A TANÁCS 8/2012/EU ÁLLÁSPONTJA ELSŐ OLVASATBAN

az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (átdolgozás)

A Tanács által 2012. március 8-án elfogadva

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2012/C 108 E/02)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a javaslat nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság állásfoglalására [1],

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére [2],

rendes jogalkotási eljárás keretében [3],

mivel:

(1) A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelvet [4], a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 1995. június 19-i 95/18/EK tanácsi irányelvet [5], valamint a vasúti infrastruktúra díjának felszámolásáról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet [6] jelentős mértékben módosították. Mivel további módosításokra van szükség, az említett irányelveket az áttekinthetőség érdekében indokolt átdolgozni és egyetlen jogi aktusban egyesíteni.

(2) Az Unió közlekedési ágazatának nagyobb fokú integrációja alapvető összetevője a belső piac megvalósításának, és a vasutak létfontosságú részei az Unió közlekedési ágazatának és a fenntartható mobilitás elérésének.

(3) A vasúthálózat hatékonyságán javítani kell annak érdekében, hogy integrálni lehessen azt egy versenyképes piacba, mindeközben figyelmet fordítva a vasutak sajátos jellemzőire.

(4) Azon tagállamok számára, amelyek jelentős arányú vasúti forgalmat bonyolítanak le ugyanolyan nyomtávolságot alkalmazó harmadik országokkal, amely azonban eltér az Unió fő vasúti hálózatától, lehetőséget kell biztosítani olyan különleges működési szabályok alkalmazására, amelyek biztosítják mind a saját pályahálózat-működtetőik és a harmadik országok pályahálózat-működtetői közötti koordinációt, mind a vasúttársaságok közötti tisztességes versenyt.

(5) A vasúti szállításnak a többi szállítási módhoz képest hatékonnyá és versenyképessé tétele érdekében a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a vasúttársaságok kereskedelmi jellegű és a piaci kereslethez igazodó független szolgáltatóként működjenek.

(6) A tagállamoknak a magántulajdonban lévő részvénytársaságok felügyelőbizottságára vonatkozó társasági jogi rendelkezéseivel összhangban a vasúttársaságok részvényesei számára biztosítani kell annak a lehetőségét, hogy előzetes jóváhagyáshoz kössék a nagy horderejű üzleti döntéseket, mint például a részesedésszerzések, a beruházások és a stratégia. Ezen irányelv nem érintheti a tagállamok társasági joga által a felügyelőbizottságok számára biztosított olyan hatásköröket, mint például a felügyelőbizottság tagjainak a kinevezése.

(7) A vasúthálózat további fejlesztése és hatékony működtetése érdekében indokolt különbséget tenni a szállítási szolgáltatások nyújtása és az infrastruktúra működtetése között. E helyzetben arra van szükség, hogy a két tevékenységet külön igazgassák és elkülönített könyvelésük legyen. Amennyiben ezek az elkülönítési követelmények teljesülnek, nem merül fel összeférhetetlenség és biztosított az érzékeny üzleti információk titkossága, a pályahálózat-működtetőknek lehetőséget kell biztosítani arra, hogy egyes olyan konkrét adminisztratív feladatokat, mint például a díjbeszedés, olyan szervezetekhez szervezzenek ki, amelyek nem folytatnak tevékenységet a vasúti szállítási szolgáltatási piacon.

(8) A szolgáltatásnyújtás szabadságának alapelvét a vasúti ágazatban is alkalmazni kell, figyelembe véve az ágazat sajátos jellemzőit.

(9) A nagyobb kényelem és a felhasználóknak nyújtott jobb szolgáltatások szempontjából a vasúti szolgáltatások igazgatása terén a verseny élénkítése érdekében a tagállamoknak indokolt megőrizniük általános felelősségüket a megfelelő vasúti infrastruktúra fejlesztéséért.

[1] HL C 132., 2011.5.3., 99. o.
[2] HL C 104., 2011.4.2., 53. o.
[3] Az Európai Parlament álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2012. március 8-i álláspontja első olvasatban. Az Európai Parlament …-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács …-i határozata (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).
[4] HL L 237., 1991.8.24., 25. o.
[5] HL L 143., 1995.6.27., 70. o.
[6] HL L 75., 2001.3.15., 29. o.

(10) Az infrastruktúrával kapcsolatos költségek felosztására vonatkozó általános szabályok hiányában a tagállamok a pályahálózat-működtetővel folytatott konzultációt követően szabályokat állapítanak meg annak biztosítására, hogy a vasúttársaságok fizessenek a vasúti infrastruktúra használatáért. E szabályok nem különböztethetnek meg hátrányosan a vasúttársaságok között.

(11) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a pályahálózat-működtető és a meglévő köztulajdonú vagy -irányítású vasúttársaságok az állami támogatásokra vonatkozó uniós szabályok kellő figyelembevételével szilárd pénzügyi háttérrel rendelkezzenek. Ez nem érinti a tagállamoknak az infrastruktúra tervezésével és finanszírozásával kapcsolatos hatáskörét.

(12) A kérelmezők számára biztosítani kell annak a lehetőségét, hogy kifejtsék véleményüket az üzleti tervnek az infrastruktúra használatával, rendelkezésre bocsátásával és fejlesztésével foglalkozó részéről. Ez nem feltétlenül jelenti a pályahálózat-működtető által kidolgozott üzleti terv teljes körű nyilvánosságra hozatalát.

(13) Mivel a magántulajdonú szárnyvonalak és mellékvágányok, mint például a magántulajdonú ipari létesítmények területén lévő mellékvágányok és vonalak, nem képezik az ezen irányelvben meghatározott vasúti infrastruktúra részét, az ilyen pályahálózatok működtetői nem tartoznak az ezen irányelv által a pályahálózat-működtetők számára előírt kötelezettségek hatálya alá. Hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon, tulajdonosuk kilététől függetlenül biztosítani kell azonban a hozzáférést a szárnyvonalakhoz és mellékvágányokhoz, ha arra a szállítási szolgáltatások nyújtása szempontjából kulcsfontossággal bíró szolgáltatási infrastruktúrákhoz való hozzáférés miatt van szükség, és ha azok egynél több végfelhasználót szolgálnak vagy szolgálhatnak ki.

(14) A tagállamoknak képeseknek kell lenniük olyan döntést hozni, hogy az infrastrukturális kiadásokat a közvetlen állami finanszírozástól eltérő eszközök, például a köz- és a magánszféra partnersége vagy a magánszektor általi finanszírozás révén fedezik.

(15) A pályahálózat-működtetők kiadásai és bevételei között ésszerű időtartamra vetítve egyensúlynak kell lennie; miután ez az időtartam megállapításra került, rendkívüli körülmények esetén – például ha a tagállam gazdasági helyzete hirtelen és nagy mértékben romlik, ami jelentős mértékben befolyásolja a pályahálózat forgalmának szintjét vagy a rendelkezésre álló közfinanszírozás szintjét – lehetőség van annak meghosszabbítására.

(16) A – különösen a határokon átnyúló – áruszállítási ágazat hatékonysága érdekében a piacot megnyitó intézkedésekre van szükség.

(17) Célszerű bevezetni a vasúttársaságok részére egy olyan engedélyt, hogy az egész Unióban egységesen és hátrányos megkülönböztetéstől mentesen legyen biztosítva a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés joga.

(18) A közbenső megállókkal rendelkező útvonalak esetében az új piacra lépők számára engedélyezni kell az utasok felvételét és leszállását az útvonalon annak biztosítása érdekében, hogy az ilyen tevékenységek gazdaságilag életképesek legyenek, valamint annak elkerülésére, hogy a lehetséges versenytársak a meglévő üzemeltetőknél kedvezőtlenebb helyzetbe kerüljenek.

(19) Az új, nyílt hozzáférésű, valamint a közbenső megállókkal rendelkező nemzetközi személyszállítási szolgáltatások bevezetése nem használható a belföldi személyszállítási szolgáltatás piacának megnyitására, hanem annak pusztán olyan megállókra kell összpontosítania, amelyek kapcsolatban vannak a nemzetközi útvonallal. Az új szolgáltatások bevezetésének fő célja a nemzetközi útvonalon történő személyszállítás. Annak megállapítása során, hogy ez-e a szolgáltatás fő célja, olyan szempontokat kell figyelembe venni, mint a belföldi vagy a nemzetközi személyszállítás alapján kiszámított forgalmi hányad és volumen, valamint a szolgáltatás hossza. A szolgáltatás fő célját az érdekelt fél kérelmére a nemzeti szabályozó szerv állapítja meg.

(20) A vasúti és közúti személyszállítási szolgáltatásokról szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([1]) felhatalmazza a tagállamokat és az önkormányzatokat olyan közszolgáltatási szerződések odaítélésére, amelyek kizárólagos jogokat biztosíthatnak egyes szolgáltatások nyújtására. Szükséges ezért annak biztosítása, hogy azon rendelet rendelkezései összhangban legyenek a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások versenynek való megnyitásának elvével.

(21) A nemzetközi személyszállítási szolgáltatások versenynek való megnyitása hatást gyakorolhat a közszolgáltatási szerződés alapján nyújtott vasúti személyszállítási szolgáltatások megszervezésére és finanszírozására. A tagállamok számára lehetővé kell tenni a piachoz való hozzáférési jog korlátozását abban az esetben, ha ez a jog veszélyeztetné a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát, és amennyiben a szabályozó szerv a jóváhagyását a közszolgáltatási szerződést odaítélő illetékes hatóság kérelmére, objektív gazdasági elemzés alapján adja meg.

(22) Annak értékelése során, hogy a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya veszélybe kerülne-e, olyan előre meghatározott szempontok is figyelembe vehetőek, mint a közszolgáltatási szerződésben szereplő bármely szolgáltatás nyereségességére gyakorolt hatás – beleértve a szerződést odaítélő illetékes hatóságnál felmerülő nettó költségre gyakorolt hatást is –, az utasigény, a jegyárazás, a jegyváltásra vonatkozó szabályozók, a megállók helye és száma a határ mindkét oldalán, valamint a javasolt új szolgáltatás menetrendje és gyakorisága. Ezen értékeléssel

([1]) HL L 315., 2007.12.3., 1. o.

és az érintett szabályozó szerv döntésével összhangban a tagállamok engedélyezhetik, módosíthatják vagy megtagadhatják a kért nemzetközi személyszállítási szolgáltatás nyújtását, beleértve azt is, hogy az uniós joggal, továbbá az egyenlőség és a megkülönböztetésmentesség elvével összhangban a gazdasági elemzésnek megfelelően díjat vethessenek ki az új nemzetközi személyszállítási szolgáltatás üzemeltetőjére.

(23) A közszolgáltatási feladatot teljesítő személyszállítási szolgáltatások működtetéséhez való hozzájárulás érdekében a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy felhatalmazzák az e szolgáltatásokért felelős hatóságaikat arra, hogy díjat vessenek ki a joghatóságuk alá tartozó személyszállítási szolgáltatásokra. E díjnak hozzá kell járulnia a közszolgáltatási szerződésben megállapított közszolgáltatási kötelezettségek finanszírozásához.

(24) A szabályozó szervnek úgy kell működnie, hogy elkerüljön minden összeférhetetlenséget vagy lehetséges érintettséget az elbírálás alatt álló közszolgáltatási szerződés odaítélésében. A szabályozó hatóság hatáskörét ki kell terjeszteni annak érdekében, hogy képes legyen értékelni a nemzetközi szolgáltatás célját és adott esetben a meglévő közszolgáltatási szerződésekre kifejtett lehetséges gazdasági hatást.

(25) A különleges infrastruktúrát, például nagysebességű vasútvonalakat használó szolgáltatásokba való beruházáshoz a kérelmezőknek a nagyszabású és hosszú távú beruházásokra tekintettel jogbiztonságra van szükségük.

(26) A szabályozó szerveknek információt kell cserélniük, és ha szükséges, egyes egyedi esetekben össze kell hangolniuk az arra vonatkozó értékelési elveket és a gyakorlatot, hogy veszélyeztetett-e egy közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya. Tapasztalataik alapján fokozatosan iránymutatásokat kell kidolgozniuk.

(27) A vasúttársaságok közötti tisztességes verseny biztosítása, valamint a teljes mértékű átláthatóságnak, továbbá a szolgáltatásokhoz való megkülönböztetés-mentes hozzáférésnek, illetve azok hátrányos megkülönböztetéstől mentes nyújtásának szavatolása érdekében különbséget kell tenni a szállítási szolgáltatások nyújtása és a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetése között. Ezért szükséges, hogy ezt a két tevékenységtípust egymástól függetlenül irányítsák abban az esetben, ha a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetője olyan szervezethez vagy céghez tartozik, amely domináns szerepet tölt be és nemzeti szinten jelen van legalább egy olyan vasúti áru- vagy személyszállítási piacon, amelyet az infrastruktúra kiszolgál. Ebből a függetlenségből nem következhet a szolgáltatási infrastruktúrák tekintetében különálló szervezet vagy cég létrehozása.

(28) A tagállamok és harmadik országok közötti, határokon átnyúló megállapodásoknak kölcsönös alapon elő kell segíteniük a piachoz való egyenlő hozzáférést az uniós vasúttársaságok és a harmadik országok vasúttársaságai számára.

(29) A megbízható és megfelelő szolgáltatások nyújtása érdekében szükséges biztosítani, hogy a vasúttársaságok a jó hírnévvel, a megfelelő pénzügyi helyzettel és a szakmai alkalmassággal kapcsolatosan mindenkor megfeleljenek bizonyos követelményeknek;

(30) A fogyasztók és harmadik felek védelme érdekében elengedhetetlen, hogy a vasúttársaságok a felelősség tekintetében megfelelően biztosítva legyenek. Engedélyezni kell továbbá, hogy a vasúttársaságok a baleseti felelősségüket bankok vagy más vállalkozások által nyújtott garanciák útján fedezzék, feltéve, hogy erre piaci feltételek mellett kerül sor, az nem eredményez állami támogatást, és nem tartalmaz más vasúttársaságokkal szembeni megkülönböztetést jelentő elemeket.

(31) A hátrányos megkülönböztetés nélkül nyújtott vasúti szolgáltatásokkal kapcsolatban a vasúttársaságnak szintén meg kell felelnie a nemzeti és az uniós jognak, melyek biztosítani kívánják, hogy a meghatározott útvonalakon a vasúttársaság teljes biztonságban, valamint az egészségügyi és szociális feltételek és a munkavállalók és a fogyasztók jogainak figyelembevételével gyakorolhassa tevékenységét.

(32) A vasúttársaságok számára adott engedélyek kiadásánál, fenntartásánál és módosításánál alkalmazott eljárásoknak az átláthatóaknak kell lenniük és összhangban kell lenniük a hátrányos megkülönböztetéstől tilalmának elvével.

(33) Az átláthatóság érdekében, valamint a hálózathoz és a szolgáltatási infrastruktúrák által nyújtott szolgáltatásokhoz minden vasúttársaság számára hátrányos megkülönböztetéstől mentesen biztosítandó hozzáférés érdekében a hozzáférési jogok alkalmazásához szükséges összes információt közzé kell tenni a vasúthálózat-használati feltételekben.

(34) A vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásának megfelelő szabályozása és a versenyképes üzemeltetők együttesen jobb egyensúlyt eredményeznek az egyes közlekedési módok között.

(35) A pályahálózat-működtetők számára ösztönzőket – például az ügyvezető igazgatóknak fizetendő jutalmat – kell biztosítani a pályahasználati díjaknak és az infrastruktúra biztosítása költségeinek a csökkentése céljából.

(36) A tagállamok azon kötelezettsége, mely szerint biztosítaniuk kell, hogy a pályahálózat-működtetők teljesítménycéljainak, illetve közép- és hosszú távú bevételeinek megvalósítására az illetékes hatóság és a pályahálózat-működtető között létrejött szerződéses megállapodás alapján kerüljön sor, nem érintheti a tagállamoknak a vasúti infrastruktúra tervezésével és finanszírozásával kapcsolatos hatásköreit.

(37) A vasúti infrastruktúra hatékony használatának ösztönzése a közlekedési költségek csökkenését eredményezi a társadalom számára.

(38) A pályahálózat-működtetők által a költségek arányos megosztását illetően kidolgozott módszereknek a költségekkel kapcsolatos okozati viszonyok lehető legjobb feltérképezésén kell alapulniuk, és a költségeket a vasúttársaságok számára nyújtott különböző szolgáltatások és adott esetben a vasúti járművek típusai között kell megosztaniuk.

(39) A vasúti infrastruktúra és más szállítási infrastruktúrák megfelelő díjszabási rendszerei és a versenyképes üzemeltetők együttesen fenntartható alapokon álló, optimális egyensúlyt eredményeznek a különböző szállítási módok között.

(40) A pályahálózat-működtetőknek a felárak kiszabásakor meg kell határozniuk a különböző piaci szegmenseket, ha a szállítási szolgáltatások nyújtásának költségei, azok piaci ára, illetve azoknak a szolgáltatás minőségével szemben támasztott követelményei tekintetében jelentős eltérések tapasztalhatók.

(41) A díjszabási és kapacitáselosztási rendszereknek minden vállalkozás számára lehetővé kell tenniük az egyenlő és a hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést, és törekedniük kell arra, hogy a lehető legnagyobb mértékben, tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon teljesítsék minden felhasználó és közlekedéstípus igényeit. A díjszabási és kapacitáselosztási rendszereknek lehetővé kell tenniük a vasúti szolgáltatások tisztességes versenyét.

(42) A tagállamok által meghatározott kereteken belül a díjszabási és kapacitáselosztási rendszereknek arra kell ösztönözniük a vasúti pályahálózat-működtetőket, hogy optimalizálják infrastruktúrájuk használatát.

(43) A kapacitáselosztási rendszereknek egyértelmű és ellentmondásmentes gazdasági visszajelzéseket kell adniuk, amelyek lehetővé teszik a vasúttársaságok számára, hogy racionális döntéseket hozzanak.

(44) Minden díjszabási rendszer gazdasági jelzéseket közvetít a felhasználók felé. Fontos, hogy ezek a vasúttársaságoknak szóló jelzések ellentmondásmentesek legyenek, és azok alapján a vasúttársaságok ésszerű döntéseket hozhassanak.

(45) A teherkocsikon használt, öntöttvas technológiával készült féktuskók által okozott gördülési zaj a zajkibocsátás egyik olyan oka, amely megfelelő műszaki megoldások alkalmazásával csökkenthető. A zajhatások költsége alapján differenciált infrastruktúra-használati díjakat elsősorban azokra a teherkocsikra kell alkalmazni, amelyek nem felelnek meg a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer járművek – zaj alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló, 2005. december 23-i 2006/66/EK bizottsági határozatban [1] foglalt követelményeknek. Ha ez a differenciálás a pályahálózat-működtető számára bevételcsökkenést eredményez, az nem érintheti az állami támogatásra vonatkozó uniós szabályokat.

(46) Annak érdekében, hogy a mozdonyokat minél hamarabb felszereljék az Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszerrel (ETCS), a pályahálózat-működtetők a díjszabási rendszert módosíthatják oly módon, hogy az ideiglenes jelleggel különböztesse meg az ETCS-szel már ellátott vonatokat. A pályahálózat-működtetőknek képeseknek kell lenniük annak biztosítására, hogy e differenciálás ne eredményezzen bevételcsökkenést.

(47) Az üzleti tevékenységüket megtervezni kívánó felhasználók, illetve potenciális felhasználók infrastruktúraigényeinek, valamint a fogyasztók és a hitelezők igényeinek figyelembevételéhez fontos, hogy a pályahálózat-működtető olyan módon ossza el az infrastruktúrakapacitást, amely tükrözi a szolgáltatás megbízhatóságának fenntartására és javítására vonatkozó igényt.

(48) Kívánatos, hogy a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtető számára megfelelő ösztönzőket biztosítanak a hálózati zavarok minimalizálása és a teljesítmény javítása érdekében.

(49) A tagállamok részére lehetőséget kell biztosítani arra, hogy engedélyezzék a vasúti szolgáltatások vásárlóinak közvetlen részvételét a kapacitáselosztási folyamatban.

(50) A kérelmezők és a pályahálózat-működtető üzleti igényeit egyaránt fontos figyelembe venni.

(51) Fontos, hogy az infrastruktúrakapacitás elosztása a pályahálózat-működtetők részéről a lehető legrugalmasabb módon történjék, e rugalmasságnak azonban összhangban kell lennie a kérelmező indokolt igényeinek kielégítésével.

(52) A kapacitáselosztás során meg kell akadályozni az infrastruktúra használati jogával rendelkező vagy azt megszerezni kívánó más társaságok üzletfejlesztéssel kapcsolatos kívánságainak indokolatlan korlátozását.

(53) A kapacitáselosztási és díjszabási rendszereknek figyelembe kell venniük azt a tényt, hogy a vasúti pályahálózat különböző részeit más-más elsődleges felhasználó figyelembevételével tervezték.

(54) A különböző felhasználók és felhasználótípusok gyakran eltérő hatást gyakorolnak az infrastruktúrakapacitásra, ezért a különböző szolgáltatások igényei között megfelelő egyensúlyt kell teremteni.

[1] HL L 37., 2006.2.8., 1. o.

(55) Hatósággal kötött szerződés keretében üzemeltetett járatok esetében különös szabályokra lehet szükség, hogy megőrizzék vonzerejüket a felhasználók számára.

(56) A díjszabási és kapacitáselosztási rendszereknek számolniuk kell az infrastruktúrakapacitás telítődésének, illetve előbb-utóbb bekövetkező szűkösségének hatásaival.

(57) Az egyes közlekedéstípusok eltérő tervidőszakai miatt biztosítani kell, hogy az infrastruktúrakapacitással kapcsolatban az éves menetrendkészítés munkálatainak lezárulását követően beérkezett kérések teljesíthetők legyenek.

(58) Ha a kapacitáskérelmek összehangolására a felhasználók igényeinek teljesítése érdekében van szükség, a vasúttársaságok számára legelőnyösebb megoldás érdekében kívánatos az infrastruktúrakapacitás felhasználása vizsgálatának előírása.

(59) Ha a kapacitáselosztási folyamat nem tudja teljesíteni a felhasználók igényeit, a pályahálózat-működtetőktől monopóliumhelyzetükből kifolyólag indokolt megkövetelni az infrastruktúrakapacitás felhasználásának és fejlesztési módjainak vizsgálatát.

(60) A más vasúttársaságok kéréseivel és a rendszeren belüli korlátozásokkal kapcsolatos információk hiánya megnehezíti, hogy a vasúttársaságok optimalizálhassák infrastruktúrakapacitási igényeiket.

(61) Fontos biztosítani az elosztási rendszerek fokozottabb összehangolását, hogy a több pályahálózat-működtető hálózatát használó forgalom, különösen a nemzetközi forgalom számára növekedjék a vasút vonzereje.

(62) Fontos az akár a vasúti infrastruktúrák, akár a közlekedési módok közötti versenyben a díjszabási elvek jelentős eltéréséből eredő esetleges torzulások minimalizálása.

(63) Kívánatos meghatározni az infrastruktúra-szolgáltatásnak az üzemeltető számára a szolgáltatásnyújtáshoz alapvetően szükséges, minimális pályahasználati díj ellenében biztosítandó összetevőit.

(64) A vasúti hálózatba való beruházás szükséges, és az infrastruktúra-díjszabási rendszereknek ösztönzőket kell biztosítaniuk a pályahálózat-működtetők számára, annak érdekében, hogy a megfelelő befektetéseket gazdaságilag vonzóvá tegyék.

(65) A megfelelő és méltányos infrastruktúradíjak kialakítása érdekében a pályahálózat-működtetőknek nyilvántartásba kell venniük eszközeiket, meg kell állapítaniuk azok értékét, továbbá egyértelműen tisztázniuk kell a pályahálózat működtetésének költségtényezőit.

(66) A közlekedési döntések meghozatalakor törekedni kell a külső költségek figyelembevételére, valamint arra, hogy a vasúti infrastruktúra használatának díja az összes szállítási módra vonatkozóan következetesen és kiegyensúlyozottan járulhasson hozzá a külső költségek internalizálásához.

(67) Fontos gondoskodni arról, hogy a belföldi és a nemzetközi közlekedés díjai lehetővé tegyék a vasút számára a piaci igények kielégítését; következésképpen az infrastruktúra- használati díjat a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költség mértékében kell megállapítani.

(68) Az infrastruktúra-használati díjak révén bekövetkező költségmegtérülés általános mértéke befolyásolja a szükséges kormánytámogatás szintjét; az egyes tagállamoknak eltérő mértékű költségmegtérítésre lehet szüksége. Ugyanakkor valamennyi infrastruktúra-díjszabási rendszer esetében kívánatos, hogy a legalább az általa előírt többletköltség megfizetésére képes forgalom számára tegye lehetővé a vasúti infrastruktúra használatát.

(69) A vasúti infrastruktúra természetes monopólium. Ezért a pályahálózat-működtetők számára költségcsökkentést és az infrastruktúra hatékony igazgatását lehetővé tevő ösztönzőket kell biztosítani.

(70) A vasúti közlekedés fejlesztését többek között a rendelkezésre álló uniós eszközök használatával, a már megállapított prioritások sérelme nélkül kell elérni.

(71) A vasúttársaságok számára megadott kedvezményeknek összefüggésben kell állniuk a tényleges adminisztratív költségmegtakarítással, különösen a tranzakciós költségek megtakarításával. Kedvezmények adhatók az infrastruktúra hatékony használatának előmozdítására is.

(72) Kívánatos, hogy a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtető ösztönzők révén érdekeltté váljanak a hálózati zavarok minimalizálásában.

(73) A kapacitás elosztása a pályahálózat-működtető számára költséggel jár, amelyért térítést kell előírni.

(74) A vasúti infrastruktúra hatékony igazgatása, tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes használata megköveteli egy szabályozó szervezet létrehozását, amely ellenőrzi az ezen irányelvben foglalt szabályok alkalmazását, és jogorvoslati szervként működik, nem érintve az igazságszolgáltatási felülvizsgálat lehetőségét. A szabályozó szervezetnek képesnek kell lennie arra, hogy megfelelő szankciók révén érvényt szerezzen az információkéréseinek és a határozatainak.

(75) A szabályozó szervezet finanszírozásának garantálnia kell annak függetlenségét, és azt vagy az állami költségvetésből, vagy pedig az ágazat által fizetett, a méltányosság, az átláthatóság, a megkülönböztetés-mentesség és az arányosság elvének tiszteletben tartásával kötelezően felszámított hozzájárulásokból kell biztosítani.

(76) A belső piac integritásának biztosítása mellett különleges intézkedésekre van szükség bizonyos tagállamok sajátos geopolitikai és földrajzi helyzetének, valamint az egyes tagállamok vasúti ágazatai sajátos szervezetének figyelembevétele érdekében.

(77) A vasúti piac fejlődésének figyelembevétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el az engedélyt kérelmező vállalkozás által szolgáltatandó információk, a késési kategóriák listájának, az elosztási folyamat ütemtervének és a felügyeleti szerv által szolgáltatandó könyvelési adatok technikai módosításai tekintetében. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elkészítésekor és megszövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak történő egyidejű, időben és megfelelő módon történő továbbításáról.

(78) Az ezen irányelv végrehajtására vonatkozó egységes feltételek biztosítása érdekében végrehajtási hatáskört kell a Bizottságra ruházni. E hatáskört a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel [1] összhangban kell gyakorolni.

(79) Mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen az uniós vasutak fejlesztésének elősegítését, a vasúttársaságok engedélyezésére vonatkozó általános alapelvek kialakítását, a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásával és az infrastruktúra használati díjaival kapcsolatos szabályok tagállamok közötti összehangolását az engedélyek kiadásában és a vasúthálózatok jelentős elemeinek üzemeltetésében nyilvánvalóan szerepet játszó nemzetközi vonatkozások miatt és tekintettel arra, hogy biztosítani kell az infrastruktúrához való hozzáférés méltányos és hátrányos megkülönböztetéstől mentes feltételeit, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért – határokon átnyúló jellegük miatt – azok uniós szinten jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.

(80) Az ezen irányelv nemzeti jogba történő átültetésére vonatkozó kötelezettség csak azokat a rendelkezéseket érinti, amelyek tartalma a korábbi irányelvekhez képest jelentősen módosult. Ezen irányelv a korábbi irányelvekhez képest tartalmilag változatlan rendelkezéseinek átültetésére vonatkozó kötelezettség a korábbi irányelvekből következik.

(81) Azon tagállamokra, amelyek nem rendelkeznek vasúti hálózattal, és e helyzet változására nincs a közeljövőben kilátás, ezen irányelv II. és IV. fejezetének átültetése és végrehajtása aránytalan és értelmetlen kötelezettséget róna. Ezért az ilyen tagállamokat mentesíteni kell e kötelezettség alól.

(82) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás [2] 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönözik arra, hogy a maguk számára, illetve az Unió érdekében készítsenek táblázatokat, amelyek a lehető legpontosabban bemutatják az ezen irányelv és az átültető rendelkezések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé.

(83) Ezt az irányelvet azon határidők sérelme nélkül kell alkalmazni, amelyek a IX. melléklet B. részében szerepelnek, és amelyeken belül a tagállamoknak meg kell felelniük a korábbi irányelveknek,

ELFOGADTÁK EZT AZ IRÁNYELVET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy és hatály

(1) Ez az irányelv megállapítja:

a) a vasúti infrastruktúra igazgatására és a tagállamokban megalakult vagy a jövőben megalakuló vasúttársaságok vasúti szállítási tevékenységeire vonatkozó, a II. fejezetben meghatározott szabályokat;

b) az Unión belül már letelepedett vagy letelepedni szándékozó vasúttársaságoknak szánt engedélyek tagállamok általi kiadására, megújítására és módosítására vonatkozó, a III. fejezetben meghatározott feltételeket;

c) a vasúti infrastruktúra-használati díjak megállapítására és beszedésére, valamint a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztására alkalmazandó, a IV. fejezetben meghatározott elveket és eljárásokat.

[1] HL L 55., 2011.2.28., 13. o.

[2] HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

(2) Ez az irányelv a vasúti infrastruktúra belföldi és nemzetközi vasúti szolgáltatások érdekében történő használatára vonatkozik.

2. cikk

A hatály alóli kivételek

(1) A II. fejezet rendelkezései nem alkalmazandók azon vasúttársaságokra, amelyek csupán városi, elővárosi vagy regionális szolgáltatásokat nyújtanak vasúti infrastruktúrán üzemelő szállítási szolgáltatások számára fenntartott különálló helyi és regionális hálózatokon, illetve kizárólag városi vagy elővárosi vasúti szolgáltatások számára fenntartott hálózatokon.

Az első albekezdés ellenére, amennyiben e vasúttársaságok olyan vállalkozás vagy jogi személy közvetlen vagy közvetett irányítása alatt állnak, amely a városi, elővárosi vagy regionális szolgáltatásoktól eltérő vasúti szállítási szolgáltatásokat nyújt vagy fog össze, azokra alkalmazni kell a 4. és az 5. cikket. A vasúttársaság és azon vállalkozás vagy jogi személy közötti kapcsolatra tekintettel, amelynek a vasúttársaság a közvetlen vagy közvetett irányítása alatt áll, e vasúttársaságokra a 6. cikket is alkalmazni kell.

(2) A tagállamok a III. fejezet rendelkezéseinek hatálya alól kivonhatják a következőket:

a) a kizárólag autonóm helyi és regionális vasúti infrastruktúrán utasszállító szolgáltatásokat nyújtó vállalkozások;

b) a kizárólag városi és városkörnyéki utasszállítási szolgáltatásokat nyújtó vállalkozások;

c) a kizárólag regionális vasúti áruszállítási szolgáltatást nyújtó vállalkozások;

d) azok a vállalkozások, amelyek csak olyan, magántulajdonban levő vasúti infrastruktúrán nyújtanak árufuvarozási szolgáltatást, amelyet kizárólag az infrastruktúra tulajdonosa használ saját áruszállítási tevékenységére.

(3) A tagállamok a 7., 8. és 13. cikk, valamint a IV. fejezet rendelkezéseinek hatálya alól kivonhatják a következőket:

a) a vasúti infrastruktúrán üzemelő személyszállítási szolgáltatások számára fenntartott helyi és regionális különálló hálózatok;

b) a kizárólag városi és városkörnyéki vasúti személyszállítás számára fenntartott hálózatok;

c) a kizárólag egy, az (1) bekezdésben nem szereplő vasúttársaság által regionális vasúti áruszállításra használt regionális hálózatok, amíg újabb kérelmező nem igényel kapacitást a hálózaton;

d) azon magántulajdonban levő vasúti infrastruktúra, amelyet kizárólag az infrastruktúra tulajdonosa használ saját áruszállítási tevékenységére;

(4) A (3) bekezdés sérelme nélkül, a tagállamok a 8. cikk (3) bekezdésének hatálya alól kivonhatják a vasúti piac működése szempontjából stratégiai jelentőséggel nem bíró helyi és regionális vasúti infrastruktúrákat, a IV. fejezet hatálya alól pedig a vasúti piac működése szempontjából stratégiai jelentőséggel nem bíró helyi vasúti infrastruktúrákat. A tagállamok értesítik a Bizottságot az említett vasúti infrastruktúráknak az említett rendelkezések hatálya alól történő kivonására irányuló szándékukról. A Bizottság a 64. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban, az érintett vasútvonalak hosszának és kihasználtsági szintjének, valamint az esetlegesen érintett forgalom mértékének figyelembevételével dönt arról, hogy az adott vasúti infrastruktúra stratégiai jelentőséggel nem bíró infrastruktúrának tekinthető-e.

(5) A tagállamok a 31. cikk (5) bekezdésének hatálya alól kivonhatják az Unió fő vasúti hálózatától eltérő nyomtávolságú hálózaton közlekedő olyan járműveket, amelyek harmadik országból érkeznek vagy harmadik országba tartanak, illetve amelyek üzemeltetése tekintetében ilyen szándék áll fenn.

(6) A tagállamok az Unió fő vasúti hálózatától eltérő nyomtávolságú hálózatok vonatkozásában harmadik országbeli pályahálózat-működtetőkkel együttműködésben kialakított menetvonalak tekintetében a kapacitáselosztás ütemtervét illetően a 43. cikk (2) bekezdésében, a VI. melléklet 2. pontjának b) alpontjában és a VII. melléklet 3., 4. és 5. pontjában említettektől eltérő időtartamokat és határidőket is megállapíthatnak.

(7) Amennyiben a tisztességes verseny azt megköveteli, a tagállamok határozhatnak úgy, hogy az Unió fő vasúti hálózatától eltérő nyomtávolságú hálózatot alkalmazó harmadik országokba irányuló, illetve onnan érkező nemzetközi áruszállítási szolgáltatásokra vonatkozó díjszabási rendszert és a díjszabási szabályokat a 29. cikk (1) bekezdésében foglaltaktól eltérő eszközök és határidők alkalmazásával teszik közzé.

(8) A tagállamok kivonhatják a IV. fejezet hatálya alól az Unió fő vasúti hálózatától eltérő nyomtávolságú olyan vasúti infrastruktúrákat, amelyek egy tagállam határállomásait csatlakoztatják valamely harmadik ország területéhez.

(9) Ez az irányelv a 6. cikk (1) és (4) bekezdése, valamint a 10., 11., 12. és a 28. cikk kivételével nem alkalmazandó azokra a vállalkozásokra, amelyeknek vasúti tevékenysége közúti járműveknek tenger alatti alagutakon át, ingajáratban történő szállítására és közúti járműveknek ilyen alagutakon át ingajáratban történő szállítására korlátozódik.

(10) A tagállamok kizárhatják ezen irányelv II. fejezetének – a 14. cikk kivételével – és IV. fejezetének alkalmazási köréből az Unió területén átmenő vasúti szolgáltatásokat is.

3. cikk

Fogalommeghatározások

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában a következő fogalommeghatározások alkalmazandók:

1. „vasúttársaság”: ezen irányelvnek megfelelő engedéllyel rendelkező bármely köz- vagy magánvállalkozás, amelynek fő tevékenysége vasúti áru- és/vagy személyszállítási szolgáltatások nyújtása, azzal a megkötéssel, hogy e vállalkozásnak kell a vontatást biztosítania; ide értendők a csak vontatást biztosító társaságok is;

2. „pályahálózat-működtető”: olyan szervezet vagy cég, amely elsősorban a vasúti infrastruktúra létrehozásáért, irányításáért és fenntartásáért felelős, beleértve a forgalomirányítást, az ellenőrző-irányító és a jelzőrendszert; a pályahálózat-működtető feladatai egy hálózaton vagy annak egy részén megoszthatók több szervezet vagy cég között;

3. „vasúti infrastruktúra”: az I. mellékletben felsorolt tételek;

4. „nemzetközi áruszállítás”: olyan szállítási szolgáltatás, amely során a vonat legalább egy tagállam határán áthalad; a vonatokat egyesíthetik és/vagy szétválaszthatják, és az egyes részeknek eltérhet a kiinduló- és végállomása, feltéve hogy minden kocsi áthalad legalább egy határon,

5. „nemzetközi személyszállítási szolgáltatás”: olyan személyszállítási szolgáltatás, amelynek során a vonat valamely tagállam legalább egy határán áthalad, és amelynek fő célja a különböző tagállamok állomásai közötti személyszállítás; a vonatot egyesíthetik és/vagy szétválaszthatják, és a különböző vasúti szerelvények különböző kiindulási és célállomással rendelkezhetnek, feltéve, hogy valamennyi vasúti kocsi legalább egy határon áthalad;

6. „városi és elővárosi szolgáltatások”: olyan szállítási szolgáltatások, amelyek fő célja egy városközpont vagy agglomeráció – a határokon átnyúló agglomerációkat is beleértve – szállítási igényeinek, továbbá egy ilyen központ vagy agglomeráció és vonzáskörzete között felmerülő szállítási igényeknek a kielégítése;

7. „regionális szolgáltatások”: olyan szállítási szolgáltatások, amelyek fő célja egy régió szállítási igényeinek a kielégítése, a határokon átnyúló régiókat is beleértve;

8. „átmenő vasúti szolgáltatás”: az Unió területén, áruk be- vagy kirakodása nélkül, és/vagy utasok felvétele vagy leszállása nélkül végzett áthaladás;

9. „szolgáltatási infrastruktúra”: olyan létesítmény – a földterületet, épületet és berendezést is beleértve –, amelyet egészében vagy részben kifejezetten úgy alakítottak ki, hogy az lehetővé tegye a II. melléklet 2–4. pontjában említett egy vagy több szolgáltatás nyújtását;

10. „szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetője”: olyan állami vagy magánszektorbeli jogalany, amely egy vagy több szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetéséért felel, vagy vasúttársaságok számára egy vagy több, a II. melléklet 2–4. pontjában említett szolgáltatást nyújt;

11. „határokon átnyúló megállapodás”: két vagy több tagállam között, vagy tagállamok és harmadik országok között létrejött olyan megállapodás, amely célja a határokon átnyúló vasúti szolgáltatások nyújtásának az elősegítése;

12. „engedély”: egy vállalatnak engedélyező hatóság által kiadott felhatalmazása, elismerve annak vasúti szállítási szolgáltatások nyújtására vasúttársaságként való alkalmasságát; ez az alkalmasság korlátozható a szállítási szolgáltatások bizonyos típusainak nyújtására;

13. „engedélyező hatóság”: a valamely tagállamban az engedélyezésért felelős testület;

14. „szerződéses megállapodás”: adminisztratív vagy szabályozási intézkedések keretében született megállapodás vagy – értelemszerűen – rendelkezések;

15. „ésszerű nyereség”: a saját tőke olyan megtérülési aránya, amely figyelembe veszi a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetője által vállalt – többek között a bevételt érintő – kockázatot, illetve annak hiányát, és amely összhangban van az érintett ágazatban az utóbbi években mért átlagos aránnyal;

16. „elosztás”: a vasúti infrastruktúrakapacitásnak egy pályahálózat-működtető általi elosztása;

17. „kérelmező”: közszolgáltatást nyújtó vagy az infrastruktúrakapacitás megszerzésében kereskedelmi érdekeltséggel bíró vasúttársaság vagy vasúttársaságok nemzetközi csoportosulása vagy egyéb természetes vagy jogi személy, például az 1370/2007/EK rendeletben említett illetékes hatóságok, továbbá fuvaroztatók, szállítmányozók és kombinált fuvarozással foglalkozó szállítók;

18. „túlterhelt infrastruktúra”: az infrastruktúrának egy olyan eleme, amelynek tekintetében az infrastruktúrakapacitás iránti igények bizonyos időszakokban még az egyes kapacitáskérelmek összehangolását követően sem elégíthetők ki teljes mértékben;

19. „kapacitásbővítési terv”: egy elemnek „túlterhelt infrastruktúrává” való minősítéséhez vezető, kapacitáshiány enyhítését célzó, meghatározott ütemterv szerint végrehajtandó intézkedés vagy intézkedések sorozata;

20. „összehangolás”: az a folyamat, amelynek révén a pályahálózat-működtető és a kérelmezők megkísérlik megoldani az egymásnak ellentmondó infrastruktúrakapacitási kérelmekből adódó helyzeteket;

21. „keretmegállapodás”: az a közjogi vagy magánjogi, jogilag kötelező erejű általános megállapodás, amely rögzíti a kérelmezőnek és a pályahálózat-működtetőnek az egy szolgálati menetrend érvényességénél hosszabb időtartamra elosztandó infrastruktúrakapacitással és a felszámítandó díjakkal kapcsolatos jogait és kötelezettségeit;

22. „infrastruktúrakapacitás”: az infrastruktúrának egy elemére, egy adott időszakra kért menetvonalak beállítási lehetősége;

23. „hálózat”: a pályahálózat-működtető igazgatása alatt álló teljes vasúti infrastruktúra;

24. „vasúthálózat-használati feltételek”: a díjszabási és kapacitáselosztási rendszerek általános szabályait, határidőit, eljárásait és kritériumait, beleértve a feltételeknek az infrastruktúrakapacitásra történő alkalmazásához szükséges minden egyéb információt részletesen rögzítő dokumentum;

25. „menetvonal”: egy vonatnak két pont között adott időtartam alatt történő közlekedtetéséhez szükséges infrastruktúrakapacitás;

26. „szolgálati menetrend”: az érvényessége idején a kérdéses infrastruktúrán végbemenő összes tervezett vonat- és gördülőállomány-mozgást meghatározó adatok;

II. FEJEZET

AZ UNIÓS VASUTAK FEJLESZTÉSE

1. *SZAKASZ*

Működtetési Függetlenség

4. cikk

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők függetlensége

(1) A tagállamok biztosítják, hogy az irányítás, az adminisztráció és a üzemeltetési, gazdasági és könyvelési ügyekre kiterjedő belső ellenőrzés tekintetében a tagállamok közvetlen vagy közvetett tulajdonába vagy ellenőrzése alá tartozó vasúttársaságok független státusszal, és ennek megfelelően elsősorban az államétól elkülönített vagyonnal, költségvetéssel és könyveléssel rendelkezzenek.

(2) A pályahálózat-működtető a tagállamok által kialakított díjszabás és felosztási keretek és egyes szabályok betartása mellett felelős saját üzemeltetéséért, adminisztrációjáért és belső ellenőrzéséért.

5. cikk

A vasúttársaságok kereskedelmi elvek alapján történő igazgatása

(1) A tagállamok biztosítják, hogy vasúttársaságaik a tevékenységeiket a piachoz igazíthassák, és e tevékenységeket az irányító szerveik hatáskörében kezelhessék annak érdekében, hogy hatékony és megfelelő szolgáltatásokat nyújthassanak a szolgáltatás megkívánt minőségéhez szükséges lehető legalacsonyabb árakon.

A vasúttársaságokat a kereskedelmi társaságokra alkalmazandó elvek szerint kell igazgatni, tulajdonosuk kilététől függetlenül. Ez érvényes a közszolgáltatások nyújtására vonatkozó, a tagállamok által előírt kötelezettségeikre, valamint az állam illetékes hatóságaival kötött közszolgáltatási szerződéseikre is.

(2) A vasúttársaságok határozzák meg saját üzleti terveiket, beleértve saját finanszírozási és befektetési programjaikat is. Az ilyen tervek célja a társaságok pénzügyi egyensúlyának megteremtése és az egyéb műszaki, kereskedelmi és pénzügyi igazgatási célok elérése; e tervekben fel kell tüntetni a fenti célok elérésének eszközeit is.

(3) A tagállam által kibocsátott általános politikai irányvonalak tekintetében, továbbá figyelembe véve a nemzeti terveket és szerződéseket (amelyek lehetnek akár több évre szólóak is), beleértve a beruházási és pénzügyi terveket is, a vasúttársaságok szabadon

a) alakíthatják ki belső szervezetüket a 7., a 29. és a 39. cikk rendelkezéseinek sérelme nélkül;

b) szabályozhatják a szolgáltatások nyújtását és értékesítését, valamint meghatározhatják ezek árát;

c) döntést hozhatnak a személyzetről, az eszközökről és a saját beszerzésekről;

d) kiterjeszthetik piaci részesedésüket, új technológiákat és új szolgáltatásokat fejleszthetnek ki, és elfogadhatnak bármilyen innovatív igazgatási technikát;

e) beindíthatnak új tevékenységeket a vasúti üzletághoz kapcsolódó területeken.

E bekezdés nem érinti az 1370/2007/EK rendelet rendelkezéseit.

2. SZAKASZ

Az Infrastruktúra Igazgatása és a Szállítási Tevékenység, Valamint a Szállítási Tevékenységek Különböző Típusainak Elkülönítése

6. cikk

Könyvviteli elkülönítés

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a vasúttársaságok által nyújtott szállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódó üzletág, illetve a vasúti infrastruktúra üzemeltetéséhez kapcsolódó üzletág külön-külön eredménykimutatást és mérleget készítsen, és tegyen közzé. Az e területek egyikének kifizetett állami támogatás nem irányítható át a másik területre.

(2) A tagállamok azt is előírhatják, hogy ez az elkülönítés azonos vállalkozáson belül elhatárolt részlegek megszervezését követelje meg, vagy azt, hogy az infrastruktúrát és a szállítási szolgáltatásokat külön egységek igazgassák.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy külön-külön eredménykimutatás és mérleg készüljön és kerüljön közzétételre egyfelől a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos üzleti tevékenységről, másfelől pedig a személyszállítási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos tevékenységekről. A személyszállítási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos tevékenységekért fizetett állami pénzeszközöket mint közszolgáltatásért kapott összegeket elkülönítve, az 1370/2007/EK rendelet 7. cikkével összhangban kell kimutatni a megfelelő elszámolásokban; és nem irányíthatók át más közlekedési szolgáltatások nyújtásához vagy egyéb üzleti tevékenységekre.

(4) A z (1) és (3) bekezdésben említett különböző tevékenységi terület könyvelését úgy kell végezni, hogy az nyomon követhetővé tegye az egyik tevékenységi területre kifizetett állami pénzeszközöknek más tevékenységi területre történő átirányítása tilalmának betartását.

7. cikk

A pályahálózat-működtető által ellátott alapvető funkciók függetlensége

(1) A tagállamok biztosítják, hogy az egyenlő feltételek alapján és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon biztosítandó hozzáféréshez kapcsolódó alapvető feladatokkal vasúti szállítási szolgáltatást nem nyújtó szerveket vagy cégeket bíznak meg. E cél teljesülését a szervezeti felépítés fajtájától függetlenül bizonyítani kell.

Az alapvető feladatok a következők:

a) a menetvonalak elosztásával kapcsolatos döntéshozatal, beleértve mind a rendelkezésre álló infrastruktúra meghatározását és felmérését, mind pedig az egyes menetvonalak elosztását, valamint

b) az infrastruktúra használatára vonatkozó díjszabással kapcsolatos döntéshozatal, beleértve a díjak megállapítását és beszedését, a 29. cikk (1) bekezdésének sérelme nélkül.

A tagállamok ugyanakkor vasúttársaságokra vagy bármilyen más szervezetre átruházhatják a vasúti infrastruktúra fejlesztéséhez például a beruházáson, karbantartáson és finanszírozáson keresztül történő hozzájárulás felelősségét.

(2) Amennyiben a pályahálózat-működtető jogi formáját, szervezetét vagy döntéshozatali rendjét tekintve nem független bármely vasúttársaságtól, a IV. fejezet 2. és 3. szakaszában említett feladatokat egy jogi formájukat, szervezetüket vagy döntéshozatali rendjüket tekintve minden vasúttársaságtól független díjszabási szervezet, valamint egy elosztó szerv látja el.

(3) A IV. fejezet 2. és 3. szakaszának rendelkezéseiben a pályahálózat-működtető által ellátott alapvető funkciókra tett utalásokat úgy kell értelmezni, hogy azok a díjszabási szervezet vagy az elosztó szerv megfelelő hatáskörére vonatkoznak.

3. SZAKASZ

A Pénzügyi Helyzet Javítása

8. cikk

A pályahálózat-működtető pénzgazdálkodása

(1) A tagállamok országos vasúti infrastruktúrájukat az Unió általános érdekeinek szükség szerinti figyelembe vételével fejlesztik, a szomszédos harmadik országokkal való együttműködés szükségességét is beleértve. E célból …-ig (*) a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó irányadó stratégiát kell közzétenniük annak érdekében, hogy az infrastruktúra karbantartása, felújítása és fejlesztése tekintetében a jövőbeli mobilitási igényeknek a vasúti rendszer fenntartható finanszírozásán alapuló módon tegyenek eleget. A stratégia legalább ötéves időtartamra készül és meghosszabbítható.

(2) A tagállamok a pályahálózat-működtetőnek – a Szerződés 93., 107. és 108. cikkének tiszteletben tartásával – a 3. cikk 2 pontjában említett feladatokkal, az infrastruktúra nagyságrendjével és a pénzügyi szükségletekkel összhangban elegendő finanszírozást biztosíthatnak, elsősorban új beruházások fedezése céljából. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy e beruházásokat a közvetlen állami finanszírozástól eltérő eszközök révén finanszírozzák.

(3) Az érintett tagállam által meghatározott általános politika keretében és az (1) bekezdésben említett stratégia, valamint a (2) bekezdésben említett, a tagállamok által biztosított finanszírozás figyelembevételével a pályahálózat-működtető beruházási és pénzügyi programokat tartalmazó üzleti tervet fogad el. E terv célja az infrastruktúra optimális és hatékony kihasználásának, rendelkezésre bocsátásának és fejlesztésének a biztosítása, lehetővé téve a pénzügyi egyensúly elérését, és biztosítva az e célok eléréséhez szükséges eszközöket. A pályahálózat-működtető

(*) Ezen irányelv hatálybalépését követően két évvel.

biztosítja, hogy az ismert kérelmezők és – amennyiben kérik – a potenciális kérelmezők hozzáférjenek a vonatkozó információkhoz, továbbá hogy az üzleti tervnek a pályahálózat-működtető általi jóváhagyását megelőzően lehetőségük legyen arra, hogy az üzleti terv tartalmát illetően kifejtsék véleményüket a hozzáférés és a használat feltételeiről, valamint az infrastruktúra jellegéről, annak rendelkezésre bocsátásáról és fejlesztéséről.

(4) A tagállamok biztosítják, hogy szokványos üzleti feltételek mellett és ésszerű időszakon keresztül, amely nem haladhatja meg a szerződéses megállapodás érvényességének 30. cikk (2) bekezdésében említett időtartamát, a pályahálózat-működtető könyvelésében az infrastruktúra-használati díjakból származó bevétel, az egyéb üzleti tevékenységekből származó eredmény és az állami támogatás és magánfinanszírozás – ideértve az állami előlegfizetéseket is – legalább egyensúlyban legyen az infrastruktúra-kiadásokkal, beleértve az eszközök hosszú távú megújításával és fejlesztésével kapcsolatos kiadásokat is.

Annak az esetleges hosszú távú célkitűzésnek a sérelme nélkül, hogy az infrastruktúra költségeit az egyes közlekedési módok közötti tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes verseny alapján a felhasználók fedezzék, az a tagállam, ahol a vasúti közlekedés képes versenyezni más közlekedési módokkal, a 31. és 32. cikkben meghatározott díjszabási rendszerén belül megkövetelheti a pályahálózat-működtetőtől, hogy kiadásait és bevételeit állami támogatás nélkül tartsa egyensúlyban.

9. cikk

Átlátható adósságelengedés

(1) Az Unió állami támogatásokra vonatkozó szabályainak és a Szerződés 93., 107. és 108. cikkének sérelme nélkül a tagállamok megfelelő mechanizmusokat dolgoznak ki a meglévő, köztulajdonú vagy -irányítású vasúttársaságok eladósodottsága csökkentésére olyan szintig, amely nem akadályozza a hatékony és eredményes pénzgazdálkodást, és javítja pénzügyi helyzetüket.

(2) Az (1) bekezdésben említett célból a tagállamok előírhatják, hogy az ilyen vasúttársaságok könyvelési részlegein belül külön adósságtörlesztési egységet hozzanak létre.

Az egység mérlege egészen addig terhelhető a vasúttársaság által a beruházások finanszírozására és a vasúti szállítási üzletágból vagy a vasúti infrastruktúra igazgatásából származó többletkiadások fedezésére felvett hitelekkel, amíg azokat vissza nem törlesztik. A leányvállalatok tevékenységeiből származó adósságok nem vehetők számításba.

(3) Az (1) és (2) bekezdést kizárólag a köztulajdonú vagy -irányítású vasúttársaságoknál a vasúti szállítási szolgáltatások piacának az érintett tagállamban való teljes vagy részleges megnyitásának időpontjáig, de legkésőbb 2001. március 15-ig, illetőleg – az Unióhoz később csatlakozott tagállamok esetében – az Unióhoz való csatlakozás időpontjáig keletkezett adósságokra és ezeknek a kamataira kell alkalmazni.

4. SZAKASZ

A Vasúti Infrastruktúrához és Szolgáltatásokhoz Való Hozzáférés

10. cikk

A vasúti infrastruktúrához való hozzáférés feltételei

(1) A vasúttársaságok kiegyensúlyozott, hátrányos megkülönböztetéstől mentes és átlátható feltételek mellett az összes tagállamban megkapják kapnak a vasúti infrastruktúrához való hozzáférési jogot a vasúti áruszállítási szolgáltatások valamennyi típusának működtetése céljából. Ez a jog magában foglalja a tengeri és belvízi kikötőket és a II. melléklet 2. pontjában említett egyéb szolgáltatási infrastruktúrákat összekötő infrastruktúrákhoz, valamint az olyan infrastruktúrákhoz való hozzáférést is, amelyek egynél több végfelhasználót szolgálnak vagy szolgálhatnak ki.

(2) A nemzetközi személyszállítási szolgáltatás működtetésének céljából a vasúttársaságok számára valamennyi tagállamban biztosítani kell a vasúti infrastruktúrákhoz való hozzáférési jogot. A nemzetközi személyszállítási szolgáltatás keretében a vasúttársaságoknak jogukban áll utasok felvételét és leszállását biztosítani a nemzetközi útvonalon található bármely állomáson, beleértve az ugyanazon tagállamban található állomásokat is. Ez a jog magában foglalja a II. melléklet 2. pontjában említett szolgáltatási infrastruktúrákat összekötő infrastruktúrákhoz való hozzáférést is.

(3) Az érintett illetékes hatóságok vagy az érdekelt vasúttársaságok kérését követően az 55. cikkben említett szabályozó szerv vagy szervek állapítják meg, hogy a szolgáltatás fő célja-e a különböző tagállamokban található állomások közötti személyszállítás.

(4) A Bizottság – a szabályozó szervek, az illetékes hatóságok és a vasúttársaságok tapasztalatai, valamint az 57. cikk (1) bekezdésében említett munkacsoport tevékenysége alapján – intézkedéseket fogadhat el, amelyek részletesen meghatározzák az e cikk (3) bekezdésének alkalmazásában követendő eljárásokat és kritériumokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 62. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

11. cikk

A hozzáférési jog és az utasok felvételére és leszállására vonatkozó jog korlátozása

(1) A tagállamok korlátozhatják a 10. cikkben foglalt hozzáférési jogot az olyan kiindulási és célállomás közötti szolgáltatások esetén, amelyek egy vagy több, a hatályos uniós jognak megfelelő közszolgáltatási szerződés tárgyát képezik. Az ilyen korlátozás nem akadályozhatja az utasoknak egy nemzetközi szolgáltatás útvonalán található bármely állomáson történő felvételét vagy leszállását, beleértve az ugyanazon tagállamban található állomásokat is, kivéve, ha ez a jog veszélyeztetné a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát.

(2) Azt, hogy a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya sérülne-e, az 55. cikkben említett szabályozó szerv vagy szervek állapítják meg objektív gazdasági elemzés és előre meghatározott szempontok alapján, a következők bármelyikének kérelmére:

a) a közszolgáltatási szerződést odaítélő illetékes hatóság vagy hatóságok;

b) bármely egyéb érdekelt illetékes hatóság, amely e cikk alapján jogosult a hozzáférés korlátozására;

c) a pályahálózat-működtető;

d) a közszolgáltatási szerződést teljesítő vasúttársaság.

Az illetékes hatóságok és a közszolgáltatást végző vasúttársaságok a szabályozó szerv vagy szervek rendelkezésére bocsátják a megalapozott döntéshez szükséges információkat. A szabályozó szerv megvizsgálja a nyújtott információkat, adott esetben valamennyi érintett féllel konzultál azokról, és az érintett feleket előre meghatározott, ésszerű időn belül, de legkésőbb az összes lényeges információ kézhezvételét követő két hónapon belül tájékoztatja indokolt határozatáról.

(3) A szabályozó szerv megindokolja a határozatát, és meghatározza a szükséges feltételeket és azon időtartamot, amelyen belül a következők bármelyike a határozat felülvizsgálatát kérheti:

a) az érintett illetékes hatóság vagy hatóságok;

b) a pályahálózat-működtető;

c) a közszolgáltatási szerződést teljesítő vasúttársaság;

d) a hozzáférést kérelmező vasúttársaság.

(4) A Bizottság – a szabályozó szervek, az illetékes hatóságok és a vasúttársaságok tapasztalatai, valamint az 57. cikk (1) bekezdésében említett munkacsoport tevékenysége alapján – intézkedéseket fogadhat el, amelyek részletesen meghatározzák az e cikk (1), (2) és (3) bekezdésének alkalmazásában követendő eljárásokat és kritériumokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 62. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

(5) A tagállamok korlátozhatják a nemzetközi személyszállítási szolgáltatás útvonalán az utasok ugyanazon tagállam állomásain való felvételére és leszállására való jogosultságot is, amennyiben az ezen állomások közötti személyszállítás kizárólagos jogát tisztességes versenypályázati eljárás alapján és az uniós jog vonatkozó elveivel összhangban, 2007. december 4-e előtt, koncessziós szerződéssel ítélték oda. Ez a korlátozás a szerződés eredeti időtartamáig vagy 15 évig tarthat attól függően, hogy melyik időtartam a rövidebb.

(6) A tagállamok biztosítják, hogy az (1), (2), (3) és (5) bekezdésben említett határozatok bírósági felülvizsgálatnak legyenek alávethetők.

12. cikk

A személyszállítási szolgáltatásokat működtető vasúttársaságokra kiszabott díj

(1) A 11. cikk (2) bekezdésének sérelme nélkül, a tagállamok az e cikkben megállapított feltételek mellett felhatalmazhatják a vasúti személyszállításért felelős hatóságokat, hogy díjat vessenek ki azon vasúttársaságokra, amelyek személyszállítási szolgáltatásokat működtetnek olyan útvonalakon, amelyeket az adott hatóságok joghatóságán belül az adott tagállam két állomása között használnak.

Ebben az esetben a belföldi vagy nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó vasúttársaságokra olyan útvonalak tekintetében, amelyek az adott hatóságok joghatóságán belül vannak, azonos díjat kell kiszabni.

(2) A díj célja a hatóság számára ellentételezés nyújtása az uniós jognak megfelelően odaítélt közszolgáltatási szerződésekben megállapított közszolgáltatási kötelezettségekért. Az ilyen díjakból befolyó és ellentételezésként kifizetett bevétel nem haladhatja meg a megfelelő közszolgáltatási kötelezettségek során felmerült költségek egészének vagy egy részének fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve a vonatkozó bevételeket és az említett kötelezettségek teljesítéséből származó elfogadható mértékű hasznot is.

(3) A díjat az uniós jogszabályokkal összhangban kell kivetni, és annak tiszteletben kell tartania különösen a méltányosság, az átláthatóság, a hátrányos megkülönböztetéstől való mentesség és az arányosság elvét, különösen a szolgáltatásnak az utas által fizetendő átlagára és a díj mértéke között. Az e bekezdés alapján kivetett díjak összessége nem veszélyeztetheti annak a személyszállítási szolgáltatásnak a gazdasági életképességét, amelyre azt kivetették.

(4) Az érintett hatóságok megőrzik a szükséges információkat annak biztosítása érdekében, hogy a díjak eredete és azok felhasználása nyomon követhetővé váljék. A tagállamok a Bizottság rendelkezésére bocsátják ezt az információt.

(5) A Bizottság – a szabályozó szervek, az illetékes hatóságok és a vasúttársaságok tapasztalatai, valamint az 57. cikk (1) bekezdésében említett munkacsoport tevékenysége alapján – intézkedéseket fogadhat el, amelyek részletesen meghatározzák az e cikk alkalmazásában követendő eljárásokat és kritériumokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 62. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

13. cikk

A szolgáltatásokhoz való hozzáférés feltételei

(1) A pályahálózat-működtetők a II. melléklet 1. pontjában meghatározott minimális szolgáltatáscsomagot hátrányos megkülönböztetéstől mentesen nyújtják valamennyi vasúttársaság számára.

(2) A II. melléklet 2. pontjában említett szolgáltatásokat a szolgáltatási infrastruktúrák üzemeltetői hátrányos megkülönböztetéstől mentesen nyújtják a vasúttársaságok számára.

(3) A teljes átláthatóságnak, valamint a II. melléklet 2. pontjának a), b), c) és f) alpontjában említett szolgáltatási infrastruktúrákhoz való megkülönböztetéstől mentes hozzáférésnek, továbbá az ezen infrastruktúrákban történő szolgáltatásnyújtásnak abban az esetben történő biztosítása érdekében, ha e szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetője olyan szervezet vagy cég közvetlen vagy közvetett irányítása alatt áll, amely szintén jelen van és domináns pozíciót tölt be valamely olyan nemzeti vasúti szállítási szolgáltatási piacon, amelyen az infrastruktúrát használják, e szolgáltatási infrastruktúrák üzemeltetőinek szervezeti és döntéshozatali szempontból függetlennek kell lenniük ettől a szervezettől vagy cégtől. Ez a függetlenség nem jelenti a szolgáltatási infrastruktúrák tekintetében külön szervezet vagy cég létrehozását, hanem ez a függetlenség egy adott vállalkozáson belül működő különálló részlegek létrehozásával is biztosítható.

A II. melléklet 2. pontjában említett valamennyi szolgáltatási infrastruktúrát illetően, az üzemeltetőnek és ennek a szervezetnek vagy cégnek elkülönített könyveléssel kell rendelkeznie, a külön mérleget és eredménykimutatást is beleértve.

Amennyiben pályahálózat-működtető végzi a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetését, vagy a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetője pályahálózat-működtető közvetlen vagy közvetett irányítása alatt áll, az e bekezdésben meghatározott követelményeknek való megfelelést a 7. cikkben meghatározott követelmények teljesülése esetén bizonyítottnak kell tekinteni.

(4) A vasúttársaságoknak a szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférés, valamint az abban történő szolgáltatásnyújtás iránti kérelme csak abban az esetben utasítható el, ha működőképes alternatívák lehetővé teszik, hogy az érintett áru- vagy személyszállítási szolgáltatást ugyanazon vagy egy alternatív menetvonalon, gazdaságilag elfogadható feltételek mellett üzemeltessék. Ez nem kötelezi a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetőjét arra, hogy erőforrásokra vagy infrastruktúrára irányuló beruházásokat hajtson végre annak érdekében, hogy a vasúttársaságok valamennyi kérelmét teljesíteni tudja.

Amennyiben a vasúttársaságok kérelme olyan szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférésre, illetve olyan szolgáltatási infrastruktúrában történő szolgáltatásnyújtásra irányul, amelyet a (3) bekezdésben említett szolgáltatásiinfrastruktúra-üzemeltető működtet, a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetőjének minden elutasító határozatot meg kell indokolnia, és meg kell jelölnie a más infrastruktúrákban található működőképes alternatívákat.

(5) Ha a II. melléklet 2. pontjában említett valamely szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetője ellentmondásokat észlel a különböző kérelmek között, meg kell kísérelnie az összes kérelem lehetőség szerinti összeegyeztetését. Amennyiben nem áll rendelkezésre működőképes alternatíva és nem elégíthető ki az érintett infrastruktúrára benyújtott kapacitáskérelmek mindegyike az igazolt szükségletek alapján, akkor a kérelmező panaszt nyújthat be az 55. cikkben említett szabályozó szervezethez, amely megvizsgálja az ügyet és adott esetben meghozza a szükséges intézkedést annak érdekében, hogy a kapacitás megfelelő részét e kérelmező kapja meg.

(6) Amennyiben a II. melléklet 2. pontjában említett valamely szolgáltatási infrastruktúrát legalább három egymást követő évben nem használták, és a vasúttársaságok által az adott infrastruktúrához való hozzáférés iránti érdeklődést a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetője számára bizonyított szükségletek alapján kifejezésre juttatták, akkor a tulajdonosnak az infrastruktúra vasúti szolgáltatási infrastruktúraként történő üzemeltetését egészben vagy részben, bérbeadás vagy lízing céljára meg kell hirdetnie, kivéve ha e szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetője bizonyítja, hogy az infrastruktúra vasúttársaságok általi használatát folyamatban lévő átalakítási munkálatok akadályozzák.

(7) Ha a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetője kiegészítő szolgáltatásként nyújtja a II. melléklet 3. pontjában említett szolgáltatások valamelyikét, minden olyan vasúttársaság részére, amely kéri, köteles hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon biztosítani ezeket a szolgáltatásokat.

(8) A vasúttársaságok mellékszolgáltatásokként további, a II. melléklet 4. pontjában felsorolt szolgáltatásokat kérhetnek a pályahálózat-működtetőtől vagy más szolgáltatásiinfrastruktúra-üzemeltetőtől. A szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetője nem köteles e szolgáltatásokat nyújtani. Amennyiben a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetője úgy dönt, hogy e szolgáltatások közül néhányat mások számára is felkínál, azokat kérelem alapján, megkülönböztetéstől mentesen nyújtja a vasúttársaságok számára.

(9) A Bizottság – a szabályozó szervek és a szolgáltatásiinfrastruktúra-üzemeltetők tapasztalatai, valamint az 57. cikk (1) bekezdésében említett munkacsoport tevékenysége alapján – intézkedéseket fogadhat el, amelyek részletesen meghatározzák a II. melléklet 2–4. pontjában említett szolgáltatási infrastruktúrákban nyújtandó szolgáltatásokhoz való hozzáférés tekintetében követendő eljárásokat és kritériumokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 64. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

5. SZAKASZ

Határokon Átnyúló Megállapodások

14. cikk

A határokon átnyúló megállapodások általános elvei

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a határokon átnyúló megállapodások rendelkezései ne tartalmazzanak a vasúttársaságok közötti hátrányos megkülönböztetést, illetve hogy azok ne korlátozzák a vasúttársaságoknak a határokon átnyúló szolgáltatásnyújtással kapcsolatos szabadságát.

(2) A tagállamok valamennyi határokon átnyúló megállapodásról értesítik a Bizottságot; az ezen irányelv hatálybalépését megelőzően kötött megállapodások esetében erre …-ig (*) kell sort keríteni, a tagállamok közötti új vagy felülvizsgált megállapodások esetében pedig a megkötésük előtt. A Bizottság az …-t (**) megelőzően kötött megállapodások esetében az értesítéstől számított kilenc hónapon belül határoz arról, hogy e megállapodások megfelelnek-e az uniós jognak, míg a tagállamok közötti új vagy felülvizsgált megállapodások esetében erre az értesítéstől számított négy hónap áll a rendelkezésére. A végrehajtási jogi aktusokat a 62. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(3) A tagállamok – az Unió és a tagállamok közötti hatáskörmegosztás sérelme nélkül és az uniós joggal összhangban – értesítik a Bizottságot az arra irányuló szándékukról, hogy tárgyalásokat folytassanak a tagállamok és harmadik országok közötti új vagy felülvizsgált, határokon átnyúló megállapodásokról, illetve hogy ilyen megállapodásokat kössenek.

(4) Amennyiben a Bizottság a valamely tagállamnak a (2) bekezdésben említett tárgyalások megkezdésére irányuló szándékáról szóló értesítés kézhezvételét követő két hónapon belül arra a következtetésre jut, hogy a tárgyalások valószínűleg veszélyt jelentenek az érintett harmadik országokkal folyamatban lévő uniós tárgyalások céljaira nézve és/vagy azok előreláthatóan az uniós joggal összeegyeztethetetlen megállapodáshoz vezetnek, erről értesíti a tagállamot.

A tagállamok rendszeresen tájékoztatják a Bizottságot minden ilyen tárgyalásról, és adott esetben felkérik a Bizottságot, hogy megfigyelőként vegyen részt azokon.

(5) A tagállamok felhatalmazást kapnak arra, hogy harmadik országokkal új vagy felülvizsgált határokon átnyúló megállapodásokat alkalmazzanak ideiglenesen, vagy ilyen megállapodásokat kössenek, feltéve hogy azok összhangban vannak az uniós joggal és nem veszélyeztetik az Unió közlekedéspolitikájának a tárgyát és célját. Az ilyen felhatalmazásra vonatkozó határozatokat a Bizottság fogadja el. A végrehajtási jogi aktusokat a 62. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(*) Ezen irányelv hatálybalépését követően hat hónappal.
(**) Ezen irányelv hatálybalépésének időpontja.

6. SZAKASZ

A Bizottság Ellenőrzési Feladatai

15. cikk

A piacfigyelés hatálya

(1) A Bizottság megteszi a szükséges intézkedéseket az uniós vasúti szállítás műszaki és gazdasági feltételeinek, valamint piaci fejlődésének nyomon követésére.

(2) Ebbe a munkájába a Bizottság szorosan bevonja a tagállamok és az érintett ágazatok képviselőit, ideértve a felhasználókat, hogy jobban figyelemmel kísérhessék a vasúti ágazat fejlődését és a piac alakulását, felmérhessék a foganatosított intézkedések hatását, és elemezhessék a Bizottság tervezett intézkedéseinek hatását.

(3) A Bizottság nyomon követi a hálózatok használatát és a vasúti ágazat keretfeltételeinek alakulását, különösen az infrastruktúra-használati díjak meghatározását, a kapacitás elosztását, a vasúti szállítási szolgáltatások árának és minőségének alakulását, a közszolgáltatási szerződések alapján működtetett vasúti szállítási szolgáltatásokat és az engedélyezést, valamint a tagállamok közötti harmonizáció mértékét.

(4) A Bizottság kétévente beszámol az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a következőkről:

a) a vasúti szolgáltatások belső piacának alakulása;

b) a keretfeltételek, ideértve a vasúti személyszállítási közszolgáltatást is;

c) az uniós vasúti hálózat állapota;

d) a hozzáférési jogok felhasználása;

e) a hatékonyabb vasúti szolgáltatásokat akadályozó tényezők;

f) az infrastruktúra korlátai;

g) a jogi szabályozás szükségessége.

(5) A Bizottság által gyakorolt piacfelügyelet céljára a tagállamoknak évente be kell nyújtaniuk a Bizottsághoz a hálózatok használatával és a vasúti ágazat keretfeltételeinek alakulásával kapcsolatos szükséges információkat.

(6) A Bizottság intézkedéseket fogadhat el annak biztosítására, hogy a tagállamok jelentéstételi kötelezettsége tekintetében érvényesüljön a következetesség. A végrehajtási jogi aktusokat a 62. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

III. FEJEZET

A VASÚTTÁRSASÁGOK ENGEDÉLYEZÉSE

1. SZAKASZ

Az Engedélyező Hatóság

16. cikk

Az engedélyező hatóság

Minden tagállam kijelöli az engedélyek kiadásáért és az ezen fejezetből eredő kötelezettségek teljesítéséért felelős engedélyező hatóságot.

Az engedélyező hatóság nem nyújthat vasúti szállítási szolgáltatásokat, és minden ilyen szolgáltatást nyújtó cégtől és szervezettől független.

2. SZAKASZ

A Vasúti Engedély Megszerzésének Feltételei

17. cikk

Általános követelmények

(1) Egy vasúttársaságnak joga van a letelepedése szerinti tagállamban engedélyt kérni.

(2) Azok a tagállamok, ahol e fejezet követelményeinek nem tesznek eleget, nem adhatnak ki engedélyeket, illetve nem hosszabbíthatják meg azok érvényességét.

(3) Az a vasúttársaság, amely teljesíti az ezen fejezetben meghatározott követelményeket, jogosult arra, hogy engedélyt kapjon.

(4) Az a vasúttársaság, amely nem kapta meg a kérdéses szolgáltatásokra vonatkozó megfelelő engedélyt, nem nyújthatja az e fejezet hatálya alá tartozó vasúti szállítási szolgáltatásokat.

Az ilyen engedély azonban önmagában nem jogosítja fel birtokosát a vasúti infrastruktúrához való hozzáférésre.

(5) A Bizottság intézkedéseket fogadhat el, amelyek részletesen meghatározzák az engedély egységes mintájának alkalmazását, továbbá amennyiben arra a vasúti szállítási piacon való tisztességes és eredményes verseny biztosításához szükség van, az e cikk alkalmazásában követendő eljárásokat. E végrehajtási jogi aktusokat a 62. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

18. cikk

Az engedély megszerzésének feltételei

Az engedélyt kérelmező vállalkozásnak a tevékenysége megkezdése előtt bizonyítania kell az érintett tagállam engedélyező hatósága előtt, hogy bármikor képes lesz a jó hírnévvel, megfelelő pénzügyi helyzettel és szakmai kompetenciával kapcsolatos követelményeknek megfelelni és a 19–22. cikkekben említett polgári jogi felelősségnek eleget tenni.

E célok érdekében az engedélyt kérelmező minden vállalkozás köteles minden szükséges és lényeges információt megadni.

19. cikk

A jó hírnévvel kapcsolatos követelmények

A tagállamoknak meg kell határozniuk azokat a feltételeket, amelyek alapján a jó hírnév követelménye teljesül, így biztosítva azt, hogy az engedélyt kérelmező vállalkozás vagy az irányításáért felelős személyek ellen:

a) nem hoztak bírósági ítéletet súlyos bűncselekmény miatt, beleértve a gazdasági bűncselekményeket is;

b) csődeljárás nem indult;

c) nem hoztak bírósági ítéletet a szállításra vonatkozó különös jogszabályokban megállapított súlyos szabályszegés miatt;

d) nem hoztak bírósági ítéletet a szociális- és munkajogi kötelezettségek, beleértve a munka- és egészségvédelemre vonatkozó jogszabályokban előírt kötelezettségeket, valamint a vámvizsgálatnak alávetett, határokon átnyúló áruszállítást végezni szándékozó társaság esetében a vámszabályzatban előírt kötelezettségek teljesítésének súlyos vagy ismétlődő elmulasztása miatt.

20. cikk

A megfelelő pénzügyi helyzettel kapcsolatos követelmények

(1) A megfelelő pénzügyi helyzettel kapcsolatos követelményeknek akkor tesz eleget az engedélyt kérelmező vállalkozás, ha bizonyítani tudja, hogy reális feltételek alapján egy 12 hónapos időszak során meg tud felelni a tényleges és lehetséges kötelezettségeinek.

(2) Az engedélyező hatóság a megfelelő pénzügyi helyzetet elsősorban a vasúttársaság éves beszámolója révén, illetve azon engedélyt kérelmező vállalkozások esetében, amelyek nem tudnak éves beszámolót bemutatni, a mérleg alapján ellenőrzi. Valamennyi engedélyt kérelmező vállalkozás köteles megadni legalább a III. mellékletben felsorolt adatokat.

(3) Az engedélyező hatóság az engedélyt kérelmező vállalkozás pénzügyi helyzetét nem tekinti megfelelőnek, ha e vállalkozás tevékenysége nyomán jelentős mértékű vagy ismétlődő adó- vagy társadalombiztosítási hátralék keletkezett.

(4) Az engedélyező hatóság a könyvvizsgálói jelentést, továbbá bankoktól, takarékbankoktól, könyvelőtől vagy könyvvizsgálótól származó megfelelő dokumentumok benyújtását kérheti. E dokumentumoknak tartalmazniuk kell a III. mellékletben felsorolt információkat.

(5) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 60. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a III. melléklet egyes módosításai tekintetében. A III. melléklet ezért módosítható az engedélyt kérelmező vállalkozások által benyújtandó információk meghatározása céljából, illetve kiegészíthető az engedélyező hatóságok által szerzett tapasztalatok vagy a vasúti szállítási piac alakulása fényében.

21. cikk

A szakmai kompetenciával kapcsolatos követelmények

A szakmai kompetenciával kapcsolatos követelmények akkor teljesülnek, ha az engedélyt kérelmező vállalkozás bizonyítani tudja, hogy van vagy lesz olyan irányító szerve, amely birtokában van annak a szükséges tudásnak vagy tapasztalatnak, amely az engedélyben meghatározott működés feletti biztonságos és megbízható ellenőrzés és felügyelet gyakorlásához kell.

22. cikk

A polgári jogi felelősség fedezésével kapcsolatos követelmények

Az állami támogatásra vonatkozó uniós szabályok sérelme nélkül, és a Szerződés 93., 107. és 108. cikkével összhangban a vasúttársaságnak rendelkeznie kell a megfelelő biztosítással vagy piaci feltételek mellett nyújtott garanciával a hazai és nemzetközi jogszabályoknak megfelelően, hogy fedezete legyen a balesetek során felmerülő károkra, különös tekintettelaz utasokra, a poggyászra, a szállított árura, a postaküldeményekre és harmadik felekre vonatkozóan.

3. SZAKASZ

Az Engedély Érvényessége

23. cikk

Térbeli és időbeli érvényesség

(1) Az engedély az Unió egész területén érvényes.

(2) Az engedély mindaddig érvényes, amíg a vasúttársaság teljesíti az ezen fejezetben megállapított kötelezettségeket. Az engedélyező hatóság azonban felülvizsgálatot írhat elő. Ez esetben a felülvizsgálatot legalább ötévente el kell végezni.

(3) Az engedély tartalmazza a felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó különös rendelkezéseket.

24. cikk

Ideiglenes engedély, jóváhagyás, felfüggesztés és visszavonás

(1) Ha az engedéllyel rendelkező vasúttársasággal szemben komoly kétség merül fel, hogy megfelel-e az e fejezetben és különösen a 18. cikkben foglalt követelményeknek, akkor az engedélyező hatóság bármikor ellenőrizheti, hogy a vasúttársaság ténylegesen megfelel-e e követelményeknek.

Az engedélyező hatóság felfüggesztheti vagy visszavonhatja az engedélyt, amennyiben meggyőződött arról, hogy a vasúttársaság a továbbiakban nem tud az előírásoknak megfelelni.

(2) Az engedélyező hatóság haladéktalanul tájékoztatja a másik tagállambeli engedélyező hatóságot, amennyiben komoly kétsége merül fel, hogy az ebben a fejezetben foglalt előírásoknak e tagállam által kiadott engedéllyel rendelkező vasúttársaság nem felel meg.

(3) Az (1) bekezdésben foglaltak mellett, az engedélyező hatóság ideiglenes engedélyt ad a vasúttársaság átszervezésének idejére, feltéve hogy az nem veszélyezteti a biztonságot, amennyiben az engedélyt felfüggesztette vagy visszavonta a nem megfelelő pénzügyi helyzettel kapcsolatos követelmények miatt. Az ideiglenes engedély Azonban a kiadásának időpontjától számított legfeljebb hat hónapig maradhat érvényben.

(4) Amennyiben a vasúttársaság hat hónapra beszünteti működését, vagy az engedély megadását követő hat hónapon belül tevékenységét nem kezdi meg, az engedélyező hatóság határozhat úgy, hogy az engedélyt jóváhagyásra újra be kell nyújtani, vagy hogy az engedélyt felfüggeszti.

A vasúttársaság a tevékenysége megkezdésekor a nyújtandó szolgáltatások sajátos jellegét figyelembe véve hosszabb időtartam megállapítását is kérheti.

(5) A vasúttársaság jogi helyzetére befolyást gyakorló változás, de különösképpen összeolvadás vagy beolvadás esetén az engedélyező hatóság úgy határozhat, hogy az engedélyt jóváhagyásra újra be kell nyújtani. Amennyiben az engedélyező hatóság úgy ítéli meg, hogy a biztonság veszélyeztetve van, e vasúttársaság nem folytathatja a működését. Ez esetben az elutasító döntés indokait meg kell jelölni.

(6) A vasúttársaság felülvizsgálat céljából engedélyét újra benyújtja az engedélyező hatóságnak, amennyiben tevékenységében jelentős változtatásokat vagy terjeszkedést tervez.

(7) Az engedélyező hatóság nem engedélyezi a csődeljárás vagy más hasonló eljárás alatt álló vasúttársaság engedélyének megtartását, amennyiben meggyőződött arról, hogy ésszerű időn belül nincs reális kilátás a vállalkozás kielégítő pénzügyi átszervezésre.

(8) Amikor az engedélyező hatóság kiad, felfüggeszt, visszavon vagy módosít egy engedélyt, erről haladéktalanul tájékoztatja az Európai Vasúti Ügynökséget. Az Európai Vasúti Ügynökség haladéktalanul tájékoztatja a többi tagállam engedélyező hatóságát.

25. cikk

Az engedélyek megadásakor alkalmazott eljárás

(1) Az érintett tagállam köteles az engedélyek megadásakor alkalmazott eljárást közzétenni, és erről a Bizottságot tájékoztatni.

(2) Az engedélyező hatóság a lehető legrövidebb időn belül, de legkésőbb a kérelemmel kapcsolatos valamennyi fontos információ – különösen a III. mellékletben említettek – birtokába jutásától számított három hónapon belül köteles határozatot hozni. Az engedélyező hatóság figyelembe vesz minden rendelkezésre álló információt. A határozatot haladéktalanul közölni kell az engedélyt kérelmező vállalkozással. Esetleges elutasítás esetén meg kell jelölni annak indokait.

(3) A tagállamok kötelesek biztosítani, hogy az engedélyező hatóság által hozott határozatok a bíróság előtt megtámadhatók legyenek.

IV. FEJEZET

A VASÚTI INFRASTRUKTÚRA HASZNÁLATI DÍJÁNAK FELSZÁMÍTÁSA ÉS AZ INFRASTRUKTÚRAKAPACITÁS ELOSZTÁSA

1. SZAKASZ

Általános Elvek

26. cikk

Az infrastruktúrakapacitás hatékony kihasználása

A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a vasúti infrastruktúra díjszabási és kapacitáselosztási rendszerei kövessék az ezen irányelvben rögzített elveket, és így lehetővé tegyék a pályahálózat-működtető számára a rendelkezésre álló infrastruktúrakapacitás értékesítését és lehető leghatékonyabb kihasználását.

27. cikk

A vasúthálózathasználati feltételek

(1) A pályahálózat-működtető az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően elkészíti és közzéteszi a vasúthálózat-használati feltételeket, amely e dokumentum közzétételének költségét nem meghaladó díj ellenében beszerezhető. A vasúthálózat-használati feltételeket az Unió legalább két hivatalos nyelvén közzé kell tenni. A vasúthálózat-használati feltételek tartalmát elektronikus formában, díjmentesen hozzáférhetővé kell tenni a pályahálózat-működtető honlapján. A honlapot a a pályahálózat-működtetők a 37. és a 40. cikk szerinti együttműködésük keretében hozzák létre.

(2) A vasúthálózat-használati feltételek meghatározzák a vasúttársaságok számára rendelkezésre álló infrastruktúra jellegét, és tartalmazzák a kérdéses vasúti infrastruktúra hozzáférésének feltételeivel kapcsolatos információkat. A vasúthálózat-használati feltételeknek magukban foglalják emellett a pályahálózat-működtető hálózatához csatlakoztatott szolgáltatási infrastruktúrákhoz való hozzáférés és az azokon belüli szolgáltatásnyújtás feltételeivel kapcsolatos információkat is, vagy egy olyan weboldal elérhetőségét, amelyen ezek az adatok elektronikus formában térítésmentesen hozzáférhetőek. A vasúthálózat-használati feltételek tartalmát a IV. melléklet rögzíti.

(3) A vasúthálózat-használati feltételeket naprakész állapotban kell tartani, és szükség esetén módosítani kell.

(4) A vasúthálózat-használati feltételeket legkésőbb négy hónappal az infrastruktúrakapacitási kérelmek benyújtásának határideje előtt közzé kell tenni.

28. cikk

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők közötti megállapodások

A vasúti szállítási szolgáltatásokat végző valamennyi vasúttársaság a közjog vagy a magánjog alapján megköti az igénybe vett vasúti infrastruktúra üzemeltetőivel a szükséges megállapodásokat. Az e megállapodásokat szabályozó feltételeknek ezen irányelv rendelkezéseivel összhangban hátrányos megkülönböztetéstől menteseknek és átláthatóknak kell lenniük.

2. SZAKASZ

Infrastruktúra- és Szolgáltatás-Használati Díjak

29. cikk

A díjak kialakítása, megállapítása és beszedése

(1) A tagállamok a 4. cikkben rögzített független igazgatás tiszteletben tartásával díjszabási rendszert hoznak létre.

Az említett feltétel figyelembevételével a tagállamok megállapítják az egyes díjszabási szabályokat is, vagy átruházzák ezt a jogkört a pályahálózat-működtetőre.

A tagállamok biztosítják, hogy a vasúthálózat-használati feltételekben szerepeljen a díjszabási rendszer és a díjszabási szabályok, illetve egy olyan weboldal elérhetősége, amelyen szerepel a díjszabási rendszer és a díjszabási szabályok.

A pályahálózat-működtető a megállapított díjszabási rendszerrel és díjszabási szabályokkal összhangban megállapítja és beszedi az infrastruktúra használatáért fizetendő díjat.

A 4. cikkben meghatározott igazgatási függetlenség sérelme nélkül, a nemzeti parlament – amennyiben e joggal az alkotmányjog …-t megelőzően (*) közvetlenül felruházta – rendelkezhet annak jogával, hogy ellenőrizze és adott esetben felülvizsgálja a pályahálózat-működtető által meghatározott díjak mértékét. A felülvizsgálat során gondoskodni kell arról, hogy a díjak összhangban legyenek ezzel az irányelvvel, valamint a meghatározott díjszabási rendszerrel és díjszabási szabályokkal.

(2) Azon esetek kivételével, amelyekre nézve a 32. cikk (2) bekezdése külön rendelkezéseket ír elő, a pályahálózat-működtetők kötelesek biztosítani, hogy az alkalmazott díjszabási konstrukció a teljes hálózatukra vonatkozóan ugyanazokon az elveken alapuljon.

(*) Ezen irányelv hatálybalépését megelőzően két évvel.

(3) A pályahálózat-működtetők biztosítják, hogy a díjszabási rendszer alkalmazása egyenértékű és hátrányos megkülönböztetéstől mentes díjakat eredményezzen a piac hasonló részén azonos jellegű szolgáltatásokat nyújtó különböző vasúttársaságok számára, és a ténylegesen alkalmazott díjak megfeleljenek a vasúthálózat használati feltételeiben rögzített szabályoknak.

(4) A pályahálózat-működtető a kérelmezőktől kapott információkat üzleti titokként kezeli.

30. cikk

Infrastruktúra-költségek és -számlák

(1) A pályahálózat-működtetőket, kellő tekintettel a biztonsági követelményekre és az infrastruktúra-szolgáltatás minőségének fenntartására és javítására, ösztönzik az infrastruktúra biztosítása költségeinek és a pályahasználati díjaknak a csökkentésére.

(2) A tagállamok a vasúti infrastruktúra tervezésével és finanszírozásával kapcsolatos hatáskörüknek, valamint adott esetben az évenkéntiség költségvetési alapelvének sérelme nélkül biztosítják, hogy a az illetékes hatóság és a pályahálózat-működtető egy legalább három évre szóló, az V. mellékletben foglalt alapelveknek és paramétereknek megfelelő szerződéses megállapodást köt.

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a …-án (*) hatályos szerződéses megállapodások a megújításukkor, vagy legkésőbb …-ig (**) az irányelvnek való megfelelés céljából módosításra kerüljenek.

(3) A tagállamok az (1) bekezdésben említett ösztönzőket a (2) bekezdésben említett szerződéses megállapodások révén vagy szabályozó intézkedések révén, vagy egy olyan kombináció segítségével biztosítják, hogy a szerződéses megállapodásokban szereplő költségeket ösztönzőkkel, a díjszabási szinteket pedig szabályozó intézkedésekkel csökkentik.

(4) Amennyiben valamely tagállam úgy dönt, hogy az (1) bekezdésben említett ösztönzőket szabályozó intézkedések révén biztosítja, annak az elérhető költségcsökkentések elemzésén kell alapulnia. Mindez nem érinti a szabályozó szervezetnek az 56. cikkben említett, a díjak felülvizsgálatára vonatkozó hatáskörét.

(5) A felek a szerződés teljes időtartamára szóló érvénnyel előzetesen megállapodnak a (2) bekezdésben említett szerződéses megállapodás feltételeiben és a pályahálózat-működtető számára finanszírozást biztosító fizetési konstrukcióban.

(6) A tagállamok biztosítják, hogy az illetékes hatóság és a pályahálózat-működtető tájékoztassa a kérelmezőket, illetve kérésükre a potenciális kérelmezőket, valamint azt, hogy a kérelmezők, illetve a potenciális kérelmezők a szerződéses megállapodás aláírását megelőzően kifejthessék véleményüket a megállapodás tartalmáról. A szerződéses megállapodást a megkötését követő egy hónapon belül közzé kell tenni.

A pályahálózat-működtető biztosítja, hogy az üzleti terv összhangban legyen a szerződéses megállapodás rendelkezéseivel.

(7) A pályahálózat-működtetők a tulajdonukban lévő eszközökről, és azokról az eszközökről, amelynek üzemeltetéséért felelnek, nyilvántartást készítenek és vezetnek, amely alapján felmérhető az ezen eszközök javításához vagy cseréjéhez szükséges finanszírozás nagysága. Ehhez mellékelni kell az infrastruktúra felújítására és korszerűsítésére fordított kiadások részleteit.

(8) A pályahálózat-működtetők meghatározzák a költségelosztó módszert. A tagállamok előírhatják ennek előzetes jóváhagyását. A módszert időről időre a legjobb nemzetközi gyakorlat alapján ki kell igazítani.

31. cikk

Díjszámítási elvek

(1) A vasúti infrastruktúra és a szolgáltatási infrastruktúra használati díjait a pályahálózat-működtető, illetve a szolgáltatási infrastruktúra működtetője részére kell megfizetni, és ők a díjakat tevékenységük finanszírozására használják fel.

(2) A tagállamok előírják a pályahálózat-működtetőnek és a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetőjének, hogy bocsássák a szabályozó szervezet rendelkezésére a felszámított díjakkal kapcsolatos összes szükséges információt annak érdekében, hogy a szabályozó szervezet elláthassa az 56. cikkben foglalt feladatait. A pályahálózat-működtetőnek és a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetőjének e tekintetben tudnia kell igazolni, hogy a 30–37. cikk értelmében a vasúttársaságnak ténylegesen kiszámlázott pályahasználati és szolgáltatási díjak megfelelnek a vasúthálózat-használati feltételekben rögzített módszernek, szabályoknak és adott esetben a díjtáblázatoknak.

(3) Az e cikk (4) vagy (5) bekezdésének és a 32. cikknek a sérelme nélkül a minimális szolgáltatások összességéért és a szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférésért fizetendő díjaknak meg kell egyezniük a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költséggel.

A Bizottság …-ig (***) elfogadja az annak meghatározására vonatkozó intézkedéseket, hogy milyen módszert kell alkalmazni a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költség kiszámítására. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 62. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

A pályahálózat-működtető dönthet úgy, hogy a …-t (***) követő, öt évet meg nem haladó időszak alatt fokozatosan vezeti be ezt a módszert.

(4) A (3) bekezdésben említett infrastruktúra-használati díjak tartalmazhatnak olyan díjat, amely tükrözi az infrastruktúra egy azonosítható szakaszán a torlódási időszakokban fellépő kapacitáshiányt.

(*) Ezen irányelv hatályba lépésének időpontja.
(**) Ezen irányelv hatálybalépését követően három évvel.
(***) Ezen irányelv hatályba lépését követően 36 hónappal.

(5) A (3) bekezdésben említett infrastruktúra-használati díjak módosíthatók annak érdekében, hogy figyelembe vegyék az adott vonat közlekedtetése által okozott környezeti hatások költségét. Minden módosítást az okozott hatás nagyságának megfelelően kell differenciálni.

A Bizottság – a pályahálózat-működtetők, a vasúttársaságok, a szabályozó szervek és az illetékes hatóságok tapasztalatai alapján, és a zajhatások differenciálása tekintetében meglévő rendszerek elismerése mellett – végrehajtási intézkedéseket fogadhat el, amelyek meghatározzák a zajhatásokból eredő költség felszámítása során alkalmazandó részletes szabályokat, így többek között az alkalmazás időtartamát, és amelyek lehetővé teszik, hogy az infrastruktúra-használati díjak differenciálása során adott esetben figyelembe vegyék az érintett terület érzékenységét, különös tekintettel az érintett lakosság nagyságára és a vonatösszeállításra, amelyek hatással vannak a zajkibocsátás szintjére. E végrehajtási jogi aktusokat a 62. cikk (3) bekezdésében foglalt vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

A környezeti költségek felszámítása, amely növekedést eredményez a pályahálózat-működtető összbevételében, csak akkor engedélyezhető, ha ilyen díjat közúti árufuvarozás esetében is alkalmaznak az uniós joggal összhangban.

Amennyiben a környezetvédelmi díj többletbevételt eredményez, a bevétel felhasználási módjáról a tagállamok határoznak.

A tagállamok biztosítják a szükséges információk megőrzését, és azt, hogy a környezetvédelmi díjak eredete és azok alkalmazása nyomon követhetővé váljék. A tagállamok a Bizottság kérésére annak rendelkezésére bocsátják ezt az információt.

(6) A nemkívánatos aránytalan ingadozások elkerülése érdekében a (3), (4) és (5) bekezdésben említett díjak ésszerű járatszám és időintervallum alapul vételével átlagolhatók. Mindazonáltal az infrastruktúra-használati díj mértékének arányban kell állnia a különböző szolgáltatások költségeivel.

(7) A II. melléklet 2. pontjában említett szolgáltatási infrastruktúrák vonatkozásában a pályahasználatra, illetve az ezen infrastruktúrákban végrehajtott szolgáltatásnyújtásra kiszabott díj nem haladhatja meg a szolgáltatás nyújtásának ésszerű haszonnal megnövelt költségét.

(8) Ha a II. melléklet 3. és 4. pontjában kiegészítő és mellékszolgáltatásokként felsorolt szolgáltatásokat csak egy szolgáltató kínálja, az e szolgáltatásért felszámított díj nem haladhatja meg a szolgáltatás nyújtásának ésszerű haszonnal megnövelt költségét.

(9) Felszámíthatók díjak az infrastruktúra-fenntartás céljára felhasznált kapacitásra is. E díjak nem haladhatják meg a pályahálózat-működtető fenntartási munkákból származó nettó bevételveszteségét.

(10) A II. melléklet 2., 3. és 4. pontjában említett szolgáltatások nyújtására irányuló infrastruktúra üzemeltetője a pályahálózat-működtető rendelkezésére bocsátja azokat a díjakkal kapcsolatos információkat, amelyeket a 27. cikkel összhangban a vasúthálózat-használati feltételeknek tartalmazniuk kell, vagy egy olyan weboldal elérhetőségét, amelyen ezek az adatok elektronikus formában térítésmentesen hozzáférhetőek.

32. cikk

Kivételek a díjszabási elvek alól

(1) Amennyiben a piac ezt lehetővé teszi, a tagállamok a pályahálózat-működtető felmerült költségeinek teljes megtérülése érdekében, az optimális versenyképességnek különösen a nemzetközi vasúti szolgáltatások számára való garantálása mellett hatékony, átlátható és hátrányos megkülönböztetéstől mentes elvek alapján felárat számíthatnak fel. A díjszabási rendszernek tekintetbe kell vennie a vasúttársaságok által elért termelékenységnövekedést.

A díjak mértéke azonban nem zárhatja ki, hogy az infrastruktúrát olyan piaci szegmensek használják, amelyek legalább a vasúti szolgáltatás következtében közvetlenül felmerült költségeket, s ezen felül a piac által megengedett megtérülési arányt fedezni tudják.

E felárak felszámításának jóváhagyását megelőzően a tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtetők értékeljék a felárak felszámításának relevanciáját az egyes piaci szegmensek szempontjából, figyelembe véve legalább a VI. melléklet 1. pontjában felsorolt feltételpárokat és azok közül megtartva a relevánsakat. A pályahálózat-működtetők által meghatározott piaci szegmensek között legalább a következő három szegmensnek kell szerepelnie: vasúti teherszállítás, közszolgálati szerződés keretében végzett személyszállítás, valamint egyéb személyszállítás. A pályahálózat-működtetők ezen túlmenően a szállított áruk vagy személyek szerint további piaci szegmenseket különböztethetnek meg.

Meg kell határozni azokat a piaci szegmenseket is, amelyeken a vasúttársaságok jelenleg nem nyújtanak szolgáltatásokat, de erre sor kerülhet a díjszabási rendszer érvényességi idején belül. A pályahálózat-működtető nem számíthat fel felárat a díjszabási rendszerben ezen piaci szegmensek tekintetében.

A vasúthálózat-használati feltételek között szerepelnie kell a piaci szegmensek listájának, amelyet legalább ötévente felül kell vizsgálni.

(2) Az Unió fő vasúti hálózatától eltérő nyomtávolságú hálózatot üzemeltető harmadik országokba irányuló vagy ilyen országokból érkező áruszállítási szolgáltatások tekintetében a pályahálózat-működtetők a felmerült költségek teljes megtérülése érdekében magasabb díjakat is meghatározhatnak.

(3) A jövőben megvalósítandó vagy az 1988 után elkészült egyes beruházási projektek esetében a pályahálózat-működtető a projekt hosszú távú költségei alapján magasabb díjakat állapíthat meg, illetve alkalmazhat továbbra is, amennyiben a projekt növeli a hatékonyságot vagy a költséghatékonyságot vagy mindkettőt, és egyébként nem valósulhatna, illetve nem valósulhatott volna meg. Az ilyen díjszabás magában foglalhatja az új beruházásokkal kapcsolatos kockázatok megosztására vonatkozó megállapodásokat is.

(4) A pályahasználati díjakat differenciálni lehet annak érdekében, hogy ösztönözzék a vonatoknak az Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszerrel (ETCS) való felszerelését, összhangban a 2008/386/EK bizottsági határozattal [1]) elfogadott változattal és az azt követő változatokkal.

A Bizottság hatásvizsgálatot követően olyan intézkedéseket fogadhat el, amelyek célja a pályahasználati díjak említett differenciálásának alkalmazásában követendő részletes szabályok meghatározása, ideértve az alkalmazás időtartamát is. Ezeket a végrehajtási intézkedéseket a 62. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(5) A hátrányos megkülönböztetés megakadályozása érdekében biztosítani kell, hogy az egyes pályahálózat-működtetők infrastruktúrájuk egyenlő feltételek melletti használatáért kiszabott díjainak átlagos és határértékei hasonlóak legyenek, és az egy piaci szegmensen belüli hasonló szolgáltatások ugyanazon díjszabás alá essenek. A pályahálózat-működtető a vasúthálózat használati feltételeiben igazolja, hogy díjazási rendszere megfelel e követelményeknek, amennyiben ezt bizalmas üzleti információk közlése nélkül megteheti.

(6) Ha a pályahálózat-működtető módosítani kívánja a díjszabási rendszer e cikk (1) bekezdésében említett alapvető elemeit, ezt köteles legalább a vasúthálózat-használati feltételek közzétételének a 27. cikk (4) bekezdése szerinti határideje előtt három hónappal közzétenni.

33. cikk

Kedvezmények

(1) A Szerződés 101., 102., 106. és 107. cikkének sérelme nélkül és a 31. cikk (3) bekezdésében meghatározott közvetlen költségek elve ellenére a pályahálózat-működtető által a vasúttársaságok számára bármely szolgáltatásért felszámított díjakra biztosított kedvezményeknek meg kell felelniük az e cikkben megállapított feltételeknek.

(2) A (3) bekezdésben foglaltak kivételével a kedvezmények a pályahálózat-működtető adminisztrációs költségeinek tényleges megtakarítására korlátozódnak. A kedvezmény mértékének meghatározásakor nem lehet figyelembe venni a felszámított díjba már beépített költségmegtakarítást.

(3) A pályahálózat-működtetők az infrastruktúra minden felhasználója számára bevezethetnek díjcsökkentési rendszert, és meghatározott forgalomra vonatkozóan adhatnak új vasúti szolgáltatások fejlesztésének támogatására irányuló időszakos kedvezményeket vagy a nagymértékben kihasználatlan vonalak használatára ösztönző kedvezményeket.

(4) A kedvezmények csak egy meghatározott infrastruktúra-szakaszra felszámított díjakra vonatkozhatnak.

(5) A hasonló szolgáltatásokra hasonló kedvezményrendszereket kell alkalmazni. A kedvezményrendszereket minden vasúttársaságra vonatkozóan megkülönböztetésmentesen kell alkalmazni.

34. cikk

Kifizetetlen környezeti, baleseti és infrastruktúra-költségeket kiegyenlítő rendszerek

(1) A tagállamok időszakos kiegyenlítési rendszert vezethetnek be, amely a vasúti infrastruktúra használata esetén kiegyenlíti a konkurens szállítási módok bizonyíthatóan kifizetetlen környezeti, baleseti és infrastruktúra-költségeit, amennyiben e költségek meghaladják az ezzel egyenértékű vasúti költségeket.

(2) Ha egy kiegyenlítő juttatásban részesülő vasúttársaság kizárólagos jogokat élvez, ezzel egyidejűleg a felhasználókat is hasonló előnyökben kell részesíteni.

(3) A használt módszernek és az elvégzett számításoknak nyilvánosan hozzáférhetőnek kell lenniük. Mindenekelőtt ki lehet mutatni a konkurens infrastruktúra egyes kifizetetlen költségeit, amelyeket megtakaríthatott, és biztosítani kell, hogy a rendszert hátrányos megkülönböztetéstől mentes feltételekkel biztosítsák a vállalkozások számára.

(4) A tagállamok biztosítják, hogy e rendszerek megfeleljenek a Szerződés 93., 107. és 108. cikkének.

35. cikk

Teljesítményösztönző rendszer

(1) Az infrastruktúra-díjszabási rendszerek a vasúti hálózat zavarainak minimalizálására és a vasúthálózat teljesítményének javítására ösztönzik a vasúttársaságokat és a pályahálózat-működtetőket a teljesítményösztönző rendszer segítségével. Ebbe beletartozhatnak a hálózat üzemelését zavaró tevékenységekért kiszabott büntetések, a zavarok által sújtott társaságok számára fizetett kártérítések, valamint a terv feletti teljesítményért járó jutalmak.

([1]) A Bizottság 2008/386/EK határozata (2008. április 23.) a kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozóan szóló 2006/679/EK határozat A. mellékletének és a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló 2006/860/EK határozat A. mellékletének módosításáról (HL L 136., 2008.5.24., 11. o.).

(2) A teljesítményösztönző rendszernek a VI. melléklet 2. pontjában felsorolt alapelvei a hálózat egészére vonatkoznak.

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a VI. melléklet 2. pontja c) alpontjának módosításaira vonatkozóan a 60. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Így a VI. melléklet 2. pontja c) alpontja a vasúti piac alakulása, valamint az 55. cikkben említett szabályozó szervezetek, a pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok tapasztalatai alapján módosítható. Ezekben a módosításokban ki kell igazítani a késési kategóriákat az iparágban kialakult legjobb gyakorlatok szerint.

36. cikk

Foglalási díj

A pályahálózat-működtetők megfelelő díjat vethetnek ki az elosztott, de fel nem használt kapacitásért. A díjnak a kapacitás hatékony kihasználására kell ösztönöznie. Ezt a díjat vagy a kérelmezőnek vagy pedig a 41. cikk (1) bekezdésének megfelelően kijelölt vasúttársaságnak kell megfizetnie.

A pályahálózat-működtetőnek mindig képesnek kell lennie arra, hogy tájékoztassa az érdekelt feleket a felhasználó vasúttársaságok számára már elosztott infrastruktúrakapacitásról.

37. cikk

A több hálózatra kiterjedő díjszabási rendszerekkel kapcsolatos együttműködés

(1) A tagállamok biztosítják, hogy az Unió területén fekvő vasúti rendszerekhez tartozó több pályahálózatot igénybe vevő vasúti szolgáltatások üzemeltetéséhez szükséges hatékony díjszabási rendszerek alkalmazásának lehetővé tétele érdekében a pályahálózat-működtetők együttműködjenek, és együttesen koordinálják vagy végezzék a díjszabást. A pályahálózat-működtetők kiemelten törekednek arra, hogy garantálják a nemzetközi vasúti szolgáltatások optimális versenyképességét, és biztosítsák a vasúthálózatok hatékony kihasználását. Ennek érdekében megfelelő eljárásokat alakítanak ki az ezen irányelvben rögzített szabályok alapján.

(2) Az (1) bekezdés alkalmazásában a tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtetők az Unió területén fekvő vasúti rendszerekhez tartozó több hálózatra kiterjedő forgalom tekintetében együttműködjenek a 32. cikkben említett felárak lehetővé tétele és a 35. cikkben említett teljesítményösztönző rendszerek hatékony alkalmazása érdekében.

3. SZAKASZ

Az Infrastruktúrakapacitás Elosztása

38. cikk

Kapacitásjogok

(1) Az infrastruktúrakapacitást a pályahálózat-működtető osztja el. A kérelmezőnek már kiutalt kapacitást a jogosult nem ruházhatja át másik vállalkozásra vagy szolgáltatásra. Az infrastruktúrakapacitással való kereskedés tilos, és a későbbi kapacitáselosztásából való kizáráshoz vezet.

Nem tekintendő átruházásnak, ha a vasúttársaság a kapacitást olyan kérelmező tevékenységének gyakorlására használja, amely nem minősül vasúttársaságnak.

(2) Az adott infrastruktúrakapacitás használati joga menetvonal formájában legfeljebb egy szolgálati menetrend érvényességi időszakára adható a kérelmezőknek.

A pályahálózat-működtető és a kérelmező a 42. cikknek megfelelően, a szolgálati menetrend érvényességi időszakánál hosszabb időtartamra szóló keretmegállapodást köthet az adott vasúti infrastruktúra használatára.

(3) A pályahálózat-működtetőnek és a kérelmezőnek az infrastruktúrakapacitás elosztásával kapcsolatos jogait és kötelességeit szerződések vagy a tagállami jogszabályok rögzítik.

(4) Amennyiben egy kérelmező infrastruktúrakapacitást szándékozik kérelmezni a nemzetközi személyszállítási szolgáltatás üzemeltetése céljából, tájékoztatnia kell erről az érintett pályahálózat-működtetőket és szabályozó szerveket. Annak megállapítása érdekében, hogy a nemzetközi szolgáltatás célja a különböző tagállamokban található állomások közötti személyszállítás-e, valamint a hatályos közszolgáltatási szerződésekre gyakorolt lehetséges gazdasági hatás megállapítása érdekében a szabályozó szervek biztosítják a közszolgáltatási szerződésben meghatározott vasúti személyszállítást erre az útvonalra odaítélő bármely illetékes hatóság, valamint az egyéb, a 11. cikk alapján a hozzáférés korlátozására jogosult bármely érdekelt illetékes hatóság és az ezen a nemzetközi személyszállítási szolgáltatási útvonalon közszolgáltatási szerződést teljesítő bármely vasúttársaság tájékoztatását.

39. cikk

Kapacitáselosztás

(1) A tagállamok a 4. cikkben rögzített független igazgatás feltételének figyelembe vételével meghatározzák az infrastruktúrakapacitás elosztásának kereteit. Különös kapacitáselosztási szabályokat kell rögzíteni. A kapacitást a pályahálózat-működtető osztja el. A pályahálózat-működtető különösen ügyel arra, hogy az infrastruktúrakapacitás elosztása tisztességesen és hátrányos megkülönböztetéstől mentesen, az uniós jog tiszteletben tartásával történjék.

(2) A pályahálózat-működtetők a kapott információkat üzleti titokként kezelik.

40. cikk

Együttműködés a több hálózatra kiterjedő infrastruktúrakapacitás elosztásában

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtetők együttműködjenek az Unió területén fekvő vasúti rendszerekhez tartozó több hálózatra kiterjedő infrastruktúrakapacitás hatékony kialakításában és elosztásában, beleértve a 42. cikkben említett keretmegállapodások alapján történő együttműködést is. A pályahálózat-működtetők ennek megfelelő eljárásokat alakítanak ki az ezen irányelvben rögzített szabályok alapján, és a több hálózatra kiterjedő menetvonalakat ezen eljárások szerint szervezik.

A tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtetők képviselőit, amelyeknek az elosztással kapcsolatban hozott döntései kihatnak más pályahálózat-működtetők tevékenységére, bevonják az infrastruktúra nemzetközi szintű elosztásának összehangolásába, illetve a vonatkozó kapacitás elosztásába az áruszállításra összpontosító hálózatokról szóló uniós jogs különleges rendelkezéseinek sérelme nélkül. A harmadik országok pályahálózat-működtetőinek megfelelő képviselői is bevonhatók az eljárásokba.

(2) A Bizottság tájékoztatást és megfigyelői minőségben meghívást kap az olyan jelentősebb ülésekre, amelyeken az infrastruktúra elosztására vonatkozó közös elvekről és gyakorlatokról tárgyalnak. A szabályozó szervezeteknek elegendő tájékoztatást kell kapniuk az infrastruktúra elosztása vonatkozásában a közös elvek és gyakorlatok alakulásáról és az IT-alapú elosztási rendszerekről annak érdekében, hogy a rájuk háruló szabályozási felügyeletet az 56. cikknek megfelelően elvégezhessék.

(3) A hálózatközi vonatforgalom számára infrastruktúrakapacitást elosztó értekezleteken vagy egyéb tevékenységek során csak a pályahálózat-működtetők képviselői hozhatnak döntést.

(4) Az (1) bekezdésben említett együttműködés résztvevői gondoskodnak arról, hogy a résztvevők jegyzéke, ezen együttműködés módszerei és az infrastruktúrakapacitás felméréséhez és elosztásához használt valamennyi feltétel nyilvánosan hozzáférhető legyen.

(5) Az (1) bekezdésben említett együttműködés keretében a pályahálózat-működtetők felmérik az igényeket, és adott esetben nemzetközi menetvonalakat javasolnak és hoznak létre a 48. cikkben említett eseti kérések tárgyát képező tehervonatok üzemeltetésének megkönnyítésére.

Az előzetesen felállított nemzetközi menetvonalakat mindegyik részt vevő pályahálózat-működtetőn keresztül a kérelmezők rendelkezésére kell bocsátani.

41. cikk

Kérelmezők

(1) Infrastruktúrakapacitást a kérelmezők igényelhetnek. Az ezen infrastruktúrakapacitás használatához a kérelmezők kijelölnek egy vasúttársaságot, hogy a 28. cikkel összhangban megállapodást kössön a pályahálózat-működtetővel. Ez nem érinti a kérelmezőnek azon jogát, hogy a 44. cikk (1) bekezdése szerint megállapodást kössön a pályahálózat-működtetővel.

(2) A pályahálózat-működtetők a kérelmezők számára követelményeket írhatnak elő az infrastruktúra jövőbeli bevételeivel és használatával kapcsolatos jogos elvárásaik védelme érdekében. E követelményeknek megfelelőnek, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A IV. melléklet 3. pontjának b) alpontjában foglaltaknak megfelelően e követelményeknek részletesen szerepelniük kell a vasúthálózat-használati feltételekben. A követelmények csak pénzügyi garancia nyújtását tartalmazhatják, amely nem lépheti túl a kérelmező tevékenységének tervezett volumenével arányos mértéket, továbbá biztosítékot arra nézve, hogy a kérelmező az előírásoknak megfelelő ajánlatokat tud készíteni az infrastruktúrakapacitásra.

(3) A Bizottság …-t (*) megelőzően a végrehajtási intézkedéseket fogad el, amelyek részletesen meghatározzák a (2) bekezdés alkalmazásában követendő kritériumokat. Ezeket a végrehajtási intézkedéseket a 64. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

42. cikk

Keretmegállapodások

(1) A kérelmező és a pályahálózat-működtető között a Szerződés 101., 102. és 106. cikkének sérelme nélkül keretmegállapodás köthető. E keretmegállapodás felsorolja a kérelmező által a szolgálati menetrend érvényességi idejét meghaladó időszakra igényelt és számára felajánlott infrastruktúrakapacitás jellemzőit.

E keretmegállapodás nem írja le részletesen a menetvonalat, de úgy kell elkészíteni, hogy kielégítse a kérelmező jogos kereskedelmi igényeit. A tagállamok előírhatják, hogy az ilyen keretmegállapodásokat az ezen irányelv 55. cikkében említett szabályozó szervezettel jóvá kell hagyatni.

(2) A keretmegállapodások nem zárhatják ki a vonatkozó infrastruktúra más kérelmezők vagy szolgáltatások általi használatát.

(3) A keretmegállapodás módosítható vagy korlátozható a vasúti infrastruktúra jobb kihasználása érdekében.

(4) A keretmegállapodás tartalmazhat szankciókat arra az esetre, ha a megállapodás módosítása vagy felbontása válnék szükségessé.

(5) A keretegyezmények főszabály szerint ötéves időtartamra szólnak, és az eredeti érvényességi idejükkel megegyező időtartamokkal meghosszabbíthatók. A pályahálózat-működtető egyedi esetekben rövidebb vagy hosszabb időtartamban is megállapodhat. Az öt évnél hosszabb időtartamot kereskedelmi szerződések meglétére, különleges beruházásokra vagy kockázatokra vonatkozó hivatkozásokkal kell megindokolni.

(*) Ezen irányelv hatályba lépését követően 36 hónappal.

(6) A 49. cikkben említett szakosított infrastruktúrát használó, jelentős és hosszú távú beruházásokat igénylő szolgáltatások esetében – a kérelmező kellő indokolása esetén – a keretegyezmények tizenöt évre köthetők. Az időtartam csak kivételes esetekben, elsősorban nagyléptékű, hosszú távú beruházások esetében haladhatja meg a 15 évet és különösen akkor, ha a beruházásra vonatkozó kötelezettségvállalásokat a többéves amortizációs tervvel együtt szerződésbe foglalták.

Ezekben a kivételes esetekben a keretegyezmény részletesen meghatározhatja az időtartama alatt biztosítandó kapacitásmutatókat. E mutatók magukban foglalhatják a menetvonalak kihasználtságát, mennyiségét és minőségét. A pályahálózat-működtető csökkentheti a 52. cikkben említett kihasználtsági küszöbértéket legalább egy hónapban nem elérő fenntartott kapacitást.

2010. január 1-jétől kezdődően ötéves időtartamra szóló, egyszer megújítható első keretegyezmény hozható létre a szolgáltatást 2010. január 1-jét megelőzően üzemeltető kérelmezők által használt kapacitásmutatók alapján, a különleges beruházások vagy a létező kereskedelmi szerződések figyelembevétele érdekében. Az 55. cikkben említett szabályozó szerv felel az ilyen egyezmény hatálybalépésének engedélyezéséért.

(7) Az üzleti titoktartás betartása mellett az egyes keretmegállapodások lényegét minden érdekelt fél számára hozzáférhetővé kell tenni.

(8) A Bizottság – a szabályozó szervek, az illetékes hatóságok és a vasúttársaságok tapasztalatai, valamint az 57. cikk (1) bekezdésében említett munkacsoport tevékenysége alapján – intézkedéseket fogadhat el, amelyek részletesen meghatározzák az e cikk alkalmazásában követendő eljárásokat és kritériumokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 62. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

43. cikk

Az elosztási folyamat ütemterve

(1) A pályahálózat-működtető köteles betartani a kapacitáselosztás VII. mellékletben meghatározott ütemtervét.

(2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 60. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a VII. melléklet bizonyos módosításai vonatkozásában. Így – a valamennyi pályahálózat-működtetővel folytatott konzultációt követően – a VII. melléklet az elosztási eljárással kapcsolatos operatív megfontolások figyelembevétele érdekében módosítható. Ezeket a módosításokat annak alapján kell végrehajtani, hogy a tapasztalat szerint hogyan lehet biztosítani a hatékony elosztást, illetve beépíteni a pályahálózat-működtetőknek az infrastruktúra-üzemeltetéssel kapcsolatos szempontjait.

(3) A pályahálózat-működtetők a szolgálati menetrendtervezettel kapcsolatos tanácskozások megkezdése előtt megállapodnak az érdekelt infrastruktúra-üzemeltetőkkel a szolgálati menetrendbe felvenni kívánt nemzetközi menetvonalakban. Ennek kiigazítására kizárólag akkor kerülhet sor, ha ez elengedhetetlenül szükséges.

44. cikk

Kérelmezés

(1) A kérelmezők közjogi vagy magánjogi kérelemmel fordulhatnak a pályahálózat-működtetőhöz, vasúti infrastruktúrahasználati jogok elnyerését biztosító megállapodás megkötése érdekében, a IV. fejezet 2. szakaszában előírt díj ellenében.

(2) A rendes szolgálati menetrendre vonatkozó kérelmek tekintetében be kell tartani a VII. mellékletben megállapított határidőket.

(3) A keretmegállapodást kötött kérelmezők a megállapodásnak megfelelően nyújthatják be kérelmüket.

(4) A több hálózatra kiterjedő vasúti menetvonalak vonatkozásában a pályahálózat-működtető biztosítja, hogy a kérelmezők egyablakos ügyintézést vehessenek igénybe, amely vagy a menetvonalon érintett pályahálózat-működtetők által létrehozott közös szerv vagy a menetvonalon érintett egyetlen pályahálózat-működtető. Az említett pályahálózat-működtető engedélyt kap, hogy a kérelmező nevében más érdekelt infrastruktúra-üzemeltetőknél eljárjon. Ez a követelmény nem érinti a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló, 2010. szeptember 22-i 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletet ([1]).

45. cikk

Menetrendkészítés

(1) A pályahálózat-működtető lehetőség szerint eleget tesz minden infrastruktúrakapacitásra vonatkozó kérésnek, beleértve a több hálózatot átszelő menetvonalakra vonatkozó kérelmeket is, és lehetőség szerint figyelembe veszi a kérelmezőket terhelő összes korlátozást, ideértve a vállalkozásukra gyakorolt gazdasági hatást.

(2) A pályahálózat-működtető a menetrendkészítés és az összehangolási eljárás keretében elsőbbséget adhat bizonyos szolgáltatásoknak, de csak a 47. és 49. cikkben szabályozott módon.

(3) A pályahálózat-működtető a szolgálati menetrendtervezetről konzultál az érdekelt felekkel, és legalább egy hónapot biztosít számukra véleményük kifejtésére. Az érdekelt felek közé tartoznak mindazok, akik infrastruktúrakapacitást kértek, és azok az egyéb felek, akik észrevételeket kívánnak tenni arra nézve, hogy a szolgálati menetrend esetükben hogyan befolyásolja vasúti szolgáltatások igénybevételére vonatkozó képességüket a szolgálati menetrend érvényességének ideje alatt.

(4) A pályahálózat-működtető minden jelzett aggály esetében megteszi a megfelelő intézkedéseket.

([1]) HL L 276., 2010.10.20., 22. o.

46. cikk

Összehangolási eljárás

(1) Ha a 45. cikkben említett menetrendkészítés során a pályahálózat-működtető ellentmondásokat észlel a különböző kérelmek között, a kérelmek összehangolásával megkísérli az összes igény lehetőség szerinti legjobb összeegyeztetését.

(2) Összehangolást igénylő helyzet kialakulása esetén a pályahálózat-működtetőnek jogában áll ésszerű korlátok között a kért infrastruktúrakapacitástól eltérő ajánlatot tenni.

(3) A pályahálózat-működtető konzultáció folytatásával minden felmerülő konfliktust megpróbál rendezni az érintett kérelmezővel. Ezt a konzultációt az alábbi, ésszerű időn belül, térítésmentesen és írásos vagy elektronikus formában rendelkezésre bocsátott információk alapján kell elvégezni:

a) az ugyanarra az útvonalra az összes többi kérelmező által igényelt menetvonalak,

b) az ugyanarra az útvonalra az összes többi kérelmező számára előzetesen kiosztott menetvonalak,

c) a vonatkozó útvonalakon a (2) bekezdéssel összhangban javasolt alternatív menetvonalak,

d) a kiosztás során alkalmazott kritériumokra vonatkozó teljes és részletes információk.

A 39. cikk (2) bekezdésével összhangban ezt az információt a többi kérelmező kilétének felfedése nélkül kell megadni, kivéve, ha az érintett kérelmezők beleegyeztek az említett információ nyilvánossá tételébe.

(4) Az összehangolási eljárást szabályozó elveket a vasúthálózat-használati feltételekben határozzák meg. Az elveknek tükrözniük kell különösen a nemzetközi menetvonalak kialakításának nehézségét és a módosítás más infrastruktúra-üzemeltetőkre gyakorolt esetleges hatását.

(5) Ha az infrastruktúrakapacitással kapcsolatos kérések nem elégíthetők ki összehangolás nélkül, a pályahálózat-működtetők koordináció útján megpróbálják az összes kérést teljesíteni.

(6) Más létező jogorvoslati lehetőségek és az 56. cikk sérelme nélkül, az infrastruktúra-elosztással kapcsolatban keletkező viták esetén békéltető eljárás áll rendelkezésre a viták gyors megoldására. Ezt az eljárást a vasúthálózat-használati feltételekben határozzák meg. Ezen eljárás alkalmazása esetén a határozatot 10 munkanapon belül meg kell hozni.

47. cikk

Túlterhelt infrastruktúra

(1) Ha az infrastruktúrakapacitás iránti igények a kért menetvonalak összehangolása és a kérelmezőkkel folytatott konzultációk után nem elégíthetők ki kellő mértékben, a pályahálózat-működtető haladéktalanul köteles a kérdéses infrastruktúraszakaszt túlterheltnek minősíteni. Ugyanezt kell tenni azon infrastruktúra esetében is, amelyen a közeljövőben előreláthatólag kapacitáshiány lép fel.

(2) Ha egy infrastruktúra túlterheltnek minősül, a pályahálózat-működtető az 50. cikkben előírt kapacitáselemzést végez, kivéve ha az 51. cikkben előírt kapacitásbővítési terv megvalósítása már folyamatban van.

(3) Ha a 31. cikk (6) bekezdésében előírt díjakat nem vetették ki vagy nem értek el általuk kielégítő eredményt, és az infrastruktúrát túlterheltnek minősítették, a pályahálózat-működtető ezenfelül elsőbbségi feltételeket alkalmazhat az infrastruktúrakapacitás elosztására.

(4) Az elsőbbségi feltételek figyelembe veszik az adott szolgáltatás fontosságát a társadalom számára más, ennek eredményeképpen kizárt szolgáltatásokhoz képest.

E kereteken belül a megfelelő szállítási szolgáltatások biztosítása érdekében, mindenekelőtt a közszolgáltatási követelmények teljesítésért vagy a vasúti áruszállítás fejlődésének elősegítésért a tagállamok hátrányos megkülönböztetéstől mentes feltételek mellett minden szükséges intézkedést megtehetnek annak érdekében, hogy ezek a szolgáltatások elsőbbséget élvezzenek az infrastruktúrakapacitás elosztása során.

A tagállamok adott esetben a bevételkiesésnek megfelelő kártérítést ítélhetnek meg a pályahálózat-működtetőnek, ha a második albekezdés értelmében a kapacitás bizonyos szolgáltatások számára való fenntartásának szükségessége bevételkiesést eredményez.

Ezen intézkedések és a kártérítés megállapításakor figyelembe kell venni a kizárás más tagállamokra gyakorolt hatását is.

(5) Az árufuvarozás és különösen a nemzetközi árufuvarozás jelentőségét kellő mértékben figyelembe kell venni az elsőbbségi feltételek meghatározása során.

(6) Az infrastruktúra túlterheltsége esetén követendő eljárásokat és alkalmazandó feltételeket a vasúthálózat-használati feltételekben kell rögzíteni.

48. cikk

Eseti kérések

(1) A pályahálózat-működtető a lehető legrövidebb időn, de legfeljebb öt munkanapon belül válaszol az egyes menetvonalakat illető eseti kérésekre. A rendelkezésre álló szabad kapacitással kapcsolatos információkat a kapacitást esetleg igénybe venni kívánó valamennyi kérelmező rendelkezésére kell bocsátani.

(2) A pályahálózat-működtetők szükség esetén felmérik a végleges szolgálati menetrenden belül fenntartandó kapacitásigényt, amely lehetővé teszi számukra, hogy gyorsan reagáljanak az előrelátható eseti kapacitáskérelmekre. Ez a rendelkezés a túlterhelt infrastruktúra esetében is érvényes.

49. cikk

Szakosított infrastruktúra

(1) Az infrastruktúrakapacitás a (2) bekezdés sérelme nélkül elvileg minden olyan szolgáltatástípus számára rendelkezésre áll, amely megfelel a menetvonalon való működéshez szükséges követelményeknek.

(2) Ha vannak megfelelő alternatív útvonalak, a pályahálózat-működtető az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően különleges infrastruktúrát jelölhet ki meghatározott közlekedéstípusok számára. Ilyen kijelölés esetén a pályahálózat-működtető az infrastruktúrakapacitás elosztása során a Szerződés 101., 102. és 106. cikkének sérelme nélkül elsőbbségben részesítheti e közlekedéstípust.

A kijelölés nem akadályozza meg az infrastruktúra más közlekedéstípusok általi használatát, amennyiben az infrastruktúra rendelkezik szabad kapacitással.

(3) Ha a (2) bekezdésnek megfelelően kijelölték az infrastruktúrát, azt jelezni kell a vasúthálózat-használati feltételekben.

50. cikk

Kapacitáselemzés

(1) A kapacitáselemzés célja, hogy meghatározza az infrastruktúrakapacitás korlátait, amelyek megakadályozzák a kapacitással kapcsolatos kérelmek megfelelő teljesítését, és hogy a további kérések kielégítését lehetővé tevő javaslatokat tegyen. A kapacitáselemzés meghatározza a túlterheltség okait, valamint a túlterheltség enyhítésére irányuló rövid- és középtávú intézkedéseket.

(2) A kapacitáselemzés figyelembe veszi az infrastruktúrát, az üzemeltetési eljárásokat, az infrastruktúrán nyújtott különböző szolgáltatásokat és mindezen tényezőknek az infrastruktúrakapacitásra gyakorolt hatását. A tervezett intézkedések közé tartozik mindenekelőtt az útvonal-módosítás, a menetrend módosítása, a sebességmódosítások és az infrastruktúra javítása.

(3) A kapacitáselemzést az infrastruktúra túlterheltté nyilvánítását követő hat hónapon belül el kell végezni.

51. cikk

Kapacitásbővítési terv

(1) A kapacitáselemzés elvégzését követő hat hónapon belül a pályahálózat-működtető kapacitásbővítési tervet készít.

(2) A kapacitásbővítési terv kidolgozására az érintett túlterhelt infrastruktúra felhasználóival folytatott konzultációt követően kerül sor.

A terv meghatározza:

a) a túlterheltség okait;

b) a forgalom valószínű jövőbeni fejlődését;

c) az infrastruktúra-fejlesztés korlátait;

d) a kapacitásbővítés lehetőségeit és költségeit, beleértve az infrastruktúra-használati díjak valószínű változásait.

A tervnek emellett a meghatározott lehetséges intézkedések költség-haszon elemzése alapján rögzítenie kell az infrastruktúrakapacitás bővítéséhez szükséges lépéseket az intézkedések végrehajtására vonatkozó ütemtervvel együtt.

A terv a tagállam előzetes jóváhagyásához köthető.

(3) A pályahálózat-működtető beszünteti a 31. cikk (4) bekezdése szerinti díjak felszámítását az érintett infrastruktúrára vonatkozóan, ha:

a) nem készít kapacitásbővítési tervet; vagy

b) nem halad előre a kapacitásbővítési tervben meghatározott intézkedések megvalósításával.

A pályahálózat-működtető azonban az 55. cikkben említett szabályozó szervezet jóváhagyásával továbbra is felszámíthatja e díjakat, ha:

a) a kapacitásbővítési terv az ellenőrzésén kívül eső okok miatt nem valósítható meg; vagy

b) a rendelkezésre álló lehetőségek gazdaságilag vagy pénzügyileg nem életképesek.

52. cikk

A menetvonalak használata

(1) A pályahálózat-működtető a vasúthálózat-használati feltételekben meghatározza azokat a feltételeket, amelyek szerint az elosztási eljárás prioritásainak kidolgozásakor figyelembe veszi a menetvonalak korábbi kihasználtságát.

(2) A pályahálózat-működtető különösen túlterhelt infrastruktúra esetén követelheti azon menetvonal átadását, amelynek kihasználtsága legalább egy hónapon át a vasúthálózat-használati feltételekben meghatározandó küszöb alatt volt, kivéve ha erre a kérelmező ellenőrzésén kívül eső, nem gazdasági okok miatt került sor.

53. cikk

Infrastruktúrakapacitás pályafenntartási munkák céljára

(1) A pályafenntartási munkák elvégzéséhez szükséges infrastruktúrakapacitási igényeket a menetrend-készítési folyamat során kell benyújtani.

(2) A pályahálózat-működtető kellően figyelembe veszi a rendszeres pályafenntartási munkákra fenntartott infrastruktúrakapacitásnak a kérelmezőkre gyakorolt hatását.

(3) A pályahálózat-működtető a lehető legrövidebb időn belül értesíti az érdekelt feleket, ha a nem tervszerű pályafenntartási munkák következtében az infrastruktúrakapacitás nem vehető igénybe.

54. cikk

Különleges intézkedések zavar esetén

(1) A vasúti közlekedés műszaki hiba vagy baleset miatti zavara esetén a pályahálózat-működtető köteles minden szükséges intézkedést megtenni a szokásos állapot visszaállítására. E célból kidolgoz katasztrófatervet dolgoz ki, amely felsorolja a vasúti közlekedésben bekövetkezett súlyos balesetek vagy zavarok esetén értesítendő szervezeteket.

(2) Az infrastruktúrát ideiglenesen használhatatlanná tevő vészhelyzetben vagy üzemzavar esetén az odaítélt menetvonalak a rendszer megjavításához szükséges időre figyelmeztetés nélkül visszavonhatók.

Ha a pályahálózat-működtető szükségesnek ítéli, megkövetelheti a vasúttársaságoktól, hogy a szokásos állapot legrövidebb időn belüli helyreállításához általa legmegfelelőbbnek ítélt eszközöket bocsássák a rendelkezésére.

(3) A tagállamok megkövetelhetik, hogy a vasúttársaságok vegyenek részt a biztonsági szabványok és szabályok általuk való betartásának végrehajtásában és ellenőrzésében.

4. SZAKASZ

Szabályozó Szervezet

55. cikk

Szabályozó szervezet

(1) Mindegyik tagállam létrehoz egy, a vasúti ágazatra vonatkozó nemzeti szabályozó szervezetet. A (2) bekezdés sérelme nélkül e szervezetnek önálló hatóságnak kell lennie, mely szervezeti, működési, hierarchikus és döntéshozatali tekintetben jogilag elkülönül és független minden egyéb magánszektorbeli vagy állami jogalanytól. E jogalanynak továbbá szervezetét, pénzügyi döntéseit, jogi felépítését és döntéshozatali funkcióit tekintve függetlennek kell lennie bármely pályahálózat-működtetőtől, díjszabási szervezettől, elosztó szervezettől vagy kérelmezőtől. Továbbá bármely, a közszolgáltatási szerződések odaítélésében részt vevő illetékes hatóságtól függetlenül kell működnie.

(2) A tagállamok olyan szabályozó szervezeteket is létrehozhatnak, amelyek hatásköre több szabályozott ágazatra is kiterjed, ha ezek az integrált szabályozó hatóságok megfelelnek az (1) bekezdésben meghatározott függetlenségi követelményeknek. A vasúti ágazati szabályozó szervezet szervezeti szempontból összekapcsolható a Szerződés 101. és 102. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló, 2002. december 16-i 1/2003/EK tanácsi rendelet [1] 11. cikkében szereplő versenyhatósággal, a közösségi vasutak biztonságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel [2] összhangban létrehozott biztonsági hatósággal, vagy a III. fejezetben említett engedélyező hatósággal, amennyiben ez a közös hatóság teljesíti az (1) bekezdésben meghatározott, függetlenségre vonatkozó követelményt.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy a szabályozó szervezet személyzeti összetétele és irányítása szavatolja a függetlenséget. A tagállamok elsősorban arról gondoskodnak, hogy a szabályozó szervezet által az 56. cikkel összhangban hozandó döntésekért felelős személyek – így például adott esetben az igazgatótanács tagjai – a szabályozó szervezet feladatainak ellátása során mindennemű vasúti ágazati piaci érdekeltségtől függetlenül járjanak el, ne álljon fel érdekük vagy üzleti kapcsolatuk a szabályozott vállalkozásokkal vagy szervezetekkel, továbbá ne kérjenek és ne fogadjanak el utasításokat sem kormánytól, sem egyéb állami vagy magánszektorbeli jogalanytól.

A szabályozó szervezet által az 56. cikkel összhangban hozandó döntésekért felelős személyek teljes jogkörrel rendelkeznek a szabályozó szervezet személyzetének felvételére és irányítására vonatkozóan.

[1] HL L 1., 2003.1.4., 1. o. Megjegyzés: Az 1/2003/EK tanácsi rendelet címét az Európai Közösséget létrehozó szerződés cikkeinek újraszámozására figyelemmel a lisszaboni szerződés 5. cikkével összhangban kiigazították került; az eredeti hivatkozás „a Szerződés 81. és 82. cikkében" volt.

[2] HL L 164., 2004.4.30., 29. o.

56. cikk

A szabályozó szervezet feladatai

(1) A 46. cikk (6) bekezdésének sérelme nélkül, a kérelmező jogorvoslati kérelemmel fordulhat a szabályozó szervezethez, ha úgy véli, hogy tisztességtelen bánásmódban vagy hátrányos megkülönböztetésben volt része, vagy valamely más sérelem érte, különösen a pályahálózat-működtető vagy adott esetben a vasúttársaság vagy a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetője által elfogadott döntések ellen a következőkkel kapcsolatban:

a) a vasúthálózat-használati feltételek átmeneti és végleges változatai;

b) az abban meghatározott követelmények;

c) az elosztási folyamat és eredménye;

d) a díjszabási konstrukció;

e) a fizetendő vagy esetlegesen fizetendő infrastruktúra-használati díjak mértéke vagy struktúrája;

f) a hozzáféréssel kapcsolatos megállapodások a 10., 11., 12. és 13. cikk szerint;

g) a szolgáltatásokhoz való hozzáférés és azok díjszabása a 13. cikkel összhangban.

(2) A nemzeti versenyhatóságnak a vasúti szolgáltatások piacán folyó verseny biztosítására vonatkozó hatáskörének sérelme nélkül a szabályozó szervezet jogköre kiterjed a vasúti szolgáltatások piacán zajló verseny figyelemmel kísérésére, továbbá a hatóság saját kezdeményezésére és a kérelmezőkkel szembeni hátrányos megkülönböztetés elkerülése érdekében kiemelten ellenőrzi az (1) bekezdés a)–g) pontjait. Kiemelt figyelemmel ellenőrzi, hogy a vasúthálózat-használati feltételek nem tartalmaznak-e diszkriminatív rendelkezéseket vagy nem ruházzák-e fel a pályahálózat-működtetőt olyan mérlegelési jogkörrel, amelyet fel lehetne használni a kérelmezőkkel szembeni hátrányos megkülönbözetésre. A szabályozó szervezet rendelkezésére kell bocsátani az említett feladatok végrehajtásához szükséges szervezeti kapacitást.

(3) A tagállamok határozhatnak úgy, hogy a szabályozó szervezetet megbízzák azzal, hogy fogadjon el nem kötelező erejű véleményeket a 8. cikk (3) bekezdésében említett üzleti terv ideiglenes változatai, a szerződéses megállapodás, illetve a kapacitásbővítési terv vonatkozásában, amelyekből kiderül elsősorban az, hogy ezek az eszközök megfelelnek-e a vasúti szolgáltatási piacon uralkodó versenyhelyzetnek.

(4) A szabályozó szervezet rendelkezésére kell bocsátani a feladatai végrehajtásához szükséges szervezeti kapacitást.

(5) A szabályozó szervezet biztosítja, hogy a pályahálózat-működtető által megállapított infrastruktúra-használati díjak megfeleljenek a IV. fejezet 2. szakasza rendelkezéseinek, és hátrányos megkülönböztetéstől mentesek legyenek. A kérelmezők és a pályahálózat-működtető közötti tárgyalások az infrastruktúra-használati díjak mértékéről csak akkor engedélyezhetők, ha ezekre a szabályozó szervezet felügyelete alatt kerül sor. A szabályozó szervezet közbelép, ha a tárgyalások várhatóan megsértik e fejezet rendelkezéseit.

(6) A szabályozó szervezetnek joga van a pályahálózat-működtetőtől, a kérelmezőktől és bármely más érintett harmadik féltől a kérdéses tagállamban a tárggyal kapcsolatos információkat kérni. A kért információkat haladéktalanul a szervezet rendelkezésére kell bocsátani.

A szabályozó szervezetnek lehetősége van arra, hogy az ilyen kéréseknek megfelelő szankciókkal – beleértve a bírság kivetését is – érvényt szerezzen. A szabályozó szervezet rendelkezésére bocsátandó információ felölel minden olyan adatot, amelyet a szabályozó szervezet jogorvoslati funkciója és a (2) bekezdésnek megfelelő, a vasúti szolgáltatások piacán zajló verseny figyelemmel kísérésére vonatkozó funkciója keretében kér. Ebbe a statisztikai és piacfigyelési célokhoz szükséges adatok is beletartoznak.

(7) A szabályozó szervezet az összes információ beérkezésétől számított legfeljebb két hónapon belül köteles bármely panasszal kapcsolatban határozatot hozni, és megtenni a helyzet orvoslásához szükséges intézkedéseket. A nemzeti versenyhatóságoknak a vasúti szolgáltatások piacán folyó verseny biztosítása terén meglévő hatáskörének sérelme nélkül a szabályozó szervezet adott esetben saját kezdeményezésére határozatot hoz az említett piacok nemkívánatos fejleményeinek orvoslására alkalmas intézkedésekről, különös tekintettel az (1) bekezdés a)–g) pontjára.

A szabályozó szervezet határozata az abban érintett valamennyi félre nézve kötelező, és azt más közigazgatási hatóság nem vizsgálhatja felül. A szabályozó szervezetnek lehetősége van arra, hogy határozatainak megfelelő szankciókkal – beleértve a bírság kivetését is – érvényt szerezzen.

Az infrastruktúrakapacitás biztosítására irányuló kérés elutasítása vagy a kapacitásajánlat feltételei elleni jogorvoslat esetén a szabályozó szervezet határozhat úgy, hogy a pályahálózat-működtető által hozott döntés semmiféle változtatást nem igényel, vagy megkövetelheti a döntés módosítását az általa előrebocsátott iránymutatásoknak megfelelően.

(8) A tagállamok biztosítják, hogy a szabályozó szervezet által hozott határozatok bírósági felülvizsgálatnak legyenek alávethetők. A jogorvoslati kérelemnek csak akkor lehet halasztó hatálya a szabályozó szervezet határozatára, ha a szabályozó szervezet határozatának közvetlen hatása visszafordíthatatlan vagy nyilvánvalóan túlzott károkat okozhat a fellebbező számára. Ez a rendelkezés adott esetben nem sérti az alkotmányos jog által a jogorvoslatot tárgyaló bíróságra ruházott hatásköröket.

(9) A tagállamok biztosítják, hogy a szabályozó szervezet által hozott határozatokat nyilvánosságra hozzák.

(10) A szabályozó szervezetnek jogában áll a pályahálózat-működtetőknél a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetőjénél, vagy adott esetben a vasúttársaságoknál ellenőrzéseket végezni vagy külső ellenőrzéseket kezdeményezni annak ellenőrzése érdekében, hogy megfelelnek-e a 6. cikkben megállapított, a

könyvviteli elkülönítésre vonatkozó rendelkezéseknek. E tekintetben a szabályozó szervezetnek jogában áll pontos tájékoztatást kérni. A szabályozó szervezet jogosult különösen arra, hogy felkérje a pályahálózat-működtetőt, a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetőjét, illetve minden olyan vállalkozást vagy jogi személyt, amely a 6. cikk (1) és (2) bekezdésében és a 13. cikkben említett módon különböző típusú vasúti szállítási vagy infrastruktúra-üzemeltetési feladatokat lát el vagy foglal egységbe, hogy bocsássa rendelkezésre a VIII. mellékletben foglalt könyvelési adatok egészét vagy egy részét a szükséges és arányos részletességgel.

Az állami támogatással kapcsolatos kérdésekért felelős hatóság meglévő hatásköreinek sérelme nélkül, a szabályozó szervezet ezekből a jelentésekből is következtetéseket vonhat le az állami támogatásokra vonatkozóan, és ezekről jelentést tesz az illetékes hatóságoknak.

(11) A Bizottság a 60. cikkel összhangban felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására a VIII. melléklet bizonyos módosításai vonatkozásában. Így a VIII. melléklet módosítható a könyvelési és a felügyeleti gyakorlat alakulása és/vagy a mellékletnek a könyvviteli elkülönítés ellenőrzéséhez szükséges további elemekkel történő kiegészítése érdekében.

57. cikk

A szabályozó szervezetek közötti együttműködés

(1) A szabályozó szervezetek tájékoztatják egymást a munkájukról, valamint döntéshozatali elveikről és gyakorlatukról, valamint másképpen is együttműködnek, hogy döntéshozatalukat az Unión belül összehangolják. E célból részt vesznek és együtt dolgoznak egy rendszeres időközönként ülést tartó munkacsoportban. A megfelelő szabályozó szervezetek közötti aktív együttműködés biztosítása érdekében a Bizottság támogatja őket e feladatukban.

(2) A szabályozó szervezetek szorosan együttműködnek – beleértve az együttműködési megállapodásokat is – a piacfigyelési feladataik ellátásában, valamint a panaszok, illetve vizsgálatok kezelésében való kölcsönös segítségnyújtás céljából.

(3) Egy nemzetközi menetvonallal kapcsolatos hozzáférési vagy díjszabási ügyekre vonatkozó panasz vagy saját kezdeményezésre indított vizsgálat esetén, valamint a nemzetközi vasúti szállítási szolgáltatásokkal kapcsolatos piaci verseny ellenőrzése keretében az érintett szabályozó szervezet konzultációt folytat valamennyi olyan tagállam szabályozó szervezeteivel, amelyen a szóban forgó nemzetközi menetvonal keresztülhalad, és határozatának meghozatala előtt ezektől a szabályozó szervezetektől megkér valamennyi szükséges információt.

(4) A (3) bekezdésnek megfelelő konzultációban érintett szabályozó szervezetek átadnak minden olyan információt, amelyhez az alkalmazandó nemzeti jog szerint maguk is hozzáférhetnek. Ezek az információk kizárólag a (3) bekezdésben említett panaszkezelés vagy vizsgálat céljából használhatók.

(5) A panaszt fogadó vagy a saját kezdeményezésű vizsgálatot megindító szabályozó szervezet átadja a vonatkozó információkat az illetékes szabályozó szervezetnek abból a célból, hogy az intézkedéseket hozhasson az érintett felekkel kapcsolatosan.

(6) A tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtetőknek minden, a 40. cikk (1) bekezdése szerint esetlegesen bevont képviselője haladéktalanul rendelkezésre bocsássa a (3) bekezdés szerinti panaszkezeléshez vagy vizsgálathoz szükséges, az érintett képviselő helye szerinti tagállam szabályozó szervezete által igényelt információt. Ez a szabályozó szervezet jogosult az érintett nemzetközi menetvonallal kapcsolatos ilyen természetű információkat a (3) bekezdésben említett szabályozó szervezeteknek továbbítani.

(7) A szabályozó szervezetek közös elveket és gyakorlatokat dolgoznak ki azokra a döntésekre vonatkozóan, amelyekre ezen irányelv alapján jogosultak. A szabályozó szervek tapasztalatai és az (1) bekezdésben említett munkacsoport tevékenysége alapján, valamint szükség esetén a szabályozó szervek megfelelő együttműködésének biztosítása érdekében a Bizottság intézkedéseket fogadhat el e közös elvek és gyakorlatok megállapítására. Ezeket a végrehajtási aktusokat a 62. cikk (3) bekezdésében foglalt vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

(8) A szabályozó szervezetek felülvizsgálják a 37. cikk és a 40. cikk (1) bekezdése alapján együttműködő pályahálózat-működtetők olyan határozatait és gyakorlatait, amelyek ezen irányelv rendelkezéseit hajtják végre, vagy más módon elősegítik a nemzetközi vasúti szállítást.

V. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

58. cikk

Közbeszerzési szabályok

Ezen irányelv rendelkezéseit a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai ágazatban működő ajánlatkérők beszerzési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/17/EGK európai parlamenti és tanácsi irányelv [1] sérelme nélkül kell alkalmazni.

59. cikk

Eltérések

(1) 2013. március 15-ig Írország mint szigeten fekvő tagállam, amelynek csak egy tagállammal van vasúti összeköttetése, valamint Észak-Írország vonatkozásában az Egyesült Királyság, ugyanezen okból,

a) nem kötelesek a 7. cikk (1) bekezdésének első albekezdése szerint az infrastruktúrához való pártatlan és hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést biztosító feladatokat független szervezetre bízni annyiban, amennyiben az

[1] HL L 134., 2004.4.30., 1. o.

említett cikk a tagállamokat arra kötelezi, hogy a 7. cikk (2) bekezdésében említett feladatokat ellátó független szervezeteket hozzanak létre.

b) nem kötelesek alkalmazni a 27. cikkben, a 29. cikk (2) bekezdésében, a 38., a 39. és a 42. cikkben, a 46. cikk (4) bekezdésében, a 46. cikk (6) bekezdésében, a 47. cikkben, a 49. cikk (3) bekezdésében, az 50–53. cikkben, az 55. cikkben és az 56. cikkben rögzített követelményeket, azzal a feltétellel, hogy az infrastruktúra-elosztással és a díjszabással kapcsolatban hozott döntések ellen, ha a vasúttársaság írásban kéri, jogorvoslattal lehessen élni egy független hatóság előtt, amely az összes vonatkozó információ beérkezését követő két hónapon belül meghozza bírósági felülvizsgálat alá vethető határozatát.

(2) Ha a 17. cikknek megfelelő engedéllyel rendelkező egynél több vasúttársaság, vagy Írország és Észak-Írország esetében egy máshol engedéllyel rendelkező vasúttársaság hivatalos kérelmet nyújt be konkurens vasúti szolgáltatások üzemeltetésére Írország vagy Észak-Írország területén, területére vagy területéről, az eltérés további alkalmazhatóságáról a 62. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadóbizottsági eljárásnak megfelelően kell határozni.

Amennyiben egy Írországban vagy Észak-Írországban vasúti szolgáltatásokat végző vasúttársaság hivatalos kérelmet nyújt be vasúti szolgáltatások üzemeltetésére egy másik tagállam (kivéve Írországot az Észak-Írországban működő vasúttársaságok vonatkozásában és az Egyesült Királyságot az Írországban működő vasúttársaságok tekintetében) területén, területére vagy területéről, az (1) bekezdésben említett eltérések nem alkalmazhatók.

Az e bekezdés első albekezdésében említett határozat vagy az e bekezdés második albekezdésében említett hivatalos kérelem kézhezvételétől számított egy éven belül az érintett tagállam vagy tagállamok (Írország vagy Észak-Írország vonatkozásában az Egyesült Királyság) jogszabályokat léptetnek életbe az (1) bekezdésben említett cikkek végrehajtására.

(3) Az (1) bekezdésben említett eltérés legfeljebb ötéves időtartamokra újítható meg. Az eltérésben részesülő tagállam az eltérés lejárata előtt legfeljebb 12 hónappal az eltérés meghosszabbítására irányuló kérelmet nyújthat be a Bizottságnak. Minden ilyen kérést meg kell indokolni. A Bizottság megvizsgálja a kérelmet, és a 62. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadóbizottsági eljárásnak megfelelően meghozza határozatát. Ezt az eljárást a kérelemmel kapcsolatos valamennyi határozatnál alkalmazni kell.

Határozatának meghozatala során a Bizottság figyelembe veszi az eltérés meghosszabbítását kérő tagállam geopolitikai helyzetének alakulását és a vasúti piac fejlődését a tagállamban végzett, a tagállamból kiinduló és a tagállamba irányuló vasúti szolgáltatások tekintetében is.

60. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) Az Európai Parlament és a Tanács az e cikkben foglalt feltételek szerint a Bizottságra ruházza a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó hatáskört.

(2) Az említettek a …-t (*) követő ötéves időszakra ruházzák a Bizottságra a 20. cikkben, a 35. cikk (3) bekezdésében, a 43. cikk (2) bekezdésében és az 56. cikk (11) bekezdésében említett hatáskört. A Bizottság legkésőbb az ötéves időszak lejárta előtt kilenc hónappal jelentést készít a hatáskör-átruházás vonatkozásában. A hatáskör-átruházás hallgatólagosan meghosszabbodik az említettel azonos hosszúságú időtartamokkal, kivéve, ha az Európai Parlament vagy a Tanács – legkésőbb az adott időszak vége előtt három hónappal – kifogást emel a meghosszabbítás ellen.

(3) Az Európai Parlament és a Tanács bármikor visszavonhatja a 20. cikkben, a 35. cikk (3) bekezdésében, a 43. cikk (2) bekezdésében és az 56. cikk (11) bekezdésében említett hatáskört. A visszavonásról szóló határozat megszünteti a benne megjelölt felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő naptól vagy a határozatban megjelölt későbbi időponttól hatályos. Nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul értesíti erről egyidejűleg az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(5) A 20. cikk, a 35. cikk (3) bekezdése, a 43. cikk (2) bekezdése és az 56. cikk (11) bekezdése alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus kizárólag akkor lép hatályba, ha az Európai Parlament, illetve a Tanács nem emelt kifogást az aktusról szóló, az Európai Parlamenthez, illetve a Tanácshoz benyújtott értesítés időpontjától számított két hónapon belül, vagy akkor, ha ezen határidő lejárta előtt az Európai Parlament és a Tanács egyaránt értesítette a Bizottságot arról, hogy nem kíván kifogást emelni. Ezt a határidőt két hónappal meg lehet hosszabbítani az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére.

61. cikk

Alkalmazási intézkedések

A Bizottság egy tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére az intézkedések elfogadását követő tizenkét hónapon belül megvizsgálja a nemzeti hatóságok által az ezen irányelv alkalmazása vonatkozásában elfogadott azon egyedi intézkedéseket, amelyek a vasúti infrastruktúrához és szolgáltatásokhoz való hozzáférés feltételeire, a vasúttársaságok engedélyezésére, az infrastruktúra-díjszabásra, valamint a kapacitáselosztásra vonatkoznak. A Bizottság a kérelem kézhezvételét követő négy hónapon belül a 62. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően határoz arról, hogy a kérdéses intézkedés továbbra is alkalmazható-e.

(*) Ezen irányelv hatályba lépésének időpontja.

62. cikk

A bizottság eljárása

(1) A Bizottságot munkájában egy bizottság segíti. Ennek a bizottságnak a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak kell lennie.

(2) Az e bekezdésre való hivatkozás esetén a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni.

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni. Amennyiben a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási aktus tervezetét.

63. cikk

Jelentés

A Bizottság legkésőbb 2012. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának a II. fejezet végrehajtásáról.

A jelentésnek tartalmaznia kell a piac fejlődését, beleértve a személyszállítási szolgáltatások vasúti piacának további megnyitásával kapcsolatos előkészületek helyzetének leírását is. Ebben a jelentésben a Bizottság elemzi e piac szervezésének különböző modelljeit is, valamint ezen irányelvnek a közszolgáltatási szerződésekre és azok finanszírozására gyakorolt hatását. Ennek során a Bizottság figyelembe veszi a vasúti és közúti személyszállítási szolgáltatásokról szóló 1370/2007/EK rendelet végrehajtását, valamint a tagállamok közötti tényleges különbségeket (a hálózatok sűrűsége, az utasok száma, az átlagos utazási távolság). Jelentésében a Bizottság adott esetben kiegészítő jogalkotási intézkedéseket javasol, hogy megkönnyítse az ilyen nyitásokat és értékelje az ilyen intézkedések hatásait.

64. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ezen irányelvnek …-ig (*) megfeleljenek, többek között a tekintetben, hogy az érintett vasúttársaságok, üzemeltetők, kérelmezők, hatóságok és egyéb jogalanyok eleget tegyenek a követelményeknek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.

A tagállamok által elfogadott rendelkezéseknek hivatkozniuk kell erre az irányelvre, vagy hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozással együtt kell megjelenniük. A rendelkezéseknek tartalmazniuk kell egy arra vonatkozó nyilatkozatot is, hogy a hatályban lévő törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseknek az ezen irányelvvel hatályon kívül helyezett irányelvekre történő hivatkozásait erre az irányelvre történő hivatkozásnak kell tekinteni. A hivatkozás módját és a nyilatkozat formáját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok megküldik a Bizottságnak nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az irányelv tárgykörében fogadnak el.

Az 55. cikk (1) bekezdése …-tól (**) alkalmazandó.

Az ezen irányelv II. és IV. fejezetében szereplő, a nemzeti jogba történő átültetésére és végrehajtására vonatkozó kötelezettségek nem vonatkoznak Ciprusra és Máltára, mindaddig, amíg területükön nem hoznak létre vasúti hálózatot.

65. cikk

Hatályon kívül helyezés

A IX. melléklet A. részében felsorolt irányelvekkel módosított 91/440/EGK, 95/18/EK és 2001/14/EK irányelvek …-tól/től (***) hatályukat vesztik, a IX. melléklet B. részében meghatározott irányelveknek a nemzeti jogba történő átültetésére meghatározott határidőkkel kapcsolatos tagállami kötelezettségek sérelme nélkül.

A hatályon kívül helyezett irányelvekre való hivatkozásokat erre az irányelvre való hivatkozásnak kell tekinteni, és a X. mellékletben foglalt megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

66. cikk

Hatálybalépés

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

67. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt […]-ban/-ben,

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*
…	…

(*) Ezen irányelv hatályba lépését követően 36 hónappal.

(**) Ezen irányelv hatálybalépése után 60 hónappal.

(***) Ezen irányelv hatálybalépésének időpontja.

I. MELLÉKLET

A VASÚTI INFRASTRUKTÚRA ELEMEINEK JEGYZÉKE

A vasúti infrastruktúra a következő tételekből áll – amennyiben azok az állandó útvonal részét képezik –, beleértve a mellékvágányokat, azonban a vasúti javítóműhelyekben, depókban vagy mozdonyszínekben található vágányok, illetve a magántulajdonú szárnyvonalak vagy mellékvágányok kivételével:

— földterület;

— pályatest és pálya alépítmény, különösen a töltések, bevágások, vízlevezető csatornák és árkok, falazott árkok, csőáteresz, bélésfalak, oldalrézsűk védelmére ültetett növényzet, stb.; utas és áruperonok; ideértve a személypályaudvarokat és az áruterminálokat is; normál sínköz és járdák; kerítésfalak, sövény, kerítések; tűzvédelmi sávok; fűtőmű berendezések; átjárók stb.; hófogó rácsok;

— műtárgyak: hidak, csőáteresz és egyéb átmenő szerkezetek, alagutak, fedett bevágások és egyéb aluljárók; támfalak, valamint lavina, kőomlás stb. ellen védő műtárgyak;

— vasúti átjárók, beleértve a közúti forgalom biztonságát szolgáló berendezéseket;

— felépítmények, különösen: vágányok, peremes sínek, terelősínek; talpgerendák és hosszanti talpfák, az állandó pálya kisebb szerelvényei, ballasztanyag, beleértve a kavicsot és homokot; váltók, átszelések stb.; mozdonyfordító korongok és tolópadok (kivéve a kizárólag mozdonyok számára fenntartott tolópadokat);

— bekötőutak az utasok és az áruszállítás számára, beleértve a közúti bekötőutakat is;

— biztonsági, jelző- és távközlő berendezések a nyílt pályán, állomásokon és rendező-pályaudvarokon, beleértve a jelző- és távközlő rendszerek működtetéséhez használt elektromos áram termeléséhez, átalakításához és elosztásához szükséges létesítményeket; az ilyen létesítményekhez vagy üzemekhez szolgáló épületek; sínfékek;

— forgalmi és biztonsági célú világítóberendezések;

— vontatáshoz használt, elektromos áram átalakításához és továbbításához használatos üzem: alállomások, az alállomások közötti tápkábelek és csatlakozó vezetékek, hosszláncrendszerű felsővezetékek és tartóoszlopok; áramvezető sín tartóelemekkel;

— az infrastrukturális részleg által használt épületek, ideértve a közlekedési díjak beszedésére szolgáló létesítményhányadot is.

II. MELLÉKLET

A VASÚTTÁRSASÁGOK SZÁMÁRA NYÚJTANDÓ SZOLGÁLTATÁSOK

(hivatkozás a 13. cikkben)

1. A minimális szolgáltatási csomagnak a következőket kell tartalmaznia:

   a) a vasúti infrastruktúrakapacitásra vonatkozó kérelmek kezelése;

   b) a megadott kapacitás használati joga;

   c) a vasúti infrastruktúra, így többek között a kitérők és elágazások használata;

   d) a vonatközlekedés szabályozása, ideértve a jelző- és biztosítóberendezési rendszert, a szabályozást, a vonatindítást és a vonatmozgással kapcsolatos információk továbbítását és szolgáltatását;

   e) az áramszolgáltatási rendszer használata a vontatási áram számára, amennyiben rendelkezésre áll;

   f) olyan szolgáltatás bevezetéséhez vagy üzemeltetéséhez szükséges minden egyéb információ, amelyre kapacitást ítéltek oda.

2. Hozzáférést – ezen belül vasúti összeköttetést – kell biztosítani a következő szolgáltatási infrastruktúrákhoz – amennyiben vannak ilyenek –, és az ezen infrastruktúrákban nyújtott szolgáltatásokhoz:

   a) személypályaudvarok, épületeik és egyéb infrastruktúra, ideértve az utastájékoztató kijelzőket és a menetjegykiadó épületeket is;

   b) áruterminálok;

   c) rendező pályaudvarok és vonat-összeállító állomás, ideértve a rendező létesítményeket is;

   d) tároló vágánycsoport;

   e) karbantartó létesítmények, kivéve a kizárólag a gördülőállomány egyes típusai számára kialakított karbantartó létesítményekben végzett jelentős karbantartási munkákat és egyéb műszaki infrastruktúra, ideértve a tisztító- és mosóberendezéseket is;

   f) vasúti tevékenységekhez kapcsolódó tengeri és belvízi kikötői berendezések;

   g) mentesítő berendezések

   h) üzemanyagtöltő berendezések és ezek üzemanyag-ellátása, amelynek díja a számlákon elkülönítve szerepel.

3. A kiegészítő szolgáltatások közé tartozhatnak:

   a) vontatási áram, amelynek díja a számlákon az áramszolgáltatási rendszer használatának díjától elkülönítve szerepel;

   b) személyszállító vonatok előfűtése;

   c) egyedi szerződések a következők biztosítására:

      — veszélyes anyagok szállításának felügyelete,

      — különleges szerelvények közlekedtetéséhez nyújtott segítség;

4. A mellékszolgáltatások a következőket tartalmazhatják:

   a) hozzáférés a távközlési hálózatokhoz;

   b) kiegészítő információk szolgáltatása;

   c) a gördülőállomány műszaki vizsgálata;

   d) a személypályaudvarokon működő menetjegykiadás;

   e) a kizárólag a gördülőállomány egyes típusai számára kialakított karbantartó létesítményekben végzett jelentős karbantartási munkák.

III. MELLÉKLET

MEGFELELŐ PÉNZÜGYI HELYZET

(a 20. cikk szerint)

Az engedélyt kérelmező vállalkozás által a 20. cikkel összhangban megadandó információk különösen a következőkre vonatkoznak:

a) rendelkezésre álló anyagi eszközök, amelyek tartalmazzák a banki mérleget, zálogjoggal biztosított hiteltúllépési tartalékalapokat és hiteleket;

b) biztosítékként rendelkezésre álló pénzeszközök és a társasági vagyon;

c) működőtőke;

d) kapcsolódó költségek, amelyek tartalmazzák a járművek, telekingatlan, épületek, berendezések és gördülőállomány beszerzésének vételárát;

e) a vasúttársaság vagyonának terhei;

f) adók és társadalombiztosítási hozzájárulások.

IV. MELLÉKLET

A VASÚTHÁLÓZAT-HASZNÁLATI FELTÉTELEK TARTALMA

(hivatkozás a 27. cikkben)

A 27. cikkben említett vasúthálózat-használati feltételeknek az alábbi információkat kell tartalmazniuk:

1. A vasúttársaságok számára rendelkezésre álló infrastruktúra jellegét és a hozzáférés feltételeit rögzítő szakasz. Az ebben a szakaszban található információkat éves rendszerességgel összhangba kell hozni a 2008/57/EK irányelv 35. cikke értelmében közzéteendő vasúti infrastruktúra-nyilvántartással, vagy az adatok vonatkozásában arra hivatkozni kell.

2. A díjszabási elvekkel és díjakkal foglalkozó szakasz. Ennek megfelelő részleteket kell tartalmaznia a díjszabási rendszerről, valamint elegendő információt a II. mellékletben felsorolt, egyetlen szolgáltató által biztosított szolgáltatások díjairól és az e szolgáltatásokhoz való hozzáférés kérelmezésére vonatkozó lényeges információkról. Részleteznie kell a 31– 36. cikk alkalmazásához használt módszert, szabályokat és adott esetben díjtáblázatokat mind a költségek, mind pedig a díjak tekintetében. Tartalmaznia kell a már eldöntött vagy a következő öt évre vonatkozóan előrelátható díjváltozásokkal kapcsolatos információkat, ha rendelkezésre állnak.

3. A kapacitáselosztás elveiről és feltételeiről szóló szakasz. E szakaszban rögzíteni kell a vasúttársaságok rendelkezésére álló infrastruktúra általános jellemzőit és a használatával kapcsolatos esetleges korlátozásokat, beleértve a fenntartás várható kapacitásigényeit. A szakaszban meg kell határozni továbbá a kapacitáselosztásra vonatkozó eljárásokat és határidőket. A szakasznak tartalmaznia kell továbbá a folyamat során alkalmazandó különös feltételeket, mindenekelőtt:

   a) azokat az eljárásokat, amelyeknek keretében a kérelmezők kapacitást kérhetnek a pályahálózat-működtetőtől;

   b) a kérelmezőkre vonatkozó rendelkezéseket;

   c) a kérelmezési és elosztási eljárásokra vonatkozó határidőket, valamint a menetrendkészítésre vonatkozó információk igénylése során követendő eljárásokat, illetve a tervezetett és a nem tervezett fenntartási munkálatok ütemezési eljárásait;

   d) a koordinációs folyamatot szabályozó elveket és az e folyamat részét képező békéltető eljárást;

   e) a túlterhelt infrastruktúra esetében követendő eljárásokat és alkalmazandó feltételeket;

   f) az infrastruktúra-használat korlátozásainak részleteit;

   g) azokat a feltételeket, amelyek révén az elosztási folyamat elsődlegességeinek meghatározásakor figyelembe veszik a kapacitáskihasználás korábbi mértékét.

   A szakaszban részletezni kell az eseti eljárás hatálya alá tartozó árufuvarozási szolgáltatások, nemzetközi szolgáltatások és eseti kérések megfelelő kezelésének biztosítása érdekében tett intézkedéseket. A szakasznak tartalmaznia kell a kapacitáskérelmekhez alkalmazandó formanyomtatvány mintáját. A pályahálózat-működtető közzéteszi a nemzetközi menetvonalak elosztási eljárásairól szóló részletes információkat is.

4. Az engedély iránti – az ezen irányelv 25. cikkében említett – kérelemmel és a 2004/49/EK irányelvvel összhangban kibocsátott vasúti biztonsági tanúsítványokkal kapcsolatos információkról szóló szakasz, vagy egy olyan weboldal elérhetősége, amelyen ezek az adatok elektronikus formában térítésmentesen hozzáférhetőek.

5. A vasúti infrastruktúrához és szolgáltatásokhoz való hozzáféréssel, valamint a 35. cikkben említett teljesítményösztönző rendszerrel kapcsolatos békéltető és fellebbezési eljárásokról szóló szakasz.

6. A II. mellékletben említett szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférésről és azok díjszabásáról szóló szakasz. Az olyan szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetőinek, amelyek nem állnak a pályahálózat-üzemeltető ellenőrzése alatt, tájékoztatást kell nyújtaniuk az infrastruktúrához való hozzáférésért és a szolgáltatásokért fizetendő díjakról és a hozzáférés műszaki feltételeiről, amelyek felveendők a vasúthálózat-használati feltételekbe, vagy meg kell adniuk egy olyan weboldal elérhetőségét, amelyen ezek az adatok elektronikus formában térítésmentesen hozzáférhetőek.

7. Minta a pályahálózat-működtető és a kérelmező között a 42. cikkel összhangban kötendő keretmegállapodáshoz.

V. MELLÉKLET

AZ ILLETÉKES HATÓSÁGOK ÉS A PÁLYAHÁLÓZAT-MŰKÖDTETŐK KÖZÖTTI SZERZŐDÉSEK ALAPELVEI ÉS PARAMÉTEREI

(hivatkozás a 30. cikkben)

A szerződéses megállapodásnak pontosítania kell a 30. cikk rendelkezéseit, valamint tartalmaznia kell legalább a következő elemeket:

1. Azok az infrastruktúrák és szolgáltatási infrastruktúrák, amelyekre a szerződés vonatkozik, a II. mellékletnek megfelelő szerkezetben. Ez a pont magában foglal minden infrastruktúra-kezelési kérdést, beleértve a már üzemelő infrastruktúra karbantartását és felújítását is.

2. a II. mellékletben felsorolt infrastrukturális szolgáltatásokra, a karbantartásra, illetve a fennálló karbantartási lemaradások kezelésére kiutalt kifizetések vagy pénzeszközök szerkezete;

3. felhasználó-központú teljesítménycélok, a következő elemeket tartalmazó mutatók és minőségi szempontok formájában:

   a) a vonat teljesítménye például a vonalsebesség és a megbízhatóság szempontjából és a fogyasztói elégedettség,

   b) hálózati kapacitás,

   c) vagyonkezelés,

   d) a tevékenységek mennyisége,

   e) biztonsági szintek, valamint

   f) környezetvédelem;

4. az esetleges karbantartási lemaradások mértéke és azok az eszközök, amelyeket kivonnak a használatból, ezért változást idéznek elő a pénzmozgásokban;

5. a 30. cikk (1) bekezdésében említett kedvezmények, kivéve azokat, amelyek a 30. cikk (2a) bekezdésével összhangban hozott szabályozó intézkedésekkel kerülnek végrehajtásra

6. a pályahálózat-működtető minimális jelentéstételi kötelezettségei a jelentés tartalmára és gyakoriságára vonatkozóan, ideértve az évente közzéteendő információkat is;

7. a szerződés megállapított időtartama, amelynek összhangban kell állnia a pályahálózat-működtető üzleti tervének, koncessziójának vagy engedélyének időtartamával adott esetben, valamint az állami díjszabási rendszerrel és szabályokkal;

8. a nagyobb üzemszünetek és vészhelyzetek kezelésére vonatkozó szabályok, ideértve veszélyhelyzeti terveket a szerződés idő előtti felbontását és a felhasználók tájékoztatását is;

9. az abban az esetben meghozandó helyreigazító intézkedések, ha bármely fél megszegi szerződéses kötelezettségeit, illetve ha rendkívüli körülmények befolyásolják a közfinanszírozás hozzáférhetőségét; ez magában foglalja a szerződés újratárgyalására és idő előtti felbontására vonatkozó feltételeket és eljárásokat.

VI. MELLÉKLET

A VASÚTI INFRASTRUKTÚRA KÖLTSÉGEIRE ÉS DÍJAIRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

(hivatkozás a 32. cikk (1) bekezdésében, továbbá a 35. cikkben)

1. A pályahálózat-működtetőknek legalább a következő feltételpárokat kell figyelembe venniük, amikor összeállítják a piaci szegmensek jegyzékét annak érdekében, hogy a 32. cikk (1) bekezdésével összhangban a díjszabási rendszerbe bevezessék a felárat:

   a) személyszállítási, illetve árufuvarozási szolgáltatások

   b) veszélyes anyagokat szállító vonatok, illetve egyéb tehervonatok

   c) belföldi, illetve nemzetközi szolgáltatások

   d) kombinált fuvarozás, illetve közvetlen tehervonatok

   e) városi vagy regionális, illetve helyközi személyszállítási szolgáltatások

   f) zárt tehervonatok, illetve egyedi kocsirakományú fuvarozás

   g) rendszeres, illetve alkalomszerű vasúti szolgáltatások

2. A 35. cikkben említett teljesítményösztönzési rendszer a következő alapelveken nyugszik:

   a) A teljesítmény megállapodás szerinti szintjének elérése és a szolgáltatás gazdasági életképességének megőrzése érdekében a pályahálózat-működtető megállapodik a kérelmezőkkel a teljesítményösztönző rendszer fő paramétereiről, különösen a késések mértékéről, valamint a teljesítményösztönző rendszer alapján történő kifizetéseknek mind az egyes közlekedtetett vonatokra, mind az egyes vasúttársaságok összes közlekedtetett vonatára egy adott időszakon belül vonatkozó küszöbértékéről.

   b) A pályahálózat-működtető a vonat közlekedtetése előtt legkésőbb 5 nappal közli a vasúttársaságokkal a késések számításának alapjául szolgáló szolgálati menetrendet. A pályahálózat-működtető *vis maior* vagy a szolgálati menetrend késői megváltoztatása esetén rövidebb értesítési határidőt is érvényesíthet.

   c) Minden késésnek a következő késési kategóriák és alkategóriák egyikébe besorolhatónak kell lennie:

      1. A pályahálózat-működtetőnek tulajdonítható üzem-/tervezésirányítás

      1.1. Menetrend-összeállítás

      1.2. Vonatösszeállítás

      1.3. Hibák az üzemeltetési eljárásban

      1.4. Az elsőbbségi szabályok helytelen alkalmazása

      1.5. Személyzet

      1.6. Egyéb okok

      2. A pályahálózat-működtetőnek tulajdonítható infrastrukturális létesítmények

      2.1. Jelzőrendszerek

      2.2. A vasúti átjáróknál található jelzőrendszerek

      2.3. Távközlési berendezések

      2.4. Energiaellátó berendezés

      2.5. Vágány

2.6. Műtárgyak

2.7. Személyzet

2.8. Egyéb okok

3. A pályahálózat-működtetőnek tulajdonítható magas- és mélyépítési okok

3.1. Tervezett építkezési munkálatok

3.2. Szabálytalanságok az építkezés kivitelezésében

3.3. Hibás vágány miatti sebességkorlátozás

3.4. Egyéb okok

4. Más pályahálózat-működtetőknek tulajdonítható okok

4.1. Az előző pályahálózat-működtető okozta

4.2. A következő pályahálózat-működtető okozta

5. A vasúttársaságnak tulajdonítható kereskedelmi okok

5.1. A megállási időtartam túllépése

5.2. A vasúttársaság kérelme

5.3. Rakodási műveletek

5.4. Rakodási szabálytalanságok

5.5. A vonat kereskedelmi előkészítése

5.6. Személyzet

5.7. Egyéb okok

6. A vasúttársaságnak tulajdonítható, járművel kapcsolatos okok

6.1. Szolgálatbeosztás tervezése/új szolgálatbeosztás

6.2. A vasúttársaság általi vonatösszeállítás

6.3. A kocsikat érintő problémák (személyszállítás)

6.4. A kocsikat érintő problémák (árufuvarozás)

6.5. A személykocsikat, mozdonyokat és villamos motorkocsikat érintő problémák

6.6. Személyzet

6.7. Egyéb okok

7. Más vasúttársaságoknak tulajdonítható okok

7.1. A következő vasúttársaság okozta

7.2. Az előző vasúttársaság okozta

8. Sem a pályahálózat-működtetőnek, sem a vasúttársaságnak nem tulajdonítható külső okok

8.1. Sztrájk

8.2. Ügyintézési formaságok

8.3. Külső befolyás

8.4. Az időjárás és a természeti okok hatásai

8.5. A következő hálózaton fennálló külső okok miatti késés

8.6. Egyéb okok

9. Sem a pályahálózat-működtetőnek, sem a vasúttársaságnak nem tulajdonítható másodlagos okok

9.1. Veszélyes események, balesetek és kockázatok

9.2. Ugyanazon vonat késése miatti vágányfoglaltság

9.3. Másik vonat késése miatti vágányfoglaltság

9.4. Fordulóidő

9.5. Csatlakozás

9.6. További vizsgálatra van szükség

d) Amennyiben lehetséges, a késéseket egyetlen szervezetnek tulajdonítják, figyelembe véve mind a fennakadás okáért viselt felelősséget, mind a rendes forgalmi feltételek helyreállítására való képességet.

e) A kifizetések kiszámításakor figyelembe veszik a vasúti szolgáltatások hasonló pontossági követelmények melletti átlagos késését.

f) A pályahálózat-működtető a lehető legrövidebb időn belül közli a vasúttársaságokkal a teljesítményösztönző rendszer alapján történő kifizetések kiszámítását. Ez a számítás tartalmaz minden késő közlekedtetett vonatot egy legfeljebb egy hónapos időszakon belül.

g) Más létező jogorvoslati lehetőségek és az 56. cikk rendelkezéseinek sérelme nélkül a teljesítményösztönző rendszerrel kapcsolatban keletkező viták esetére békéltető eljárás áll rendelkezésre a viták gyors megoldására. Ennek a békéltető rendszernek az érintett felekkel szemben pártatlannak kell lennie. Ezen eljárás alkalmazása esetén a határozatot 10 munkanapon belül meg kell hozni.

h) A pályahálózat-működtető évente egyszer közzéteszi a teljesítménynek a vasúttársaságok által elért éves átlagos szintjét a teljesítményösztönző rendszerben megállapított fő paraméterek alapján.

VII. MELLÉKLET

AZ ELOSZTÁSI FOLYAMAT ÜTEMTERVE

(hivatkozás a 43. cikkben)

1. Szolgálati menetrend minden naptári évben egyszer készül.

2. A szolgálati menetrend december második szombatján éjfélkor változik meg. Amennyiben a téli évszak után változtatásra vagy kiigazításra kerül sor, különösen a regionális személyforgalom menetrendjének változásaira tekintettel, ezt június második szombatján éjfélkor kell végrehajtani, továbbá ezen időpontok között akkor, amikor szükséges. A pályahálózat-működtetők eltérő napokban is megállapodhatnak, és ebben az esetben tájékoztatják a Bizottságot, ha ez érintheti a nemzetközi forgalmat.

3. A szolgálati menetrendbe bekerülő kapacitáskérelmek beérkezési határidejét úgy kell meghatározni, hogy az legfeljebb 12 hónappal előzze meg a szolgálati menetrend életbelépését.

4. A szolgálati menetrend életbelépését legkésőbb 11 hónappal megelőzően a pályahálózat-működtetőknek ideiglenes nemzetközi menetvonalakat kell kialakítaniuk más illetékes pályahálózat-működtetőkkel együttműködve. A pályahálózat-működtetők biztosítják, hogy e menetvonalakat a későbbi eljárások során a lehető legnagyobb mértékben tartsák tiszteletben.

5. A pályahálózat-működtető a kérelmezők ajánlatai beadására kitűzött határidőtől számított legfeljebb négy hónappal később elkészíti a szolgálati menetrend tervezetét.

VIII. MELLÉKLET

A SZABÁLYOZÓ SZERVEZETHEZ KÉRÉSRE BENYÚJTANDÓ KÖNYVELÉSI ADATOK

(hivatkozás az 56. cikk (10) bekezdésében)

1. Könyvviteli elkülönítés

   a) az árufuvarozási, a személyszállítási és az infrastruktúra-kezelési tevékenységekre vonatkozóan külön eredménykimutatás és mérleg;

   b) átlátható és részletes tájékoztatás az állami támogatások és egyéb ellentételezések egyes forrásairól és azok felhasználásáról, beleértve a vállalatok pénzáramlásának részletes áttekintését is annak megállapítása érdekében, hogy e közpénzeket és az egyéb ellentételezésekből származó pénzeszközöket mire fordították;

   c) olyan költség- és nyereségkategóriák, melyek lehetővé teszik annak meghatározását, hogy előfordultak-e keresztámogatások e különböző tevékenységek között, a szabályozó szervezet követelményeivel összhangban;

   d) a költségeknek a különböző tevékenységek közti elosztásához használt módszertan;

   e) amennyiben a vizsgált társaság egy csoport része, a vállalatok közötti kifizetések részletes ismertetése.

2. A pályahasználati díjak nyomon követése

   a) a különböző költségkategóriák, különös tekintettel a különböző szolgáltatások vagy szolgáltatáscsoportok határköltségeiről/közvetlen költségeiről szóló kielégítő tájékoztatásra, amely alapján a pályahasználati díjakat nyomon lehet követni

   b) kielégítő tájékoztatás, mely lehetővé teszi a szolgáltatásokért (vagy szolgáltatáscsoportokért) külön-külön fizetett díjak nyomon követését; amennyiben a szabályozó szervezet megköveteli, ez a tájékoztatás tartalmazza az egyes szolgáltatások volumenéről, az egyes szolgáltatások áráról és a belső vagy külső fogyasztók által az egyes szolgáltatásokért fizetett összes bevételről szóló adatokat.

   c) a szabályozó szervezet kérésének megfelelően az egyes szolgáltatásokra (vagy szolgáltatáscsoportokra) vonatkozó költségek és bevételek a potenciálisan versenyellenes árképzés (keresztfinanszírozás, kiszorító árazás és túlzott árazás) meghatározása érdekében.

3. A pénzügyi teljesítmény jelzése

   a) pénzügyi teljesítményről szóló kimutatás

   b) összefoglaló kiadásigazoló nyilatkozat

   c) a karbantartási kiadásokról szóló kiadásigazoló nyilatkozat

   d) a működési kiadásokról szóló kiadásigazoló nyilatkozat

   e) eredménykimutatás

   f) kísérő megjegyzések, melyek adott esetben kiegészítik és megindokolják a nyilatkozatokat

IX. MELLÉKLET

A. rész

A HATÁLYON KÍVÜL HELYEZETT IRÁNYELVEK KÉSŐBBI MÓDOSÍTÁSAIK JEGYZÉKÉVEL

(lásd a 65. cikket)

91/440/EGK tanácsi irányelv (HL L 237., 1991.8.24., 25. o.)	
2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 75., 2001.3.15., 1. o.)	
2004/51/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 164., 2004.4.30., 164. o.)	
2006/103/EK tanácsi irányelv (HL L 363., 2006.12.20., 344. o.)	kizárólag a melléklet B. pontja
2007/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 315., 2007.12.3., 44. o.)	kizárólag az 1. cikk
95/18/EK tanácsi irányelv (HL L 143., 1995.6.27., 70. o.)	
2001/13/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 75., 2001.3.15., 26. o.)	
2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 164., 2004.4.30., 44. o.)	kizárólag a 29. cikk
2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 75., 2001.3.15., 29. o.)	
2002/844/EK bizottsági határozat (HL L 289., 2002.10.26., 30. o.)	
2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 164., 2004.4.30., 44. o.)	kizárólag a 30. cikk
2007/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 315., 2007.12.3., 44. o.)	kizárólag a 2. cikk

B. rész

A NEMZETI JOGBA VALÓ ÁTÜLTETÉSRE ELŐÍRT HATÁRIDŐK JEGYZÉKE

(lásd a 65. cikket)

Irányelv	Átültetés határideje
91/440/EGK	1993. január 1.
95/18/EK	1997. június 27.
2001/12/EK	2003. március 15.
2001/13/EK	2003. március 15.
2001/14/EK	2003. március 15.
2004/49/EK	2006. április 30.
2004/51/EK	2005. december 31.
2006/103/EK	2007. január 1.
2007/58/EK	2009. június 4.

X. MELLÉKLET

MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

91/440/EGK irányelv	95/18/EK irányelv	2001/14/EK irányelv	Ezen irányelv
2. cikk (1) bekezdés	1. cikk (1) bekezdés	1. cikk (1) bekezdés első albekezdés	1. cikk (1) bekezdés
		1. cikk (2) bekezdés	1. cikk (2) bekezdés
2. cikk (2) bekezdés			2. cikk (1) bekezdés
	1. cikk (2) bekezdés		2. cikk (2) bekezdés
		1. cikk (3) bekezdés	2. cikk (3) bekezdés
			2. cikk (4)–(9) bekezdés
2. cikk (4) bekezdés			2. cikk (10) bekezdés
3. cikk			3. cikk 1–8. pont
			3. cikk 9–11 pont
	2. cikk b) és c) pont		3. cikk 12. és 13. pont
			3. cikk 14. és 15. pont
		2. cikk	3. cikk 16–26 pont
4. cikk			4. cikk
5. cikk			5. cikk
6. cikk (1) és (2) bekezdés			6. cikk (1) és (2) bekezdés
9. cikk (4) bekezdés			6. cikk (3) bekezdés
6. cikk (1) bekezdés, második albekezdés			6. cikk, (4) bekezdés
6. cikk (3) bekezdés és II. melléklet			7. cikk (1) bekezdés
		4. cikk (2) bekezdés és 14. cikk (2) bekezdés	7. cikk (2) bekezdés
7. cikk (1), (3) és (4) bekezdés			8. cikk (1), (2) és (3) bekezdés
		6. cikk (1) bekezdés	8. cikk (4) bekezdés
9. cikk (1) és (2) bekezdés			9. cikk (1) és (2) bekezdés
10. cikk (3) és (3a) bekezdés			10. cikk (1) bekezdés és (2) bekezdés
10. cikk (3b) bekezdés			11. cikk (1), (2) és (3) bekezdés
			11. cikk (4) bekezdés
10 cikk (3c) és (3e) bekezdés			11. cikk (5) és (6) bekezdés
10. cikk (3f) bekezdés			12. cikk (1) és (4) bekezdés
			12. cikk (5) bekezdés
		5. cikk	13. cikk
			14. cikk

91/440/EGK irányelv	95/18/EK irányelv	2001/14/EK irányelv	Ezen irányelv
10b. cikk			15. cikk
	3. cikk		16. cikk
	4. cikk (1)–(4) bekezdés		17. cikk (1)–(4) bekezdés
	5. cikk		18. cikk
	6. cikk		19. cikk
	7. cikk (1) bekezdés		20. cikk (1) bekezdés
	Melléklet, I. rész 1. pont		20. cikk (2) bekezdés
			20. cikk (3) bekezdés
	8. cikk		21. cikk
	9. cikk		22. cikk
	4. cikk (5) bekezdés		23. cikk (1) bekezdés
	10. cikk		23. cikk (2) és (3) bekezdés
	11. cikk		24. cikk
	15. cikk		25. cikk
		1. cikk (1) bekezdés második albekezdés	26. cikk
		3. cikk	27. cikk
10. cikk (5) bekezdés			28. cikk
		4. cikk (1), (3), (4), (5) és (6) bekezdés	29. cikk
		6. cikk (2)–(5) bekezdés	30. cikk
		7. cikk	31. cikk
		8. cikk	32. cikk
		9. cikk	33. cikk
		10. cikk	34. cikk
		11. cikk	35. cikk
		12. cikk	36. cikk
			37. cikk
		13. cikk	38. cikk
		14. cikk (1) és (3) bekezdés	39. cikk
		15. cikk	40. cikk
		16. cikk	41. cikk
		17. cikk	42. cikk
		18. cikk	43. cikk
		19. cikk	44. cikk
		20. cikk (1), (2) és (3) bekezdés	45. cikk (1), (2) és (3) bekezdés
			45. cikk (4) bekezdés

91/440/EGK irányelv	95/18/EK irányelv	2001/14/EK irányelv	Ezen irányelv
		20. cikk (4) bekezdés	45. cikk (5) bekezdés
		21. cikk	46. cikk
		22. cikk	47. cikk
		23. cikk	48. cikk
		24. cikk	49. cikk
		25. cikk	50. cikk
		26. cikk	51. cikk
		27. cikk	52. cikk
		28. cikk	53. cikk
		29. cikk	54. cikk
		30. cikk (1) bekezdés	55. cikk
		30. cikk (2) bekezdés	56. cikk (1) bekezdés
		31. cikk	57. cikk (1) bekezdés
12. cikk			58. cikk
14a. cikk		33. cikk (1), (2) és (3) bekezdés	59. cikk
			60. cikk
		34. cikk (2) bekezdés	61. cikk
11a. cikk		35. cikk (1), (2) és (3) bekezdés	62. cikk
10. cikk (9) bekezdés			63. cikk
		38. cikk	64. cikk
			65. cikk
	17. cikk	39. cikk	66. cikk
16. cikk	18. cikk	40. cikk	67. cikk
			I. melléklet
		II. melléklet	II. melléklet
	Melléklet		III. melléklet
		I. melléklet	IV. melléklet
			V. melléklet
			VI. melléklet
		III. melléklet	VII. melléklet
			VIII. melléklet

A TANÁCS INDOKOLÁSA

I. BEVEZETÉS

A Bizottság 2010. szeptember 21-én benyújtotta a Tanácsnak az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre (átdolgozás) ([1]) vonatkozó javaslatát.

Az Európai Parlament 2011. november 16-án megszavazta első olvasatbeli véleményét ([2]).

A Tanács 2011. december 12-én politikai megállapodásra jutott az irányelvtervezetről. A jogi-nyelvi ellenőrzést követően a Tanács 2012. március 8-án az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkében meghatározott rendes jogalkotási eljárással összhangban elfogadta első olvasatbeli álláspontját.

Munkája során a Tanács figyelembe vette az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság és a Régiók Bizottsága véleményét is.

II. AZ ELSŐ OLVASAT SORÁN ELFOGADOTT ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

1. Általános

Az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre (átdolgozás) vonatkozó javaslat célja az első vasúti csomag átdolgozása, mégpedig az európai vasúti ágazat szabályozási környezetének egyszerűsítése, egyértelművé tétele és korszerűsítése érdekében, ami egyúttal az Európa 2020 stratégia megvalósításához is hozzájárul. Az átdolgozási kezdeményezés célja egyrészt az, hogy egységes keretbe foglalja a vasúti piachoz való hozzáférés jogi szabályozását és egyértelművé tegye azt, biztosítva ezzel a jogi egyszerűsítést, másrészt pedig az, hogy naprakésszé tegye a jogi szabályozást. Ennek megfelelően az átdolgozás nem tartalmazza az idejétmúlt rendelkezéseket, helyet kapnak benne viszont a vasúti piac jelenlegi működéséhez jobban igazodó új rendelkezések.

A Bizottság által benyújtott átdolgozási javaslat legfontosabb elemei a következők:

— a vasúti infrastruktúrák finanszírozása és a használatukkal kapcsolatos díjszabás;

— a vasúti piachoz való hozzáférés és a piaci verseny feltételei;

— a vasúti piac szabályozási felügyelete.

A Tanács a javaslat célját tekintve egyetért ugyan a Bizottsággal, az általa alkalmazott megközelítés azonban az eredeti javaslat több ponton történő módosítását eredményezte. A javasolt rendelkezések egy része azért nem fogadható el, mert azok hatásai a Tanács szerint túlságosan is messzire vezetnek, különösen az olyan elemek tekintetében, mint a vasúttársaságok szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférésének feltételei, a vasúti infrastruktúra és a szolgáltatási infrastruktúra használati díjának felszámítására alkalmazott elvek, valamint a szabályozó szervezet funkciói. A Tanács egyes más rendelkezéseket a meglévő három irányelv egyszerűsítése és egyértelműbbé tétele céljából átszerkesztett.

Ennek a megközelítésnek megfelelően a Tanács első olvasatbeli álláspontja az átszövegezések és egyes rendelkezések törlése miatt bizonyos mértékben módosítja az eredeti bizottsági javaslatot. Ebből pedig az is következik, hogy az Európai Parlament első olvasatbeli véleményéből a Tanács azoknak a módosításoknak egyikét sem tudja elfogadni, amelyek a törölt rendelkezésekhez kapcsolódtak.

([1]) 13789/10.
([2]) TA/2011/503/P7.

2. **Kulcsfontosságú szakpolitikai kérdések**

i. A vasúttársaságok szolgáltatási infrastruktúrához és az ezen infrastruktúrákban nyújtott szolgáltatásokhoz való hozzáférésének feltételei (13. cikk és III. melléklet)

Az új vasúttársaságok megfelelő piaci hozzáférésének biztosítása, és ennek révén a vasúti ágazatbeli verseny fokozása érdekében a Bizottság a szolgáltatási infrastruktúra irányításának és a vasúti szállítás nyújtásának egymástól való függetlenségére vonatkozó követelmények (úgymint jogi, szervezeti és döntéshozatali függetlenség) bevezetését javasolja az egyrészről a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatások nyújtói vagy a szolgáltatási infrastruktúra tulajdonosai, másrészről a hagyományos vasúttársaságok között fennálló összeférhetetlenségek felszámolása érdekében.

A Tanács úgy ítéli meg, hogy a Bizottság javaslata ebben a tekintetben módosításra szorul, és „jogi függetlenség" helyett a „szervezeti és döntéshozatali" függetlenség követelményét kell előírni. Még konkrétabban, a Tanács által módosított szöveg megkülönbözteti egymástól a kulcsfontosságú szolgáltatási infrastruktúrát – amelynek esetében fokozottan biztosítani kell a verseny működését – és az egyéb szolgáltatási infrastruktúrát. Ez utóbbi esetében a Tanács csak az elkülönített könyvelést írja elő; a kulcsfontosságú szolgáltatási infrastruktúra esetében – amelyhez a hozzáférést meg kell könnyíteni – pedig a Tanács bevezeti a szervezeti és döntéshozatali függetlenség követelményét.

A Tanács hozzáteszi ugyanakkor, hogy függetlenség alatt nem az értendő, hogy a szolgáltatási infrastruktúrák esetében külön szervezetet vagy céget kell létrehozni, a függetlenség követelményének eleget lehet ugyanis tenni az adott vállalkozáson belül különállóan működő részlegek létrehozásával is.

Emellett eredeti szövegében a Bizottság a „használd vagy lízingeld" elv alapján működő rendelkezések bevezetését javasolja a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatási infrastruktúra irányítására vonatkozóan. Ha a szolgáltatási infrastruktúra már egy ideje nincs használatban, akkor azt tulajdonosa köteles (bérbeadás vagy lízing formájában) más érdekelt felek számára hozzáférhetővé tenni. A javasolt intézkedés a hálózat mesterséges telítődését kívánja elkerülni fokozva ezáltal az infrastruktúrához való hozzáférést.

A Tanács egyetért a javaslatban szereplő megközelítéssel, de azt javasolja, hogy az időtartam az eredeti bizottsági javaslat szerinti két év helyett három év legyen. Ezen túlmenően a Tanács úgy ítéli meg, hogy amikor a vasúttársaság az üzemeltető felé kifejezi az infrastruktúra használata iránti érdeklődését, akkor azt is bizonyítania kellene, hogy ez valós szükségleteken alapul. Végezetül a Tanács hozzáteszi, hogy az üzemeltető számára biztosítani kell a jogot az adott infrastruktúra lízingelésének vagy bérlésének megakadályozására, amennyiben bizonyítani tudja, hogy átalakítási munkálatok vannak folyamatban.

Az Európai Parlament szélesebb hatály előírását javasolja a 13. cikk (2) bekezdésében szereplő elkülönítési követelmények esetében, a Tanács ugyanakkor nem tudja elfogadni, hogy további szolgáltatási infrastruktúrákra is vonatkozzanak az elkülönítési követelmények.

Ennek megfelelően az Európai Parlament 62. módosítását a Tanács nem fogadta el.

ii. Díjszámítási elvek és kivételek a díjszabási elvek alól (31. cikk, 32. cikk és VIII. melléklet)

Közvetlen költségek

Eredeti javaslatában a Bizottság azt írja elő, hogy a III. melléklet 1. pontjában szereplő szolgáltatások esetében a minimális szolgáltatás csomagért fizetendő díj a VIII. melléklet 1. pontjával összhangban az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költségnek felel meg. Az utóbbi melléklet tartalmazza azon elemek listáját, amelyeket a minimális szolgáltatás csomag közvetlen költségeinek kiszámítása során nem szabad figyelembe venni. A Bizottság javasolja, hogy ezt a listát felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal módosítani lehessen.

A Tanács támogatja azt az elvet, hogy a minimális szolgáltatás csomagért, valamint a szolgáltatási infrastruktúrákat összekötő infrastruktúrához való hozzáférésért fizetendő díjaknak meg kell egyezniük az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költséggel, de úgy ítéli meg, hogy a

VIII. melléklet 1. pontját el kell távolítani a szövegből, és az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költségek kiszámításának módját végrehajtási jogi aktusokban kell meghatározni a szóban forgó cikk egységes végrehajtásának biztosítása érdekében. Végezetül a Tanács bevezeti azt a lehetőséget is, hogy a pályahálózat-működtető dönthet úgy, hogy az irányelv átültetésére megállapított határidőt követő, öt évet meg nem haladó időszak alatt fokozatosan vezeti be a közvetlen költségek kiszámításának ezt a módszerét. Ennek a rendelkezésnek köszönhetően a tagállamok időt kapnak arra, hogy az infrastruktúra finanszírozására fordított összegeket fokozatosan emeljék arra a szintre, amely megfelel ennek a közös módszernek.

A zajhatásokból eredő költség felszámítása

A Bizottság azt javasolja, hogy amikor a zajhatásokból eredő költségeket felszámítják – ezt a közúti árufuvarozásra vonatkozó uniós jogszabályok lehetővé teszik – akkor a pályahasználati díjakat úgy kell módosítani, hogy azok figyelembe vegyék az adott vonat közlekedtetése által okozott zajhatások költségét. A zajkibocsátási jellemzők alapján meghatározott, differenciált pályahasználati díjak bevezetésével a javaslat egyértelműen a szerelvényeket alkotó gördülőállomány modernizálását kívánja ösztönözni.

A Tanács szerint a zajhatásokból eredő költség felszámítása tekintetében alkalmazott bizottsági megközelítést a tagállamok rendelkezésére álló opcionális rendszerként kell alkalmazni, ellenkező esetben ugyanis a pályahálózat-működtetőknek negatív pénzügyi következményekkel kellene számolniuk. Ezen túlmenően a zajhatásokból eredő költség felszámítása során alkalmazandó szabályok meghatározására bevezetésre kerül a bizottsági végrehajtási intézkedések elfogadásának lehetősége, ami biztosítja, hogy az infrastruktúra-használati díjak differenciálása során adott esetben figyelembe vegyék az érintett terület érzékenységét, különös tekintettel az érintett lakosság nagyságára és a vonat összetételére, mely utóbbi összefügg a zajkibocsátás szintjével.

Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszer

A Bizottság javaslata értelmében az Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszerrel (ETCS) felszerelt vonatokra átmenetileg csökkentett pályahasználati díj vonatkozik. A Tanács támogatja az opcionális megközelítést és ebben a vonatkozásban ellenez minden kötelező jellegű intézkedést.

Általánosságban véve az Európai Parlament tartja magát az infrastruktúra-díjszabás Bizottság által meghatározott alapelveihez. Ezen túlmenően a Parlament még azt is javasolja, hogy a zajhatásokból eredő költség felszámítása tekintetében legyen a bizottsági javaslat még szigorúbb, és különösen, hogy a zajhatásokból eredő költség felszámítása önmagában, azaz a közúti ágazatban meglévő intézkedésektől függetlenül, legyen kötelező. A Parlament nyomatékosan kéri azt is, hogy az Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszerrel (ETCS) felszerelt vonatokra vonatkozó díjcsökkentés legyen kötelező. A Parlament javasolja továbbá, hogy az egyéb környezetvédelmi díjak felszámításának lehetősége csak abban az esetben legyen meg, ha ezt a közúti árufuvarozásra vonatkozó uniós jogszabályok is lehetővé teszik, valamint határozottan javasolja, hogy a potenciális bevételeket különítsék el a közlekedési rendszerek fejlesztésére.

A fentiek alapján a Tanács nem tudta figyelembe venni a 78., a 79., a 80. és a 132. módosítást.

iii. A pályahálózat-működtető pénzgazdálkodása, valamint infrastruktúra-költségek és -számlák (8. cikk, 30. cikk és VII. melléklet)

Eredeti javaslatában a Bizottság azt írja elő, hogy pályahálózat-működtetőket ösztönözni kell a pályahasználati díjak és az infrastruktúra-biztosítás költségeinek a csökkentésére. A javaslat értelmében a pályahálózat-működtetőket erre csak a nemzeti hatóságok és a pályahálózat-működtetők között, a pályahasználati díjak és az infrastruktúra-biztosítás költségeiről kötött szerződésekkel lehetne ösztönözni. A Bizottság javaslata azt is előírja, hogy a nemzeti hatóságok és a pályahálózat-működtetők közötti szerződéseket legalább öt éves időtartamra kell megkötni. A Bizottság ezzel azt kívánja elérni, hogy a vasútfejlesztés területén hosszú távú stratégiák jöjjenek létre.

A Tanács elviekben egyetért a Bizottság megközelítésével, de meg kívánja tartani azt a lehetőséget is, hogy a fenti ösztönzők végrehajtására – az említett szerződések alternatívájaként – szabályozási intézkedéseken keresztül kerülhessen sor, valamint a szerződések minimális időtartamát három évre kívánja csökkenteni. Ezen túlmenően a Tanács egyértelművé kívánja tenni azt, hogy a tagállamoknak kell meghatározniuk az infrastruktúra finanszírozására rendelkezésre bocsátandó közfinanszírozás mértékét.

A Tanács egyetért a Bizottság azon törekvésével, hogy jöjjön létre a vasúti pályahálózat-működtetőkre vonatkozó stratégia, feltéve ha a stratégia közzététele indikatív jellegű marad. A Tanács nem támogatja azt az elképzelést, hogy a pályahálózat-működtetők kiadásai és bevételei közötti egyensúly garantálása érdekében konkrét határidő kijelölésére kerüljön sor, jobb megoldásnak tartja ugyanis, hogy a szövegben egy olyan ésszerű időtartamra történjen utalás, amely nem haladhatja meg a szerződésnek a 30. cikk (2) bekezdésében említett időtartamát.

Az Európai Parlament azt javasolja, hogy legyen hosszabb a nemzeti infrastruktúra-fejlesztési stratégiák időtartama, bővüljön ki a fejlesztési stratégiával kapcsolatos konzultációba bevont érdekelt felek köre, legyen még szigorúbb a közfinanszírozás biztosítására vonatkozó tagállami kötelezettség, valamint hogy a pályahálózat-működtetők kiadásai és bevételei közötti egyensúly garantálása érdekében az eredeti bizottsági javaslatban szereplő határidő legyen még rövidebb. Ennek megfelelően az Európai Parlament 55. és 78. módosítását a Tanács nem fogadta el.

iv. A pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok elkülönítése (6. és 7. cikk)

A Tanács egyetért azzal, hogy a Bizottság a pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok elkülönítésének kérdését nem kívánta rendezni az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló átdolgozási javaslatban.

Az Európai Parlament ugyanakkor azt javasolja, hogy a szöveg egészüljön ki az informatikai szolgáltatásokra és a személyzeti politikára vonatkozó specifikus követelményekkel. Továbbá a Parlament módosítja a pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok számviteli elkülönítésére vonatkozó meglévő követelményeket. Végezetül pedig a Parlament arra kéri fel a Bizottságot, hogy az infrastruktúra igazgatása és a szállítási tevékenység teljes elkülönítésének biztosítása érdekében a 2012-es év végéig nyújtson be egy ezzel a kérdéssel kapcsolatos új jogalkotási javaslatot; továbbá a Parlament azt is nyomatékosan hangsúlyozza, hogy az új javaslat tartalmazzon a belföldi vasúti személyszállítási piac megnyitására vonatkozó rendelkezéseket is.

A Tanács ezért nem tudta figyelembe venni az 51., az 52., az 53. és az 54. módosítást.

v. A szabályozó szervezet feladatai (55-57. cikk)

A Bizottság javaslata több új rendelkezést tartalmaz annak biztosítására, hogy a szabályozó szervezetek – fokozott függetlenségüknek, kibővített hatáskörüknek és a rendelkezésükre álló kiegészítő eszközöknek köszönhetően – hatékonyan láthassák el feladataikat.

A javaslat ennek érdekében korszerűsítené a szabályozó szervezetek függetlenségéről szóló rendelkezéseket, így azok egyértelműen előírnák, hogy e szervezeteknek függetleneknek kell lenniük minden állami vagy magánszervtől. A javasolt intézkedés célja az összeférhetetlenség esélyének csökkentése, ennek révén pedig a szabályozó szervezetek felügyeleti kapacitásának fokozása.

Ezen túlmenően a Bizottság javaslata kiterjeszti a szabályozó szervezetek hatáskörét a következő funkciókra: (1) a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatásokhoz való hozzáférésről, illetve az azokra vonatkozó díjszabásról szóló azon határozatok meghozatala, melyek alapvető jelentőségűek a piacra lépés lehetővé tételében, és biztosítják a tisztességes versenyt; (2) annak megelőzése, hogy a nem jövedelmező tevékenységekre megítélt állami pénzeszközöket a kereskedelmi tevékenységek finanszírozására használják fel; a javaslat továbbá azt is tartalmazza, hogy a szabályozó szervezetnek jogában áll a vasúttársaságoknál vagy a pályahálózat-működtetőknél ellenőrzéseket végezni vagy külső ellenőrzéseket kezdeményezni annak megállapítása érdekében, hogy megfelelnek-e a számviteli elkülönítésre vonatkozó, a 6. cikkben szereplő rendelkezéseknek. Végezetül pedig átdolgozási javaslatában a Bizottság azt kezdeményezi, hogy a szabályozó szervezetek hatékonyabb működése érdekében a pályahálózat-működtetőknek a költségelszámolási adatokat összevont és egységesített formátumban, „felügyeleti célokat szolgáló pénzügyi jelentésként" kelljen benyújtaniuk.

A Tanács a szabályozó szervezetek megerősítésének tekintetében általánosságban egyetért a Bizottság megközelítésével, úgy ítéli meg azonban, hogy felül kell vizsgálni a szabályozó szervezet személyzetének függetlenségi követelményeire vonatkozóan javasolt rendelkezéseket. Ezen túlmenően a Tanács opcionálissá tenné azt, hogy a szabályozó szervezet finanszírozási kérdéseket illetően is beavatkozhat, valamint nem fogadja el a felügyeleti célokat szolgáló pénzügyi jelentés közzétételét.

A Tanács továbbá úgy határoz, hogy a nemzeti versenyhatóságnak a vasúti szolgáltatások piacán folyó verseny biztosítására vonatkozó hatáskörének sérelme nélkül a szabályozó szervezet jogköre terjedjen ki úgy a vasúti szolgáltatások piacán zajló verseny figyelemmel kísérésére, mint az említett piacok nemkívánatos fejleményeinek orvoslására alkalmas intézkedések elfogadására. A Tanács azzal az elvvel is egyetért, hogy a nemzeti szabályozó szervezetek között jöjjön létre egy koordinált együttműködési keret.

Az Európai Parlament az irányelv végrehajtásának felügyeletére kiterjedt jogköröket szándékozik biztosítani a nemzeti szabályozó szervezeteknek, valamint a nemzeti szabályozók függetlenségének és eszközeinek további erősítését javasolja, ugyanakkor korlátozná a nemkívánatos piaci fejlemények orvoslására már meglévő hatáskörüket. Végezetül pedig az Európai Parlament is támogatja, hogy egy hálózat kialakításával váljon formálissá a nemzeti szabályozók közötti együttműködés, valamint azt kéri a Bizottságtól, hogy nyújtson be jogalkotási javaslatot egy európai szabályozó szervezet létrehozásáról.

A fentiek alapján a Tanács nem tudta figyelembe venni a 48., a 96., a 97., a 98., a 99. és a 100. módosítást.

vi. Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási aktusok

A Bizottság eredeti javaslata szerint a különböző mellékleteknek, valamint azok egyes szakaszainak módosítására a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok eszközét kell alkalmazni.

A Tanács ugyanakkor úgy ítéli meg, hogy csökkenteni kell azoknak a mellékleteknek és szakaszoknak a körét, amelyek vonatkozásában a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadhat el, konkrétabban pedig ezt a lehetőséget az V. mellékletre, a VIII. melléklet 4c. pontjára, a IX. mellékletre és a X. mellékletre kell korlátozni. A Tanács tehát törli azt a lehetőséget, hogy a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal módosításokat fogadhat el az I. melléklet (a vasúti infrastruktúra elemeinek jegyzéke), a II. melléklet (a pályahálózat-működtető által ellátott alapvető funkciók), a III. melléklet (a vasúttársaságok számára nyújtandó szolgáltatások), a VI. melléklet (vasúthálózat-használati feltételek), a VII. melléklet (szerződéses megállapodás), valamint a VIII. melléklet egy része (díjak) vonatkozásában azon az alapon, hogy ezek a mellékletek alapvető rendelkezéseket tartalmaznak.

Ezen túlmenően a Tanács végrehajtási intézkedéseket vezet be a mellékletekben és a szakaszokban szereplő egyes elemek egységes alkalmazási feltételeinek elfogadása céljából, ilyen például a vasúti szolgáltatásokhoz való hozzáférés feltételeiről szóló 13. cikk, a közvetlen költségek kiszámítására alkalmazott módszer meghatározása a 31. cikk (3) bekezdésében említettek szerint, a zajhatásokból eredő költség felszámítására alkalmazott közös módszer meghatározása a 31. cikk (5) bekezdésében említettek szerint, valamint az ETCS-vel felszerelt vonatokra alkalmazott díjdifferenciálás közös módszerének meghatározása a 32. cikkben említettek szerint.

Az Európai Parlament pedig lényegében azt javasolja, hogy a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok Bizottság általi elfogadásának feltételei vagy legyenek még szigorúbbak, vagy ez a lehetőség szűnjön meg; ezen túlmenően pedig a Parlament elutasítja azt, hogy a mellékletekben és a szakaszokban szereplő egyes elemek egységes alkalmazási feltételeinek elfogadása céljából végrehajtási intézkedéseket alkalmazzanak.

Ennek megfelelően a 62., a 65., a 68., a 69., a 70., a 71., a 72., a 76., a 78., a 80., a 81–82. és a 87. módosítást a Tanács nem fogadta el.

3. **Egyéb szakpolitikai kérdések**

Összefoglalva tehát a Tanács elveti az Európai Parlamentnek azokat a módosításait, amelyek nem tartják tiszteletben a jogi aktusok átdolgozási technikájának szervezettebb használatáról szóló intézményközi megállapodás rendelkezéseit (2002/C 77/01). Az említett intézményközi megállapodás 8. pontja kimondja, hogy „*amennyiben a jogalkotási folyamat során az átdolgozási aktus azon rendelkezéseinél is érdemi módosításokat szükséges bevezetni, amelyek a Bizottság javaslatában változatlanok maradnak, az aktus ilyen módosításait az alkalmazandó jogi alappal összhangban, a Szerződésben megállapított eljárásnak megfelelően kell végrehajtani.*”

A Tanács úgy ítéli meg, hogy a Bizottság átdolgozási javaslatában nem szereplő rendelkezésekre vonatkozó parlamenti módosítások az érthetőség és a koherencia szempontjából nem elengedhetetlenek. Következésképpen a Tanács nem tudta figyelembe venni a 16., a 17., a 27., a 29–30., a 33., a 36., a 38., a 39., a 40., az 51., az 52., az 53., az 57., az 59., a 67., a 73., a 85., a 88., a 89., a 90., a 94. és a 95. módosítást.

4. **Az Európai Parlament által elfogadott más módosítások**

A további, a Tanács első olvasatban elfogadott álláspontjában nem szereplő parlamenti módosítások a következőkre vonatkoznak:

— a szöveg kiegészítése az utasok tájékoztatására és a jegyváltásra vonatkozó további követelményekkel (57. módosítás);

— a nemzeti szabályozó szervezetek rendelkezésére álló határozathozatali határidőre vonatkozó rendelkezések (59. módosítás);

— a piacfelügyelet hatályának kiterjesztése a foglalkoztatási és munkakörülményekre, valamint a vasúti infrastruktúrára fordított beruházásokra (65. módosítás)

— annak a követelménynek az előírása, hogy a vasúttársaságnak a kérelem benyújtásakor azt is igazolnia kell, hogy rendelkezik biztonsági tanúsítvánnyal (73. módosítás);

— a vasúthálózat-használati feltételek angol nyelven történő kötelező közzététele (75. módosítás);

— az a megszorító jellegű határidő, amelyen belül a pályahálózat-működtetőnek tájékoztatnia kellene az érintetteket a nem tervszerű pályafenntartási munkákról (93. módosítás);

— a nemzeti jogba való átültetésre megszabott 12 hónapos határidő (112. módosítás);

— a pályaudvarokon az utasok rendelkezésére álló szolgáltatásokra vonatkozó megerősített rendelkezések (115. módosítás);

— a 2009/72/EK irányelvre való hivatkozás beillesztése a vontatásiáram-szolgáltatás vonatkozásában;

— a vasúti piac felügyeletének céljára a IV. melléklet 1. pontjában említett információk kibővítése a váratlan eseményekről, balesetekről és súlyos balesetekről szóló adatok gyűjtésével (116. módosítás);

— a polgári jogi felelősség fedezésével kapcsolatos további követelmények (140. módosítás).

III. **KÖVETKEZTETÉS**

A Tanács az első olvasatban elfogadott álláspontjának kialakítása során teljes mértékben figyelembe vette a Bizottság javaslatát és az Európai Parlament első olvasat során elfogadott véleményét. Az Európai Parlament által javasolt módosítások tekintetében a Tanács megállapítja, hogy az első olvasatban elfogadott álláspontja a módosítások jelentős részét – elvben, részben vagy teljes egészében – magában foglalja.