

Համայնքի երկաթուղու զարգացման մասին

ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՀԱՄԱՅՆՔՆԵՐԻ ԽՈՐՀՈՒՐԴԸ,

հաշվի առնելով «Եվրոպական տնտեսական համայնքի հիմնադրման մասին» պայմանագիրը եւ, մասնավորապես, դրա 75-րդ հոդվածը,

հաշվի առնելով Հանձնաժողովից ստացված առաջարկը (1),

հաշվի առնելով Եվրոպական պառլամենտի եզրակացությունը (2),

հաշվի առնելով Տնտեսական եւ սոցիալական հարցերով կոմիտեի եզրակացությունը (3),

քանի որ Համայնքի տրանսպորտի ոլորտի ավելի մեծ ինտեգրումը ներքին շուկայի կարելու տարր է, եւ քանի որ երկաթուղիները Համայնքի տրանսպորտի ոլորտի կարելու մաս են կազմում,

քանի որ երկաթուղային համակարգի արդյունավետությունը պետք է զարգացնել՝ մրցակցային շուկա ներգրավելու համար, ինչպես նաեւ հաշվի առնելով երկաթուղիների առանձնահատկությունները,

քանի որ այլ տրանսպորտային միջոցների համեմատությամբ երկաթուղային տրանսպորտի արդյունավետությունը եւ մրցունակությունը բարձրացնելու համար, անդամ պետությունները պետք է երաշխավորեն, որ երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպություններին տրվի անկախ օպերատորի կարգավիճակ՝ ստանձնելով առետրային գործելակերպ եւ հարմարվելով շուկայի կարիքներին,

քանի որ երկաթուղային համակարգի ապագա զարգացումը եւ արդյունավետ շահագործումը կարող է դյուրացվել, եթե տարբերակում դրվի տրանսպորտային ծառայությունների եւ ենթակառուցվածքների շահագործման մասին դրույթների միջեւ, քանի որ տվյալ իրավիճակում անհրաժեշտ է, որ այս երկու աշխատանքն առանձին կառավարվի եւ առանձին հաշիվներ ունենան,

քանի որ երկաթուղային ծառայությունների կառավարման ոլորտում ավելի մեծ հարմարավետություն ապահովելու եւ ծառայություններ մատուցելու առումով մրցակցությունն ավելացնելու համար անհրաժեշտ է, որ անդամ պետություններն ընդհանուր պարտականություն ունենան՝ համապատասխան երկաթուղային ենթակառուցվածքները զարգացնելու համար,

քանի որ ենթակառուցվածքի ծախսերի բաշխման ընդհանուր կանոնների բացակայության դեպքում անդամ պետությունները պետք է ենթակառուցվածքի կառավարման մարմինների հետ խորհրդակցելուց հետո սահմանեն կանոններ՝ նախատեսելով երկաթուղային

ենթակառուցվածքների շահագործման համար երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների եւ դրանց խմբերի կողմից վճարումներ, քանի որ նման վճարումները պետք է համապատասխանեն երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների միջեւ խտրականության դեմ սկզբունքին,

քանի որ անդամ պետությունները պետք է ապահովեն, մասնավորապես, որ առկա պետության սեփականություն հանդիսացող կամ պետության կողմից տիրապետության տակ գտնվող երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպություններն ունենան արդյունավետ ֆինանսական կառուցվածք՝ միեւնոյն ժամանակ ապահովելով, որ անհրաժեշտության դեպքում տեղի ունենա ֆինանսական ցանկացած վերակազմակերպում՝ Պայմանագրում նշված համապատասխան կանոնների համաձայն,

քանի որ անդամ պետությունների միջեւ փոխադրումները դյուրացնելու համար երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունները պետք է ազատ լինեն՝ այլ անդամ պետություններում երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների հետ միավորվելու համար,

քանի որ նման միջազգային միավորումները պետք է իրենց մաս կազմող կազմակերպությունների հիմնադրման անդամ պետություններում ունենան մուտքի եւ տարանցիկ փոխադրման իրավունքներ, ինչպես նաեւ տարանցիկ փոխադրման իրավունքներ այլ անդամ պետություններում, ինչպես պահանջվում է տվյալ միջազգային ծառայությամբ,

քանի որ համատեղ փոխադրում խրախուսելու համար անհրաժեշտ է, որ ապրանքների միջազգային համատեղ փոխադրման գործընթացի մեջ ներգրավված երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպություններն իրավունք ունենան մուտք ունենալու այլ անդամ պետություններում երկաթուղային ենթակառուցվածքին,

քանի որ անհրաժեշտ է խորհրդատվական կոմիտե ստեղծել, որը դիտանցում կիրականացնի եւ կաջակցի Հանձնաժողովին՝ սույն Հրահանգն իրականացնելու նպատակով,

քանի որ արդյունքում, Խորհրդի 1975 թվականի մայիսի 20-ի «Երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների իրավիճակը բարելավելու եւ նման կազմակերպությունների ու պետությունների միջեւ ֆինանսական հարաբերությունները կարգավորող կանոնների ներդաշնակեցման մասին»(4) 75/327/ԵՏՀ Հրահանգը պետք է ուժը կորցրած ճանաչել,

ԸՆԴՈՒՆԵՑ ՍՈՒՅՆ ՀՐԱՀԱՆԳԸ.

ԲԱԺԻՆ I.

ԳՈՐԾՈՂՈՒԹՅԱՆ ՈԼՈՐՏԸ ԵՎ ԿԱՐԳԱՎՈՐՄԱՆ ԱՌԱՐԿԱՆ

Հոդված 1

Սույն Հրահանգի նպատակը Համայնքի երկաթուղիները մեկ շուկայի կարիքներին հարմարեցնելը եւ դրանց արդյունավետությունը բարձրացնելն է՝

–երաշխավորելով երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների կառավարման համակարգի անկախությունը,

–առանձնացնելով երկաթուղիների շահագործման կառավարումը եւ ենթակառուցվածքը երկաթուղային տրանսպորտի ծառայություններ մատուցելու մասին դրույթից, պարտադիր կերպով առանձնացնելով հաշիվները եւ ոչ պարտադիր կերպով կատարել կազմակերպչական կամ ինստիտուցիոնալ առանձնացում,

–բարելավելով կազմակերպությունների ֆինանսական կառուցվածքը,

–ապահովելով երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների միջազգային միավորումների եւ ապրանքների համատեղ միջազգային փոխադրման մեջ ներգրավված երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների մուտքը անդամ պետությունների ցանցեր:

Հոդված 2

1. Սույն Հրահանգը կիրառվում է երկաթուղային ենթակառուցվածքների կառավարման եւ անդամ պետությունում հիմնված կամ հիմնադրվող երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների կողմից տրամադրվող երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների նկատմամբ:

2. Անդամ պետությունները կարող են սույն Հրահանգի գործողության շրջանակից բացառել երկաթուղային տրանսպորտի այն կազմակերպությունները, որոնց գործողությունները սահմանափակվում են միայն քաղաքային, մերձքաղաքային կամ շրջանային ծառայությունների տրամադրմամբ:

Սույն Հրահանգի նպատակով՝

«Երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպություն» նշանակում է ցանկացած մասնավոր կամ պետական կազմակերպություն, որի հիմնական գործունեությունն ապրանքների եւ (կամ) ուղեւորների փոխադրման համար երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների տրամադրումն է՝ պայմանով, որ կազմակերպությունը կցորդում ապահովի,

«Ենթակառուցվածքի կառավարիչ» նշանակում է պետական մարմին կամ կազմակերպություն, որը, մասնավորապես, պարտավոր է հիմնել եւ պահպանել երկաթուղային ենթակառուցվածքը, ինչպես նաեւ ապահովել հսկողության եւ անվտանգության համակարգերը,

«Երկաթուղային ենթակառուցվածք» նշանակում է Հանձնաժողովի 1970 թվականի 18 դեկտեմբերի թիվ 2598/70 կանոնակարգի (ԵՏՀ) I.Ա հավելվածում նշված բոլոր առարկաները՝ հստակեցնելով այն առարկաները, որոնք պետք է ընդգրկել տարբեր բաժիններում թիվ 1108/70(1) Կանոնակարգի I հավելվածում նշված հաշիվների միջոցով՝ բացառությամբ վերջնական պարբերության, որը միայն սույն Հրահանգի նպատակներից ելնելով, շարադրվում է հետեւյալ խմբագրությամբ՝ «Կառույցներ, որոնք օգտագործվում են ենթակառուցվածքի բաժնի կողմից»,

«միջազգային միավորում» նշանակում է ցանկացած ասոցիացիա, որում ընդգրկված են առնվազն երկու երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպություններ, որոնք հիմնված են տարբեր անդամ պետություններում՝ անդամ պետությունների միջեւ միջազգային տրանսպորտի ծառայություններ մատուցելու նպատակով,

«քաղաքային եւ մերձքաղաքային ծառայություններ» նշանակում է տրանսպորտի ծառայություններ, որոնք մատուցվում են քաղաքի կենտրոնի կամ կոնուրբացիայի, ինչպես նաեւ նման կենտրոնների կամ կոնուրբացիայի եւ մերձակա տարածքների միջեւ տրանսպորտի կարիքները բավարարելու համար,

«շրջանային ծառայություններ» նշանակում է տրանսպորտի այնպիսի ծառայություններ, որոնք մատուցվում են շրջանի տրանսպորտի կարիքները բավարարելու համար:

ԲԱԺԻՆ II.

Երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների կառավարման անկախությունը

Հոդված 4

Անդամ պետությունները ձեռնարկում են անհրաժեշտ միջոցներ՝ կառավարման, վարչարարության եւ վարչական, տնտեսական ու հաշվապահական հարցերի նկատմամբ ներքին վերահսկողության առումով երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպություններին անկախ կարգավիճակ տալու համար, որի համաձայն, նրանք, մասնավորապես, կունենան պետությունից անկախ ակտիվներ, քյուջե եւ հաշիվներ:

Հոդված 5

1. Անդամ պետությունները ձեռնարկում են անհրաժեշտ միջոցներ՝ հնարավորություն տալով, որ երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպություններն իրենց գործողությունները հարմարեցնեն շուկային եւ կառավարեն այն գործողությունները, որոնք գտնվում են կառավարման իրենց մարմինների պատասխանատվության տակ՝ արդյունավետ եւ պատշաճ ծառայություններ տրամադրելու նպատակով, կատարելով ծառայության անհրաժեշտ որակի ապահովման համար հնարավոր ամենաքիչ ծախսերը: Երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունները կառավարվում են այն սկզբունքների համաձայն, որոնք կիրառվում են առետրային ընկերությունների դեպքում. սա նաեւ վերաբերում է պետության կողմից նրանց վրա դրված հանրային ծառայություններ տրամադրելու պարտականություններին եւ հանրային ծառայությունների պայմանագրերին, որոնք նրանք կնքում են անդամ պետությունների իրավասու մարմինների հետ:

2. Երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունները կազմում են իրենց բիզնես պլանը՝ ներառելով ներդրումների եւ ֆինանսավորման իրենց ծրագրերը: Նման պլանները կազմվում են կազմակերպությունների ֆինանսական հավասարակշռության եւ այլ տեխնիկական, առետրային ու ֆինանսական կառավարման նպատակներին հասնելու համար. նրանք նաեւ սահմանում են իրականացման մեթոդը:

3. Պետության կողմից սահմանված ընդհանուր քաղաքականության ուղեցույցի համատեքստում եւ հաշվի առնելով ազգային պլաններն ու պայմանագրերը՝ (որոնք կարող են լինել բազմամյա) ներառյալ ներդրումների եւ ֆինանսավորման պլանները, երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունները, մասնավորապես, պետք է հնարավորություն ունենան՝

–մեկ կամ մի քանի այլ երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների հետ ստեղծել միջազգային միավորում,

–հիմնել իրենց ներքին ընկերությունը՝ չհակասելով III բաժնի դրույթներին,

–վերահսկել ծառայությունների տրամադրումն ու շուկայահանումը եւ սահմանել դրանց գները՝ չհակասելով «Երկաթուղով, ավտոմոբիլային ճանապարհով եւ ներքին ջրուղիներով փոխադրումների ոլորտում հանրային ծառայության հասկացությանը ներհատուկ պարտականությունների առումով անդամ պետությունների գործողությունների մասին» Խորհրդի 1969 թվականի հունիսի 26–ի թիվ 1191/69 Կանոնակարգին,

–որոշումներ կայացնել աշխատակազմի, ակտիվների եւ սեփական գնումների վերաբերյալ,

–ընդլայնել շուկայի իրենց մասնաբաժինը, զարգացնել նոր տեխնոլոգիաներ եւ նոր ծառայություններ ու ընդունել որեւէ նորարարական կառավարման տեխնիկա,

–սկսել նոր գործողություններ երկաթուղային բիզնեսի հետ առնչվող ոլորտում:

ԳԼՈՒԽ III.

Ենթակառուցվածքի կառավարման եւ տրանսպորտի շահագործման առանձնացում

Հոդված 6

1. Անդամ պետությունները միջոցներ են ձեռնարկում՝ հնարավորություն տալով, որ տրանսպորտի ծառայություններին առնչվող բիզնես հաշիվները եւ երկաթուղային ենթակառուցվածքների կառավարմանն առնչվող բիզնեսն առանձին լինեն: Գործունեության այս երկու ոլորտներում տրվող օգնությունը չի կարող փոխանցվել մյուսին:

Գործունեության այս երկու ոլորտների հաշիվները պահպանվում են այնպես, որ արտացոլեն այս արգելքը:

2. Անդամ պետությունները կարող են նաեւ ապահովել, որ այս առանձնացումը պահանջի առանձին բաժինների կազմակերպում միեւնույն կազմակերպության շրջանակում կամ որ ենթակառուցվածքը կառավարվի առանձին մարմնի կողմից:

Հոդված 7

1. Անդամ պետություններն անհրաժեշտ միջոցներ են ձեռնարկում իրենց ազգային երկաթուղային ենթակառուցվածքի զարգացման համար՝ անհրաժեշտության դեպքում հաշվի առնելով Համայնքի ընդհանուր կարիքները:

Նրանք ապահովում են, որ անվտանգության չափորոշիչներն ու կանոնները սահմանվեն, եւ որ դրանց կիրառումը վերահսկվի:

2. Անդամ պետությունները կարող են երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպություններին կամ որեւէ այլ կառավարչի վրա երկաթուղային ենթակառուցվածքի կառավարման պարտականություն դնել եւ, մասնավորապես, այդ կառավարման տեխնիկական, առետրային եւ ֆինանսական հարցերով պահանջվող ներդրումների, պահպանության եւ ֆինանսավորման համար:

3. Անդամ պետությունները նաեւ կարող են Պայմանագրի 77-րդ, 92-րդ եւ 93-րդ հոդվածների համաձայն, ֆինանսավորումը համաձայնեցնել ենթակառուցվածքի կառավարչի հետ՝ համապատասխանեցնելով գործառույթներին, ծավալին եւ ֆինանսական պահանջներին, մասնավորապես, նոր ներդրումներ ներառելու համար:

Հոդված 8

Ենթակառուցվածքի կառավարիչը վճարում է գանձելու իր պատասխանատվության տակ գտնվող երկաթուղային ենթակառուցվածքն օգտագործելու համար, որոնք պետք է վճարվեն այդ ենթակառուցվածքն օգտագործող երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների եւ միջազգային միավորումների կողմից: Կառավարչի հետ խորհրդակցելուց հետո անդամ պետությունները սահմանում են կանոններ՝ այս վճարները որոշելու համար:

Օգտագործման վճարը, որը հաշվարկվում է այնպես, որ խուսափվի երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների միջեւ որեւէ խտրականություն, կարող է, մասնավորապես, հաշվի առնվել վազքը, գնացքի կառուցվածքը եւ ցանկացած հատուկ պահանջ՝ արագության, բեռնվածքի եւ ենթակառուցվածքի օգտագործման աստիճանի ու ժամանակահատվածի գործոնների առումով:

ԲԱԺԻՆ IV.

Ֆինանսական իրավիճակի բարելավում

Հոդված 9

1. Առկա ոչ մասնավոր երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների հետ մեկտեղ՝ անդամ պետությունները նախատեսում են համապատասխան մեխանիզմներ՝ նման կազմակերպությունների պարտքը կրճատելու համար այնքանով, որքանով այն չի խոչընդոտում ֆինանսական արդյունավետ կառավարումը եւ բարելավում է նրանց ֆինանսական իրավիճակը:

2. Անդամ պետություններն այդ նպատակով կարող են անհրաժեշտ միջոցներ ձեռնարկել՝ պահանջելով, որ պարտքի մարման հարցերով առանձին բաժին ստեղծվի նման կազմակերպությունների հաշվապահական բաժիններում:

Բաժնի հաշվապահական հաշվեկշիռ կարող է գանձում կատարվել մինչեւ պարտքի մարումը՝ ներառյալ կազմակերպության կողմից ստացած վարկերը, որոնք ուղղված են եղել ներդրումներ կատարելու եւ երկաթուղային տրանսպորտի բիզնեսից կամ երկաթուղային ենթակառուցվածքների կառավարումից առաջացող՝ գերազանցող ծախսերը ծածկելու համար: Դուստր կազմակերպությունների շահագործման արդյունքում առաջացած պարտքերը հաշվի չեն առնվում:

3. Անդամ պետությունների կողմից սույն հոդվածում նշված պարտքերի ներումը կատարվում է ԵՏՀ Պայմանագրի 77-րդ, 92-րդ եւ 93-րդ հոդվածների համաձայն:

ԲԱԺԻՆ V.

Երկաթուղային ենթակառուցվածքների մատչելիությունը

Հոդված 10

1. Միջազգային միավորումներին տրվում է մուտքի եւ տարանցիկ փոխադրման իրավունքներ իրենց մասը կազմող երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների հիմնադրման անդամ պետություններում, ինչպես նաեւ տարանցիկ փոխադրման իրավունքներ այլ անդամ պետություններում, միջազգային ծառայություններ տրամադրելով այն անդամ պետությունների միջեւ, որտեղ հիմնադրվել են նշված միավորումների կազմակերպությունները:

2. 2-րդ հոդվածի շրջանակում երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպություններին տրվում է այլ անդամ պետությունում գտնվող ենթակառուցվածքից օգտվելու հնարավորություն՝ հավասար

պայմաններով՝ ապրանքների եւ ծառայությունների միջազգային համակցված փոխադրում իրականացնելու նպատակով:

3. Երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունները, որոնք ներգրավված են ապրանքների միջազգային համակցված փոխադրման մեջ եւ միջազգային միավորումները կնքում են անհրաժեշտ վարչարարական, տեխնիկական եւ ֆինանսական պայմանագրեր երկաթուղային ենթակառուցվածքի կառավարիչների հետ, որի նպատակն է կանոնակարգել երթեւեկության վերահսկողությունն ու անվտանգության խնդիրները 1-ին եւ 2 –րդ պարբերություններում նշված միջազգային տրանսպորտի ծառայությունների վերաբերյալ: Այս պայմանագրերը կանոնակարգող պայմանները պետք է լինեն ոչ խտրական:

ԲԱԺԻՆ VI.

Եզրափակիչ դրույթներ

Հոդված 11

1. Անդամ պետությունները կարող են Հանձնաժողով ներկայացնել սույն Հրահանգի իրականացման վերաբերյալ ցանկացած հարց: 2-րդ պարբերությունում նշված կոմիտեի հետ այս հարցերի վերաբերյալ խորհրդակցելուց հետո Հանձնաժողովը կայացնում է համապատասխան որոշումներ:

2. Հանձնաժողովին աջակցում է անդամ պետությունների ներկայացուցիչներից կազմված խորհրդատվական կոմիտեն, որին նախագահում է Հանձնաժողովի ներկայացուցիչը:

Հանձնաժողովի ներկայացուցիչը Կոմիտե է ներկայացնում ձեռնարկվելիք միջոցների նախագիծը: Կոմիտեն նախագծի վերաբերյալ տրամադրում է իր եզրակացությունը նախագահի կողմից ըստ խնդրի հրատապության սահմանված ժամկետում, անհրաժեշտության դեպքում՝ քվեարկությամբ:

Եզրակացությունը գրառվում է արձանագրության մեջ. բացի դրանից, յուրաքանչյուր անդամ պետություն իրավունք ունի պահանջելու, որպեսզի իր դիրքորոշումը գրառվի արձանագրության մեջ:

Կոմիտեի կողմից տրամադրված եզրակացությունն արժանանում է Հանձնաժողովի առավելագույն ուշադրությանը: Այն տեղեկացնում է Կոմիտեին, թե ինչպես է հաշվի առնվել իր եզրակացությունը:

Հոդված 12

Սույն Հրահանգի դրույթները չեն հակասում «Ջրի, էներգետիկայի, տրանսպորտի եւ հեռահաղորդակցության ոլորտներում գործող իրավաբանական անձանց կողմից գնումների կարգի մասին» Խորհրդի 1990 թվականի սեպտեմբերի 17-ի 90/531/ԵՏՀ հրահանգին (1):

Հոդված 13

Սույնով թիվ 75/327/ԵՏՀ հրահանգն ուժը կորցրած է ճանաչվում մինչեւ 1993 թվականի հունվարի 1-ը:

Ուժը կորցրած ճանաչված որոշմանը կատարվող հղումները մեկնաբանվում են որպես սույն Հրահանգին կատարվող հղումներ:

Հոդված 14

Մինչեւ 1995 թվականի հունվարի 1-ը Հանձնաժողովը Խորհուրդ հաշվետվություն է ներկայացնում սույն Հրահանգի իրականացման վերաբերյալ, անհրաժեշտության դեպքում, կցելով համապատասխան առաջարկներ Համայնքի՝ երկաթուղիները բարելավելուն ուղղված գործողությունները շարունակելու վերաբերյալ, մասնավորապես, ապրանքների միջազգային փոխադրման ոլորտում:

Հոդված 15

Անդամ պետությունները պետք է Հանձնաժողովի հետ խորհրդակցելուց հետո սույն Հրահանգը կատարելու համար անհրաժեշտ օրենքներ, կանոնակարգեր եւ վարչական ակտեր ընդունեն 1993 թվականի հունվարի 1-ից ոչ ուշ: Նրանք դրա մասին անմիջապես տեղեկացնում են Հանձնաժողովին:

Երբ անդամ պետություններն ընդունում են այդ դրույթները, դրանք պետք է հղում պարունակեն սույն Հրահանգին, իսկ պաշտոնական հրապարակման դեպքում՝ ուղեկցվեն նման հղումով: Նման հղում կատարելու եղանակները սահմանվում են անդամ պետությունների կողմից:

Հոդված 16

Սույն Հրահանգը հասցեագրված է անդամ պետություններին:

Կատարված է Բրյուսելում, 1991 թվականի հուլիսի 29-ին:

Խորհրդի կողմից՝ նախագահ Հ. ՎԱՆ ԴԵՆ ԲՐՈՆԵԿ

1) ՊՏ թիվ C 34, 14. 02.1990թ., էջ 8 եւ ՊՏ թիվ C 87, 04.04.1991թ., էջ 7:

2) ՊՏ թիվ C 19, 28.01.1991թ., էջ 254:

3) ՊՏ թիվ C 225, 10.09.1990թ., էջ 27:

4) ՊՏ թիվ L 152, 12.06.1975թ., էջ 3:

1) ՊՏ թիվ L 278, 23.12.1970թ., էջ 1: Թիվ 2116/78 կանոնակարգով (ԵՏՀ) փոփոխված կանոնակարգ (ՊՏ թիվ L 246, 08.09.1978թ., էջ 7):

1) ՊՏ թիվ L 156, 28.06.1969թ., էջ 1: Թիվ 1893/91 կանոնակարգով (ԵՏՀ) վերջին անգամ փոփոխված կանոնակարգ (ՊՏ թիվ L 169, 29.06.1991թ., էջ 1):

1) ՊՏ թիվ L 297, 29.10.1990թ., էջ 1: