés összehangolására nyújtott támogatások általános kritériumait, amelyek megléte esetén azok EUMSZ-el való összeegyeztethetősége megállapítható, az egyes sajátos támogatási formákat pedig a 6.3. fejezetben írja le.

⁴ Európai Közösség Működéséről szóló Szerződés, EUMSZ

⁵ Közösségi iránymutatás a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról (Railway Guidelines 2008)

Fő szabályként a közlekedés összehangolása iránti igényeknek megfelelő támogatásokat összeegyeztethetőnek kell tekinteni a Szerződéssel, ám annak szükségesnek és a kitűzött céllal arányosnak kell lennie. Ezen túlmenően a támogatással szükségképpen együtt járó versenytorzulás nem sértheti a Közösség általános érdekeit.

II. A vasúti egyes kocsi teherfuvarozás magyarországi támogatásának kiindulópontjai

Magyarország az Európai Tanács 2019. december 13-ai ülésén a 2050-es klímasemlegesség mellett állást foglalva 2050-re klímasemlegességet céloz meg, amelyen belül az üvegházhatású gáz kibocsátásokat 1990-hez képest 95%-kal tervezi csökkenteni 2050-ig.

Ennek elérése érdekében az összes üvegházhatású gáz kibocsátás jelentős csökkentését segítheti, ha az áruk minél nagyobb részét sikerül átterelni az árutömegegységre vetítetten nagyobb üvegházhatású gáz kibocsátású közúti ágazatból, a kisebb kibocsátást jelentő másik ágazat (vasút) felé. Ez képezi a Nemzeti Tiszta Fejlődési Stratégia⁶ alapját.

A Nemzeti Energia Stratégia⁷, valamint Nemzeti Energia- és Klímaterv⁸ (2030-2040) fókuszában, a közlekedészöldítési program végrehajtása áll (áru továbbításának közútról vasútra való átterelése, kombinált szállítás elterjedésének ösztönzése). A közlekedési energiafelhasználás növekedési ütemének mérséklése érdekében elsődleges fontosságú a közösségi közlekedés fejlesztése, továbbá az áruszállítás részére reális opcióként kell biztosítani a vasúti fuvarozást. A dekarbonizációs törekvéseket nagyban segítik az Európai Hálózatfejlesztési Eszköz (CEF) és a kohéziós és strukturális forrásokból megvalósított programok, melyek céljai között szerepel az energiahatékonyság javítása, a fenntartható mobilitás támogatása. Annak biztosítására, hogy a közlekedési célú kőolajszármazék-felhasználás 2030-ig legfeljebb 10%-kal növekedjen, Magyarország a vasút használatát ösztönzi.

Az Országos Levegőterhelés-csökkentési program⁹ közlekedési szektort érintő célkitűzései között szerepel a vasúti áruszállítás versenyképességének javítása, a környezetre kisebb terhelést jelentő áruszállítási módok támogatása, alacsony vagy zéró kibocsátással működő járművek részarányának növelése.

A fenti szempontok és célkitűzések, valamint az Európai Unió közlekedés állami támogatásával kapcsolatos alapelvek figyelembe vételével az innovációért és technológiáért felelős miniszter – mint a Kormány közlekedésért felelős tagja¹⁰ – megbízta a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft-t (a továbbiakban: KTI) hogy tanulmány¹¹ keretében vizsgálja meg a vasúti áru fuvarozás azon szegmenseit, amelyek állami támogatása az Európai Unió elvárásainak – különös figyelemmel a környezetvédelemmel és a fenntarthatósággal kapcsolatos elvárásokra – jelen Támogatási Programnak továbbá az átláthatóság, szükségesség és arányosság elvének megfelelő módon alkalmas lehet a vasút versenyképességének növelésére (vasúti egyes kocsi teherfuvarozás, irányvonati forgalom, kíséretlen kombinált fuvarozás).

A Bizottság 2015. évi, vasúti egyes kocsi teherfuvarozás versenyképességének növelési lehetőségeit vizsgáló tanulmánya¹² ezzel a kérdéssel már foglalkozott és megállapította, hogy a

⁶ Tájékoztató a Magyar Kormány energia- és klímapolitikai irányairól, céljairól, tevékenységéről, Országgyűlés Fenntartható Fejlődés Bizottsága, 2019. január 21. Budapest

⁷ 77/2011. (X. 14.) OGY határozat a Nemzeti Energiastratégiáról

⁸ https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/hu_final_necp_main_hu.pdf

⁹ 1231/2020. (V.15.) Korm. határozat az Országos Levegőterhelés-csökkentési Programról

¹⁰ A Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 94/2018. (V. 22.) Korm. rendelet 116. §

¹¹ A vasúti áru fuvarozás részarányának növelése az egyes kocsi forgalom és az irányvonati rendszer felülvizsgálatával, KTI Közlekedéstudományi Intézet, Budapest, 2019

¹² European Commission: Study on Single Wagonload Traffic in Europe -challenges, prospects and policy options –Final Report

vasúti egyes kocsis teherfuvarozás egy fontos szállítási megoldás, különösen a nemzetközi fuvarozás területén és egyes piaci szegmensekben.

A lehetséges intézkedések között a KTI tanulmányában említi a hálózat-hozzáférési díjak csökkentésének lehetőségét is, amellyel Magyarország korábban már élt. Ez a támogatási forma önmagában azonban nem biztosította az elvárt eredményt, és bár alkalmazása alatt a vasúti egyes kocsis teherfuvarozásban nem történt drámai teljesítmény csökkenés, de egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy ez a fuvarozási módozat a hálózat-hozzáférési díjrendszeren keresztül adható támogatás mellett sem lesz fenntartható, és a vasút a közúttal szemben az Európai Unió elvárásaival és célkitűzéseivel ellentétesen piacot veszít.

A jelenlegi előrejelzések azt mutatják, hogy a 2030-ig terjedő időszakra a Magyarországon fuvarozott teheráru mennyisége a 2010. évi szállítási teljesítménnyel összehasonlítva jelentős mértékben, több mint 40%-kal fog növekedni. Az áruforgalom ilyen növekedése komoly szállítási és környezeti kihívásokkal jár.

Az Európai Unió közlekedéspolitikájának egyik prioritása az energiahatékony, környezetbarát fuvarozási módok előnyben részesítése, amely a vasúti fuvarozás fejlesztése és a közlekedési alágazatokon belüli szerepének jövőbeni erősítése irányába hat. Az Európai Bizottság a már hivatkozott dokumentumokban is kinyilvánította, hogy kiemelt figyelmet kíván fordítani a vasúti biztonság fokozására, a multimodalitás és a közlekedési módok egyenlő esélyeinek megteremtésére, valamint a felhasználó /szennyező fizet elvek eredményes gyakorlati alkalmazására.

Mivel az eddig alkalmazott intézkedések nem hozták meg az elvárt eredményeket, a vasúti áru fuvarozás részarányának növekedését, ezért olyan strukturális intézkedésekre van szükség, amelyek javítják a közlekedési modalitások közti megoszlást a vasút javára. Ennek egyik fontos eleme a vasúti egyes kocsis teherfuvarozás jelenlegi volumenének hosszú távon való megtartása, lehetőség szerinti növelése. A hazai vasúti áru fuvarozás piaci részesedésének növelése jelentősen hozzájárulhat Magyarország szén-dioxid és más üvegházhatású gázok kibocsátás csökkentési céljainak megvalósításához, amellyel hogy nagymértékben csökkenti a közutak terhelését és élhetőbbé, biztonságosabbá teszi közvetlen környezetünket. A jelen Támogatási Program megvalósításával sor kerülhet az ismertetett célkitűzések hatékony megvalósítására azáltal, hogy a támogatásban – vissza nem térítendő támogatás formájában – valamennyi olyan vasúti vállalkozás egyaránt részesülhet, amely egyes kocsis teherfuvarozását végzi, annak végzését vállalja - és a támogatási feltételeknek megfelel.

A támogatási program kidolgozásánál alapul szolgáltak az Európai Bizottság a 2012.07.25-i, C (2012) 5067 számú határozata és az annak meghosszabbításáról szóló 2017.10.25-i (C2017) S.A. 48390 számú határozata. *(Az osztrák Szövetségi Közlekedési, Innovációs és Technológiai Minisztérium (BMVIT) által a Pénzügyminiszter központi költségvetési támogatások nyújtására irányadó általános keretirányelvekről szóló 208. sz. rendelete (ARR 2014) és az alapján elkészített, a meghatározott termelési formákban megvalósuló vasúti teherforgalmi szolgáltatásokhoz biztosított – vissza nem térítendő – támogatások nyújtására vonatkozó különleges irányelvek jóváhagyásáról kérelmek nyomán.)*

III. Döntés a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás magyarországi támogatási rendszerének létrehozásáról

Az innovációért és technológiáért felelős miniszter előterjesztése alapján Magyarország Kormánya 1414/2020. (VII. 16.) számú, a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás támogatási rendszerének létrehozásáról, valamint a kapcsolódó fuvarozási ágazat fejlesztéséről szóló határozatával a környezet védelmét szem előtt tartva egyetértett a hazai kis- és középvállalkozások, illetve a stratégiai jelentőségű nagyvállalatok nemzetközi kereskedelmi vérkeringésbe való kapcsolódásának céljából, a nemzetgazdaság szempontjából kiemelten fontos vasúti egyes kocsi teherfuvarozás fenntartása és revitalizációja érdekében célzott állami támogatási rendszer létrehozásával, melynek végrehajtása érdekében felhívta az innovációért és technológiáért felelős minisztert, hogy

- dolgozzon ki Támogatási Programot a 2021-2025. évekre, amely vissza nem térítendő forrás biztosítását teszi lehetővé,
- a Támogatási Program finanszírozhatósága érdekében, az elfogadási-engedély megszerzése céljából nyújtsa be azt az Európai Bizottsághoz,
- a Támogatási Program lebonyolítását végző szervezetet jelölje ki,
- a Támogatási Program finanszírozhatóságára benyújtott Európai Bizottsági elfogadási-engedély kérelem eredményéről készítsen tájékoztatást a Kormány részére,
- kössön Támogatási szerződést az érintett vasúti társaságokkal,
- a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás teljesítményméréséhez és elszámolásához szükséges vasúti pályahálózat-működtetői és vasúti pályacapacitás-elosztó szervezetek informatikai rendszereinek fejlesztését – *amely lehetővé teszi, hogy a pályahálózat-működtetők a saját pályahálózatukra vonatkozóan (amely az országos vasúti pályahálózatot lefedi) a támogatás megvalósításához és ellenőrzéséhez szükséges adatokat kinyerjék és rögzítsék* – hajtassa végre. *A fejlesztés kialakítására is forrást kell elkülöníteni és a szükséges fejlesztéseket (teszteléssel, próbaüzemmel) el kell végezni.*

A Kormányelőterjesztésben továbbá szerepelt, hogy az informatikai fejlesztésre a MÁV Zrt. egyszeri összegként 105 millió forintot, továbbá a teljes támogatási időszakban évente 7 millió forint informatikai üzemeltetési költségterítést kapjon.

Az Európai Bizottság „State Aid SA.59448 (2020/N) – Hungary – Support for rail freight transport (single wagon scheme)” számon 2021. június 3-án jóváhagyta a Támogatási Programot, amelynek alapján az Innovációs és Technológiai Minisztérium támogatási jogviszonyt hozott létre a MÁV Magyar Államvasutak Zrt-vel, amely szervezet hajtja végre a Támogatási Programot az állami támogatás továbbadásával az országos árufuvarozási vasúti társaságok részére.

A 2022. évben az innovációért és technológiáért felelős miniszter jóváhagyta, hogy a MÁV Zrt. az általa folyósított támogatás összegének 1,5%-áig terjedő költségterítést kapjon az adminisztratív (bér, banki és egyéb díjak) költségei fedezésére.

IV. A Támogatási Program célja

Magyarországon, a vasúton fuvarozott árumennyiség közel ötöde (10-12 millió tonna) vasúti egyes kocsi teherfuvarozás formájában történik.

A hazai vasúti egyes kocsi teherfuvarozás közel 90%-át lebonyolító Rail Cargo Hungaria és a GYSEV Cargo általi – a hazai teljes vasúthálózati lefedettséget biztosító – szolgáltatás több mint 700 cég (köztük számos kis- és középvállalkozás) számára biztosít lehetőséget arra, hogy

kocsirakományonkénti mennyiségben is feladhaszon és/vagy fogadhaszon vasúton küldeményeket. A vasúti egyes kocsi teherfuvarozás jelenlegi rendszere, szabályozási környezete hosszú távon nem biztosítja a fenntarthatóságát e szegmensnek, mivel a forgalmakat üzemeltető vasúti társaságok éves szinten jelentős (évi több milliárd forint) veszteséget realizálnak. A forgalom veszteségtermelő mivolta nem teszi lehetővé a szükséges fejlesztéseket, amelyekkel az ügyfelek számára nyújtott szolgáltatási színvonal fenntartható lenne, és így fokozatosan csökken a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás teljesítménye. Amennyiben nem történik változás a működési környezetben, úgy a tendencia tovább folytatódik, további ügyfelek választanak más közlekedési módot áruik továbbítására, ezáltal csökken a jelentős EU források felhasználásával fejlesztett országos vasúti pályahálózat kapacitáskihasználtsága is.

Magyarországon 2018-ban elfogadásra került a második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia (NÉS-2). A stratégiában szereplő intézkedések végrehajtását a tervek szerint négy darab, időben egymást követő, egyenként három évre szóló Éghajlatváltozási Cselekvési Terv (ÉCsT) szolgálja. Az I. ÉCsT esetében csupán rövidtávon realizálható intézkedésekkel számol: egyrészt már zajló intézkedéseket, másrészt pedig jövőbeni nagyobb volumenű beavatkozásokat megalapozó, előkészítő tevékenységeket tartalmaz.

A II. ÉCsT célja, hogy 2021-2023-ra vonatkozólag, olyan konkrét támogató ösztönző intézkedéseket fogalmazzon meg, amelyek már középtávon képesek a szén-dioxid kibocsátás mérséklését elérni a közlekedés területén, kiemelten a vasúti árufuvarozás fejlesztését célzó intézkedések nevesítésére. Annak érdekében, hogy a II. ÉCsT konkrét intézkedései közé be tudjon épülni a vasúti árufuvarozás részarányának növelése, a kormányzat a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás támogatási rendszerének létrehozásáról, valamint a kapcsolódó fuvarozási ágazat fejlesztéséről döntött. A vasúti egyes kocsi teherfuvarozás célzott állami támogatása eredményeként a jelenlegi negatív tendenciájú folyamat megállítható és hosszútávon megfordíthatóvá válik.

A Támogatási Program célja az Európai Zöld Megállapodásban, valamint a második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégiában megfogalmazott célokkal összhangban, vasúti közlekedés részesedésének megőrzése, valamint a közúti közlekedésről a vasúti közlekedésre, a kombinált fuvarozásra és a belvízi hajózásra való további áttérítés ösztönzése a vasúti fuvarozással járó többletköltségek hatásainak kiegyenlítésével, és ezáltal a közúti fuvarozási tevékenységek csökkentése, a környezet védelme a környezetbarátabb közlekedési módok előmozdításával.

Vasúti egyes kocsi teherfuvarozás támogatásával sikerül megőrizni, kis mértékben emelni a vasúti árufuvarozás részarányát, elkerülni a környezetterhelés növekedését, biztonságosabb szállítási mód alkalmazásával csökkenteni a balesetek számát. A veszélyes áru vasúti szállítása biztonságosabb és ellenőrzöttebb formában történik, azáltal kisebb valószínűséggel következik be környezeti katasztrófa és növeli a lakosság biztonságát. A támogatás célja megőrizni (stabilizálni) a hálózati lefedettséget biztosító vasúti egyes kocsi teherfuvarozási szolgáltatás fenntartását, kismértékű növelését, a hazai kis- és középvállalkozások nemzetközi és hazai kereskedelmi vérkeringésbe való bekapcsolását.

Hálózati szinten továbbra is fenntartani a kiszolgálási helyek, kiszolgálási csomópontok, rendező-pályaudvarok rendszerét, kiszolgálását a legnagyobb szállítási teljesítményt lebonyolító vasúti társaság részéről.

A vasúti egyes kocsi teherfuvarozás fenntartása közlekedés- és gazdaságpolitikai kérdés is, mert a meglévő és potenciális ügyfelek számára nem koncentráltan, hanem a hazai vasúti pályahálózat szinte teljes egészén lehetővé teszi kocsirakományú küldemények le- és feladását (közszolgáltatás jellegű funkció ellátása), ezáltal megteremti, fenntartja és elősegíti a hazai és

nemzetközi kereskedelem vérkeringésébe való bekapcsolódásukat. A vasúti egyes kocsi teherfuvarozásban történő árufuvarozási szolgáltatás létjogosultságát a következő tényezők támasztják alá:

- azon uniós és hazai közlekedéspolitikai célkitűzéseknek való megfelelés, amelyek a vasút piaci részarányának növelésére, gazdaságosabb energiafelhasználás és környezetkímélő közlekedési mód preferálását írják elő és a vasúti árufuvarozás három alapszolgáltatása (konvencionális egyes kocsi és irányvonati forgalom, intermodális fuvarozás) közül ez az egyik szegmens;
- állami oldalról rendszerszinten alacsonyabb összköltséggel működtethető a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás (foglalkoztatás, környezetvédelem, fenntarthatóság), mint annak esetleges megszűnése miatt más közlekedési móddal történő árutovábbítás esetén;
- a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás rendszerének működtetése számos vasúti szolgáltató szervezet közel 2000 munkavállalójának (MÁV/GYSEV pályahálózat-működtető rendező pályaudvari-, állomási- és tolatószemélyzet, vonatfelvevők, vontatási szolgáltatók (MÁV Start/GYSEV) vontatójármű- és személyzete, MÁV Start által üzemeltetett teherkocsi karbantartó műhelyek személyzete, árufuvarozó vasúti társaságok végrehajtó szolgálata (mozdonyvezetők, kocszivizsgálók, vonatfelvételi személyzet, raktárnok)) jelent munkahelyet, családjuknak megélhetést;
- a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás évi 10-12 millió tonna teljesítménye hozzájárul a vasúti pályakapacitás magasabb kihasználásához;
- közel 700 cég (számos kis- és középvállalkozás) számára biztosít lehetőséget (járul hozzá a nemzetközi versenyképességéhez) Magyarország teljes területén azzal, hogy egy teljes vonat kiterhelését el nem érő küldeményeik vasúton kerüljenek továbbításra az általuk kívánt helyre, ezáltal kocsirakományonkénti mennyiségben is feladhassanak és/vagy fogadhassanak vasúton küldeményeket, megteremtve (az általuk előállított anyagok, alkatrészek, félkész-termékek) a hazai és nemzetközi piacokra való beszállítási lehetőségét illetve import áruk (alapanyagok, készletek) gyártási folyamataikba való felhasználását;
- állami tulajdonú és/vagy stratégiai jelentőségű társaságok (pl. MOL, BorsodChem, erdészetek, Ózdi Acélművek, Linde Gáz, Alfagáz, Nitrogénművek, Budapesti Erőmű, Paksi Atomerőmű, Mátrai Erőmű, gyógyszergyárak) vasúton történő folyamatos kiszolgáltatását biztosítva járul hozzá a nemzetgazdaság számára kiemelt jelentőséggel bíró termékek és szolgáltatások zökkenőmentes előállításához, azokhoz való hozzáféréshez;
- a vasúti egyes kocsi teherfuvarozáshoz kapcsolódó veszélyes áru szállítás (évi 2,3 millió tonna, érintett ügyfelek száma eléri a félszázat) vasúton tartása össztársadalmi érdek, hiszen azok vasúton történő fuvarozása biztonságosabb és ellenőrzöttebben megvalósítható.
- az évi több százezer kamion többletkapacitással lefedhető volumen közúton való megjelenése a közúti (országos és önkormányzati fenntartású) karbantartási és felújítási költségek jelentős növekedését eredményezné, amellett hogy a számottevő EU-s forrás felhasználásával megújuló/felfejlesztett vasúti pályahálózat kihasználtsága csökkenne (vasúti forgalom nagyság fenntartása, illetőleg növelése van megcélozva az EU közlekedésfejlesztésre irányuló pályázataiban);
- a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás megszűnésével a közúti közlekedési hálózat jelentős fejlesztésre szorulna, amelyre az EU vasútbarát közlekedéspolitikája miatt elsősorban csak hazai források biztosításával, illetve fejlesztési hitelek felvételével lenne lehetőség;
- a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás közútra terelődésével az externális költségek (zaj- és levegőszennyezés, torlódások, balesetek és azok járulékos költségei) tovább növekednének, amelyet a társadalomnak kell elviselnie és megfizetnie („szennyező fizet” elv gyakorlati alkalmazás hiányában), a vasúti egyes kocsi teherfuvarozási mód választása, összességében évi közel 107 ezer tonna szén-dioxid kibocsátás megtakarítást jelent;

- egyes térségek helyi iparüzési adóbevételeihez jelentős mértékben járul hozzá a vasúti egyes kocsi teherfuvarozáshoz kapcsolódóan fizetett adó.

Fentiek miatt rendkívül fontos a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás megtartása és a szolgáltatás fejlesztése, hiszen a rendelkezésre álló erőforrások (vasúti teherkocsi, humán erőforrás) hosszabb távon történő hatékony felhasználása nemcsak gazdasági, hanem egyéb társadalmi megfontolások miatt is szükséges.

Összességében elmondható, hogy a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás korábbi, hálózat-hozzáférési díjrendszeren keresztül megvalósult támogatása ugyan segítette az áru fuvarozó vasúti társaságokat is, de a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás tekintetében önmagában nem tudta elérni azt a kitűzött célt, hogy ezen áru fuvarozási szolgáltatás volumene stabilizálódjon, kis mértékben növekedjen. Az egyértelműen látszik, hogy a szándék a szegmens támogatására nem új keletű, de az, hogy ezt a díjrendszeren keresztül a leghatékonyabb bevezetni, nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket. Mivel a tolatási tevékenységhez kapcsolódó pályahálózat-működtető által nyújtott szolgáltatásokat támogatott a rendszer, így azon vasúti társaságok, amelyek nem, vagy nemcsak egyes kocsi forgalmaikhoz vettek igénybe tolatási szolgáltatást a pályahálózat-működtetőktől (MÁV/GYSEV), úgyszintén részesültek a támogatásban, míg azok, akik a tolatási tevékenységet saját hatáskörben vagy egyéb szolgáltatótól vették igénybe, nem részesültek benne. A tolatási szolgáltatás nyújtására rendelkezésre álló kapacitását a MÁV Zrt. a kihasználtsági adatok figyelembevételével jelentős mértékben szűkítette. Emiatt a vasúti egyes kocsi teherfuvarozást végző vasúti társaságok már más szolgáltatóktól is egyre nagyobb arányban vesznek igénybe tolatási szolgáltatást, amelyhez nem vehető igénybe állami támogatás és így díjszintjük magasabb. A pályahálózat-működtetők részére biztosított állami szerepvállalás egy része tolatási szolgáltatás igénybevételével kerül felhasználásra, amely területen a pályahálózat-működtetők folyamatosan erőforrás hiánnyal küzdenek, és egyre nehezebben oldják meg a kiszámítható szolgáltatás nyújtását, ugyanakkor a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás fenntartását támogatják.

Annak érdekében, hogy a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás állami támogatása rendeltetését be tudja tölteni, és a vele szemben támasztott elvárásoknak megfelelően, annak új rendszerét – jelen Támogatási Program szerinti vissza nem térítendő támogatás bevezetésével – kell kialakítani.

V. Jogi háttér

A Támogatási Program tekintetében különösen az alábbi jogszabályokat kell figyelembe venni:

Magyar jogszabályok:

- az államháztartásról szóló 2011. évi CXCV. törvény (a továbbiakban: Áht.)
- az államháztartásról szóló törvény végrehajtásáról szóló 368/2011. (XII. 31.) Korm. rendelet
- az európai uniós versenyjogi értelemben vett állami támogatásokkal kapcsolatos eljárásról és a regionális támogatási térképről szóló 37/2011. (III. 22.) Korm. rendelet
- a közpénzekből nyújtott támogatások átláthatóságáról szóló 2007. évi CLXXXI. törvény (a továbbiakban: Közpénzvtv.)
- a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: Vtv.)
- a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló 55/2015. (IX. 30.) NFM rendelet

- 77/2011. (X. 14.) OGY határozat a Nemzeti Energiastratégiáról
- az új Nemzeti Energiastratégia megalapozását szolgáló döntésekről szóló 1772/2018. (XII. 21.) Korm. határozat
- 23/2018. (X. 31.) OGY határozat a 2018-2030 közötti időszakra vonatkozó, 2050-ig tartó időszakra kitekintést nyújtó második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégiáról (NÉS-2)
- a 2020 végéig tartó I. Éghajlatváltozási Cselekvési Terv
- Nemzeti Energia- és Klímaterv (NEKT)
- a vasúti egyes kocsis teherfuvarozás támogatási rendszerének létrehozásáról, valamint a kapcsolódó fuvarozási ágazat fejlesztéséről szóló 1414/2020. (VII. 16.) Korm. hat.

Az Európai Unió jogszabályai:

- Európai Közösség Működéséről szóló Szerződés, EUMSZ 93. cikk, 107. és 108. cikk
- Fehér könyv, Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, Brüsszel, 2011.3.28.
- Közösségi iránymutatás a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról (Railway Guidelines 2008 (a továbbiakban: Iránymutatás))
- Az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU irányelve (2012. november 21.) az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (a továbbiakban: Irányelv)
- A Bizottság Közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Az Európai Zöld Megállapodás (Green Deal) Brüsszel, 2019.12.11. COM(2019) 640 final
- Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és az (EU) 2018/1999 rendelet (az európai klímarendelet) módosításáról, Brüsszel, 2020.03.04. COM(2020) 80 final 2020/0036 (COD)
- A Tanács 2015. július 13-i (EU) 2015/1589 rendelete az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról
- Az Európai Bizottság a 2012.07.25-i, C (2012) 5067 számú határozata az osztrák Szövetségi Közlekedési, Innovációs és Technológiai Minisztérium (BMVIT) által a Pénzügyminiszter központi költségvetési támogatások nyújtására irányadó általános keretirányelvekről szóló 208. sz. rendelete (ARR 2014) alapján elkészített, a meghatározott termelési formákban megvalósuló vasúti teherforgalmi szolgáltatásokhoz biztosított – vissza nem térítendő – támogatások nyújtására vonatkozó különleges irányelvek jóváhagyásáról, és 2017.10.25-i (C2017) S.A. 48390 számú határozata a Támogatási Program meghosszabbításáról
- A jóváhagyott különleges irányelvek szerinti Támogatási Program célja jelen Támogatási Program célkitűzéseivel hasonlóan a vasúti közlekedés e szegmensben történő magas részesedésének megőrzése, valamint a közúti közlekedésről a vasúti közlekedésre, a kombinált forgalomra és a belvízi hajózásra való további áttérés ösztönzése a vasúti fuvarozással járó többletköltségek hatásainak kiegyenlítésével, és ez által a közúti fuvarozási tevékenységek csökkentése, a környezet védelme a fokozottan környezetbarát közlekedési módok előmozdításával. A jóváhagyott és megvalósított Támogatási Program az egyes kocsis forgalom támogatására is kiterjed.
- Az Európai Bizottság által a C(2021) 4103 számú dokumentumban 2021. június 3-án jóváhagyott SA.59448 (2020/N) – Magyarország - Állami támogatás a vasúti teherfuvarozásra (vasúti egyes kocsis)
- Az Európai Bizottság által a C(2021) 6680 számú dokumentumban 2021. szeptember 8-án jóváhagyott SA.64593 (2021/N) – Magyarország - COVID-19: 8th amendment to SA.57064, 10th amendment to SA.57468, and 2nd amendment to SA.57007

VI. A Támogatási Program fogalmi keretrendszere

1. Támogatott tevékenység

Az a jogszabályban, Támogatási keretszerződésben megjelölt tevékenység, feladat – ideértve a Végső Kedvezményezett működését is –, amely során a felmerült költségek megtérítését a támogatás részben vagy egészében biztosítja.

A jelen Támogatási Program szerinti támogatás nyújtására, a Támogatási Program megvalósítására az Európai Bizottság elfogadás-engedélyének birtokában kerülhet sor.

2. Vasúti egyes kocsis teherfuvarozás

Vasúti egyes kocsis teherfuvarozásban közlekedőnek számít az a vasúti kocsiban feladott küldemény, amely a továbbítása során egynél több menetvonalban közlekedett, úgy, hogy az első és/vagy az utolsó menetvonalban való közlekedés távolsága maximum 80 km, és a vonatba felvett elegytömeg maximum 2000 tonna. Első vagy utolsó menetvonalnak tekintendő az a menetvonal, amelyben való közlekedést megelőzően / követően a vasúti kocsis rakott/üres állapota megváltozott (beleértve a rakva rakott állapotot is) vagy az árunem száma (NHM) változott. További feltétel, hogy

- nem azonos az összes érintett menetvonalon közlekedő vonatok összeállítása,
- nincs szakadás az érintett menetvonalak ki- és besorozó állomásai között,
- legfeljebb 10 menetvonalban érintett,
- a küldemény nem tranzit (első és utolsó menetvonalban elért pontja nem lehet mindkettőben országhatár).

A vasúti egyes kocsis teherfuvarozás informatikai azonosításához további feltételek írhatók elő.

Vasúti egyes kocsis teherfuvarozás: az előbb meghatározott küldeménynek a feladási és rendeltetési állomás között a magyarországi nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózaton történő továbbítása.

A vasúti egyes kocsis teherfuvarozás összetevő elemei a következők:

- meghatározott magyarországi kezelőhelyek, amelyek a nyílt hozzáférésű vasúti infrastruktúrában elérhetők, és amelyekben az egyes vasúti teherkocsisok rakományát fuvarozásra felveszik, és/vagy kiszolgáltatják azt;
- meghatározott csomópontok a magyar nyílt hozzáférésű vasúti infrastruktúrában, ahol a megrakott vasúti teherkocsisok, amelyeket a kezelőhelyeken fuvarozásra átvettek és/vagy leszállítottak, átkerülnek az egyik vonatból egy másikba;
- meghatározott határátlépési pontok a magyar nyílt hozzáférésű vasúti infrastruktúrában, amelyeken keresztül az áru fuvarozás céljából megrakott vasúti teherkocsisokat, amelyeket a kezelőhelyeken fuvarozásra átvettek és/vagy leszállítottak, külföldre szállítanak, illetve külföldről az országba továbbítanak;
- meghatározott viszonylatban közlekedő vonatok/menetek a magyarországi nyílt hozzáférésű vasúti infrastruktúrában, amelyekkel azon áru fuvarozás céljából megrakott vasúti teherkocsisok továbbítására kerül sor, amelyeket a kezelőhelyeken fuvarozásra átvettek és/vagy leszállítottak, az egyéb kezelőhelyek, csomópontok és határátlépési pontok között;
- adott esetben olyan további meghatározott magyarországi csomópontok, amelyek a nyílt hozzáférésű vasúti infrastruktúrában elérhetők, és ahol az áru fuvarozás céljából megrakott vasúti teherkocsisokat a kezelőhelyekre továbbítás céljából vagy a kezelőhelyekről történő

elszállítás céljából az együttműködő partnerek átveszik vagy együttműködő partnerek részére átadják (együttműködési pontok).

3. Kíséretlen kombinált fuvarozás

Kíséretlen kombinált fuvarozás során nem maga a továbbított áru kerül átrakásra, hanem az intermodális szállítási egység (konténer, csereszekrény, félpótkocsi vagy mobil), a szállítási távolság túlnyomó részének megtétele vasúton történik és a közúton megtett, kezdő vagy befejező útszakasz a lehető legrövidebb, valamint az intermodális szállítási egységet nem kíséri járművezető.

4. Saját forrás mértéke

A nyújtott támogatás összegét meghaladó költségek teljes összege.

5. A támogatás időtartama

A Támogatási Program időtartama az Európai Bizottság jóváhagyása alapján (SA.59448/2020/N), legkorábban 2021. június 1-jétől, 2025. december 31-ig tart, de támogatás csak olyan tevékenységhez nyújtható, amely nem kezdődött meg a támogatás Végső kedvezményezettnek történő odaítélése előtt.

A Bizottsági döntés alapján a vasúti egyes kocsi fuvarozásban részt vevő vasúti társaságok így a 2021. június 1-től, a Támogató MÁV Magyar Államvasutak Zrt-vel megkötött Támogatási Keretszerződés hatálybalépéséig terjedő időszakokra nem tudnak támogatást igénybe venni.

A COVID-19 pandémia hatásait ellensúlyozandó intézkedéseket a Magyar Kormány az Európai Bizottság Versenyfelügyeleti Igazgatósága részére bejelentette, a Bizottság a C(2021) 6680 SA.64593 (2021/N) számú dokumentumban, 2021. szeptember 8-án a tervezett intézkedéseket elfogadta.

Az elfogadott intézkedések között szerepel a vasúti egyes kocsi fuvarozásban működő vasúti társaságok, COVID-19 ernyőprogram keretein belüli átmeneti támogatása is.

A Bizottsági döntésnek megfelelően, a COVID-19 ernyőprogram keretében a MÁV Zrt-nél rendelkezésre álló vasúti egyes kocsi támogatási keret terhére átmeneti támogatás nyújtható, amennyiben a teherfuvarozó vasúti társaságok ezt igénylik. Vasúti társaságokként átmeneti támogatás jogcímen a 2021. június 1. és a Támogatási Keretszerződés hatálybalépése közötti időtartamban elfuvarozott árumennyiségnek megfelelően, de legfeljebb 1,8 millió euró támogatást nyújtható tagállamonként, figyelembe véve a kedvezményezett korábban az adott tagállamban ugyanezen a jogcímen kapott támogatásait, de figyelmen kívül hagyva a vállalatcsoport más tagállamban ugyanezen a jogcímen kapott támogatásait.

6. Az állami támogatás formája

A vasúti egyes kocsi teherfuvarozási szolgáltatást nyújtó Végső kedvezményezettek veszteséget realizálnak e tevékenységük végzése során, ezért az ő működésüket illetően a Támogatás vissza nem térítendő működési támogatást tartalmaz.

7. Az állami támogatás maximális mértéke a támogatási intenzitás vagy a támogatástartalom maximális mértékében vagy összegében kifejezve

Az EU Bizottsága külön Közösségi iránymutatást fogalmazott meg a közlekedési módok eltérő infrastruktúra-hozzáférési díjai és az ugyancsak eltérő externális költségkihatások miatt. Ezen két tényezőt a versengő közlekedési módok (esetünkben a vasúti és a közúti közlekedés) között összevetve a módszertan meghatározza a támogatás maximális lehetséges értékét.

A támogatás felső határára vonatkozóan szabályozást a *2008/C 184/07 számú Közösségi iránymutatás* tartalmazza a következőképpen:

- az infrastruktúrahaználathoz nyújtott támogatások esetében a vasúti közlekedés összköltségének 30%-a, és a támogatható költségek 100%-a;
- az externális (külső) költségek csökkentéséhez nyújtott támogatások esetében a vasúti közlekedés összköltségének 30%-a, és a támogatható költségek 50%-a.

Támogatási Programunkban a vasúti egyes koci teherfuvarozásra és a versenyző közúti nehéz tehergépjárműves fuvarozásra állapítottuk meg ezeket az értékeket, amelyeket szállítási teljesítményegységre (átkm) vetítve adódtak a 2. táblázatban ismertetett maximális fajlagos értékek.

Vasúti társaságokként átmeneti támogatás jogcímen a 2021. június 1. és a Támogatási Keretszerződés hatálybalépése közötti időtartamban elfuvarozott árumennyiségnek megfelelően, de legfeljebb 1,8 millió euró támogatást nyújtható tagállamonként, figyelembe véve a kedvezményezett korábban az adott tagállamban ugyanezen a jogcímen kapott támogatásait, de figyelmen kívül hagyva a vállalatcsoport más tagállamban ugyanezen a jogcímen kapott támogatásait.

8. Az állami támogatás intenzitása

Támogatási intenzitás a támogatástartalom és az elszámolható költségek jelenértékének hányadosa, százalékos formában kifejezve.

Az állami támogatás maximális intenzitása: 30% a VI.7 fejezetben hivatkozott módszertan figyelembe vételével.

Az állami támogatás maximális mértékének meghatározására, valamint a támogatható költségekre vonatkozóan az Innovációs és Technológiai Minisztérium tanulmányt készített a KTI-vel „A vasúti áru fuvarozás részarányának növelése a vasúti egyes koci teherfuvarozás és az irányvonati rendszer felülvizsgálatával” címmel. A tanulmány felhasználásával készített „Támogatható költségek számítása vasúti egyes koci teherfuvarozásra” című zárójelentés a Támogatási Program 1. mellékleteként külön kerül csatolásra.

A zárójelentés összegzése alapján a vasúti egyes koci teherfuvarozásban belföld és export/import forgalomtípusra (termékcsoport kategóriákra) egyaránt nyújtható maximális lehetséges állami támogatás (belföldi forgalom: 3,77 Mrd Ft, export/import forgalom: 5,19 Mrd Ft), összességében évi 8,96 milliárd forint, a támogatás időtartamára 41,07 milliárd forint.

A Támogatási Program megvalósíthatósága érdekében, az Európai Bizottság elfogadás-engedélyének rendelkezésre állása esetén évente legfeljebb 6,4 milliárd forint összegű forrás Magyarország adott évi központi költségvetése Innovációs és Technológiai Minisztérium fejezet, vasúti teherfuvarozás támogatási rendszerét szolgáló fejezeti kezelésű előirányzatán került megtervezésre.

A támogatás éves költségvetése 6,4 milliárd Ft, a támogatás időtartamára vetített költségvetése 29,33 milliárd Ft.

9. Biztosíték

A Támogatás visszavonása, a Támogatási Keretszerződés felmondása vagy az attól történő elállás esetére kikötött, a Támogatási Keretszerződésben meghatározott, a Támogatás visszafizetését garantáló, a hatályos jogszabályokban meghatározott eszköz, amely a Támogató informatikai rendszere hitelességének alapul vételével alkalmas arra, hogy a Támogató a támogatás visszafizetésére vonatkozó igényét eredményesen tudja érvényesíteni, és amely biztosítja, hogy a Végső kedvezményezettek gazdasági súlyuktól függetlenül, diszkriminációmentesen, azonos esélyekkel tudjanak a Pályázati kiírás biztosíték nyújtására vonatkozó előírásainak megfelelni.

Amennyiben a Támogatás visszavonása esetén a Támogató jogosulatlanul él a biztosíték pénzügyi lehívásával, a Támogató köteles a Végső Kedvezményezett ezzel kapcsolatos költségeit megtéríteni.

10. Nehéz helyzetben lévő vállalkozás

Az a vállalkozás, amely képtelen – akár saját erejéből, akár a tulajdonosai, részvényesei vagy hitelezői által biztosított források révén – arra, hogy megállítsa a veszteségek halmozódását, amely valamely hatóság beavatkozása nélkül azt eredményezné, hogy rövid- vagy középtávon feladja üzleti tevékenységét.

VII. A Támogatási Program szereplői

1. Pályázó

Az a gazdasági társaság, amely a Pályázati kiírásban meghatározott feltételek figyelembevételével a támogatás igénybe vételére pályázatát benyújtja.

A támogatás igénybevételére pályázatot nyújthat be minden olyan gazdasági társaság, amely a Vtv. alapján vasúti *árutovábbítás, vontatási szolgáltatás* végzésére a vasúti igazgatási szerv által kibocsátott működési engedéllyel, valamint a vasútbiztonságról szóló, 2016. május 11-i 2016/798/EU Európai Parlamenti és a Tanácsi irányelvének (továbbiakban: vasútbiztonsági irányelv) rendelkezései szerinti egységes biztonsági tanúsítvány, vagy a vasútbiztonságról szóló 2004/49/EK Irányelv alapján kiadott, még hatályos biztonsági tanúsítvány (továbbiakban: egységes biztonsági tanúsítvány) A részével rendelkezik és *a vasútbiztonsági irányelv szerinti biztonsági tanúsítvány B részét legalább kérelmezte* és a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás végzését menetvonal megrendelő vasúti társaságként vállalja / teljesíti. A Magyarországon, a vasúti igazgatási szerv által kiadott működési engedéllyel egy tekintet alá esik a valamely más EGT-tagállamban a 2012/34/EU irányelv alapján kiadott működési engedély.

2. Támogatást nyújtó programot megvalósító szervezet (továbbiakban: Támogató)

2.1. A támogatást nyújtó szervezet:

MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság

1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.

2.2. A Támogató tekintetében – megvizsgálva a lehetőségeket – az egykapus modell kerül alkalmazásra. Ez egyszerűbbé teszi a hozzáférést, a teljes hálózatra egységes szabályokat és egyben pályahálózat-működtetői megosztás nélkül kezelhető támogatási összeget eredményez. Az adatok rendelkezésre állása, az egyébként is létező szolgáltatási szerződések és elszámolás alapján Támogató praktikusán valamelyik magyarországi pályahálózat-működtető lehet. Más szervezetnél a VI.2 pont alatti definíció szerinti teljesítményre vonatkozó információk nem állnak rendelkezésre.

2.3. A program megvalósítójaként az informatikai fejlesztésen és üzemeltetésen túl a MÁV Zrt. ellátja a program működtetéséhez szükséges további feladatokat is (pályázati kiírások, pályázatok értékelése, szerződések megkötése, nyilvántartása, támogatások kifizetése és elszámolása, ellenőrzési és adminisztratív feladatok), mellyel kapcsolatos költségeit (banki költségek, munkaerő költségek) az ITM az évenként meghatározásra kerülő teljes támogatási összeg 1,5%-ának megfelelő összeg felhasználásával biztosítja.

3. Végső Kedvezményezett

A támogatás folyósítását az előírt szabályok szerint pályázati úton jelentkező pályázó a Pályázati kiírásnak mindenben megfelelő gazdálkodó szervezet, amellyel a Támogató Támogatási keretszerződést köt.

A támogatás igénybevételének feltétele a fentieknek megfelelő érvényes működési engedély és az egységes biztonsági tanúsítvány legalább „A” részének megléte. A működési engedély és/vagy az egységes biztonsági tanúsítvány „A” részének megszűnése, visszavonása vagy felfüggesztése a támogatás igénybevételének jogát is megszünteti vagy felfüggeszti.

A támogatás igénybevételéhez a Végső Kedvezményezetteknek meg kell felelniük a támogatások igénybevételéhez meghatározott feltételeknek, támogatási kérelmüket pályázati úton az előírtaknak megfelelően be kell nyújtaniuk, a Támogatási Keretszerződést meg kell kötniük és teljesíteniük kell, a beszámolási és adatszolgáltatási kötelezettség teljesítésére is kiterjedően.

A Végső Kedvezményezettek kötelesek a támogatást érintő bármely körülményről a Támogatót haladéktalanul értesíteni.

VIII. A Támogatási Program dokumentumai

1. Írásbeliség

A Támogatási Program által nyújtott támogatás esetén a támogatási döntés előkészítését és lebonyolítását írásban, az előírt eljárásrendben történő módon dokumentálni kell. Ebben rögzíteni szükséges az elbírálás során tett észrevételeket, a pályázatok értékelését, és a véleményezésre jogosultak javaslatait. Írásban elkészített dokumentációnak kell tekinteni a megfelelően szabályozott jogosultsággal, zárt informatikai rendszerben, elektronikusan létrehozott dokumentációt is.

A Támogató és a Végső Kedvezményezett a támogatással kapcsolatos valamennyi dokumentumot köteles a Végső Kedvezményezett beszámolójának Támogató általi jóváhagyásától számított legalább tíz évig megőrizni.

2. Adatvédelem

A jelen Támogatási Program lebonyolításához szükséges személyes adatok kezelésére a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2016. április 27-i (EU) 2016/679/EU Európai Parlamenti és Tanácsi rendelet (általános adatvédelmi rendelet, a továbbiakban: GDPR), valamint az információs önrendelkezési jogról és az információszabadságról szóló 2011. évi CXII. törvény irányadók.

3. Pályázati kiírás

A Támogatási Program végrehajtása érdekében megjelentetett, a részletes feltételeket tartalmazó felhívás a Támogatási Programban való részvételre.

A Pályázati kiírás tartalmazza legalább:

- a Pályázat címét és célját,
- a Támogató megnevezését,
- a Pályázat nyílt jellegét,
- a Pályázat benyújtására jogosult, és – szükség szerint – a Pályázatból kizárt gazdálkodó szervezetek meghatározását,
- a Pályázat tartalmi és formai követelményeit, a benyújtandó pályázatok példányszámát,
- a Támogató rendelkezésére álló forrás megnevezését és összegét,
- szükség szerint az elnyerhető támogatás mértékének felső határát, valamint a támogatási intenzitást,
- a finanszírozás módját
- a Pályázat benyújtásának határidejét, helyét és módját, az esetleges pályázati díj összegét és megfizetésének módját,
- a Pályázattal kapcsolatos hiánypótlás lehetőségét és feltételeit,
- a támogatási döntés elleni jogorvoslatra vonatkozó tájékoztatást, a jogorvoslat benyújtásának határidejét és módját, a pályázatok elbírálásának határidejét, főbb szempontjait, a Pályázat eredményéről történő értesítés módját és határidejét,
- a támogatás felhasználására vonatkozó feltételeket, ideértve a megkötésre kerülő Támogatási Keretszerződés feltételeit, a jogosulatlanul igénybe vett támogatás

visszafizetésének elvárt biztosítékait, valamint az esetleges közbeszerzési eljárás lefolytatására irányuló kötelezettségre történő utalást is,

- tájékoztatást arra nézve, hogy a Pályázók hol kaphatnak felvilágosítást a Pályázattal kapcsolatban,
- a Pályázat elkészítése során kötelezően használandó dokumentumok mintáit, és
- a Támogató által szükségesnek tartott egyéb információkat.

A Pályázati kiírásban a Pályázat benyújtásának határidejét úgy kell meghatározni, hogy arra a Pályázati kiírás közzétételétől számítva legalább harminc nap álljon rendelkezésre, vagy folyamatos benyújtási lehetőség is megjelölhető.

A Pályázati kiírás és a megkötött Támogatási Keretszerződés ellentmondása esetén a Támogatási Keretszerződés rendelkezései irányadóak.

4. Pályázat

A támogatásra részletes Pályázati kiírás alapján előterjesztett igény, amelyről a Támogató dönt, a támogatás igénybevételének kizárólagos módja.

A benyújtott Pályázatnak – szükség szerint a Pályázati kiírásban közölt kötött formában elkészítve – tartalmaznia kell:

- a Pályázó azonosító adatait, így különösen cégnevét (nevét), székhelyét (címét),
- a Pályázó - külföldi Pályázó esetén magyarországi - adóazonosító számát,
- szükség szerint a Pályázó képviselőjének és kapcsolattartójának nevét,
- a Pályázó elérhetőségének megjelölését,
- a Pályázó működési engedélyének számát (azonosítóját),
- a Pályázó egységes biztonsági tanúsítványának számát (azonosítóját),
- a támogatásból megvalósítani tervezett tevékenységek, feladatok, ismertetését, azok tervezett hatásait, összefüggéseit a Pályázati kiírásban megjelölt pályázati céllal ,
- azt az időszakot, amelyben a Pályázó vállalja a mindenkor meghatározott vasúti egyes kocsis teherfuvarozási rendszer fenntartását,
- azt a szállítási teljesítményt, amelyet a Pályázó előreláthatólag a támogatás ideje alatt évente teljesíteni fog – éves és negyedéves bontásban,
- a megvalósítás és a finanszírozás tervezett időbeni ütemezését,
- a Pályázati kiírásban előírt egyéb adatokat, és
- az első alkalommal pályázóknak a fent megnevezett adatokon túlmenően kiegészítőleg fel kell tüntetniük a vasúti egyes kocsis teherfuvarozás rendszerleírását is. A rendszerek leírásaiban fel kell tüntetni a mindenkori viszonylatokra (ideértve a kezelőhelyeket) tervezett, évenkénti menetvonal darabszámot a mindenkor tervezett vonatparaméterekkel (vontatási nem, vonattömeg). A vasúti egyes kocsis teherfuvarozás rendszerleírásában fel kell tüntetni a Pályázó által tervezett rendszer leírt összes olyan összetevőjét, amelyekkel a Pályázó tervezi a vasúti egyes kocsis teherfuvarozási szolgáltatás magyarországi nyílt hozzáférésű vasúti infrastruktúráján történő nyújtását.

A Pályázati kiírásnak lehetőséget kell nyújtania a hiánypótlásra. Ha a benyújtott Pályázat nem felel meg a Pályázati kiírásban meghatározott formai követelményeknek, megfelelő határidő kifizetésével – a hibák, hiányosságok egyidejű megjelölése mellett – fel kell szólítani a Pályázót Pályázatának kijavítására.

A Támogató a Pályázat beérkezésekor haladéktalanul megkezdi a Pályázat jogosultsági ellenőrzését, illetve a benyújtott adatok, dokumentumok, rendszerleírások valódiságát és konzisztenciáját. Ha a jogosultsági szempont(ok)nak való megfeleléshez hiánypótlás szükséges, akkor erről a Támogató a Pályázót értesíti és Pályázati kiírásnak megfelelően felszólítja a Pályázat hiánypótlására. Hiánypótlás több alkalommal is előírható.

A hiánypótlás során a Pályázat érdemi tartalmán nem lehet változtatni. A hiánypótlás teljesítése előtt, Támogatási Keretszerződés hiányában a támogatást nem lehet kifizetni.

A hiánypótlás elmaradása miatt elutasított Pályázat benyújtóját az elutasítás ténye nem zárja ki a támogatás igénybevételére irányuló újabb Pályázat benyújtása alól.

A Pályázók a dokumentáció pályázatukra vonatkozó részét megtekinthetik.

Támogatási Keretszerződés alkalmazása esetén, ha a Végső Kedvezményezett mulasztásából a szerződéskötésre meghatározott határidőtől számított további harminc napon belül nem kerül sor a szerződéskötésre, a támogatási döntés hatályát veszti.

Ha a Végső Kedvezményezett mulasztása a Támogató megítélése szerint méltányolható okból származik, jogszabály eltérő rendelkezése hiányában a szerződéskötésre az általa megállapított határidőt követő harminc napon belül az eredeti határidőnél nem hosszabb időtartamú új határidőt állapíthat meg.

A Támogatási Keretszerződés megkötéséhez a Végső Kedvezményezettnek be kell nyújtania a Pályázati kiírásban megjelölt nyilatkozatokat, dokumentumokat. Támogatási Keretszerződés alkalmazása esetén nem szükséges olyan nyilatkozatok benyújtása, amelyek a Támogatási Keretszerződés szövegében szerepelnek.

Külföldi Végső Kedvezményezett esetén – ha jogszabály másként nem rendelkezik – a dokumentumok a magyarországi munkaügyi kapcsolatok és forgalmi adó tekintetében alkalmazandóak, a megszüntetésre irányuló eljárás pedig a Végső Kedvezményezett személyes jogának szabályai alapján értelmezendő.

Nem köthető Támogatási Keretszerződés azzal, akinek Támogatásban való részesítése jogszabályi rendelkezés alapján kizárt.

Aki a támogatott tevékenységhez szükséges jogerős engedélyekkel vagy egyéb feltételekkel nem rendelkezik, de igazolja, hogy az engedély/ biztonsági tanúsítvány iránti kérelmet benyújtotta, a támogatás iránti pályázatot jogosult benyújtani, és vele – felfüggesztő feltételt tartalmazó – Támogatási Keretszerződés is köthető, de a támogatás folyósítására csak a jogerős engedély/ biztonsági tanúsítvány meglétének igazolása után kerülhet sor.

5. Támogatási Keretszerződés

A Pályázat elbírálása és elfogadása esetén a Támogató és a Végső Kedvezményezett között a támogatás feltételeit tartalmazó szerződés.

A Támogatási Keretszerződésben rögzíteni kell a kötelezettségek megtartását biztosító feltételeket, ha azokról jogszabály nem rendelkezik, így különösen

- a támogatott tevékenység konkrét meghatározását,
- a támogatás összegét, a támogatási intenzitást,
- a támogatás időtartamát, felhasználásának határidejét,
- a támogatás rendelkezésre bocsátásának módját, feltételeit, ütemezését,
- a beszámolóval – ideértve a beszámoló tartalmi követelményeit is –, továbbá az ellenőrzéssel kapcsolatos szabályokat,
- a jogosulatlanul igénybe vett támogatás jogkövetkezményeit, visszafizetésének rendjét, a visszafizetés biztosítékait,
- a támogatással kapcsolatos iratok, valamint a támogatás felhasználását alátámasztó bizonylatok teljes körű megőrzésének határidejét,
- a támogatott tevékenység megvalósításába közreműködők bevonásának lehetőségét, a közreműködők által megvalósítható tevékenységeket,
- a szükséges adatok és az azokban bekövetkező változások Támogató felé történő bejelentésének kötelezettségét, a bejelentési kötelezettség elmulasztásának következményeit, és
- az elállási, felmondási, visszavonási okokat.

Pályázati úton nyújtott támogatás esetén, ha

- a Végső Kedvezményezett a Támogatási Keretszerződés megkötésétől visszalép,
- a támogatási döntés hatályát veszti, a felek a Támogatási Keretszerződést egyoldalúan vagy közös megegyezéssel felbontják, megszüntetik,
- a Támogató a felszabaduló összegig a szakmailag megfelelő pályázatok alapján lehetővé teheti a támogatás igénybevételét.

Ha a Pályázók a felkínált lehetőséggel élni kívánnak, a döntési listát az új Végső Kedvezményezettek tekintetében módosítani kell. A támogatás biztosítására irányuló eljárás lefolytatása a továbbiakban az általános szabályok szerint történik.

A jelen Támogatási Program elfogadásában a magyar kormányon belül a közlekedésért felelős miniszter és az európai uniós források felhasználásáért felelős miniszter szerepe alapvető, eljárási lehetőségeik kereteit a magyar államháztartási törvény és annak végrehajtási szabályai határozzák meg. Az Európai Unió állami támogatásokra vonatkozó szabályai szerint azok az Európai Bizottság jóváhagyása nélkül nem állapíthatók meg, és nem folyósíthatók.

A vasúti egyes kocsi teherfuvarozáshoz nyújtható maximális lehetséges támogatás összege a Támogatási Program időtartamára összesen 41,07 milliárd Ft, egy évre vonatkoztatva 8,96 milliárd Ft maximális lehetséges támogatási összeget (vissza nem térítendő) jelent.

A vasúti egyes kocsi teherfuvarozás támogatására vonatkozóan a költségvetés által biztosított forrás 2021-re 3,73 milliárd Ft, a Támogatási Program további időszakára évi 6,4 milliárd Ft.

A jelen Támogatási Programban ismertetett támogatási rendszer alkalmas a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás fejlesztésének ösztönzésére, a vasúti fuvarozás előnyben részesítésére más

fuvarozási módozatokhoz képest, az Európai Unió által a Fehér Könyvben megfogalmazottak szerint.

6. Támogatási Program megvalósításához szükséges IT fejlesztés

A vasúti pályahálózat-működtetői informatikai rendszereinek azon fejlesztései, amelyek lehetővé teszik a Támogató támogatás folyósításához és a Támogatóval kapcsolatos elszámoláshoz szükséges nyilvántartási, ellenőrzési feladatainak ellátását, a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás teljesítménymérését, a támogatási összeg elszámolását és megjelenítését, adatátadását az érintettek (ITM, Végző Kedvezményezett) számára, a támogatás jogszerű felhasználásának ellenőrzéséhez szükséges adatokat kinyerését, valamint a kapcsolódó statisztikai és egyéb adatszolgáltatást.

Az állami támogatás nyújtásának hatékony ellenőrzése érdekében a pályahálózat-működtetői szervezetek teljesítménymérő informatikai rendszerei fejlesztésre kerülnek és a Támogatási Program időtartama alatt üzemeltetési költségeire is forrást biztosít a Támogató.

A Támogató teljesítménymérési és elszámolást támogató informatikai rendszere évi több mint százmilliárd Forint értékben végzi a magyar Hálózati Üzletszabályzatban meghirdetett infrastruktúra üzemeltetői szolgáltatások elszámolását, számvitelileg hitelesen, könyvvizsgáló által folyamatosan ellenőrzött, megfelelőnek minősített adatokkal, amelyek a hatósági adatszolgáltatás alapját is képezik, így az informatikai rendszer alkalmas a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás állami támogatási rendszerének EU és magyar jogszabályoknak megfelelően történő átlátható, a kockázatok minimalizálásával történő lebonyolítására.

A Támogató köteles minden magyarországi nyílt hozzáférésű országos pályahálózat-működtetővel a Támogatás elszámolásához szükséges adatok cseréjére vonatkozóan megállapodást kötni.

A Támogató e tevékenységével (Támogatási Program megvalósításához szükséges IT fejlesztés és üzemeltetés) kapcsolatos költségeit külön kell nyilvántartani és a Támogatási Program keretén belül elszámolni.

IX. A Támogatási Program végrehajtása

1. Támogatás nyújtási rendszer jellemzői

A vasúti egyes kocsi teherfuvarozási módra – a rendelkezésre álló támogatási összeg erejéig – csak egyféle támogatást lehet biztosítani, úgy hogy mindenképpen kizárásra kerül a többszörös támogatás.

A támogatás elnyeréséhez Pályázatot kell benyújtani, amelyre minden vasúti társaság jogosult, amely a Támogatási Program időtartama alatt Magyarország területén vasúti áru fuvarozási szolgáltatásokat nyújt vagy szándékozik nyújtani, és tevékenységi körében szerepel a *TEÁOR 49.20 Vasúti áruszállítás*, illetve a *NACE 49.20 Rail freight transport*. Pályázatot nyújthatnak be tehát azok a vasúti társaságok, amelyek a magyar vasúti infrastruktúrán jogosultak vasúti áru fuvarozási szolgáltatásokat nyújtani, valamint olyan vasúti társaságok, amelyek a Tanács 2012/34/EU irányelve szerinti engedéllyel, valamint a 2016/798/EU vasútbiztonsági irányelvének rendelkezései szerinti biztonsági tanúsítvány „A” részével rendelkeznek, és amelyek legalábbis kérelmezték a magyar vasúti szolgáltatásokra vonatkozó vasútbiztonsági irányelve szerinti biztonsági tanúsítvány „B” részét. A támogatás folyósítására csak a jogerős, nem korlátozott engedély, illetve biztonsági tanúsítvány birtokában, a támogatott tevékenység végzése és a Támogatóval való szerződés megkötése esetén kerülhet sor. Pályázatot a támogatás rendelkezésre állása alatt bármikor be lehet nyújtani. A Pályázat benyújtását követően a Támogatónak legfeljebb 60 naptári nap áll rendelkezésére a Pályázat elbírálására és a Támogatási Keretszerződés megkötésére. Az első támogatható vasúti egyes kocsi teherfuvarozásban megvalósított fuvarfeladat, az egyéni Támogatási Keretszerződések hatálybalépését követően megkezdett fuvarfeladat lehet. A támogatási időszak tényleges kezdetét és végét a fuvarozó társaságokkal kötött Támogatási Keretszerződésnek tartalmaznia kell. A pályázati rendszer megindítását, a pályázat kiírását, a Támogatási Program kihirdetését az Innovációs és Technológiai Minisztérium Közlekedéspolitikáért Felelős Államtitkára rendeli el.

A Magyarország területén történő meghatározott támogatás nyújtás általános feltételei:

- Pályázat benyújtása,
- a támogatható vasúti egyes kocsi teherfuvarozási szolgáltatásra vonatkozó, releváns rendelkezések figyelembe vétele, az előírt általános és speciális feltételeknek való maradéktalan megfelelés,
- Támogatási Keretszerződés megkötése, és teljesítése
- a vasúti egyes kocsi teherfuvarozási szolgáltatás nyújtása menetvonal-megrendelő vasúti társaságként a Támogatási Keretszerződésben rögzített rendszerben Magyarország területén,
- a támogatással összefüggésben előírt elszámolások, adatszolgáltatások teljesítése.

Nem folyósítható támogatás a tranzit (átmenő) forgalomban továbbított küldemény vasúti egyes kocsi teherfuvarozása, továbbá üres kocsik (vasúti teherkocsiba rakott áru tömege kevesebb, mint 1 tonna) és saját kerekein futó vasúti járművek továbbítása esetén.

2. A Támogatás lehetséges mértéke

A Támogatás mértéke évenként a pályázati kiírásban megjelenő maximális lehetséges támogatási összeg.¹³ Amennyiben a támogatás meghatározott összege a vasúti egyes kocsi teherfuvarozási formában közlekedtetett küldemények után járó támogatási összeget nem fedezi maradéktalanul (a tárgyév végét megelőzően a tárgyhónapban kimerül), úgy az igényeket a Végső kedvezményezettek adott tárgyhavi vasúti egyes kocsi teherfuvarozási teljesítményének arányában arányosan kell teljesíteni.

A fedezetlen igények előterjesztőit az igény elutasításáról és annak indokáról tájékoztatni kell.

A támogatás maximális mértéke¹⁴ a vasúti egyes kocsi teherfuvarozásban a Magyarország nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatán teljesített árutonnakilométernek megfelelően kerül megállapításra, a forgalom fajtája (belföldi, illetve export/import forgalom), szerint megkülönböztetve, Ft/átkm mértékegységben meghirdetve az 1. táblázat szerint.

1. táblázat: Vasúti egyes kocsi teherfuvarozás után járó támogatások maximális mértéke a magyar nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatán

Támogatás mértéke (Ft/átkm / EUR/átkm*)		
Forgalomtípus	legfeljebb 80 km-ig**	80 km felett
Belföld	8,38 / 0,02294	8,38 / 0,02294
Export-import	4,95 / 0,01355	4,95 / 0,01355

* a támogatás folyósítása Forintban történik. Az EUR értékek feltüntetése a 2020. 09. 24-i hivatalos MNB deviza középárfolyamon (365,33 Ft/EUR) történt, tájékoztatás jelleggel.

** csak a kocsi által a feladási (kiszolgáló) helytől az **első vonatban**, valamint a kocsi által a rendeltetési (kiszolgáló) hely előtti **utolsó vonatban** megtett út hosszára érvényes a magyar nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatán. Azok az útszakaszok, amelyek megtételére egy határátmenet felől illetve felé került sor, nem számítanak első illetve utolsó vonatútnak.

A Támogató a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás után járó támogatások mértékét a tárgyévet megelőzően a várható teljesítmények és a várható támogatás figyelembevételével meghatározza és nyilvánosságra hozza az 1. táblázatban szereplő támogatási összeg maximális mértékének betartása mellett.

3. Többszörös támogatás kizárása

A támogatási rendszer fontos jellemzője, hogy nem lehet átfedés a támogatott teljesítmények közt, a pályahálózat-működtetők által biztosított vasúti egyes kocsi teherfuvarozáshoz kapcsolódó teljesítményadatok egyszer és csak egyszer rendelhetők hozzá a támogatási formához. Ebből fakadóan amennyiben kíséretlen kombinált fuvarozási forma állami támogatása is bevezetésre kerül, úgy mindkét termékcsoporthoz (vasúti egyes kocsi teherfuvarozás, kíséretlen kombinált fuvarozás) paramétereinek is megfelelő küldemény továbbítása esetén támogatás csak az egyik fuvarozási formához kapcsolódóan jár. Jelen esetben csak konvencionális vasúti egyes kocsi teherfuvarozás esetén nyújtható Magyarországon támogatás.

¹³ Közösségi iránymutatás a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról (Railway Guidelines 2008)

¹⁴ a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról szóló Közösségi iránymutatás (Railway Guidelines 2008) alapján került meghatározásra, az Európai Bizottság SA.59448 (2020/N) 2021.06.03. döntése a 3. számú táblázatban tartalmazza

A ténylegesen nyújtott vasúti egyes kocsi teherfuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó, programok vagy harmadik fél egyes tevékenységei által megvalósuló egyéb, a vasúti egyes kocsi teherfuvarozásra eső támogatás esetén, amelyre az Irányelv rendelkezéseivel összhangban álló támogatást nyújtanak, azt le kell vonni a jelen Támogatási Program szerint nyújtott támogatási összegből. Jelen Támogatási Program keretében történő benyújtásnál a Pályázó köteles megadni a további kérelmezett és elnyert támogatásokkal kapcsolatos adatokat. Fenti adatok eltitkolása esetén a Támogatási Program keretében nyújtható támogatásból való kizárásához vezethet. A hálózat-hozzáférési díjrendszer keretein belül nyújtott állami szerepvállalás elsődlegesen a pályahálózat-működtetők közvetlen költségen túli költségeire biztosít fedezetet, és mindaddig nem tekintendő a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás támogatásának, amíg az általánosan, a piaci szereplők által fizetendő díjakban kerül érvényesítésre. A korábban a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás ösztönzésére irányuló, Hálózati Üzletszabályzatban meghirdetett, speciális tehervonati hálózat-hozzáférési díjtételek a jelen Támogatási Programban leírt támogatás bevezetésével megszűnnek, így biztosítva, hogy párhuzamos támogatásra ne kerüljön sor.

A támogatás időtartama alatt a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás (egyes kocsi szegmens¹⁵) tekintetében úgy kell eljárni, hogy a szegmens a díjképzés során megállapított felárakat képes megfizetni, a szegmensvizsgálatba, mint Végső Kedvezményezett nem vonható be.

4. A Támogatás odaítélése

A Támogatás minden Pályázónak versenysemlegesen jár, aki igényli és megfelel a Pályázati kiírás feltételeinek. A Pályázat elbírálásának megkülönböztetés-mentesnek kell lennie.

A támogatás odaítélése, illetve igénybevétele Pályázat alapján, a Támogató és a Pályázó között létrejött, megfelelő Támogatási Keretszerződés megkötésével történhet. Támogató ennek mindenkor internetes oldalán (honlap: <https://www.mavcsoport.hu/palyavasut/vasuti-egyekocsi-teherfuvarozas>) felhívást tesz közzé a Pályázat benyújtására. Ez a felhívás tartalmazza a Pályázaton való részvételhez szükséges összes információt, feltételt, űrlapot.

A Támogatási Programra vonatkozó releváns információk, meghatározások és a mindenkor alkalmazásra kerülő támogatási kulcsok a Támogató honlapján illetve más alkalmazható felületeken a hatályos jogi előírásoknak megfelelően közzétételre kerülnek.

A Pályázati kiírás módosítására kizárólag

- jogszabály olyan módosítása, amely a támogatási jogviszonyra közvetlenül kihat, vagy
 - egyéb igazolható okból
- van lehetőség. A Pályázó, ha a Pályázatot a módosítás előtti feltételekkel nyújtotta be, a Pályázati kiírás módosítása miatt nem kerülhet kedvezőtlenebb helyzetbe azzal szemben, aki a Pályázatot a módosított Pályázati kiírásnak megfelelően nyújtotta be. Ha a Pályázati kiírás módosítása miatt a módosítás előtti feltételekkel benyújtott Pályázat nem értékelhető, hiánypótlást kell elrendelni.

Nem nyújtható támogatás a Pályázónak:

- ha olyan jogi személy vagy jogi személyiséggel nem rendelkező más szervezet, amely az Áht. 1. § 4.) pontja szerint nem átlátható szervezet,

¹⁵ 2012/34/EU irányelv VI. melléklet 1.f) pontjában szereplő meghatározás

- ha a támogatási rendszerből való kizárás hatálya alatt áll,
- ha harmadik személy irányában olyan kötelezettsége áll fenn, amely a támogatással létrejött projekt céljának megvalósulását megghiúsíthatja,
- ha a támogatási döntés tartalmát érdemben befolyásoló valótlan, hamis vagy megtévesztő adatot szolgáltatott vagy ilyen nyilatkozatot tett,
- ha jogerős végzéssel elrendelt felszámolási, csőd-, végelszámolási vagy egyéb – a megszüntetésére irányuló, jogszabályban meghatározott – eljárás alatt áll,
- aki nem felel meg a felhívásra vonatkozó állami támogatási szabályoknak.

A rendelkezésre álló költségvetési kiadási előirányzat kimerülése esetén a pályázatok benyújtására vonatkozó további lehetőséget a Támogató kizárhatja. A kizárásról a Pályázati kiírás közzétételének módjával azonos módon közleményt kell közzétenni. A kizárás nem érinti a kizárásra vonatkozó közlemény közzétételét megelőzően benyújtott pályázatokat.

A Pályázatnak, illetőleg a Támogatási Keretszerződés jövőbeni módosítására irányuló kérelemnek, szükség szerint a nyilvánosan közzétett Pályázati kiírásban közölt formában és tartalommal elkészítve, tartalmaznia kell valamennyi, a hatályos támogatásra vonatkozó jogszabályokban kötelezően előírt, a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás támogatása szempontjából releváns adatot arra is figyelemmel, hogy azok megadása a lehetséges Végző kedvezményezett kör számára a pályázati eljárás során azonos esélyeket biztosítson.

A Támogatási Keretszerződés érvényessége alatt a Pályázó köteles valamennyi támogatható vasúti egyes kocsi teherfuvarozási szolgáltatás teljesítéséhez szükséges törvényi és hatósági előírás betartására, és köteles ezt a Támogató kérésére igazolni.

A Pályázatot és mellékleteit a Támogatóhoz történő maradéktalan beérkezése után a Támogató a Pályázati kiírásban szereplő tartalmi értékelési szempontok szerint a meghatározott eljárási rendben értékeli. A tartalmi értékelés folyamata a Pályázat minőségének vizsgálatát és annak minősítését foglalja magában. Az értékelés eredménye, hogy megfelel-e a Pályázó illetve annak (tervezett) tevékenysége a vasúti egyes kocsi teherfuvarozási szolgáltatásához nyújtandó támogatás feltételeinek. Erről a Támogató értesíti a Pályázót.

A Támogató elutasíthatja azt a Pályázatot, amelyek nem felelnek meg a támogatás nyújtás általános feltételeinek.

A benyújtott Pályázatról a Támogató a Pályázati kiírásban rögzített határidőn belül dönt.

A Pályázat nyerteseiről a Támogató által aláírt döntési listát kell készíteni, amelyet folyamatosan kell aktualizálni. A Támogató által aláírtnak minősül az elektronikus aláírással ellátott döntési lista is. A döntési lista tartalmazza a nyertes Pályázók adatait, a támogatás összeg meghatározásának módját.

A Támogatói döntés meghozatalának feltétele, hogy arra az európai uniós versenyjogi értelemben vett állami támogatásokkal kapcsolatos eljárásról és a regionális támogatási térképről szóló 37/2011. (III. 22.) Korm. rendelet előírásaival összhangban kerüljön sor.

A Támogató a támogatási döntés meghozatalát követő tizenöt napon belül írásban, indokolással ellátva tájékoztatja a Pályázat benyújtóját a támogatási döntésről. Az értesítésben közölni kell a Támogatási Keretszerződés megkötésének határidejét. A támogatást igénylő a Támogató döntése ellen a Pályázati kiírásban rögzített feltételek szerint jogosult jogorvoslatra.

Ha a Támogatási Programhoz elérhető finanszírozási eszközök nagyságrendjét változtatják, azt úgy kell megtenni, hogy az azonos szempontok alkalmazásával, diszkriminációmentesen történjék az összes Végső Kedvezményezettre, illetve Pályázóra vonatkozóan.

A Végső Kedvezményezett a Támogatási Keretszerződésben kötelezi magát arra, hogy ügyfeleit az abban foglaltak szerint tájékoztatja a Támogató által juttatott támogatásokról és azok összegéről. A tájékoztatási kötelezettséget honlapján, valamint az általa kiállított számlákon kell teljesítenie (azaz az általa kiállított számlán is szerepeltetnie kell, hogy az általa nyújtott fuvarozási szolgáltatás díja támogatást tartalmaz). A Végső Kedvezményezett kötelezi magát továbbá, hogy a pályahálózat-működtetőnek a támogatható vasúti egyes kocsi teherfuvarozási szolgáltatások teljesítésének igazolására a Támogatási Keretszerződésben előírt adatokat megadja, és azok ellenőrzését a Támogatónak lehetővé teszi.

5. A támogatás folyósítása

A vasúti egyes kocsi teherfuvarozás támogatásának igénybevétele a teljesítmények azonosítását követő elszámolás melletti havonkénti kifizetési rendszerben valósul meg a tényleges teljesítmények alapján egységesen a magyarországi vasúti pályahálózatra vonatkozóan.

A Támogató rendelkezésre bocsátott összeg felhasználására nézve elkülönített nyilvántartást kell vezetni.

Az első támogatható vasúti egyes kocsi teherfuvarozásban megvalósított fuvarfeladat az egyéni Támogatási Keretszerződések hatálybalépését követően megkezdett fuvarfeladat lehet, melynek pontos informatikai szabályozását a Támogatási Keretszerződés tartalmazza.

A támogatási évek közötti áthúzódó (adott támogatási évben induló és az azt követő támogatási évben teljesülő) küldeményekhez kapcsolódó fuvarozási teljesítményeket a fuvar teljesülése szerinti támogatási évben kell elszámolni a támogatási jogviszony szabályozásának megfelelően a támogatási program időtartama alatt.

6. Teljesítménymérés menete

A vasúti egyes kocsi teherfuvarozást menetvonal megrendelésekor a Végső Kedvezményezettnek nem kötelező jeleznie a támogatott tevékenység végzését a vasúti pályakapacitás-elosztás szervezetnek, mivel a támogatás elszámolása tényadat alapú, illetve a kapacitás-elosztás vonat- és nem kocsi alapon történik, de a követhetőség érdekében a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás jelölés lehetőségét a kapacitás-elosztó rendszerben biztosítani szükséges. A vasúti pályakapacitás-elosztó szervezet informatikai rendszerében egy jelölő kerül kialakításra, amelyhez nem kapcsolódik ellenőrzési funkció, és amelynek megadása sem kötelező, mindössze azt a célt szolgálja, hogy a Végső Kedvezményezett ki tudja gyűjteni azokat a vonatait a későbbiekben, amelyeket vasúti egyes kocsi teherfuvarozásban érintésként azonosít vagy tervez. A vasúti egyes kocsi teherfuvarozás jelölés elmaradása hátrányos következménnyel a Végső Kedvezményezett számára nem jár.

A vasúti egyes kocsi teherfuvarozási szolgáltatást nyújtó Végső Kedvezményezett az érintett küldeményt szállító vasúti kocsi vonatba sorozását követően, de a vonat indulását (készre jelentését) megelőzően a pályahálózat-működtető részére átadja a Pályázati kiírás szerint meghatározott adatokat.

Az egyes pályahálózat-működtetők által üzemeltetett pályahálózaton a vasúti társaságok által átadott adatok alapján – azon továbbított küldeményeket illetően, amelyek megfelelnek a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás definíciójának – a Támogatási Program megvalósításához

szükséges IT fejlesztéssel a Támogató megállapítja a küldemény továbbításához kapcsolódó támogatási összeget.

A vasúti egyes kocsi teherfuvarozáshoz kapcsolódóan Végső Kedvezményezettenként teljesített havi bontású, és összesített teljesítményadatok a Támogató hálózat-hozzáférési díjait elszámoló informatikai rendszerében kifejezetten erre a célra létrehozott elektronikus felületén lesznek elérhetőek, illetőleg állnak rendelkezésre. A hálózat-hozzáférési díjakat elszámoló rendszer a Támogató és a vállalkozó vasúti társaságok között a 2010/2011-es menetrendi év kezdetétől aktív használatban lévő informatikai eszköz, amelyhez az üzleti folyamatok illesztése és szabályozása mind megrendelői, mind teljesítő oldali vonatkozásban megtörtént, és a felek egyöntetű megítélése szerint megfelelően működik.

7. Elszámolás menete

Az elszámolást a Támogató végzi a Végső Kedvezményezett által megadott adatok, dokumentumok és a pályahálózat-működtetők teljesítménymérő informatikai rendszereiben naplózott tény közlekedési adatok alapján. Ha a Végső Kedvezményezett a megadott határidőn belül nem mutatja be a támogatás elszámolásához szükséges adatokat, dokumentumokat illetőleg nem megfelelő és dokumentált formában kérelmezi a határidő meghosszabbítását, akkor a támogatást fel kell függeszteni. Amennyiben az elszámolás, ellenőrzés során megállapításra kerül, hogy a támogatás feltételei nem valósultak meg, a Támogatási Keretszerződést módosítani kell vagy meg kell szüntetni, és a már teljesített kifizetéseket vissza kell fizettetni.

A Támogató a Végső Kedvezményezett által ténylegesen teljesített vasúti áru fuvarozási adatok alapján a tárgyhót követő hónap 6. munkanapjáig elkészíti a tárgyhóra vonatkozó vasúti egyes kocsi teherfuvarozás teljesítmény-kimutatását, melyet elektronikus adatfeldolgozásra alkalmas módon megküld a Végső Kedvezményezett részére.

A Támogató által a Végső Kedvezményezettnek továbbított tényleges teljesítmény-kimutatás adatait a Végső Kedvezményezett – a hálózat-hozzáférési díjak teljesítményegyeztetési folyamatával teljesen összhangban – a tárgyhónapot követő hónap 17. napjáig tehet észrevételt, ennek hiányában mindkét fél által elfogadottnak kell tekinteni a Támogató által megküldött adatokat. Amennyiben a Végső Kedvezményezett él reklamációs jogával, a Támogató a lehető legrövidebb időn belül, de legkésőbb a tárgyhónapot követő hónap 25. napjáig kivizsgálja a vitatott adatokat. A Támogató a reklamációs folyamat lezárását követően a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás után járó támogatási összeget a Végső Kedvezményezettel a tárgyhót követő hónap utolsó munkanapjáig elszámolja, és az elszámolást követő 15 napon belül Végső Kedvezményezett bankszámlájára átutalja.

A vasúti egyes kocsi teherfuvarozás teljesítményeiről a Támogató külön elektronikus kimutatást készít, mely összefoglalóan is, és vasúti kocsinként is tartalmazza a közlekedési- és teljesítmény-adatokat a pályahálózat-működtetők által üzemeltetett magyarországi nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatára vonatkozóan.

Egységes elszámolás érdekében a GYSEV Zrt. a vasúti egyes kocsi teherfuvarozásban érintett vasúti kocsi adatait a Támogató részére átadja, aki ezen adatok alapján a teljes magyarországi támogatási összeg folyósításáról intézkedik.

Tehát a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás támogatásának igénybevétele a teljesítmény realizálását követő elszámolás szerinti rendszerben valósul meg.

X. A Támogatási Program ellenőrzése

1. Éves jelentési kötelezettség

A 2015/1589/EU tanácsi rendelet 26. cikke szerint teljesítendő kötelezettség.

2. Ellenőrzések, beszámolók

A Támogatási Program ellenőrzése, az Európai Unió joga és a magyar jog által az állami támogatások ellenőrzési jogával felruházott szervezetek hatályos jogszabályokban kötelezően meghatározott tevékenysége, amellyel kapcsolatosan a támogatással érintetteknek együttműködési kötelezettsége áll fenn. Az ellenőrzésekben való együttműködési kötelezettség megtagadására az üzleti titokra való hivatkozás nem szolgálhat jogalapot.

A Pályázat jogosságát, a támogatási összeg folyósításának jogosságát, a támogatás felhasználását jogszabályban, a Pályázati kiírásban és a Támogatási Keretszerződésben meghatározott szervek ellenőrizhetik.

A Támogató jogosult a támogatási összeg felhasználását, illetve az abból megvalósítani kívánt célt bármikor ellenőrizni. Ennek során jogosult az ellenőrzéshez szükséges adatokat, eredeti bizonylatokat bekérni, illetve a Végső Kedvezményezettől szűrőpróba-szerűen előre írásban (postai vagy elektronikus úton) egyeztetett időpontban és módon helyszíni ellenőrzést tartani. Az ellenőrzés során a Végső Kedvezményezett köteles gondoskodni a szükséges dokumentumok (pl. fuvarokmányok, fuvarozási szerződések, számlák) rendelkezésre állását biztosítani. Amennyiben a magyarországi nyílt hozzáférésű országos vasúti pályahálózaton a vonatforgalmi helyzet jelentős mértékben megváltozik, akkor a Támogató jogosult vizsgálni ennek okát, és a vizsgálat eredményétől függően jogosult támogatási összeg felhasználásának jogszerűségét felülvizsgálni.

A Végső Kedvezményezett köteles a támogatások lebonyolításában részt vevő és a támogatást ellenőrző szervezetekkel együttműködni, az ellenőrzést végző szerv képviselőit ellenőrzési munkájukban a megfelelő dokumentumok, számlák, a megvalósítást igazoló okmányok, bizonylatok rendelkezésre bocsátásával, valamint a fizikai teljesítés vizsgálatában a helyszínen is segíteni. Ha a Végső Kedvezményezett az ellenőrzés során felróható magatartásával az ellenőrző szerv munkáját ellehetetleníti, a Támogató a Támogatási Keretszerződéstől elállhat, amely esetben a Végső Kedvezményezett az addig igénybe vett támogatást köteles visszafizetni.

A Végső Kedvezményezett köteles éves szakmai beszámolót benyújtani a Támogató felé, amely tartalmazza a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás volumenét és alkalmas a tárgyévben folyósított támogatási összeg elszámolására.

A Támogató köteles értékelést végezni arról, hogy az intézkedésekkel elérni szándékozott célt (ideértve a szállított volumen fenntartásához, illetve növeléséhez történő hozzájárulást) mennyiben sikerült elérni.

A Támogató köteles az Innovációs és Technológiai Minisztérium részére minden év június 15-ig közbenső beszámolót küldeni, amely többek közt tartalmazza belföldi és export/import forgalom bontásban a vasúti egyes kocsi teherfuvarozás árutonnakm (átkm) teljesítményét és megtakarított CO₂ kibocsátását.

3. Jogosulatlanul igénybe vett támogatás

A jogszabálysértő módon, nem rendeltetésszerűen vagy szerződésellenes módon igényelt, illetve felhasznált támogatás.

4. A Támogatási Program és/vagy a Támogatási Keretszerződés megsértése és következményei

A Támogató jogosult a támogatás felfüggesztésére, a Támogatási Keretszerződés azonnali hatályú felmondására, és a már igénybe vett támogatás jogszerűségének felülvizsgálatára, illetve a támogatás folyósításának felfüggesztésére, megszüntetésére. A jogosulatlanul igénybe vett támogatást a Végső Kedvezményezettnek a hatályos jogi előírásoknak megfelelően a jegybanki alapkamat kétszeresének megfelelő ügyleti kamattal, valamint késedelmes visszafizetés esetén jegybanki alapkamat 8 százalékponttal emelt összegének megfelelő késedelmi kamattal megnövelt összegben kell visszafizetni.

Az ügyleti kamat számításának kezdő időpontja a támogatás folyósításának napja, utolsó napja a visszafizetési kötelezettség teljesítésének napja. Ha a támogatás folyósítására részletekben került sor, a jogosulatlan igénybevétel kezdő időpontja a visszafizetési kötelezettség összegével megegyező támogatási részlet folyósításának napja azzal, hogy a számítást az utolsó részlet folyósításának napjától kezdődően visszafelé kell elvégezni. A késedelmi kamat számításának kezdő időpontja a kötelezett késedelembe esésének napja, utolsó napja a visszafizetési kötelezettség teljesítésének napja.

Nem teljesítés esetén a visszafizetendő összeget és annak kamatait az állami adóhatóság megkeresésre adók módjára hajtja be.

5. A támogatás felfüggesztése és visszakövetelése

A Végső Kedvezményezett beszámolási kötelezettség terheli a támogatás rendeltetésszerű felhasználásáról. Ha a Végső Kedvezményezett a beszámolási kötelezettségének határidőben nem vagy nem megfelelő módon tesz eleget, e kötelezettségének teljesítéséig a támogatás folyósítása felfüggesztésre kerül. A felfüggesztett támogatás – ha annak feltételei egyébként fennállnak – a beszámolási kötelezettség teljesítését követően kerülhet folyósításra.

A támogatás kifizetése felfüggeszhető, ha olyan körülmények állnak fenn, amelyek alapján nem tűnik biztosítottnak a támogatható vasúti egyes kocsis teherfuvarozási szolgáltatás előírás szerű teljesítése, illetve annak felfüggesztése kötelező, ha a Végső Kedvezményezett Támogatási Keretszerződésben előírt kötelezettségeit nem tartja be.

Fel kell függeszteni a támogatás folyósítását, ha a Támogatási Keretszerződés megkötését követően a Végső Kedvezményezett olyan nyilatkozatot tesz, vagy a Támogató olyan körülményről szerez tudomást, amely a támogatás visszavonását, a Támogatási Keretszerződés felmondását vagy az attól történő elállást teheti szükségessé. A felfüggesztésről és annak okáról a Végső Kedvezményezett haladéktalanul tájékoztatni kell.

A Végső kedvezményezett a Támogatási Keretszerződésben kötelezettséget vállal, hogy a kapott támogatást az írásos felszólításnak megfelelően visszafizeti, amelynek során egyidejűleg megszűnik a még nem kifizetett támogatásokra vállalt kötelezettség, ha

- a Támogató vagy annak megbízottja lényeges körülményekről helytelen vagy hiányos tájékoztatást kap, vagy

- a Végső kedvezményezett elhallgatta azt, hogy más támogatásokban részesül, illetőleg azokat kérelmezte, vagy
- a Támogatási Keretszerződés egyéb kötelezettségeit vagy feltételeit nem vagy nem időben teljesíti, illetőleg a támogatási feltételei már nem állnak fenn; vagy
- a Végső kedvezményezett előírt adatot nem továbbított, igazolást nem szerzett be vagy szükséges tájékoztatást nem adott meg, amennyiben eredménytelen marad valamely írásos, megfelelő határidő kitűzése mellett küldött és az előírások figyelmen kívül hagyására vonatkozó, kifejezett figyelmeztetés, vagy
- a Végső kedvezményezett a Támogatási Keretszerződésben előírt ellenőrzéseket akadályozza vagy megakadályozza, vagy
- a támogatás igénybevételére vonatkozó jogosultság a dokumentumok megőrzésére vonatkozó időtartamon belül már nem ellenőrizhető, vagy
- a Támogatási Keretszerződés rendelkezései alapján haladéktalanul teljesítendő bejelentéseket elmulasztja, vagy
- az egyenlő bánásmódról szóló törvény állami támogatásra vonatkozó rendelkezéseit nem veszi figyelembe, vagy
- túllépi a rögzített maximális támogatási határértékeket, vagy
- az Európai Unió szervei követelik a visszatérítést.

A Támogató a Támogatási Keretszerződés módosítása, felmondása vagy az attól történő elállás nélkül is elrendelheti a támogatás részleges – a jogszabálysértéssel, illetve a nem rendeltetésszerű vagy szerződésellenes felhasználással arányos mértékű – visszafizetését.

Ha a visszafizetési kötelezettség a Támogató saját érdekkörében felmerülő okból keletkezett, a támogatás visszafizetése a megállapított fizetési határidőig kamatmentes.

A visszafizetési kötelezettségről a Támogató a Támogatási Keretszerződés felek általi módosítása során, a Támogatási Keretszerződés felmondásáról vagy az attól történő elállásról küldött értesítésben, vagy külön fizetési felszólításban értesíti a Végső Kedvezményezettet.

Ha jogszabály eltérően nem rendelkezik, a Végső Kedvezményezettnek a döntés, értesítés, fizetési felszólítás kézhezvételét követő harminc nap áll rendelkezésére a visszafizetési kötelezettség teljesítésére.

XI. A COVID-19 pandémia hatásait ellensúlyozó intézkedésként nyújtható átmeneti támogatás

1. A támogatás indoklása

Az Európai Bizottság Versenyfelügyeleti Igazgatósága a jelen vasúti egyes kocsi támogatási rendszer megindítására 2021. június 3-án kiadott, C(2021) 4103 SA.59448 (2020/N) számú dokumentumban a támogatások folyósítására vonatkozóan azzal a kitéttel él, mely szerint a támogatási időszak 2021. június 1-jétől, 2025. december 31-ig tart, de támogatás csak olyan tevékenységhez nyújtható, amely nem kezdődött meg a támogatás Végső kedvezményezettnek történő odaítélése előtt.

A vasúti egyes kocsi fuvarozásban részt vevő vasúti társaságok így a 2021. június 1-től, a Támogató MÁV Magyar Államvasutak Zrt-vel megkötött Támogatási Keretszerződés hatálybalépéséig terjedő időszakra nem tudnak támogatást igénybe venni. A kialakult piaci folyamatok miatt ez a kikötés a vasúti társaságokat rendkívül kedvezőtlenül érinti, hiszen jelentős támogatási forrástól esnek el.

A COVID-19 pandémia hatásait ellensúlyozandó intézkedéseket a Magyar Kormány az Európai Bizottság Versenyfelügyeleti Igazgatósága részére bejelentette, a Bizottság a C(2021) 6680 SA.64593 (2021/N) számú dokumentumban, 2021. szeptember 8-án a tervezett intézkedéseket elfogadta.

Az elfogadott intézkedések között szerepel a vasúti egyes kocsi fuvarozásban működő vasúti társaságok, COVID-19 ernyőprogram keretein belüli átmeneti támogatása is.

2. A támogatás legfőbb jellemzői

A vasúti egyes kocsi fuvarozás (VEKT) Támogatási Programját a COVID-19 átmeneti támogatás működésében nem érinti, kizárólag a VEKT forrásait és informatikai hátterét felhasználva kíván külön pénzügyi segítséget nyújtani. Ennek megfelelően az ernyőprogram a VEKT rendszerét néhány ponton felülírva, de alapjaiban szabályrendszeréhez igazodva, a következő főbb szabályok mentén nyújtható.

Finanszírozására a rendelkezésre álló vasúti VEKT keret használható fel, a I-X. fejezetben és a mellékletekben foglalt feltételek és keretrendszer szerint.

Az elszámolás időalapja a 2021. június 1. és a MÁV Zrt-vel megkötött Támogatási Keretszerződés hatályba lépésének napja, azzal a feltétellel, hogy az informatikai azonosítás érdekében a Támogatási Keretszerződések hatályba lépési dátumát követő hónap 17-éig van lehetősége a Végső Kedvezményezetteknek a 2021. június 1. és a MÁV Zrt-vel megkötött Támogatási Keretszerződés hatályba lépése közötti időszakra vonatkozó teljesítményadatok pótlására,

- a) csak az SA.59448 (2020/N) Bizottsági döntés szerinti VEKT támogatásra pályázó, Támogatási Keretszerződést kötő vasúti társaság kaphatja,
- b) mértékét a hiteles MÁV Zrt. vasúti egyes kocsi nyilvántartással igazolható, tényleges fuvarozási teljesítmény elszámolás alapján,
- c) legfeljebb a „2. A Támogatás lehetséges mértéke” fejezetben található maximális árutonnakilométer szorzónak megfelelően,

- d) fuvarozó vasúti társaságonként legfeljebb 1 800 000 Euro összesen értékben, (657 594 000 Forint¹⁶), Forintban kifizetve kell meghatározni,
- e) a maximális érték meghatározásánál egybe kell számítani a kedvezményezett korábban az adott tagállamban ugyanezen a jogcímen kapott támogatásait, de figyelmen kívül kell hagyni a vállalatcsoport más tagállamban ugyanezen a jogcímen kapott támogatásait,
- f) a 2021. június 1. és a MÁV Zrt-vel megkötött Támogatási Keretszerződés hatályba lépése közötti időszakra vonatkozó teljesítmények azonosítást követően a MÁV Zrt. a COVID-19 ernyőprogram keretében nyújtott támogatást egyszeri kifizetéssel teljesíti,
- g) a fuvarozó vasúti társaság külön kérelmére, a MÁV Zrt-vel kötendő külön szerződés szerint, külön nyilvántartás és beszámoló készítési kötelezettség mellett adható, a beszámolási határidő megegyezik a SA.59448 (2020/N) sz.szerinti VEKT támogatásra vonatkozó záró szakmai beszámoló dátumával,
- h) a támogatást az ITM a COVID-19 ernyőprogramban foglaltak alapján 2021. december 31-ig nyújtja, azzal, hogy a MÁV Zrt. a Végző Kedvezményezettek számára a pénzügyi folyósítást február 28-ig teljesíti.

3. A támogatás igénylésével kapcsolatos teendők

A támogatás 2021-ben a VEKT támogatási kérelemmel egy időben, vagy attól külön is igényelhető. A támogatás igénylésével kapcsolatos dokumentumokat a MÁV Zrt. tájékoztatása szerint kell a MÁV Zrt. részére elbírálásra benyújtani. A kérelmeket a MÁV Zrt. a rendes VEKT kérelmekről külön bírálja el, és az átmeneti támogatásra a kérelmezővel külön szerződik.

4. A MÁV Zrt. mint Támogató kötelezettségei a támogatás nyújtásával kapcsolatban

A MÁV Zrt. az átmeneti támogatás odaítélését (a támogatási szerződés megkötését) megelőzően, a Támogatási Keretszerződés megkötésének várható időpontjára nézve nyilatkoztatni köteles a kedvezményezettet, az Állami támogatási intézkedésekre vonatkozó ideiglenes keret a gazdaságnak a jelenlegi COVID-19-járvánnyal összefüggésben való támogatása céljából című, többször módosított 2020. március 19-i, C(2020) 1863 számú európai bizottsági közlemény és azok módosításaiban foglaltaknak megfelelően¹⁷, hogy

- a) a Kedvezményezettnek van-e felhasználható kerete a 3.1. szakasz szerinti támogatásokhoz (az átmeneti közlemény 22. pont a) alpontja alapján), és
- b) a 37/2011. (III. 22.) Korm. rendelet 6. § (4a)-(4b) bekezdése alapján nehéz helyzetben volt-e a kedvezményezett vállalkozás 2019. december 31-én;
- c) ha a kedvezményezett 2019. december 31-én nehéz helyzetben volt, de a támogatás odaítélésekor mikro- vagy kisvállalkozásnak minősül, nyilatkozik arról, hogy a 37/2011. (III. 22.) Korm. rendelet 6. § (4a) bekezdés c) pontja szerinti eljárás hatálya alatt áll-e, továbbá a 37/2011. (III. 22.) Korm. rendelet 6. § (4a) bekezdés d) pontja szerinti körülmény fennáll-e (a 2019. december 31-én nehéz helyzetben levő mikro- vagy kisvállalkozás kaphat átmeneti támogatást, ha nem áll a 37/2011. (III. 22.) Korm. rendelet 6. § (4a) bekezdés c) pontja szerinti eljárás hatálya alatt, és nem áll fenn a 37/2011. (III. 22.) Korm. rendelet 6. § (4a) bekezdés d) pontja szerinti körülmény).

Ha vállalkozásnak nincs szabad kerete az a) pont alapján, vagy ha a vállalkozás a b) pont szerinti időpontban nehéz helyzetben volt, és a c) pont alapján sem mentesül, nem részesülhet átmeneti támogatásban.

¹⁶ 2020. 09. 24-i hivatalos MNB deviza középárfolyamon (365,33 Ft/EUR)

¹⁷ <https://tvi.kormany.hu/allami-tamogatasi-szabalyozas-es-jogesetek-a-koronavirus-jarvany-okozta-gazdasagi-helyzettel-kapcsolatban>

A MÁV Zrt. köteles továbbá

- a) külön nyilvántartást vezetni az egyedi támogatásoknak a 37/2011. (III. 22.) Korm. rendelet. 6. melléklete szerinti adatairól a 37/2011. (III. 22.) Korm. rendelet 18/D. § (1) bekezdés d) pontja szerinti közzététel céljából, amennyiben az egyedi támogatás összege meghaladja a 100 ezer eurót, és az adatokat felhívásra átadni az ITM-nek,
- b) adatot szolgáltatni az ITM részére az átmeneti közlemény 89. pontja és a 37/2011. (III. 22.) Korm. rendelet 34. § (1) bekezdése szerinti éves jelentési kötelezettség teljesítése érdekében a támogatási intézkedés keretében 2021-ben nyújtott támogatásokról az ITM felhívására, az ITM által megjelölt adattartalommal,
- c) adatot szolgáltatni az ITM részére az átmeneti közlemény 90. pontja a 37/2011. (III. 22.) Korm. rendelet 34. § (2) bekezdése alapján a jelen szerződés keretében 2021-ben megvalósított támogatási intézkedésekről az ITM felhívására, az ITM által megjelölt adattartalommal, és
- d) adatot szolgáltatni a jelen szerződés alapján működtetett támogatási programról az ITM részére abban az esetben, ha az Európai Bizottság adatkérése alapján a Támogatásokat Vizsgáló Iroda megkeresi az ITM-et.

XII. Melléletek:

- 1. melléklet - Zárójelentés „Támogatható költségek számítása vasúti egyes kocsis teherfuvarozásra”**

Külön kerül csatolásra.

2. melléklet - A Pályázó vasúti egyes kocsi teherfuvarozási rendszer-összetevőinek leírása

A Pályázó vasúti egyes kocsi teherfuvarozási rendszer-összetevőit a következők szerint kell leírnia a rendszerleírásban:

- kezelőhelyként meghatározott, olyan szolgálati helyek Magyarországon, amelyek a nyílt hozzáférésű vasúti infrastruktúrán elérhetők, és ahol átveszik az egyes vasúti teherkocsik rakományát fuvarozásra és/vagy ahol átadják azt, a következő adatokkal:
 - szolgálati hely Hálózati Üzletszabályzat szerinti megnevezése,
 - szolgálati hely statisztikai száma,
 - a szolgálati helyek átkódolását, amennyiben a Pályázó a szolgálati helyeket a tényleges üzemi adatokban másként nevezi, mint a Hálózati Üzletszabályzat szerinti megnevezése.
- (adott esetben) együttműködési pontokként meghatározott szolgálati helyeket a magyarországi nyílt hozzáférésű vasúti infrastruktúrán, ahol az árufuvarozás céljából megrakott vasúti teherkocsikat az együttműködő partnerektől az előző pontban megnevezett kezelőhelyekre továbbítás céljából vagy az ott megnevezett kezelőhelyekről történő elfuvarozás céljából az együttműködő partnerektől átveszik vagy együttműködő partnerek részére átadják.
- nemzetközi forgalom esetén határátlépesi pontokként meghatározott szolgálati helyeket a magyarországi nyílt hozzáférésű vasúti infrastruktúrán, amelyeken keresztül az árufuvarozás céljából megrakott vasúti teherkocsikat az első pontban megnevezett szolgálati helyeken szállításra átvettek és/vagy átadtak, onnan külföldre szállítanak, illetve külföldről az országba továbbítanak a következő adatokkal:
 - szolgálati hely Hálózati Üzletszabályzat szerinti megnevezése,
 - szolgálati hely statisztikai száma,
 - szolgálati helyek átkódolása, amennyiben a Pályázó a szolgálati helyeket a tényleges üzemi adatokban másként nevezi, mint a Hálózati Üzletszabályzat szerinti megnevezése,
 - annak a külföldi vasúti pályahálózat-működtetőnek a kódja, amelynek infrastruktúráján megtörténik a fuvarozás ezen határátlépesi pont előtt vagy után.
- tervezett viszonylatok (ideértve a kezelőhelyeket, együttműködési pontokat, nemzetközi forgalom esetén határátlépesi pontokat) és azok következő adatokkal való leírása:
 - tervezett heti menetvonaldarabszám,
 - tervezett vonatparaméterek (vontatási nem, vonattömeg)