2011. november 16., szerda

4. utasítja főtitkárát, hogy – annak ellenőrzése után, hogy valamennyi eljárás rendben lezajlott – írja alá a jogalkotási aktust, továbbá a Tanács főtitkárával egyetértésben intézkedjék az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételéről;

5. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

Az egységes európai vasúti térség ***I

P7_TA(2011)0503

Az Európai Parlament 2011. november 16-i jogalkotási állásfoglalása az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (átdolgozás) (COM(2010)0475 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

(2013/C 153 E/41)

(Rendes jogalkotási eljárás – átdolgozás)

Az Európai Parlament,

— tekintettel a Bizottság Európai Parlamenthez és Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2010)0475),

— tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 91. cikkére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C7-0268/2010),

— tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés általános érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 14. cikkére és 26. jegyzőkönyvére;

— tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,

— tekintettel az első vasúti csomaggal kapcsolatos irányelvek végrehajtásáról szóló, 2010. június 17-i állásfoglalására ([1]),

— tekintettel a szubszidiaritás és az arányosság elvének alkalmazásáról szóló 2. jegyzőkönyv értelmében a luxemburgi parlament (Chambre des Députés) által benyújtott, indokolással ellátott véleményre, amely azt hangsúlyozza, hogy a javasolt jogalkotási aktus nem áll összhangban a szubszidiaritás elvével,

— tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2011. március 16-i véleményére ([2]),

— tekintettel a Régiók Bizottságának 2011. január 28-i véleményére ([3]),

— tekintettel a jogi aktusok átdolgozási technikájának szervezettebb használatáról szóló, 2001. november 28.-i intézményközi megállapodásra ([4]),

— tekintettel eljárási szabályzata 87. cikkének (3) bekezdésével összhangban a Jogi Bizottságnak a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsághoz intézett 2011. május 26-i levelére,

— tekintettel eljárási szabályzatának 87. és 55. cikkére,

— tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A7-0367/2011),

([1]) HL C 236. E, 2011.8.12., 125. o.
([2]) HL C 132., 2011.5.3., 99. o.
([3]) HL C 104., 2011.4.2., 53. o.
([4]) HL C 77., 2002.3.28., 1. o.

A. mivel az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság jogi szolgálataiból álló tanácsadó munkacsoport szerint a szóban forgó javaslat a javaslatban akként megjelölteken kívül egyéb érdemi módosítást nem tartalmaz, és mivel a meglévő jogszabályok változatlanul hagyott rendelkezései és e módosítások egységes szerkezetbe foglalása tekintetében a javaslat a meglévő jogszabályok érdemi módosítás nélküli, egyszerű egységes szerkezetbe foglalását tartalmazza,

1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot, figyelemmel az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság jogi szolgálataiból álló tanácsadó munkacsoport ajánlásaira;

2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslatát lényegesen módosítani kívánja, vagy helyébe másik szöveget kíván léptetni;

3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak, a Bizottságnak és a nemzeti parlamenteknek.

P7_TC1-COD(2010)0253

Az Európai Parlament álláspontja, amely első olvasatban 2011. november 16-án került elfogadásra az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2011/…/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel (átdolgozás)

(EGT-vonatkozású szöveg)

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 törvényalkotási eljárás keretében,

mivel:

(1) A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelvet [3], a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 1995. június 19-i 95/18/EK tanácsi irányelvet [4], valamint a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló, . február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet [5] 2004-ben és 2007-ben jelentős mértékben módosították. Mivel további módosításokra van szükség, és tekintettel az e jogi rendelkezések közötti összefüggésekre, az említett irányelveket az áttekinthetőség érdekében indokolt átdolgozni és egyetlen jogi aktusban egyesíteni.

---

[1] HL C 132., 2011.5.3., 99. o.
[2] HL C 104., 2011.4.2., 53. o.
[3] HL L 237., 1991.8.24., 25. o.
[4] HL L 143., 1995.6.27., 70. o.
[5] HL L 75., 2001.3.15., 29. o.

2011. november 16., szerda

(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.

(2a) A vasúti ágazat szállításbeli részaránya a -es vasúti csomag („az első vasúti csomag", nevezetesen a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, . február 26-i 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv [1], a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, . február 26-i 2001/13/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv [2] és a 2001/14/EK irányelv) célkitűzéseivel ellentétben az elmúlt évtizedben nem nőtt, ami igazolja az ágazat támogatása érdekében a hatályos jogszabályok további javításának szükségességét. Ebből következik, hogy a jelenlegi átdolgozás alapvető fontosságú. **[Mód. 1]**

(2b) A tagállamok ellen indított jogsértési eljárások magas száma jól mutatja, hogy a jelenlegi jogszabályok különböző módon értelmezhetők, és szükség van az első vasúti csomag egyértelművé tételére és javítására az európai vasúti piac tényleges megnyitásának biztosítása érdekében. **[Mód. 2]**

(2c) A vasúti infrastruktúra fejlesztésére és fenntartására fordított beruházások továbbra sem elégségesek ahhoz, hogy biztosítsák az ágazat és annak versenyképességének fejlesztését. **[Mód. 3]**

(2d) Az első vasúti csomagot alkotó irányelvek nem küszöbölték ki a vasúti pályahasználati díjak szerkezetében és mértékében, valamint a kapacitáselosztási eljárások formájában és időtartamában jelentkező különbségeket. **[Mód. 4]**

(2e) A piaci feltételek átláthatóságának hiánya egyértelműen megnehezíti a versenyképes vasúti szolgáltatások létrejöttét. **[Mód. 5]**

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

(3a) A tagállamokban a különböző szociális rendszerek jelenléte a vasúti ágazatban a tisztességtelen verseny veszélyével jár az új és a régi vasúti szolgáltatók között, és harmonizációt tesz szükségessé az ágazat és a tagállamok sajátosságainak figyelembe vételével. **[Mód. 6]**

(3b) Garantálni kell, hogy a szabályozó szervek ellátják felügyeleti funkcióikat a vasúttársaságok közötti hátrányos megkülönböztetés elkerülése, a megfelelő díjszabási politika végrehajtása és a számviteli elkülönítés elvének betartása érdekében. **[Mód. 7]**

(3c) Az egységes európai vasúti piac megvalósulásához elengedhetetlen a vasúti rendszer európai szintű teljes kölcsönös átjárhatósága. Az Európai Vasúti Ügynökséget e célkitűzés gyorsabb elérése érdekében megfelelő hatáskörökkel és erőforrásokkal kell ellátni, többek között a gördülőállomány, valamint a biztonsági és jelzőrendszerek tanúsítására vonatkozó közös szabványok kidolgozása terén. **[Mód. 8]**

(4) Indokolt, hogy a regionális, városi és városkörnyéki szolgáltatásokra vonatkozó kivételek, valamint a Csatornaalagúton keresztüli ingajáratok szállítási szolgáltatásai ne tartozzanak ezen irányelv hatálya alá. **Az *irányelv hatálya alól ki kell venni a saját pályán futó történelmi és muzeális vasutakat is.*** **[Mód. 9]**

---

[1] HL L 75., 2001.3.15., 1. o.
[2] HL L 75., 2001.3.15., 26. o.

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

(6) A vasúthálózat további fejlesztése és hatékony működtetése érdekében a szállítási szolgáltatások nyújtása és az infrastruktúra működtetése között indokolt különbséget tenni. E helyzetben szükség van arra, hogy a két tevékenységet külön igazgassák, és elkülönített számvitelük legyen, ***garantálva ezzel az átláthatóságot, ami biztosítja, hogy az állami pénzeszközöket ne fordítsák más kereskedelmi tevékenységekre.*** **[Mód. 10]**

(6a) A pályahálózat-működtető és a vasúttársaság számvitelének szigorú szétválasztását biztosítani kell. Az egyik tevékenységi területnek kifizetett állami támogatás nem irányítható át másik tevékenységi területre. Ezt a tilalmat egyértelműen meg kell jeleníteni mindegyik tevékenységi terület számviteli szabályaiban. A tagállamnak és a nemzeti szabályozó szervnek biztosítania kell e tilalom tényleges alkalmazását. **[Mód. 11]**

(6b) A vállalati modelltől függetlenül a vasúti üzemeltetőknek be kell tartaniuk a szociális védelem és az egészségügy területére vonatkozó jogszabályokat a szociális dömping és a tisztességtelen verseny elkerülése érdekében. **[Mód.12]**

(6c) A vasút közúttal szembeni versenyképessé tétele érdekében a különböző nemzeti szabályokat – így például a vasúti forgalomra vonatkozó biztonsági előírásokat, a kísérő okmányok szabványosítását és kezelését, a vonat-összeállítást és az azzal kapcsolatos megfelelő dokumentációt, a vonatok irányítására vonatkozó jelzések szabványosítását, a veszélyes anyagok szállítására vonatkozó intézkedések és ellenőrzések szabványosítását és a hulladékszállítások egységes nyilvántartását és ellenőrzését – egységesíteni kell. **[Mód.13]**

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

(8) 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.

(9) 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 hátrányosan a vasúttársaságok között.

(10) 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.

(10a) Az EU-nak az európai vasúti projektek számára alternatív finanszírozási forrásokat kell feltárnia innovatív pénzügyi eszközök – úgy mint az uniós projektkötvények – útján, a magánberuházások ösztönzése és a kockázati tőkéhez való hozzájutás javítása céljából. Ugyanerre a mintára a vasúti piacot egyértelmű, átlátható jogszabályi keretrendszer révén kell a magánbefektetők számára vonzóvá tenni. **[Mód. 14]**

2011. november 16., szerda

(10b) ***A tagállamoknak és a pályahálózat-működtetőknek képesnek kell lenniük arra, hogy az infrastrukturális beruházásokat a közvetlen állami támogatástól eltérő eszközök, például magánszektorból érkező finanszírozás révén finanszírozzák.*** **[Mód. 15]**

(11) A – különösen a nemzetközi – ***személy és*** áruszállítási ágazat hatékonysága érdekében ~~a piacot~~ ***, és különösen azokban az esetekben, amikor az eltérő nyomtáv még mindig fizikai versenykorlátozást képez, sürgősen az egyes tagállamok piacait*** megnyitó ***és versenyt eredményező*** intézkedésekre van szükség. **[Mód. 16]**

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

(13) 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 üzemeltetőkkel összehasonlítva kedvezőtlenebb helyzetbe kerüljenek.

(14) Az új, nyílt hozzáférésű, valamint a közbenső megállókkal rendelkező nemzetközi személyszállítási szolgáltatások b~~evezetése nem használható a belföldi személyszállítási szolgáltatás piacának megnyitására, hanem annak pusztán~~ ***bevezetésének*** olyan megállókra kell összpontosítania, amelyek kapcsolatban vannak a nemzetközi útvonallal. Az ~~új~~ ***ilyen*** szolgáltatások fő célja ~~kötelezően~~ a nemzetközi útvonalon történő személyszállítás ***kell, hogy legyen***. 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 bármely érdekelt fél kérelmére a nemzeti szabályozó szerv állapítja meg. **[Mód. 17]**

(15) 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 a közszolgáltatási szerződések odaítélésére, melyek kizárólagos jogokat biztosíthatnak egyes szolgáltatások nyújtására. Szükséges ezért annak biztosítása, hogy azon rendelet rendelkezései összhangban legyenek a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások versenynek való megnyitásának elvével.

(15a) ***A 1370/2007/EK rendelet lehetővé teszi, hogy a tagállamok, a szállítási szolgáltatások biztosításának és az infrastruktúra kezelésének – esetlegesen a vállalatok átruházásával járó – szétválasztása összefüggésében biztosítsák a munkavállalók munkajogi jogosultságainak megtartását.*** **[Mód. 18]**

(16) 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 az ezen irányelv 55. cikkében említett szabályozó szerv, ***és adott esetben ugyanezen irányelv 57. cikkében meghatározott szabályozó szervek hálózata*** a jóváhagyását a közszolgáltatási szerződést odaítélő illetékes hatóság kérelmére, objektív gazdasági elemzés alapján adja meg. **[Mód. 19]**

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

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

(18) 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.

(18a) A piaci fejlemények megmutatták, hogy a szabályozó szervek szerepkörének erősítése alapvető fontosságú. Ha e szerveknek központi szerepet szánunk a tisztességes, méltányos hozzáférési feltételeket biztosító környezet megteremtésében, e szerepük ellátásához pénzügyi eszközöket, illetve megfelelő személyzetet és logisztikai felszerelést is kell kapniuk. **[Mód. 20]**

(18b) A nemzeti szabályozó szervnek független szabályozó hatóságnak kell lennie, saját kezdeményezési és vizsgálati hatáskörrel, valamint jogosultnak kell lennie vélemények és végrehajtási határozatok kiadására a nyitott, korlátozásmentes piac garantálása érdekében, amelyen belül szabad és torzulásoktól mentes verseny működik. **[Mód. 21]**

(19) A nemzeti szabályozó szervnek úgy kell működnie, hogy elkerüljön minden összeférhetetlenséget vagy lehetséges érintettséget az elbírálás alatt álló közszolgáltatási szerződés odaítélésében, ***annak sérelme nélkül, hogy e szervet a nemzeti költségvetés vagy a vasúti ágazattól beszedett díjak terhére finanszírozhassák, illetve hogy a vonatkozó információt közzétehessék.*** 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. **[Mód. 22]**

(19a) A nemzeti szabályozó szervnek továbbá szervezetét, pénzügyi döntéseit, jogi felépítését és döntéshozatali funkcióit tekintve függetlennek kell lennie bármely pályahálózat-működtetőtől, díjmegállapító és elosztó szervtől vagy kérelmezőtől. A nemzeti szabályozó szervnek a személyzet és az erőforrások tekintetében rendelkeznie kell a szükséges igazgatási kapacitással a nyitott és átlátható vasúti piac biztosítása érdekében. A személyzet szükséges szintjének közvetlenül a piaci szükségletekhez kell igazodnia és annak megfelelően kell változnia. A szervnek panaszügyekben döntést kell hoznia, el kell járnia saját kezdeményezésre, jogvita esetén vizsgálatot kell lefolytatnia és figyelemmel kell kísérnie a piaci fejleményeket. A szervet a Bizottság szabályozási részlegének kell támogatnia. Ezen túlmenően a nemzeti szabályozó szerv határozattervezeteiről adatbázist vezet, amelybe a Bizottság betekinthet. **[Mód. 23]**

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

2011. november 16., szerda

(21) A nemzeti szabályozó szerveknek ~~információt kell cserélniük, és~~ ***a Bizottság égisze alatt hálózatot*** kell ***létrehozniuk együttműködésük közös elvek kialakítása és a bevált gyakorlatok és információk cseréje útján történő erősítése céljából. Egyben,*** 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 ***európai szintű, közös*** iránymutatásokat kell kidolgozniuk. ***A szabályozó szervezetek e hálózatának tapasztalatai alapján a Bizottságnak jogalkotási javaslatot kell előterjesztenie egy európai szabályozó testület létrehozására***. **[Mód. 24 és 25]**

(22) A vasúttársaságok közötti tisztességes verseny biztosítása érdekében ~~különbséget kell tenni~~ a szállítási szolgáltatások ~~nyújtása~~ ***nyújtását*** és a szolgáltatási infrastruktúra ~~üzemeltetése között. E helyzetre tekintettel szükséges, hogy ezt a két tevékenységtípust külön jogi személyek egymástól függetlenül irányítsák. Ebből a függetlenségből nem feltétlenül következik, hogy minden egyes szolgáltatási infrastruktúrához különálló szervezetet vagy céget hozzanak létre~~ ***üzemeltetését a szabályozó szervnek átlátható és megkülönböztetéstől mentes módon kell irányítania, az e rendeletben meghatározott eljárásokkal összhangban***. **[Mód. 26]**

(22a) A személypályaudvarokon az utazási információkhoz és menetjegy-kiadási szolgáltatásokhoz való hozzáférés javításának ki kell egészítenie más, a személyszállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódó telematikai alkalmazások kialakítását és fejlesztését megkönnyítő szabályozási kezdeményezéseket. **[Mód. 138]**

(23) A megbízható és megfelelő szolgáltatások nyújtása érdekében szükséges biztosítani, hogy a vasúttársaságok mindenkor megfeleljenek bizonyos követelményeknek a jó hírnévvel, a megfelelő pénzügyi helyzettel***, szociális normákkal*** és a szakmai alkalmassággal kapcsolatosan. **[Mód. 27]**

(24) A fogyasztók és harmadik felek védelme érdekében ***~~fontos biztosítani~~ elengedhetetlen***, hogy a vasútvállalatok a felelősség ***tekintetében*** megfelelően biztosítva legyenek. ***Azt is meg kell engedni, hogy baleseti felelősségüket bankok vagy más vállalkozások által nyújtott garanciákkal fedezzék, feltéve, hogy ezt a fedezetet piaci feltételekkel kínálják, az nem eredményez állami támogatást és annak nem része az egyéb vasúttársaságokkal szembeni hátrányos megkülönböztetés.*** **[Mód. 28]**

(25) ~~A hátrányos megkülönböztetés nélkül nyújtott vasúti szolgáltatásokkal kapcsolatban~~ ***~~a~~*** ~~vasúttársaságnak szintén meg kell felelnie a nemzeti~~ ***~~és az uniós~~*** ~~szabályoknak, 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.~~ A vasúttársaságoknak a vasúti szolgáltatásokra vonatkozó, hátrányos megkülönböztetés nélkül alkalmazott nemzeti és uniós szabályoknak is meg kell felelnie, amelyek biztosítani kívánják, hogy a vasúttársaság ***minden útvonalon***teljes biztonságban, valamint ***a*** szociális feltételek***, az egészségvédelem*** és a munkavállalók és a fogyasztók jogainak ***területén fennálló kötelezettségek teljes körű figyelembevételével*** gyakorolhassa tevékenységét. **[Mód. 29 és 30]**

(26) A vasúttársaságok számára adott engedélyek kiadásánál, fenntartásánál és módosításánál alkalmazott eljárásoknak az átláthatóságra és a hátrányos megkülönböztetéstől való mentességre vonatkozó általános kívánalmat kell tükrözniük.

(26a) Túlságosan gyakran fordul elő még az, hogy a vasúttársaságok gördülőállományaira vonatkozó engedély kiadását indokolatlanul megnehezítik, ami torzítja a piacra jutást. Ezért indokolt, hogy az Európai Vasúti Ügynökség erre vonatkozóan megfelelő hatáskört kapjon. Ezért felkérik a Bizottságot, hogy az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló, 2004. április 29-i 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet [1] ***felülvizsgálata során mérlegelje, hogy az Európai Vasúti Ügynökség erre vonatkozó hatásköre bővíthető-e.*** **[Mód. 31]**

[1] ***HL L 164., 2004.4.30., 1. o.***

2011. november 16., szerda

(27) Az átláthatóság érdekében, valamint a hálózathoz és a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatásokhoz minden vasúttársaság számára hátrányos megkülönböztetéstől mentesen biztosítandó hozzáférés érdekében a hozzáférési jogok alkalmazásához szükséges összes információt közzé kell tenni a vasúthálózat-használati feltételekben***, a fogyatékkal élők vagy csökkent mozgásképességű személyek számára is elérhető formátumban is.*** **[Mód. 32]**

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

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

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

(31) 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.

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

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

(35) Minden díjszabási rendszer gazdasági jelzéseket közvetít a felhasználók felé. Fontos, hogy ezek, a vasúttársaságoknak szóló jelzések ellentmondásmentesek ***és egyértelműek*** legyenek, és a vasúttársaságokat ésszerű ***és fenntartható*** döntések meghozatalára késztessék. **[Mód. 33]**

(36) 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.

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

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

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

2011. november 16., szerda

(40) 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.

(40 a) ***Az egyedi kocsirakományú fuvarozási szolgáltatást kínáló kérelmezőket ösztönözni kell az új vasúti ügyfelek potenciális piacának bővítése érdekében. Ezért fontos, hogy ezeket a kérelmezőket a pályahálózat-működtető figyelembe vegye, amikor kapacitást oszt el, hogy lehetővé tegye számukra e jogszabályi keret teljes mértékű kihasználását és a vasúti piac új ágazatok tekintetében fennálló részesedésének növelését.*** **[Mód. 34]**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(50) Fontos biztosítani az elosztási rendszerek fokozottabb összehangolását, hogy a több pályahálózat-működtető hálózatát használó forgalom, különösen a nemzetközi forgalom számára növekedjék a vasút vonzereje. ***Ennek összefüggésében kívánatos, hogy idővel létrejöjjön egy európai szabályozó szervezet.*** **[Mód. 35]**

2011. november 16., szerda

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

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

(53) A vasúti hálózatba – ***különösen a meglévő infrastruktúrába*** – való ~~fokozottabb~~ beruházás szükséges, ***és*** az infrastruktúra-díjszabási rendszereknek ösztönzőket kell biztosítaniuk a pályahálózat-működtetők számára, annak érdekében, hogy a megfelelő befektetéseket gazdaságilag vonzóvá ***és környezeti szempontból fenntarthatóbbá***tegyék. **[Mód. 36]**

(54) 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.

(55) 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.

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

(57) 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.

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

(58a) A vasúti áru- és személyszállítás arányának a többi szállítási módhoz képest történő növelése tekintetében indokolt, hogy a külső költségek internalizálása során a tagállamok biztosítsák azt, hogy a differenciált díjak ne befolyásolják negatívan a pályahálózat-működtető pénzügyi egyensúlyát. Amennyiben a pályahálózat-működtetőt a differenciálás miatt mégis veszteség érné, javasolt, hogy a tagállamok az állami támogatásokra vonatkozó szabályok kellő figyelembevételével egészítsék ki ezt a különbözetet. **[Mód. 37]**

~~(59) A vasúti közlekedés fejlesztését többek között a rendelkezésre álló uniós eszközök használatával, a már megállapított elsődlegességek sérelme nélkül kell elérni.~~ **[Mód. 38]**

(60) A vasúttársaságok számára biztosított kedvezményeknek összefüggésben kell állniuk a tényleges adminisztratív költségmegtakarítással, különösen a tranzakciós költségek megtakarításával. A kedvezmények felhasználhatók az infrastruktúra hatékony használatának előmozdítására is.

~~(61) Kívánatos, hogy a vasúttársaságok és a pályahálózat működtető ösztönzők révén érdekeltté váljanak a hálózati zavarok minimalizálásában.~~ **[Mód. 39]**

2011. november 16., szerda

~~(62) A kapacitás elosztása a pályahálózat működtető számára költséggel jár, amelyért térítést kell előírni.~~ **[Mód. 40]**

(63) A vasúti infrastruktúra hatékony igazgatása, tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes használata megköveteli e~~gy szabályozó szervezet létrehozását, amely ellenőrzi~~ ***nemzeti*** szabályozó ***szervezetek*** létrehozását, ***amelyek ellenőrzik*** az ezen irányelvben foglalt szabályok alkalmazását, és jogorvoslati szervként ~~***működik***~~ ***működnek***, nem érintve az igazságszolgáltatási felülvizsgálat lehetőségét. **[Mód. 41]**

(64) A belső piac integritásának biztosítása mellett különleges intézkedésekre van szükség bizonyos tagállamok sajátos geopolitikai és földrajzi helyzetének, valamint az egyes tagállamok vasúti ágazatában működő sajátos szervezetek figyelembevétele érdekében.

(65) ~~A Bizottságot indokolt felhatalmazni arra, hogy elfogadja ennek az irányelvnek a mellékleteit. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, azokat a Szerződés 290. cikkével összhangban felhatalmazáson alapuló aktusként kell elfogadni.~~ A ***vasúti piac megfelelő figyelemmel kísérésének valamint a vasúti infrastruktúra-használati díjak kiszabására és a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására irányuló jó szabályozásnak a biztosítása érdekében a Bizottságnak felhatalmazást kell kapnia arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a következőkre vonatkozóan: a piacfelügyelet során követendő kritériumok és eljárások, a vasúthálózat-használati feltételek egyes elemei, a díjszabás egyes elvei, az Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszer (ETCS) miatti átmeneti díjcsökkentés, a teljesítményösztönzési rendszer egyes elemei, az infrastruktúra tekintetében a kérelmezőkre vonatkozó követelmények esetében követendő kritériumok, az elosztási folyamat menetrendje, a pénzügyi jelentések, valamint a szabályozó szervezetek által kialakított közös döntéshozatali elvek és gyakorlatok. Különösen fontos, hogy a Bizottság előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is –. A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elkészítésekor és szövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időben történő és megfelelő továbbításáról***. **[Mód. 42]**

(66) ~~Az irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal (*)összhangban kell elfogadni.~~ Az irányelv ***egységes végrehajtási feltételeinek biztosítása érdekében*** a ***végrehajtási jogköröket a*** Bizottságra ***kell ruházni. Ezeket a hatásköröket 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*** [2] összhangban kell ***gyakorolni***. **[Mód. 43]**

(67) 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, ezért nemzetközi jellegük miatt e célokat az Unió jobban meg tudja valósítani a szubszidiaritásnak és az arányosságnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében rögzített elvének megfelelően. Ez az irányelv kizárólag az e célok eléréséhez szükséges intézkedésekre korlátozódik.

~~(*) HL L 184., 1999.7.17., 23. o.~~

[2] ***HL L 55., 2011.2.28., 13. o.***

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

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

(70) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás [1] 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.

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

(71a) Tekintettel az Európai Parlament az első vasúti intézkedéscsomag végrehajtásáról szóló, 2007. július 12-i [2] ***és 2010. június 17-i*** [3] ***állásfoglalására, valamint a 2001/12/EK irányelv végrehajtására, a Bizottságnak legkésőbb 2012 végéig jogalkotási javaslatot kell előterjesztenie a pályahálózat-kezelő és az üzemeltető különválasztásáról. Mivel a vasúti ágazat még nem nyílt meg teljes mértékben, a Bizottságnak jogalkotási javaslatot kell előterjesztenie a piac legkésőbb az említett időpontig történő megnyitásáról;*** **[Mód. 44]**

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 infrastruktúra-kapacitás elosztására alkalmazandó, a IV. fejezetben meghatározott elveket és eljárásokat.

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

---

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

[2] HL C 175. E, 2008.7.10., 551. o.

[3] HL C 236. E, 2011.8.12., 125. o.

2011. november 16., szerda

2. cikk

A hatály alóli kivételek

(1) A II. fejezet rendelkezéseit, a csupán városi, elővárosi vagy regionális szolgáltatásokat nyújtó vasúttársaságokra nem kell alkalmazni.

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

a) a csak autonóm helyi és regionális vasúti infrastruktúrán utasszállító szolgáltatásokat nyújtó vasúttársaságok;

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

c) a kizárólag regionális vasúti áruszállítási szolgáltatást nyújtó vasúttársaságok;

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

(2a) A tagállamok a 6., 7., 8. és 13. cikk, valamint a IV. fejezet rendelkezéseinek hatálya alól kivonhatják a következőket:

— ***azok a vasúti vállalkozások, amelyek csak olyan vasúti infrastruktúrán nyújtanak áruszállítási szolgáltatást, amely a szóban forgó társaságok igazgatása alatt áll … előtt*** (*)***, és amely infrastruktúra nyomtávja eltér a tagállamban meghatározó vasúti gerinchálózat nyomtávjától, illetve amely össze van kötve egy harmadik ország területén levő vasúti infrastruktúrával, feltéve, hogy az igazgatás alatt álló infrastruktúra nincs meghatározva a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló, 2010. július 7-i 661/2010/EU európai parlamenti és tanácsi határozatban*** ([1])**.** **[Mód. 134 és 135]**

(3) A tagállamok 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;

e) az Unió területén átmenő vasúti szolgáltatások formájában végzett közlekedési tevékenységek.

A tagállamok dönthetnek a 43. cikk (2) bekezdésében, a VIII. melléklet 4.b) pontjában és a IX. melléklet 3., 4. és 5. pontjában előírttól eltérő kapacitáselosztási időszakokról és határidőkről a harmadik országbeli pályahálózat-működtetőkkel együttműködésben olyan hálózatokon létrehozandó nemzetközi menetvonalak tekintetében, amelyek nyomtávja eltér az Unión belüli fő vasúti hálózat nyomtávjától. **[Mód. 45]**

(*) Jelen irányelv hatályba lépésének időpontja.
([1]) HL L 204., 2010.8.5., 1. o.

(3a) A tagállamok kizárhatják a 31. cikk (5) bekezdésének alkalmazási köréből azokat a harmadik országokból vagy országokba történő üzemeltetésre szánt vagy üzemeltetett járműveket, amelyek hálózatának nyomtávja eltér az Unión belüli fő vasúti hálózat nyomtávjától. **[Mód. 46]**

(4) Ezt az irányelvet a 6. cikk (1) bekezdése, valamint a 10., 11., 12. és a 28. cikk kivételével nem kell alkalmazni azokra a vállalkozásokra, amelyeknek vasúti tevékenysége közúti járműveknek a Csatornaalagúton át, ingajáratban történő szállítására és közúti járműveknek a Csatornaalagúton át ingajáratban történő szállítására korlátozódik.

(5) A tagállamok kizárhatják a 10., 11., 12., és 28. cikk alkalmazási köréből az Unió területén átmenő azon vasúti szolgáltatásokat is, amelyek az Unió területén kívül kezdődnek és végződnek.

3. cikk

Fogalommeghatározások

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában a következő meghatározások alkalmazandók:

1. „vasúti vállalkozás”: 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, ***az alkalmazandó biztonsági szabályok betartásával;***a pályahálózat-működtető ***alapvető*** funkciói ~~egy hálózaton vagy annak egy részén megoszthatók több szervezet vagy cég között~~ ***a következők: a menetvonal-kijelölésre vonatkozó döntéshozatal, ideértve a rendelkezésre állás meghatározását és felmérését, valamint az egyes egyedi menetvonalak elosztását is, valamint az infrastruktúra-használati díjakra vonatkozó döntések, ideértve a díjak meghatározását és beszedését***; **[Mód. 47]**

(2a) „szabályozó szervezet”*: olyan hatóság, amely a tagállamon belül a vonatkozó jogszabályok helyes alkalmazását felügyeli, és amelyet semmilyen módon nem vonnak be a politikai döntéshozatalba, és amely teljesen független a vállalkozásoktól, különösen az 1. és 2. pont szerinti vállalkozásoktól* **[Mód. 48]**

3. ***„vasúti infrastruktúra”***: az ~~1970. június 4-i 1108/70/EGK rendelet (*)I. mellékletében található számlaforma egyes rovataiban feltüntetendő tételek meghatározásáról szóló, 1970. december 18-i 2598/70/EGK bizottsági rendelet I. mellékletének A. részében felsorolt tételek, amelyeket az átláthatóság érdekében~~ ezen irányelv I. ~~melléklete tartalmaz~~ ***mellékletében felsorolt összes tétel***, **[Mód. 49]**

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;

~~*(*) HL L 278., 1970.12.23., 1. o.*~~

2011. november 16., szerda

6. „városi és elővárosi szolgáltatások": olyan szállítási szolgáltatások, amelyeket egy városközpont vagy agglomeráció szállítási igényei, továbbá egy ilyen központ vagy városcsoport és vonzáskörzete között felmerülő szállítási igények kielégítése érdekében végeznek,

7. „regionális szolgáltatások": egy régió ***vagy határ menti régiók*** szállítási ~~igényeit kielégítő~~ ***igényei kielégítésének céljából működtetett*** szállítási szolgáltatások. **[Mód. 50]**

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

9. „engedély": egy vállalatnak a tagállam által kiadott felhatalmazása, elismerve annak vasúti szállítási szolgáltatások nyújtására való alkalmasságát; ez az alkalmasság korlátozható a szállítási szolgáltatások bizonyos típusainak nyújtására;

10. „engedélyező hatóság": a valamely tagállamban az engedélyezésért felelős testület;

11. „elosztás": a vasúti infrastruktúrakapacitásnak egy pályahálózat-működtető általi elosztása;

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

13. „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;

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

15. „összehangolás": az a folyamat, amelynek révén a pályahálózat-működtető és a kérelmezők megkísérlik megoldani az egymással versenyző infrastruktúrakapacitási kérelmekből adódó helyzeteket;

16. „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;

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

18. „hálózat": a pályahálózat-működtető igazgatása alatt álló teljes vasúti infrastruktúra;

19. „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;

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

21. „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

Üzemeltetési függetlenség

4. cikk

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők függetlensége

(1) A tagállamok biztosítják, hogy az irányítás, az adminisztráció és a üzemeltetési, gazdasági és számviteli 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.

(2a) A pályahálózat-működtető irányítja saját informatikai részlegeit annak biztosítása érdekében, hogy a kereskedelmi szempontból érzékeny információk megfelelő védelemben részesüljenek. **[Mód. 51]**

(2b) A tagállamok emellett biztosítják, hogy az egymástól nem teljes mértékben független vasúttársaságok és pályahálózat-működtetők felelősek legyenek a saját személyzeti politikájukért. **[Mód. 52]**

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 megvalósítására szolgáló eszközöket 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, az 1370/2007/EK rendelet sérelme nélkül;

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.

(4) Amennyiben a tagállam közvetlenül vagy közvetetten tulajdonolja vagy ellenőrzi a vasúttársaságot, az igazgatásra vonatkozó ellenőrzési joga nem lépi túl azokat az igazgatásra vonatkozó ellenőrzési jogokat, amelyeket a nemzeti társasági jog a magántulajdonban lévő részvénytársaságok részvényeseinek nyújt. A (3) bekezdésben említett politikai irányvonalak, melyeket az állam a részvényesi ellenőrzés gyakorlása keretében a társaságok számára meghatározhat, csupán általános természetűek lehetnek, és nem befolyásolhatják a vállalatvezetés egyes üzleti döntéseit.

2. SZAKASZ

Az infrastruktúra igazgatása és a szállítási tevékenység, valamint a szállítási tevékenységek különböző típusainak elkülönítése

6. cikk

Átlátható számviteli 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 követeli meg, vagy azt, hogy az infrastruktúrát és a szállítási szolgáltatásokat külön egységek igazgassák ***a verseny fejlesztésének, a folyamatos beruházásoknak, és a szolgáltatások költséghatékonyságának a vasúti ágazatban történő biztosítása érdekében***.

(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 minden egyes közszolgáltatási szerződésre vonatkozóan elkülönítve kell kimutatni a megfelelő elszámolásokban; és nem irányíthatók át más közlekedési szolgáltatások nyújtásához vagy egyéb üzleti tevékenységekre.

(4) ***Az infrastrukturális költségek teljes átláthatóságának biztosítása érdekében az***(1) és (3) bekezdésben ***említett különböző*** tevékenységi terület könyvelését úgy kell végezni, hogy ~~nyomon követhetővé tegye az egyik tevékenységi területre~~*nyomon követhető legyen* az ***e bekezdésekben foglaltaknak való megfelelés, valamint az infrastruktúra-használati díjakból származó jövedelem, a pályahálózat-működtető egyéb kereskedelmi tevékenységeiből származó többlet és a pályahálózat-működtetőnek*** kifizetett állami ~~pénzeszközöknek más tevékenységi területre történő átirányítása tilalmának betartását~~ ***és magán pénzeszközök felhasználása. A pályahálózat-működtető bevételeit semmiképpen nem használhatja fel egy vasúti vállalkozás vagy egy vasúti vállalkozást ellenőrzése alatt tartó vállalat, mivel ez megerősítheti piaci pozícióját vagy lehetővé teszi számára, hogy gazdasági előnyhöz jusson más vasúti társaságokkal szemben. Ez a bekezdés nem akadályozza meg, hogy a vasúttársaságot ellenőrzése alatt tartó szervezet vagy vállalat a rendelkezésére bocsátott felhasznált tőkét a pályahálózat-működtető számára az 55. cikkben említett szabályozó szervezet felügyelete mellett visszafizesse, beleértve az összeg piaci feltételek szerint meghatározott kamatait is***. **[Mód. 53]**

2011. november 16., szerda

7. cikk

A pályahálózat-működtető által ellátott alapvető funkciók függetlensége

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a ~~II. mellékletben felsorolt~~ ***3. cikk (3) bekezdésében meghatározott***, az *infrastruktúrához* egyenlő feltételek alapján és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon biztosítandó hozzáféréshez kapcsolódó feladatokkal olyan szervezeteket vagy cégeket bízzanak meg, amelyek önmaguk nem nyújtanak vasúti szállítási szolgáltatásokat. E cél teljesülését a szervezeti felépítés fajtájától függetlenül bizonyítani kell. ***A hálózati forgalom irányításához azonban elengedhetetlen a vasúti vállalkozások és pályahálózat-működtetők közötti tényleges együttműködés***.

~~A II. melléklet a tapasztalatok alapján módosítható a 60. cikkben említett eljárásnak megfelelően~~.

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

(2) Amennyiben a pályahálózat-működtető jogi formáját, szervezetét vagy döntéshozatali rendjét tekintve nem független bármely vasúttársaságtól, a IV. fejezet **3**. és **4**. szakaszában megjelölt 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.

(3a) A Bizottság legkésőbb 2012. december 31-ig irányelv-javaslatot terjeszt elő, mely rendelkezéseket tartalmaz a pályahálózat-üzemeltetés és a szállítási szolgáltatások működtetésének különválasztásával kapcsolatosan, valamint javaslatot fogalmaz meg a belföldi személyszállítási szolgáltatás piacának oly módon történő megnyitására, amely nem jár a vasúti szállítási szolgáltatások minőségének romlásával és garantálja a közszolgáltatási kötelezettségek érvényesítését. **[Mód. 54 és 137]**

3. SZAKASZ

A pénzügyi helyzet javítása

8. cikk

A pályahálózat-működtető hatékony és eredményes pénzgazdálkodása

(1) A tagállamok országos vasúti infrastruktúrájukat az Unió általános érdekeinek szükség szerinti figyelembe vételével fejlesztik. E célból legkésőbb …-ig (*) ***és azt követően, hogy minden érdekelt féllel, így az érintett helyi és regionális hatóságokkal, szakszervezetekkel, ágazati szakszervezetekkel és*** a ***felhasználók képviselőivel konzultáltak, a*** vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó stratégiát kell közzétenniük annak érdekében, *hogy* a jövőbeli mobilitási igényeknek a vasúti rendszer szilárd és fenntartható finanszírozásán alapuló módon tegyenek eleget. A stratégia legalább ~~ötéves~~ ***hétéves*** időtartamra készül és meghosszabbítható.

(2) ***Amennyiben*** a ***bevételek nem elegendőek a pályahálózat-működtető finanszírozási igényeinek fedezésére, a*** tagállamok a pályahálózat-működtetőnek – a ***szóban forgó irányelv 31. és 32. cikk szerinti díjszabási keret sérelme nélkül és az EUMSZ*** 93., 107. és 108. ***cikkének*** tiszteletben tartásával – a feladatokkal, az infrastruktúra nagyságrendjével és a pénzügyi szükségletekkel összhangban elegendő finanszírozást ~~biztosíthatnak~~ ***is biztosítanak***, elsősorban új beruházások fedezése céljából.

(*) Jelen irányelv hatályba lépésének időpontja.

2011. november 16., szerda

(3) Az állam által meghatározott általános politika keretében és az (1) bekezdésben említett, a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó stratégia figyelembe vételével 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 előírva az e célok eléréséhez szükséges eszközöket. A pályahálózat-működtető biztosítja, hogy a kérelmezőkkel ***a hozzáférés és használat feltételeit, és az érintett infrastruktúra jellegét, biztosítását és fejlesztését illetően megkülönböztetésmentes módon*** konzultációra ~~kerül sor az üzleti~~***kerüljön sor a beruházási*** terv jóváhagyása előtt. Az 55. cikkben említett szabályozó szervezet nem kötelező erejű véleményt ad ki arról, hogy az üzleti terv ~~megfelelő-e e célok eléréshez~~ ***tesz-e megkülönböztetést a kérelmezők között***.

(4) A tagállamok biztosítják, hogy szokványos üzleti feltételek mellett ~~és legfeljebb három éven belül~~ a pályahálózat-működtető könyveiben az infrastruktúra-használati díjakból származó ~~eredmény~~ ***eredmények, a magán-*** és ***állami***~~támogatás~~ ***forrásokból származó, nem visszatérítendő támogatások – ideértve adott esetben*** az állami ***előlegkifizetéseket is – legfeljebb két éven át*** legalább egyensúlyban ~~legyen~~ ***legyenek*** az infrastruktúra költségeivel, szükség szerint ideértve ~~az állami előlegfizetéseket~~ ***a hosszú távú eszközpótlás fenntartható finanszírozását*** is. **[Mód. 55]**

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 adósságenyhítés

(1) Az Unió állami támogatásokra vonatkozó szabályainak és a EUMSZ 93., 107. és 108. cikkének sérelme nélkül a tagállamok megfelelő mechanizmusokat dolgoznak ki a meglévő, köztulajdonban vagy közirányítás alatt álló vasúttársaságok eladósodottsága csökkentésének segítésére olyan szintig, amely nem akadályozza a szilárd pénzügyi igazgatást, továbbá pénzügyi helyzetük javítására.

(2) Az (1) bekezdésben említett célból a tagállamok előírják, hogy az ilyen vállalkozások számviteli részlegein belül külön adósságtörlesztési egységet hozzanak létre.

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

(3) Az (1) és (2) bekezdés nem vonatkozik a vállalkozásoknál ~~2001. március 15. után, illetőleg az Unióhoz 2001. március 15-nél később csatlakozott tagállamok esetében az Unióhoz való csatlakozás napja után~~ …***-t*** (*) ***követően*** keletkezett adósságokra, sem az ilyen adósságok kamataira. **[Mód. 56]**

4. SZAKASZ

A vasúti infrastruktúrához és szolgáltatásokhoz való hozzáférés

10. cikk

A vasúti infrastruktúrához való hozzáférés feltételei

(1) Az ezen irányelv hatálya alá tartozó vasúttársaságok kiegyensúlyozott, hátrányos megkülönböztetéstől mentes és átlátható feltételek mellett az összes tagállamban hozzáférést kapnak az infrastruktúrához a vasúti áruszállítási szolgáltatások valamennyi típusának működtetése céljából. Ebbe beletartozik a kikötőkhöz vezető vasúti pályához való hozzáférés is.

(*) Jelen irányelv hatályba lépésének időpontja.

2011. november 16., szerda

(2) A nemzetközi személyszállítási szolgáltatás működtetésének céljából az ezen irányelv hatálya alá tartozó vasúttársaságok számára valamennyi tagállamban biztosítani kell az 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.

Az azon tagállamok infrastruktúrájához való hozzáférés jogát, amelyekben a nemzetközi vasúti személyszállítás az adott tagállam vasúttársaságai utasforgalmának több mint felét teszi ki, legkésőbb 2011. december 31-ig biztosítani kell.

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.

Nem megengedhető, hogy a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés körülményei korlátozzák az utasokat abban, hogy tájékoztatást kapjanak és jegyet váltsanak, hogy eljussanak egyik helységből a másikba, attól függetlenül, hogy a két helység között hány üzemeltető nyújt teljes vagy részleges személyszállítási szolgáltatásokat. **[Mód. 57]**

A Bizottság ***a szabályozó szervezetek tapasztalatai alapján …***-ig (*) végrehajtási intézkedéseket ~~fogadhat~~ ***fogad*** el, amelyek részletesen meghatározzák az e bekezdésének alkalmazásában követendő eljárásokat és kritériumokat. Ezeket az intézkedéseket, melyek ezen irányelv egységes feltételek szerinti végrehajtását hivatottak biztosítani, a 64. cikk (3) ***bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban*** végrehajtási jogi aktusként kell elfogadni. **[Mód. 58]**

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 irányelv hatálybalépése után 18 hónappal.

2011. november 16., szerda

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~~ ***a (2) bekezdésben említett kérelem***kézhezvételét követő ~~két~~ ***egy***hónapon belül tájékoztatja indokolt határozatáról. **[Mód. 59]**

(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 szervezetek tapasztalatai alapján …-ig*** (*) végrehajtási intézkedéseket ~~fogadhat~~ ***fogad*** el, amelyek részletesen meghatározzák az e cikk (1), (2) és (3) bekezdésének alkalmazásában követendő eljárásokat és kritériumokat. Ezeket az intézkedéseket, melyek ezen irányelv egységes feltételek szerinti végrehajtását hivatottak biztosítani, a 64. cikk (3) ***bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban*** végrehajtási jogi aktusként kell elfogadni. **[Mód. 60]**

(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 vasúti vállalkozásokra 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 vasúti vállalkozásokra, 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 joggal összhangban 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.

(*) Az irányelv hatálybalépése után 18 hónappal.

(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, legfőképpen 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.

Egységes díjszabási számítási módszer kidolgozása érdekében a Bizottság összehasonlító elemzést készít a tagállamokban érvényes díjak mértékének a megállapítására vonatkozó módszerekről. [Mód. 61]

13. cikk

A szolgáltatásokhoz való hozzáférés feltételei

(1) A ~~vasúttársaságok~~ ***pályahálózat-működtetők*** hátrányos megkülönböztetéstől mentesen ~~jogosultak~~ ***biztosítják valamennyi vasúttársaságnak*** a III. melléklet 1. pontjában meghatározott minimális szolgáltatások ~~összességére~~ ***összességét***.

(2) ~~A III. melléklet 2. pontjában említett szolgáltatásokat a szolgáltatási infrastruktúrák minden üzemeltető je hátrányos megkülönböztetéstől mentesen nyújtja.~~ ***A szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetői*** hátrányos megkülönböztetéstől mentesen ***nyújtják*** valamennyi vasúttársaság számára a III. melléklet 2. pontjában említett ***létesítményekhez, valamint e létesítményekben nyújtott szolgáltatásokhoz való hozzáférést, beleértve a vasúti pályához való hozzáférést a szabályozó testület 56. cikkben meghatározott felügyelete mellett***

Ha ***a III. melléklet 2. pontjában említett valamely*** szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetője olyan szervezethez vagy céghez tartozik, amely szintén jelen van és domináns pozíciót tölt be legalább az egyik vasúti szállítási szolgáltatási piacon, amelyen az infrastruktúrát használják, akkor az üzemeltetőnek ~~jogi~~ szervezeti és döntéshozatali szempontból függetlennek kell lennie ettől a szervezettől vagy cégtől. ***Valamely szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetője, illetve e szervezet vagy cég külön elszámolással rendelkezik, beleértve a külön mérleget és eredménykimutatást***.

A vasúttársaságoknak a szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférés iránti ***kérelmére a nemzeti szabályozó szerv által meghatározott, rögzített határidőn belül kell válaszolni, és az*** az esetben utasítható el, ha működőképes alternatívák lehetővé teszik, hogy az érintett áru- vagy személyszállítási szolgáltatást ugyanazon a menetvonalon, gazdaságilag elfogadható feltételek mellett üzemeltessék. ~~A működőképes alternatíva meglétének bizonyítása a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetőjét terheli.~~ ***A szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférés iránti kérelem elutasítása esetén a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetője gazdaságilag és műszakilag***működőképes ***alternatívát javasol, és az elutasítást köteles írásban megindokolni. Az elutasítás nem kötelezi a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetőjét olyan erőforrásokba vagy létesítményekbe történő beruházások elvégzésére, amelyek a vasúttársaságok valamennyi kérésének kiszolgálására irányulnak***.

Ha a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetője ellentmondásokat észlel a különböző kérelmek között, megkísérli az összes igény lehetőség szerinti legjobb összeegyeztetését. Amennyiben nem áll rendelkezésre működőképes alternatíva és nem elégíthető ki az érintett infrastruktúrára benyújtott kapacitáskérelmek mindegyike az igazolt szükségletek alapján, akkor az 55. cikkben említett szabályozó szervezet saját kezdeményezésére vagy ***kérelmező által benyújtott*** panasz alapján ***valamennyi érintett érdekelt szükségleteinek figyelembevételével*** meghozza a megfelelő intézkedést annak érdekében, hogy a kapacitás megfelelő részét olyan vasúttársaságok kapják meg, amelyek nem tartoznak ahhoz a szervezethez vagy céghez, amelyhez az infrastruktúra üzemeltetője is tartozik. Az újonnan épített karbantartási vagy más műszaki létesítményekre vonatkozásában azonban, amelyeket ***a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer járművek alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról szóló, 2008. február 21-i 2008/232/EK bizottsági határozatban ([1]) hivatkozott*** speciális, új ***nagysebességű*** gördülőállomány számára fejlesztettek ki, lehetséges azokat az üzemeltetésük kezdetétől számított ~~5 éves~~ ***tízéves*** időszakra egyetlen vasúttársaság számára fenntartani.

([1]) HL L 84., 2008.3.26., 132. o.

2011. november 16., szerda

Amennyiben a szolgáltatási infrastruktúrát legalább ~~két egymást követő évben~~ ***egy évig*** nem használták, ***és vasúttársaságok az infrastruktúra igazolt szükségletek alapján történő használata tekintetében érdeklődésüket jelzik a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetőjének az infrastruktúrához igazolt igények alapján történő hozzáférésre***, akkor a tulajdonosnak az infrastruktúra üzemeltetését ***a vasúti ágazathoz kapcsolódó tevékenységekre történő használat céljából***bérbeadás vagy lízing céljára meg kell hirdetnie***, kivéve, ha a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetője igazolja, hogy folyamatban levő átállás akadályozza annak bármely vasúttársaság általi használatát***.

(3) Ha a ~~pályahálózat-működtető~~ ***szolgáltatás üzemeltetője*** kiegészítő szolgáltatásként kínálja a III. melléklet 3. pontjában megjelölt szolgáltatások valamelyikét, minden olyan vasúttársaság részére, amely kéri, köteles hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon biztosítani ezeket a szolgáltatásokat.

(4) A vasúttársaságok ezenfelül kérhetik a pályahálózat-működtetőtől vagy más ~~szolgáltatótól~~ ***szolgáltatási üzemeltetőktől*** a III. melléklet 4. pontjában felsorolt további mellékszolgáltatásokat. A pályahálózat-működtető nem köteles e szolgáltatásokat nyújtani.

~~(5) A III. melléklet a tapasztalatok alapján módosítható a 60. cikkben említett eljárásnak megfelelően~~.

5. SZAKASZ

Határokon átnyúló megállapodások

14. cikk

A határokon átnyúló megállapodások általános elvei

(1) A ***tagállamoknak meg kell győződniük arról, hogy az általuk megkötendő*** határokon átnyúló ~~tagállamközi~~ ***megállapodások***~~bármely olyan rendelkezése, amely a vasúttársaságok között hátrányosan különböztet vagy~~ ***nem jelentenek hátrányos megkülönböztetést bizonyos vasúttársaságokkal szemben, illetve nem korlátozzák*** a vasúttársaságok határokon átnyúló ~~szolgáltatásnyújtását korlátozza, ezúton hatályát veszti~~ ***szolgáltatásnyújtásának szabadságát***. **[Mód. 63]**

A fenti megállapodásokról értesíteni kell a Bizottságot. A Bizottság megvizsgálja, hogy a megállapodások megfelelnek-e ennek az irányelvnek és a 64. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadóbizottsági eljárással összhangban határoz arról, hogy a vonatkozó megállapodások hatályban maradhatnak-e. A Bizottság értesíti határozatáról az Európai Parlamentet, a Tanácsot és a tagállamokat.

(2) A tagállamok és harmadik országok közötti határokon átnyúló megállapodásokról való tárgyalás és e megállapodások végrehajtása – az Unió és a tagállamok közötti hatáskörfelosztás sérelme nélkül és az uniós joggal összhangban – a tagállamok és a Bizottság közötti együttműködési eljárás keretében történik.

A Bizottság végrehajtási intézkedéseket fogadhat el, amelyek ~~részletesen~~ meghatározzák ~~az e bekezdés alkalmazásában követendő eljárásokat. Ezeket az~~ ***az első albekezdésben említett együttműködési eljárás eljárási módozatait***. ***Azon végrehajtási*** intézkedéseket, ***amelyek*** ezen irányelv egységes feltételek szerinti végrehajtását hivatottak biztosítani, ~~a 63. cikk (3) bekezdésének~~ ***a 64. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárásnak*** megfelelően végrehajtási jogi aktusként kell elfogadni. **[Mód. 64]**

6. SZAKASZ

A Bizottság ellenőrzési feladatai

15. cikk

A piacfigyelés hatálya

(1) A Bizottság megteszi a szükséges intézkedéseket az európai vasúti szállítás műszaki***, társadalmi*** és gazdasági feltételeinek, valamint piaci fejlődésének, ***köztük a foglalkoztatás alakulásának***, ***illetve a vonatkozó uniós szabályozás*** betartásának nyomon követésére.

2011. november 16., szerda

(2) Ebbe a munkájába a Bizottság szorosan bevonja a tagállamok – ***köztük az 55. cikkben hivatkozott szabályozó szervezetek*** – és az érintett ágazatok képviselőit, ideértve ~~felhasználókat~~ ***az érintett helyi és regionális hatóságokat, valamint a vasúti ágazat szociális partnereit és ügyfeleit is***, hogy jobban figyelemmel kísérhessék a vasúti ágazat fejlődését és a piac alakulását, felmérhessék a foganatosított intézkedések hatását, és elemezhessék a Bizottság tervezett intézkedéseinek hatását. ***A Bizottságnak adott esetben az Európai Vasúti Ügynökséget is be kell vonnia***.

(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 infrastruktúra fejlesztésébe történő beruházásokat, a vasúti szállítási szolgáltatások árának és minőségének alakulását, a közszolgáltatási szerződések alapján működtetett vasúti szállítási szolgáltatásokat, az engedélyezést, ***a piacnyitás mértékét, a foglalkoztatási és szociális körülményeket,*** valamint a tagállamok közötti ***és azokon belüli*** harmonizáció mértékét. ~~A Bizottság gondoskodik a tagállamok megfelelő szabályozó szervezetei közötti aktív együttműködésről~~***, elsősorban a szociális jogok terén***.

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

a) a vasúti ***és a vasúttal kapcsolatos*** szolgáltatások belső piacának alakulása***, beleértve a piac megnyitásának mértékét***;

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

ba) a vasúti ágazat foglalkoztatási, munka- és szociális körülményeinek alakulása;

c) az európai 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 ***az alábbi és*** a IV. mellékletben említett információkat, valamint minden egyéb szükséges adatot évente be kell nyújtaniuk a Bizottsághoz.

a) a vasúti szállítási teljesítmény és a közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezésének alakulása;

b) a piac megnyitásának és a tisztességes versenynek a mértéke az egyes tagállamokban, valamint a vasúttársaságok teljes szállítási teljesítményen belüli részaránya;

c) a szabályozó szervezetek fellebbviteli szervezetként való működésre szánt erőforrásai és tevékenységei;

d) a hagyományos vasúttársaság átszervezésére és a nemzeti közlekedési stratégiák elfogadására/végrehajtására vonatkozó fejlemények az előző év során;

2011. november 16., szerda

e) a tagállamban az előző évben a vasúti szállítás területén végrehajtott fontos képzési kezdeményezések/intézkedések;

f) a vasúttársaságoknál, a pályahálózat-működtetőknél és a vasúti ágazatban tevékenykedő más társaságoknál érvényesülő foglalkoztatási és szociális körülmények az előző év végén;

g) a nagysebességű vasúthálózatba az előző év során történt beruházások;

h) a vasúthálózat hossza az előző év végén;

i) pályahasználati díjak az előző év során;

j) az ezen irányelv 35. cikkével összhangban létrehozott teljesítményösztönző rendszer megléte;

k) az illetékes nemzeti hatóság által kiadott érvényes engedélyek száma;

l) az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) fejlesztésének helyzete;

m) a a közösségi vasutak biztonságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben [1] meghatározott, az előző évben a hálózaton történt váratlan események, balesetek és súlyos balesetek száma;

n) egyéb fontosabb fejlemények;

o) a karbantartási piacok alakulása és a karbantartási szolgáltatások piaca megnyitásának mértéke.

A IV. melléklet a tapasztalatok alapján a vasúti piac felügyeletéhez szükséges információk frissítése érdekében módosítható a60. cikkben ***60a. cikkben említett eljárásnak megfelelően***. **[Mód. 65]**

III. FEJEZET

A VASÚTTÁRSASÁGOK ENGEDÉLYEZÉSE

1. SZAKASZ

Az engedélyek kiadásáért felelős szervezet

16. cikk

Az engedélyek kiadásáért felelős szervezet

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

A kijelölt szervezet nem nyújt vasúti szállítási szolgáltatásokat, és független minden, vasúti szállítási szolgáltatásokat nyújtó cégtől vagy szervezettől.

[1] HL L 164., 2004.4.30., 44. o.

2. SZAKASZ

A vasúti engedély megszerzésének feltételei

17. cikk

Általános követelmények

(1) Egy vasúttársaságnak joga van a letelepedése szerinti tagállamban engedélyt kérni, feltéve, hogy e vasúttársaság több mint 50 %-a a tagállamoknak vagy a tagállamok állampolgárainak vagy mindkettőjüknek a tulajdonában és tényleges ellenőrzése alatt áll – akár közvetlen, akár közvetett módon egy vagy több közvetítő vállalaton keresztül –, kivéve ha egy harmadik országgal kötött megállapodás, amelynek az Unió részese, másként rendelkezik.

(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 végrehajtási intézkedéseket ~~fogadhat~~ ***fogad*** el, amelyek ~~részletesen~~ meghatározzák az ~~e cikk alkalmazásában követendő eljárásokat, beleértve~~ ***engedélyek kiadásakor*** követendő ***eljárások módozatait*** és az engedély egységes mintájának ***létrehozását a 2. szakaszban meghatározott követelményekkel összhangban***. Ezeket a ***végrehajtási*** intézkedéseket, ***amelyek*** ezen irányelv egységes feltételek szerinti végrehajtását hivatottak biztosítani, ***a 64. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárásnak*** megfelelően végrehajtási jogi aktusként kell elfogadni. **[Mód. 66]**

18. cikk

Az engedély megszerzésének feltételei

A vasúttársaságnak 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 engedélyért folyamodó minden egyes vasúttársaság 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 engedélyért folyamodó vasúttársaság vagy az irányításáért felelős személyek ellen:

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

b) csődeljárás nem indult;

2011. november 16., szerda

c) nem hoztak bírósági ítéletet a szállításra vonatkozó különös jogszabályok súlyos megsértése miatt;

d) nem hoztak bírósági ítéletet a szociális- és munkajogi kötelezettségek, beleértve a ***biztonságra, munkahelyi biztonságra*** ~~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. **[Mód. 67]**

20. cikk

A megfelelő pénzügyi helyzettel kapcsolatos követelmények

(1) A megfelelő pénzügyi helyzettel kapcsolatos követelményeknek akkor tesz eleget az engedélyért folyamodó vasúttársaság, ha bizonyítani tudja, hogy reális feltételek alapján egy 12 hónapos időszak során meg tud felelni a tényleges és lehetséges kötelezettségeinek. ***Az engedélyező hatóságok a megfelelő pénzügyi helyzetet a vasúti vállalkozás éves beszámolójával, vagy amennyiben az engedélyért folyamodó társaság nem tud rendelkezésre bocsátani beszámolókat, akkor az éves mérleggel ellenőrzik***. **[Mód. 68]**

(2) E célok érdekében, az engedélyért folyamodó valamennyi vasúttársaság köteles megadni ~~legalább az V. mellékletben felsorolt~~ ***a részletes*** adatokat ***a következő szempontok tekintetében:***

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) működő tőke;

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

e) a vasúttársaság vagyonának terhei;

f) adók és társadalombiztosítási hozzájárulások. **[Mód. 69]**

(3) Az engedélyező hatóság különösen akkor fogja az engedélyért folyamodó vállalkozás pénzügyi helyzetét nem megfelelőnek tekinteni, ha tevékenységének eredményeképpen tetemes összegű adóhátraléka vagy elmaradt társadalombiztosítási befizetése halmozódott fel. **[Mód. 70]**

(4) Az engedélyező hatóság elsősorban a könyvvizsgálói jelentést, továbbá bankoktól, takarékbankoktól, könyvelőtől vagy könyvvizsgálótól származó megfelelő dokumentumok benyújtását követelheti meg. Ezeknek a dokumentumoknak az e cikk (2) bekezdésének a)–f) pontjában felsorolt szempontok tekintetében kell információkkal szolgálniuk. **[Mód. 71]**

~~Az V. melléklet a tapasztalatok alapján módosítható a 60. cikkben említett eljárásnak megfelelően.~~ **[Mód. 72]**

21. cikk

A szakmai kompetenciával kapcsolatos követelmények

A szakmai kompetenciával kapcsolatos követelmények akkor teljesülnek, ha az engedélyért folyamodó vasúttársaság 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. ***A vasúttársaságnak a kérelem benyújtásakor azt is igazolnia kell, hogy rendelkezik a 2004/49/EK irányelv 10. cikkében meghatározott biztonsági tanúsítvánnyal.*** **[Mód. 73]**

2011. november 16., szerda

22. cikk

A polgári jogi felelősséggel kapcsolatos követelmények

A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló, 2007. október 23-i 1371/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([1])) II. fejezetének sérelme nélkül a vasúttársaságnak rendelkeznie kell a megfelelő biztosítással ***vagy piaci feltételek mellett nyújtott megfelelő garanciákkal*** a hazai és nemzetközi jogszabályoknak megfelelően, hogy a balesetek során felmerülő károkra, különös tekintettel a szállított árura, a postaküldeményekre és harmadik felekre vonatkozóan fedezete legyen. ***A megfelelőnek ítélt fedezeti szintet differenciálni lehet a szolgáltatások sajátosságainak figyelembevétele érdekében, különös tekintettel a vasúti hálózaton a nagyközönség számára kulturális vagy örökségi céllal folytatott vasúti tevékenységekre***. **[Mód. 140]**

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. Azonban az engedélyező hatóság 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, felfüggesztés és jóváhagyás

(1) Ha az engedéllyel rendelkező vasúttársasággal szemben komoly kétség merül fel, hogy vajon megfelel-e ezen fejezet 2. és 3. szakaszának 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 átszervezési idejére, feltéve hogy az nem veszélyezteti a biztonságot, amennyiben az engedélyt felfüggesztette vagy visszavonta a nem megfelelő pénzügyi helyzettel kapcsolatos követelmények miatt. Azonban az ideiglenes engedély 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 úgy határozhat, hogy az engedélyt jóváhagyásra újra be kell nyújtani, vagy hogy az engedélyt felfüggeszti.

([1]) HL L 315., 2007.12.3., 14. o.

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; ebben az 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 engedi meg a csődeljárás vagy más hasonló eljárás alatt álló vasúttársaság engedélyének hatályban tartását, 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, az érintett tagállam erről haladéktalanul tájékoztatja a Bizottságot. A Bizottság haladéktalanul tájékoztatja a többi tagállamot.

25. cikk

Az engedélyek megadásakor alkalmazott eljárás

(1) Az engedélyező hatóság köteles az engedélyek megadásakor alkalmazott eljárást közzétenni, és erről az Európai Vasúti Ügynökséget tájékoztatni.

(2) Az engedélyező hatóság a lehető legrövidebb időn belül, de legkésőbb a kérelemmel kapcsolatos valamennyi fontos információ – különösen az V. 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 engedélyért folyamodó vasúttársasággal. 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.

2011. november 16., szerda

27. cikk

A vasúthálózat használati feltételei

(1) A pályahálózat-működtető az érdekelt felekkel – ideértve az 55. cikkben említett szabályozó szervet is – 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***, amelyek egyike az angol***. A vasúthálózat-használati feltételek tartalmát elektronikus formában, díjmentesen hozzáférhetővé kell tenni az Európai Vasúti Ügynökség honlapján. **[Mód. 75]**

(2) A vasúthálózat használati feltételei meghatározzák a vasúttársaságok számára rendelkezésre álló infrastruktúra jellegét. E dokumentumnak tartalmaznia kell a kérdéses vasúti és szolgáltatási infrastruktúra hozzáférésének feltételeivel kapcsolatos ***következő*** információkat: ~~A vasúthálózat használati feltételek tartalmát a VI. melléklet rögzíti~~

a) A vasúttársaságok számára rendelkezésre álló infrastruktúra jellegét és a hozzáférés feltételeit rögzítő szakasz;

b) a díjszabási elvekkel és díjakkal foglalkozó szakasz;

c) a kapacitáselosztás elveiről és feltételeiről szóló szakasz. Az olyan szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetői, amelyek nem állnak a pályahálózat-üzemeltető ellenőrzése alatt, tájékoztatást nyújtanak az infrastruktúrához való hozzáférésért és a szolgáltatásokért fizetendő díjakról és a hozzáférés műszaki feltételeiről, amelyek felveendők a vasúthálózat-használati feltételekbe;

d) az engedély iránti – a 25. cikkben említett – kérelemmel és 2004/49/EK irányelvvel összhangban kibocsátott vasúti biztonsági tanúsítványokkal kapcsolatos információkról szóló szakasz;

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

f) a III. mellékletben említett szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférésről és azok díjszabásáról szóló szakasz;

g) minta a pályahálózat-működtető és a kérelmező között a 42. cikkel összhangban kötendő keretmegállapodáshoz.

A vasúthálózat-használati feltételekben található információkat évente frissíteni kell, és azoknak összhangban kell állniuk a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv [1] 35. cikke értelmében közzéteendő vasúti infrastruktúra-nyilvántartással, vagy hivatkozniuk kell arra. A nem megfelelően karbantartott és romló minőségű infrastruktúráról a felhasználókat időben értesíteni kell.

A Bizottság a tapasztalatok alapján a 60a. cikkben említett eljárással összhangban a VI. melléklet 4. pontjának megfelelően módosíthatja és meghatározhatja az a) – g) pontban szereplő információkat. **[Mód. 76]**

A VI. melléklet a tapasztalatok fényében szükség szerint felülvizsgálható a 60a. cikkben előírt eljárásnak megfelelően.

[1] HL L 191., 2008.7.18., 1. o.

(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 igazgatás függetlensége feltételének figyelembevételével a tagállamok megállapítják az egyes díjszabási szabályokat is, vagy átruházzák ezt a jogkört a pályahálózat-működtetőre.

A tagállamok biztosítják, hogy a díjszabási rendszer és a díjszabási szabályok közzétételre kerüljenek a vasúthálózat-használati feltételekben.

A 4. cikkben meghatározott igazgatási függetlenség sérelme nélkül, és feltéve, hogy ezt a jogot legalább két évvel ezen irányelv hatálybalépése előtt alkotmányos törvény révén közvetlenül átruházták, a nemzeti parlamentnek joga lehet arra, hogy megvizsgálja és adott esetben felülvizsgálja a pályahálózat-működtető által meghatározott díjak mértékét. Egy lehetséges felülvizsgálat biztosítja, hogy a díjak megfelelnek ezen irányelvnek, a megállapított díjszabási rendszernek és díjszabási szabályoknak. **[Mód. 141/rev]**

A pályahálózat-működtető megállapítja és beszedi az infrastruktúra használatáért fizetendő díjat.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtetők együttműködjenek a több pályahálózatot igénybe vevő vasúti szolgáltatások üzemeltetéséhez szükséges hatékony díjszabási rendszerek alkalmazásának lehetővé tétele érdekében. A pályahálózat-működtetők kiemelten törekednek arra, hogy garantálják a nemzetközi vasúti szolgáltatások optimális versenyképességét, és biztosítsák a vasúthálózatok hatékony kihasználását.

A tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtetők azon képviselői, akiknek a díjszabással kapcsolatos döntései kihatnak más pályahálózat-működtetők tevékenységére, együttműködnek annak érdekében, hogy a díjszabást ***közösen*** összehangolják vagy az érintett infrastruktúra használata vonatkozásában nemzetközi szintű díjszabást vezessenek be. **[Mód. 77]**

(3) 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.

(4) 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.

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

30. cikk

Infrastruktúra-költségek és -számlák

(1) A pályahálózat-működtetők, kellő tekintettel a biztonsági követelményekre és az infrastruktúra-szolgáltatás minőségének fenntartására és javítására, kedvezményekben részesülnek az infrastruktúra biztosítása költségeinek és a pályahasználati díjaknak a csökkentése céljából.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy az (1) bekezdés az illetékes hatóság és a pályahálózat-működtető közötti, állami támogatást biztosító, legalább ~~öt~~ ***hét*** évre szóló szerződés révén végrehajtásra kerüljön.

(3) A felek a szerződés teljes időtartamára szóló érvénnyel előzetesen megállapodnak a szerződés feltételeiben és a pályahálózat-működtető számára finanszírozást biztosító fizetési konstrukcióban.

E megállapodások alapelvei és paraméterei a VII. mellékletben találhatók ~~amely a tapasztalatok alapján módosítható a 60. cikkben említett eljárásnak megfelelően~~

A tagállamok a megállapodás aláírása előtt legalább egy hónappal kikérik az érdekelt felek véleményét, és a megállapodást a megkötésétől számított egy hónapon belül közzéteszik.

A pályahálózat-működtető biztosítja, hogy üzleti terve összhangban van a szerződés rendelkezéseivel.

~~Az 55. cikkben említett szabályozó szervezet megvizsgálja, hogy a pályahálózat-működtető közép- és hosszú távú becsült bevétele elegendő e a megállapított teljesítménycélok eléréséhez, és legalább egy hónappal a megállapodás aláírása előtt erre vonatkozó ajánlásokat tesz.~~

~~Az illetékes hatóságnak indokolnia kell a szabályozó szervezet felé, amennyiben szándékában áll eltérni ezektől az ajánlásoktól.~~ **[Mód. 78]**

(4) A pályahálózat-működtetők az általuk működtetett eszközökről leltárat készítenek és vezetnek, amely tartalmazza azok folyó értékelését, valamint az infrastruktúra felújítására és korszerűsítésére fordított kiadások részleteit.

(5) A pályahálózat-működtető és a szolgáltatási infrastruktúra működtetője meghatározza a III. mellékletnek megfelelően nyújtott különböző szolgáltatásokra és a vasúti járművek típusaira vonatkozó költségelosztó módszert a költségforrásról rendelkezésre álló ismeretek és a 31. cikkben említett díjszámítási elvek alapján. A tagállamok előírhatják ennek előzetes jóváhagyását. A módszert időről időre a legjobb nemzetközi gyakorlathoz kell igazítani.

2011. november 16., szerda

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. A pályahálózat-működtetőnek és a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetőjének e tekintetben az egyes vasúttársaságok felé 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 fizetendő díjaknak a VIII. melléklet 1. pontjával összhangban meg kell egyezniük az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költséggel.

A VIII. melléklet 1. pontja a tapasztalatok alapján módosítható a ~~60. cikkben~~ ***60a. cikkben*** említett eljárásnak megfelelően.

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

(5) ***A*** ~~Amennyiben a közúti árufuvarozás esetében az uniós jogszabályok lehetővé teszik a zajhatásokból eredő költség felszámítását, a~~ pályahasználati díjaknak meg kell felelniük a VIII. melléklet 2. pontjában meghatározott követelményeknek, azaz figyelembe kell venni az adott vonat közlekedtetése által okozott zajhatások költségét. ***A pályahasználati díjak ilyen irányú módosításával kompenzálhatók a vasúti járművek a lehető leggazdaságosabb, kevésbé zajos fékrendszerekkel való felszerelésére fordított beruházások. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az ilyen differenciált díjak bevezetése ne járjon káros hatással a pályahálózat-működtető pénzügyi egyensúlyára. Az európai társfinanszírozás szabályait úgy kell módosítani, hogy az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszerhez hasonlóan lehetővé váljon a gördülőállomány a zajkibocsátás csökkentése érdekében történő átalakításának társfinanszírozása.***

A VIII. melléklet 2. pontja a tapasztalatok alapján módosítható a ~~60. cikkben~~ ***60a. cikkben***előírt eljárásnak megfelelően, különösen a differenciált pályahasználati díjak elemeinek meghatározása érdekében, ***feltéve, hogy ez nem vezet a vasúti szállítási ágazaton belüli vagy a közúti szállítással folytatott verseny torzulásához a vasúti szállítás hátrányára***.

Az infrastruktúra-használati díjak módosíthatók annak érdekében, hogy figyelembe vegyék az adott vonat közlekedtetése által okozott, a VIII. melléklet 2. pontjában nem említett környezeti hatások költségét. Minden olyan módosítást, amely a vasúti szolgáltatások végzésével kapcsolatban kibocsátott levegőszennyező anyagok által okozott külső költségek internalizálását eredményezheti, az okozott hatás nagyságának megfelelően kell differenciálni.

Egyéb környezeti költségek felszámítása, amely növekedést eredményez a pályahálózat-működtető összbevételében, csak akkor engedélyezhető, ha ilyen díjat az uniós jog ***alapján*** a közúti árufuvarozás esetében is ~~engedélyeznek~~***alkalmaznak***. Ha a közúti árufuvarozás számára az uniós jogszabályok nem engedélyezik közúti árufuvarozás számára az uniós jog nem engedélyezi ezt a környezetvédelmi díjat, e módosítás semmilyen átfogó változást nem idézhet elő a pályahálózat-működtető bevételében.

2011. november 16., szerda

Amennyiben a környezetvédelmi díj többletbevételt eredményez, a ~~bevétel~~ ***bevételnek a szállítási módok javára történő*** felhasználási módjáról a tagállamok határoznak. Az érintett hatóságok megőrzik a szükséges információkat annak biztosítása érdekében, hogy a környezetvédelmi díjak eredete és azok felhasználása nyomon követhetővé váljék. A tagállamok rendszeresen a Bizottság rendelkezésére bocsátják ezt az információt. **[Mód. 79]**

(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 III. melléklet 2. pontjában említett szolgáltatások biztosítása nem tartozik e cikk hatálya alá. Akárhogyan is, az említett szolgáltatásokra kiszabott díj nem haladhatja meg a szolgáltatás nyújtásának ésszerű haszonnal megnövelt költségét.

(8) Ha a III. 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 III. 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.

32. cikk

Kivételek a díjszabási elvek alól

(1) Amennyiben a piac ezt lehetővé teszi, a tagállamok a pályahálózat-működtető felmerült költségeinek teljes megtérülése érdekében, ***a vasúti ágazat*** optimális ~~versenyképességnek különösen a nemzetközi vasúti áruszállítás számára való~~ ***versenyképességének*** garantálása mellett hatékony, átlátható és hátrányos megkülönböztetéstől mentes elvek alapján ***engedélyezhetik a pályahálózat-működtető számára, hogy*** felárat ~~számíthatnak~~ ***számítson*** 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.

A felár bevezetésének jóváhagyását megelőzően a tagállam gondoskodik arról, hogy a pályahálózat-működtető felmérje annak relevanciáját a különböző piaci szegmensek esetében. A pályahálózat-működtető által meghatározott piaci szegmensek listája legalább a következő három szegmenst tartalmazza: áruszállítási szolgáltatások, közszolgáltatási szerződés keretében történő személyszállítási szolgáltatások és más személyszállítási szolgáltatások. A pályahálózat-működtetők további piaci alszegmenseket különböztethetnek meg.

Meg kell határozni azokat a piaci szegmenseket is, amelyekben jelenleg nincs működő vasúttársaság, de a díjszabási rendszer érvénye alatt szolgáltatásnyújtásra kerülhet sor. A pályahálózat-működtető e piaci szegmensekre nem alkalmazhat felárat a díjszabási rendszerben.

2011. november 16., szerda

A piaci szegmensek listáját a vasúthálózat-használati feltételekben nyilvánosságra kell hozni, és legalább ötévenként felül kell vizsgálni.

~~Ezeket a piaci szegmenseket a VIII. melléklet 3. pontjában megjelölt kritériumokkal összhangban, a szabályozó szervezet előzetes jóváhagyásával határozzák meg. A forgalommentes piaci szegmensekre vonatkozóan a felárak felszámításától el lehet tekinteni.~~ ***További piaci szegmensek meghatározása a VIII. melléklet 3. pontjával összhangban történik.***

~~A VIII. melléklet 3. pontja a tapasztalatok alapján módosítható a 60. cikkben említett eljárásnak megfelelően.~~

(1a) A pályahálózat-működtetők magasabb díjakat állapíthatnak meg az olyan harmadik országból érkező vagy oda tartó áruszállításra, amelyek hálózatának nyomtávja eltér az Unión belüli fő vasúti hálózat nyomtávjától, annak érdekében, hogy a felmerült költségeket teljes egészében visszakapják.

(2) 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.

(3) A nemzeti ellenőrző-irányító és jelzőrendszerekkel ellátott vonalakon közlekedő, az Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszerrel felszerelt vonatokra a VIII. melléklet 5. pontjának megfelelően átmenetileg csökkentett pályahasználati díj vonatkozik. ***A pályahálózat-működtető garantálni tudja, hogy e csökkentés nem jár bevételkieséssel. Ezt a csökkentést ugyanazon a vasútvonalon az ETCS-berendezéssel nem felszerelt vonatok magasabb díjának kell ellensúlyoznia.***

A VIII. melléklet 5. pontja a tapasztalatok alapján az ERTMS-rendszer további népszerűsítése érdekében módosítható a~~60. cikkben~~ 60a. cikkben említett eljárásnak megfelelően.

(4) 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.

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

A tagállamok úgy határozhatnak, hogy amennyiben azt a tisztességes verseny szavatolása megkívánja, a 29. cikk (1) bekezdésében foglalt eszközöktől és határidőktől eltérő eszközök és határidők megállapításával tegyék közzé azon díjszabási rendszert és díjszabási szabályokat, amelyek konkrétan az olyan harmadik országokból érkező vagy oda tartó áruszállításra vonatkoznak, amelyek hálózatának nyomtávja eltér az Unión belüli fő vasúti hálózat nyomtávjától. **[Mód. 80]**

33. cikk

Kedvezmények

(1) Az EUMSZ 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 infrastruktúraszakaszra 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 juttatások

(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 az EUMSZ 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 cselekedetekért kiszabott büntetések, a zavarok által sújtott társaságok számára fizetett kártérítések, valamint a terv feletti teljesítményért járó jutalmak.

(2) A teljesítményösztönző ~~rendszernek a VIII. mellékletben felsorolt~~ rendszer alapelvei a hálózat egészére ~~vonatkoznak~~ ***vonatkozó, következő elemeket tartalmazzák***:

a) a szolgáltatási minőség megállapodás szerinti szintjének elérése és a szolgáltatás gazdasági életképességének megőrzése érdekében a pályahálózat-működtető a szabályozó szervezet jóváhagyása után megállapodik a kérelmezőkkel a teljesítményösztönző rendszer fő paramétereiről, különösen a késések költségéről, 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 menetrendet.

c) más létező jogorvoslati lehetőségek és a 50. cikk rendelkezéseinek sérelme nélkül a teljesítményösztönző rendszerrel kapcsolatban keletkező viták esetére békéltető eljárás áll rendelkezésre a viták gyors megoldására. Ezen eljárás alkalmazása esetén a határozatot 10 munkanapon belül meg kell hozni.

d) a pályahálózat-működtető évente egyszer közzéteszi a szolgáltatási minőségnek a vasúttársaságok által elért éves átlagos szintjét a teljesítményösztönző rendszerben megállapított fő paraméterek alapján. **[Mód. 81]**

A VIII. melléklet ***teljesítményösztönző rendszerre vonatkozó további elemeket tartalmazó*** 4. pontja a tapasztalatok alapján módosítható a ~~60. cikkben~~ ***60a. cikkben*** említett eljárásnak megfelelően. **[Mód. 82]**

36. cikk

Foglalási díj

A pályahálózat-működtetők megfelelő díjat vethetnek ki az odaítélt, de fel nem használt kapacitásért. A díjnak a kapacitás hatékony kihasználására kell ösztönöznie. Amennyiben egy, az éves menetrend megállapítása keretében odaítélendő ~~menetvonalra egynél~~, ***egymást átfedő menetvonalakra kettő vagy***több kérelmező jelentkezik, akkor foglalási díjat kell kiszabni ***arra a kérelmezőre, amelyiknek a teljes menetvonalat vagy annak egy részét odaítélték, de azt nem használta***. **[Mód. 83]**

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

37. cikk

A több hálózatra kiterjedő díjszabási rendszerekkel kapcsolatos együttműködés

A tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtetők a több hálózatra kiterjedő forgalom tekintetében együttműködjenek a 32. cikkben említett felárak lehetővé tétele és a 35. cikkben említett teljesítményösztönző rendszerek hatékony alkalmazása érdekében. A nemzetközi vasúti szolgáltatások versenyképességének optimalizálása érdekében a pályahálózat-működtetők ennek megfelelő eljárásokat alakítanak ki az ezen irányelvben rögzített szabályok alapján.

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 tevékenységeinek 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 2. cikkben meghatározott nemzetközi személyszállítási szolgáltatás üzemeltetése céljából, tájékoztatnia kell erről az érintett pályahálózat-működtetőket és szabályozó szerveket. A különböző tagállamokban található állomások közötti nemzetközi személyszállítási szolgáltatás célja, valamint a hatályos közszolgáltatási szerződésekre gyakorolt lehetséges gazdasági hatása értékelésének elősegítése érdekében, a szabályozó szervek biztosítják a közszolgáltatási szerződésben meghatározott vasúti személyszállítást erre az útvonalra odaítélő bármely illetékes hatóság, valamint az egyéb, a 9. cikk (3) bekezdése 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 a 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 nemzetközi menetvonalakat ezen eljárások szerint szervezik.

A tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtetők képviselőit, amelynek az elosztással kapcsolatban hozott döntései kihatnak más pályahálózat-működtetők tevékenységére, az infrastruktúra nemzetközi szintű elosztásának összehangolásába, illetve a vonatkozó kapacitás elosztásába bevonják az áruszállításra összpontosító hálózatokról szóló uniós jogszabályok különleges rendelkezéseinek sérelme nélkül. ***E képviselők gondoskodnak arról, hogy a résztvevők jegyzéke, ezen együttműködés módszerei és az infrastruktúrakapacitás felméréséhez és elosztásához használt valamennyi feltétel nyilvánosan hozzáférhető legyen.*** A harmadik országok pályahálózat-működtetőinek megfelelő képviselői is bevonhatók az eljárásokba. **[Mód. 85]**

2011. november 16., szerda

(2) A Bizottság és a szabályozó szervezetek képviselői, akik az 57. cikkel összhangban működnek együtt, tájékoztatást ~~és megfigyelői minőségben meghívást kapnak minden olyan ülésre, amelyen~~ kapnak az infrastruktúra elosztására vonatkozó közös elvekről és gyakorlatokról ~~tárgyalnak.~~IT-alapú elosztási rendszerek esetében a szabályozó szervezeteknek elegendő tájékoztatást kell kapniuk ezekről a rendszerekről annak érdekében, hogy a rájuk háruló szabályozó felügyeletet az 56. cikk rendelkezéseinek megfelelően elvégezhessék. **[Mód. 86]**

(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 nemzetközi áruvonatok üzemeltetésének megkönnyítésére.

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

41. cikk

Kérelmezők

(1) Infrastruktúrakapacitást ***a*** ~~az ezen irányelv szerinti~~ kérelmezők igényelhetnek. ***Az ilyen infrastruktúrakapacitást kérelmezők vasúttársaságot jelölnek ki a pályahálózat-működtetővel való megállapodás 28. cikknek megfelelően történő megkötésére.*** **[Mód. 84]**

(2) A pályahálózat-működtetők a kérelmezők számára követelményeket írhatnak elő az infrastruktúra jövőbeni bevételeivel és használatával kapcsolatos jogos elvárásaik védelme érdekében. E követelmények csak pénzügyi garancia nyújtását tartalmazhatják, amely nem lépheti túl a kérelmező tevékenységének tervezett volumenével arányos mértéket, továbbá szavatolást arra nézve, hogy a kérelmező az előírásoknak megfelelő ajánlatokat tud készíteni az infrastruktúrakapacitásra.

(3) ~~*A Bizottság végrehajtási intézkedéseket fogadhat el, amelyek részletesen meghatározzák a*~~ **A** (2) bekezdés alkalmazásában követendő kritériumokat ~~*Ezeket az intézkedéseket, melyek ezen irányelv egységes feltételek szerinti végrehajtását hivatottak biztosítani, a 63. cikk (3) bekezdésének*~~ ***a tapasztalatok alapján a 60a. cikkben említett eljárásnak*** megfelelően ~~*végrehajtási aktusként kell elfogadni*~~ ***lehet módosítani.*** **[Mód. 87]**

42. cikk

Keretmegállapodások

(1) A kérelmező és a pályahálózat-működtető között az EUMSZ 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.

(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.

43. cikk

Az elosztási folyamat ütemterve

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

A IX. melléklet a tapasztalatok alapján módosítható a ***60a. cikkben*** említett eljárásnak megfelelően.

(2) 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, ***és azt megfelelően indokolni kell***. **[Mód. 88]**

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 IX. mellékletben megállapított határidőket.

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

(4) A kérelmezők egyetlen pályahálózat-működtetőhöz folyamodva kérnek több hálózatra kiterjedő infrastruktúrakapacitást. A pályahálózat-működtető engedélyt kap, hogy a kérelmező nevében más érdekelt infrastruktúra-üzemeltetőknél eljárjon.

(5) A pályahálózat-működtetők biztosítják, hogy a több hálózatra kiterjedő infrastruktúrakapacitást kérelmezők közvetlenül folyamodhassanak a pályahálózat-működtetők által esetlegesen létrehozott közös szervezethez, mint amilyen a vasúti folyosókért felelős egyablakos ügyintézőhely.

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 megbeszéli a szolgálati menetrendtervezetet 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 kérésre ésszerű időn belül és a 46. cikkben említett összehangolási eljárás lefolytatásához kellő időben térítésmentesen, írásos formában a következő információkat felülvizsgálat céljára a kérelmező rendelkezésére bocsátja:

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

b) az összes többi kérelmező számára kiosztott menetvonalak, valamint az adott menetvonalakra vonatkozó, függőben lévő menetvonalkérelmek;

c) az összes többi kérelmező számára az előző szolgálati menetrenddel megegyező útvonalakon kiutalt menetvonalak;

d) a vonatkozó útvonalakon rendelkezésre álló fennmaradó kapacitás;

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

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

2011. november 16., szerda

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.

(4) Az összehangolási eljárást szabályozó elveket a vasúthálózat-használati feltételekben határozzák meg. Az elveknek különösen tükrözniük kell 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 infrastruktúra- szakaszt túlterheltnek minősíteni. Ugyanezt kell tenni azon infrastruktúra esetében is, amelyen a közeljövőben előreláthatólag kapacitáshiány lép fel.

(2) Ha egy infrastruktúra túlterheltnek minősült, 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 (4) 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 közösség számára más, ennek eredményeképpen kizárt szolgáltatásokhoz képest.

E kereteken belül a megfelelő szállítási szolgáltatások biztosítása érdekében, mindenekelőtt a közszolgáltatási követelmények *teljesítéséért* vagy a vasúti áruszállítás***, különösen a nemzetközi áruszállítás*** fejlődésének *elősegítéséért* a tagállamok hátrányos megkülönböztetéstől mentes feltételek mellett minden szükséges intézkedést megtehetnek annak érdekében, hogy ezek a szolgáltatások elsőbbséget élvezzenek az infrastruktúra-kapacitás elosztása során. **[Mód. 89]**

2011. november 16., szerda

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 kártérítések megállapításakor figyelembe kell venni a kizárás más tagállamokra gyakorolt hatását is.

(5) Az ~~árufuvarozás~~ ***árufuvarozásnak*** és különösen a nemzetközi ~~árufuvarozás jelentőségét kellő mértékben figyelembe kell venni~~ ***árufuvarozásnak szerepelniük kell***az elsőbbségi feltételek ~~meghatározása során~~ ***között***. **[Mód. 90]**

(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 az EUMSZ 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 a további kérések kielégítését lehetővé tevő javaslatok megtételét. Az elemzés meghatározza a túlterheltség okait, valamint a túlterheltség enyhítésére irányuló rövid- és középtávú intézkedéseket.

(2) Az elemzés 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. Az 55. cikkben említett szabályozó szervezet ~~véleményt adhat ki arról, hogy a tervben megjelölt intézkedések megfelelőek e~~ ***felügyeli a konzultációs folyamatot annak biztosítása érdekében, hogy azt megkülönböztetésmentes módon folytassák le.*** **[Mód. 91]**

Egy transzeurópai hálózat, illetve egy vagy több transzeurópai hálózatot jelentősen befolyásoló menetvonal túlterheltsége esetén az 57. cikkben meghatározott szabályozó szervezetek hálózata véleményt adhat ki e terv megalapozottságáról. **[Mód. 92]**

(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

2011. november 16., szerda

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 elsődlegességeinek 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 az üzemeltető ellenőrzésén kívül eső, nem gazdasági okok miatt került sor.

53. cikk

Infrastruktúrakapacitás pályafenntartási munkák céljára

(1) A pályafenntartási munkák elvégzéséhez szükséges infrastruktúrakapacitási igényeket a menetrendkészítési folyamat során kell leadni.

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

(3) A pályahálózat-működtető k~~ellő időben~~ ***legalább egy héttel azok megkezdése előtt*** értesíti az érdekelt feleket a nem tervszerű pályafenntartási munkákról. **[Mód. 93]**

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 katasztrófatervet dolgoz ki, amely felsorolja a vasúti közlekedésben bekövetkezett súlyos balesetek vagy zavarok esetén értesítendő szervezeteket.

1a) A pályahálózat-működtetők cselekvési tervekkel rendelkeznek balesetek vagy műszaki hibák esetére. **[Mód. 94]**

(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.~~ ***Vis maior esetek kivételével, elsősorban sürgős és a biztonság szempontjából lényeges munkálatok esetén e cikk értelmében egy szállítási tevékenységhez rendelt menetvonal nem szüntethető meg a szolgálati menetrendben meghatározott menetrendjét megelőző két hónapon belül, ha az érintett jelentkező nem egyezik bele egy ilyen jellegű megszüntetésbe. Ilyen esetben az érintett pályahálózat-működtető mindent megtesz azért, hogy azonos minőségű és megbízhatóságú menetvonalat ajánljon a jelentkezőnek, akinek jogában áll ezt elfogadni vagy elutasítani. Az utóbbi esetben igényt tarthat legalább a megfelelő díj visszafizetésére.*** **[Mód. 95]**

2011. november 16., szerda

4. SZAKASZ

Szabályozó szervezet

55. cikk

Nemzeti s*zabályozó *szervezetek

(1) Mindegyik tagállam létrehoz egy, a vasúti ágazatra vonatkozó nemzeti szabályozó szervezetet. E szervezetnek önálló hatóságnak kell lennie, mely szervezeti, működési, hierarchikus és döntéshozatali tekintetben jogilag elkülönül és független minden egyéb állami hatóságtól. E szervezetnek továbbá szervezetét, pénzügyi döntéseit, jogi felépítését és döntéshozatali funkcióit tekintve függetlennek kell lennie bármely pályahálózat-működtetőtől, díjszabási szervezettől, elosztó szervezettől vagy kérelmezőtől. 1 Továbbá bármely, a közszolgáltatási szerződések odaítélésében részt vevő illetékes hatóságtól függetlenül kell működnie. ***A szabályozó szervezet megfelelő szervezeti kapacitással rendelkezik humán és anyagi erőforrások tekintetében, amelyeknek meg kell felelniük egyrészt a tagállami vasúti ágazat tevékenységi szintjének, például a forgalom nagyságának, másrészt a hálózat méretének az 56. cikkben ráruházott feladatok teljesítése érdekében.***

(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.

(3) A vasúti ágazati szabályozó szervezet elnökét és igazgatótanácsát egyértelmű, a függetlenséget garantáló szabályok alapján, határozott időre ***a nemzeti vagy egyéb illetékes parlament nevezik*** ki, és megbízatása megújítható. A fenti személyeket olyan személyek közül választják ki, ***akik a vasúti ágazat szabályozásával kapcsolatos ismeretekkel és tapasztalatokkal vagy egyéb ágazatok szabályozásával kapcsolatos ismeretekkel és tapasztalatokkal rendelkeznek, és lehetőség szerint*** akiknek megbízatásuk idején, valamint a kinevezésük előtti ~~3 éves~~ ***legalább 2 éves*** időszakban***, illetve a nemzeti jogszabályok szerint meghatározott hosszabb ideig*** sem közvetve, sem közvetlenül semmilyen szakmai beosztásuk vagy felelősségük, érdekük vagy üzleti kapcsolatuk nem állt fenn a szabályozott vállalkozásokkal vagy szervezetekkel. ***E személyek erről megfelelő érdekeltségi nyilatkozatban egyértelmű módon nyilatkoznak.*** Megbízatásuk lejárta után legalább ~~három~~ ***két*** évig***, illetve a nemzeti jogszabályok szerint meghatározott hosszabb ideig*** nem állhat fenn semmilyen szakmai beosztásuk vagy felelősségük, érdekük vagy üzleti kapcsolatuk a szabályozott vállalkozásokkal vagy szervezetekkel. Az elnök és az igazgatótanács teljes jogkörrel rendelkezik a szabályozó szervezet személyzetének felvételére és irányítására vonatkozóan. ***Teljes mértékben függetlenül kell eljárniuk, és semmilyen esetben sem befolyásolhatják őket egy kormány, vagy magán, illetve állami kézben lévő vállalkozás utasításai.*** **[Mód. 96]**

56. cikk

A ***nemzeti*** szabályozó ~~szervezet~~ ***szervezetek*** 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;

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;

2011. november 16., szerda

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

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

ga) engedélyezési döntések olyan esetekben, amikor a szabályozó szervezet nem azonos az engedélyeket a 16. cikknek megfelelően kibocsátó szervezettel.

(1a) A szabályozó szervezet intézkedhet hivatalból, panasz beérkezése esetén pedig a beérkezéstől számított egy hónapon belül határozatot hozni a helyzet orvoslása érdekében. 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.

A Bizottság saját kezdeményezésére megvizsgálja ezen irányelv a szabályozó szervezetek megbízatására és a rájuk vonatkozó döntéshozatali határidőkre vonatkozó rendelkezéseinek alkalmazását és végrehajtását a 64. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadóbizottsági eljárásnak megfelelően.

(2) A szabályozó szervezet jogköre kiterjed a vasúti szolgáltatások piacán zajló verseny figyelemmel kísérésére, ***a megkülönböztetést és piaci torzulást eredményező fejlemények megállítására*** és az (1) bekezdés ***a)*** ~~–g)~~***ga) pontjainak*** saját kezdeményezésére és a kérelmezők közötti hátrányos megkülönböztetés elkerülésére történő felülvizsgálására***, többek között megfelelő korrekciós intézkedések útján***. Kiemelt figyelemmel ellenőrzi, hogy a vasúthálózat-használati feltételekben nem tartalmaz-e diszkriminatív rendelkezéseket vagy nem ruházza-e fel a pályahálózat-működtetőt olyan mérlegelési jogkörrel, amelyet fel lehetne használni a kérelmezők közötti hátrányos megkülönböztetésre ~~A szabályozó szervezet rendelkezésére kell bocsátani az említett feladatok végrehajtásához szükséges szervezeti kapacitást.~~ ***Ebből a célból a szabályozó szervezet szorosan együttműködik az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának és az alrendszerek EK-hitelesítési eljárásának a 2008/57/EK irányelvvel összhangban történő értékeléséért felelős nemzeti biztonsági hatósággal. A kérelmezők kérésére a nemzeti biztonsági hatóság előtt zajló olyan eljárások során, amelyek hatással lehetnek a piaci hozzáférésre, a nemzeti biztonsági hatóság tájékoztatja a szabályozó szervezetet az eljárás vonatkozó szempontjairól. A szabályozó szervezet ajánlásokat fogalmaz meg. A nemzeti biztonsági hatóságnak indokolást kell nyújtania a szabályozó szervezetnek, amennyiben szándékában áll eltérni ezektől az ajánlásoktól***.

(3) 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.

(3a) A szabályozó szervezet ellenőrzi, hogy a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők számvitele megfelel-e a 6. cikkben az elkülönített számvitelre vonatkozó rendelkezésekben.

(3b) A szabályozó szervezet – amennyiben a nemzeti szabályozás úgy rendelkezik – a 10. cikk (2) bekezdésével összhangban meghatározza, hogy a szolgáltatás fő célja az utasok eltérő tagállamban található állomások közötti szállítása, és a 11. cikk (2) bekezdésével összhangban azt, hogy a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát sértik-e a 10. cikk szerinti olyan szolgáltatások, amelyek egy vagy több közszolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó kiindulási és célállomás között zajlanak.

(3c) A szabályozó szervezet értesíti a Bizottságot a szabályozó szervezetnek az (1)–(3b) bekezdés szerinti határozatával kapcsolatos bármely panaszról. A Bizottság a panasz beérkezésétől számított két héten belül szükség esetén a kérdéses határozattal kapcsolatos változtatásokat kér annak uniós joggal való összeegyeztethetősége biztosításának érdekében. A szabályozó szervezet módosítja határozatát, figyelembe véve a Bizottság által kért változtatásokat.

2011. november 16., szerda

(3d) A szabályozó szervezet legalább évente egyszer konzultál a vasúti teher- és személyszállítási szolgáltatások felhasználóinak képviselőivel a vasúti piacról kialakult álláspontjuk – beleértve a szolgáltatás teljesítményét, a pályahasználati díjakat, illetve a vasúti szolgáltatások árszintjét és árazásának átláthatóságát – figyelembevétele céljából. **[Mód. 97]**

(4) 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.

(5) 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. Adott esetben saját kezdeményezésére határozatot hoz az említett piacok nemkívánatos fejleményeinek orvoslására alkalmas intézkedésekről, különös tekintettel az (1) bekezdés ***a)–ga) 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.

(6) 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 jogorvoslatot tárgyaló bíróság megállapítja, hogy a szabályozó szervezet határozatának közvetlen hatása visszafordíthatatlan károkat okozhat a fellebbező számára.

(7) A tagállamok biztosítják, hogy a szabályozó szervezet közzétegye a konfliktusrendezésről, valamint a pályahálózat-üzemeltetők és a III. mellékletben felsorolt szolgáltatásokat nyújtók határozataival kapcsolatos fellebbezési eljárásokról szóló információkat.

(8) A szabályozó szervezetnek jogában áll a pályahálózat-működtetőknél vagy adott esetben a vasúttársaságoknál ellenőrzéseket végezni vagy külső ellenőrzéseket kezdeményezni annak ellenőrzése érdekében, hogy megfelelnek-e a 6. cikkben megállapított, a számviteli elkülönítésre vonatkozó rendelkezéseknek.

A tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtetők és minden olyan vállalkozás vagy jogi személy, amely a 6. cikk (1) és (2) bekezdésében említett módon különböző típusú vasúti szállítási vagy infrastruktúra-üzemeltetési feladatokat lát el vagy foglal egységbe, részletes pénzügyi jelentést bocsásson a szabályozó szervezet rendelkezésére, hogy az el tudja látni különböző feladatait. E pénzügyi jelentéseknek tartalmazniuk kell legalább a X. mellékletben meghatározott elemeket. A szabályozó szervezet ezekből a jelentésekből is következtetéseket vonhat le az állami támogatásokra vonatkozóan, és ezekről jelentést tesz az illetékes hatóságoknak.

A X. melléklet a tapasztalatok alapján módosítható a ***60a. cikkben*** említett eljárásnak megfelelően.

2011. november 16., szerda

56a. cikk

A nemzeti szabályozó szervek hatáskörei

(1) A szabályozó szervezet az 56. cikkben felsorolt feladatok ellátása érdekében a következő hatáskörökkel rendelkezik:

a) határozatainak megfelelő szankciókkal érvényt szerez, bírságokat is beleértve. A szabályozó szervezet határozata az abban érintett valamennyi félre nézve kötelező, és azt más nemzeti közigazgatási hatóság nem vizsgálhatja felül.

b) bekérheti a pályahálózat-működtetőtől, a kérelmezőktől és bármely más érintett harmadik féltől a kérdéses tagállamban a tárggyal kapcsolatos információkat, és e kéréseknek megfelelő szankciókkal szerezhet érvényt, ideértve a bírságokat. A szabályozó szervezet rendelkezésére bocsátandó információ felölel minden olyan adatot, amelyet a szabályozó szervezet jogorvoslati funkciója és a vasúti szolgáltatások piacán zajló verseny figyelemmel kísérésére vonatkozó funkciója keretében kér. Ebbe a statisztikai és piacfigyelési célokhoz szükséges adatok is beletartoznak. A kért információkat haladéktalanul a szervezet rendelkezésére kell bocsátani.

c) a pályahálózat-működtetőknél vagy adott esetben a vasúttársaságoknál ellenőrzések végzése vagy külső ellenőrzések kezdeményezése annak ellenőrzése érdekében, hogy megfelelnek-e a 6. cikkben megállapított, a számviteli elkülönítésre vonatkozó rendelkezéseknek.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy a szabályozó szervezet által hozott határozatok bírósági felülvizsgálatnak legyenek alávethetők. A fellebbezésnek a szabályozó szervezet határozatának végrehajtására halasztó hatálya nincsen.

(3) A szabályozó szerv határokon átnyúló szolgáltatást érintő döntésével kapcsolatos konfliktus esetében az érintett felek bármelyike fellebbezhet a Bizottsághoz annak érdekében, hogy az a fellebbezés beérkezésétől számított egy hónapon belül kötelező erejű döntést hozzon a határozatnak az uniós joggal való összeegyeztethetőségére vonatkozóan.

(4) A tagállamok biztosítják, hogy a szabályozó szerv által hozott határozatokat közzétegyék.

(5) A tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtetők és minden olyan vállalkozás vagy jogi személy, amely a 6. cikkben említett módon különböző típusú vasúti szállítási vagy infrastruktúra-üzemeltetési feladatokat lát el, beleértve a szolgáltatási infrastruktúrák üzemeltetőit, részletes pénzügyi jelentést bocsásson a szabályozó szervezet rendelkezésére, hogy az el tudja látni különböző feladatait. E pénzügyi jelentéseknek tartalmazniuk kell legalább a X. mellékletben meghatározott elemeket. A szabályozó szervezet ezekből a jelentésekből is következtetéseket vonhat le az állami támogatásokra vonatkozóan, és ezekről jelentést tesz az illetékes hatóságoknak.

A X. melléklet a tapasztalatok alapján módosítható a 60a. cikkben említett eljárásnak megfelelően. **[Mód. 98]**

57. cikk

A ***nemzeti*** szabályozó szervezetek közötti együttműködés ***és a Bizottság hatáskörei***

(1) A nemzeti szabályozó szervezetek tájékoztatják egymást a munkájukról, valamint döntéshozatali elveikről és gyakorlatukról, valamint másképpen is együttműködnek, hogy döntéshozatalukat az Unión belül összehangolják. E célból ***a Bizottság meghívására és elnöklete mellett*** rendszeres időközönként ülést tartó ~~munkacsoportban~~ ***, formálisan létrehozott hálózatban*** dolgoznak együtt. ~~A Bizottság támogatja a szabályozó szervezeteket e feladatukban~~***. Ennek érdekében a Bizottság gondoskodik a szabályozó hatóságok közötti aktív együttműködésről és fellép olyan esetekben, ha a szabályozó szervezetek nem teljesítik megbízatásukat***.

A Bizottság képviselői egyrészt a közlekedésért, másrészt a versenyért felelős szolgálatok képviselőiből tevődnek össze.

A Bizottság adatbázist hoz létre, amelybe a nemzeti szabályozó szervezetek feltöltik az összes panaszeljárásra vonatkozó adatot, úgy mint a panasz keltét, a saját kezdeményezésű eljárás megindulását, az összes határozattervezetet és végleges határozatot, az érintett feleket, az eljárás fő kérdéseit és a vasúti jogszabályok értelmezési problémáit, továbbá a nemzetközi vasúti szolgáltatásokkal kapcsolatos hozzáférési vagy díjszabási ügyekre vonatkozó saját kezdeményezésre indított vizsgálatokat.

(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 ***tájékoztatja a Bizottságot és***konzultációt folytat valamennyi olyan tagállam szabályozó szervezeteivel, amelyen a szóban forgó nemzetközi menetvonal keresztülhalad, és határozatának meghozatala előtt ezektől a szabályozó szervezetektől megkéri valamennyi szükséges információt. ***Ebben az esetben a szabályozó szervezetek hálózata véleményt ad ki***.

(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.

(6a) A Bizottság saját kezdeményezésére részt vesz a (2)–(6) bekezdésben felsorolt tevékenységekben, amiről folyamatos tájékoztatja az szabályozó szervezetek (1) bekezdésben említett hálózatát.

(7) A szabályozó szervezetek ***(1) bekezdés szerint létrehozott hálózata*** közös elveket és gyakorlatokat ~~dolgoznak~~ ***dolgoz*** ki azokra a döntésekre vonatkozóan, amelyekre ezen irányelv alapján jogosultak. A Bizottság ~~végrehajtási intézkedéseket~~ ***a 60a. cikkben említett eljárásnak megfelelően*** **ilyen** közös ~~elvek és gyakorlatok megállapítására~~ ***elveket*** és ***gyakorlatokat fogadhat és egészíthet ki.***

A szabályozó szervezetek ~~felülvizsgálják~~ ***hálózata*** továbbá ***felülvizsgálja*** 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. **[Mód. 99]**

2011. november 16., szerda

57a. cikk

Európai szabályozó szervezet

A nemzeti szabályozó szervezetek hálózatának tapasztalatai alapján a Bizottság legkésőbb … -ig (*) jogalkotási javaslatot terjeszt elő európai szabályozó szervezet létrehozásáról. A szervezet felügyeleti és döntőbírósági feladatokat lát el határokon átnyúló és nemzetközi problémákkal kapcsolatban, továbbá fellebbezéssel lehet fordulni hozzá a nemzeti szabályozó szervezetek által hozott határozatok ellen. **[Mód. 100]**

V. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

58. cikk

Ezen irányelv rendelkezéseit a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai ágazatban működő ajánlatkérők beszerzési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/17/EK 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 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, továbbá az 50–53., az 55. 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 64. 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.

(*) Az irányelv közzététele után két évvel.
([1]) HL L 134., 2004.4.30., 1. o.

(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 64. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadóbizottsági eljárás keretében 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.

59a. cikk

Átruházott hatáskör

A Bizottság felhatalmazást kap a 60a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására a következők tekintetében: a 15. cikk (5) bekezdése szerinti piacfelügyelet terjedelme, a 27. cikk (2) bekezdése szerinti vasúthálózat-használati feltételek egyes részleteinek meghatározása, a 31. cikk (3) és (5) bekezdése szerinti díjszabás egyes elvei, az ETCS-berendezések miatti, a 32. cikk (3) bekezdése szerinti ideiglenes díjcsökkentés, a 35. cikk (2) bekezdésének megfelelő teljesítményösztönző rendszer egyes elemei, az infrastruktúrakérelmezőkre vonatkozó, a 41. cikk szerinti követelmények tekintetében követendő kritériumok, a 43. cikk (1) bekezdése szerinti elosztási folyamat ütemterve, az 56a. cikk (5) bekezdése szerinti pénzügyi jelentések és a szabályozó szervezetek által az 57. cikk (7) bekezdésének megfelelően kialakított döntéshozatali közös elvek és gyakorlatok. **[Mód.101]**

~~*60. cikk*~~

~~*A felhatalmazás gyakorlása*~~

~~*(1) A 7. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében, a 13. cikk (5) bekezdésének második albekezdésében, a 15. cikk (5) bekezdésének második albekezdésében, a 20. cikk harmadik bekezdésében, a 27. cikk (2) bekezdésében, a 30. cikk (3) bekezdésének második albekezdésében, a 31. cikk (5) bekezdésének második albekezdésében, a 32. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdésében, a 32. cikk (3) bekezdésében, a 35. cikk (2) bekezdésében, a 43. cikk (1) bekezdésében és az 56. cikk (8) bekezdésének harmadik albekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó hatáskört az Európai Parlament és a Tanács határozatlan időre a Bizottságra ruházzák.~~

~~*(2) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul értesíti erről egyidejűleg az Európai Parlamentet és a Tanácsot.*~~

~~*(3) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó, a Bizottságra ruházott hatáskör gyakorlásának feltételeit a 61. és 62. cikk határozza meg.*~~**[Mód.102**]

60a. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek mellett felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására.

(2) A Bizottság a 15. cikk (5) bekezdésében, a 27. cikk (2) bekezdésében, a 31. cikk (3) és (5) bekezdésében, a 32. cikk (3) bekezdésében, a 35.cikk (2) bekezdésében, a 41. cikk (3) bekezdésében, a 43. cikk (1) bekezdésében, az 56a. cikk (6) bekezdésében és az 57. cikk (7) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól, …-tól (*) kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.

(*) Jelen irányelv hatályba lépésének időpontja.

2011. november 16., szerda

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 15. cikk (5) bekezdésében, a 27. cikk (2) bekezdésében, a 31. cikk (3) és (5) bekezdésében, a 32. cikk (3) bekezdésében a 35.cikk (2) bekezdésében, a 41. cikk (3) bekezdésében, a 43. cikk (1) bekezdésében, az 56a. cikk (6) bekezdésében és az 57. cikk (7) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

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

(5) A 15. cikk (5) bekezdése, a 27. cikk (2) bekezdése, a 31. cikk (3) és (5) bekezdése, a 32. cikk (3) bekezdése, a 35.cikk (2) bekezdése, a 41. cikk (3) bekezdése, a 43. cikk (1) bekezdése, az 56a. cikk (6) bekezdése és az 57. cikk (7) bekezdése értelmében elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik. **[Mód.103]**

~~61. cikk~~

~~A felhatalmazás visszavonása~~

~~(1) Az Európai Parlament vagy a Tanács visszavonhatja a 60. cikk (1) bekezdésében említett felhatalmazást.~~

~~(2) Az az intézmény, amely belső eljárást indított annak eldöntése érdekében, hogy visszavonásra kerül-jön-e a felhatalmazás, legkésőbb a végső határozat meghozatala előtt egy hónappal tájékoztatja arról a másik jogalkotót és a Bizottságot, megjelölve az esetleges visszavonás tárgyát képező felhatalmazást, valamint a visszavonás indokait..~~

~~(3) A visszavonásról szóló határozat megszünteti a benne megjelölt felhatalmazást. A határozat azonnal vagy a benne megjelölt későbbi időponttól hatályos. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét. Ezt a határozatot az Európai Unió Hivatalos Lapjában ki kell hirdetni.~~ **[Mód. 104]**

~~62. cikk~~

~~A felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal szembeni kifogások~~

~~(1) Az Európai Parlament vagy a Tanács kifogást emelhet a felhatalmazáson alapuló jogi aktussal szemben az értesítés időpontjától kezdődő két hónapos határidőn belül. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam egy hónappal meghosszabbítható.~~

~~(2) Amennyiben ezen időszak lejártakor sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt kifogást a felhatalmazáson alapuló jogi aktussal szemben, vagy amennyiben ezt megelőzően az Európai Parlament és a Tanács értesítette a Bizottságot arról a döntéséről, hogy nem emel kifogást, a felhatalmazáson alapuló jogi aktus a benne szereplő rendelkezésekben megjelölt időpontban hatályba lép.~~

~~(3) Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács kifogást emel a felhatalmazáson alapuló jogi aktussal szemben, a szóban forgó jogi aktus nem lép hatályba. Az érintett intézmény megindokolja a felhatalmazáson alapuló jogi aktussal szembeni kifogását.~~ **[Mód. 105]**

63. cikk

Végrehajtási intézkedések

(1) A tagállamok bármilyen, az ezen irányelv megvalósításával kapcsolatos kérdéssel megkereshetik a Bizottságot. A megfelelő határozatokat a 64. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadóbizottsági eljárás keretében kell meghozni.

2011. november 16., szerda

(2) A Bizottság egy ~~tagállam~~ ***nemzeti szabályozó szervezet és más illetékes nemzeti hatóságok*** kérésére vagy saját kezdeményezésére egyedi esetekben megvizsgálhatja ezen irányelv rendelkezéseinek alkalmazását és végrehajtását.~~, majd a~~ ***A nemzeti szabályozó szervezet adatbázist vezet, amelybe az Európai Bizottság a határozattervezetek kapcsán betekinthet. A*** kérelem kézhezvételét követő két hónapon belül ***az Európai Bizottság*** a 64. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadóbizottsági eljárásnak megfelelően határoz arról, hogy a kérdéses intézkedés továbbra is alkalmazható-e. A Bizottság értesíti határozatáról az Európai Parlamentet, a Tanácsot és a tagállamokat. **[Mód. 106]**

~~A Szerződés 258. cikkének sérelme nélkül a határozat meghozatalától számított egyhónapos határidőn belül bármely tagállam a Tanácshoz fordulhat a Bizottság határozatával kapcsolatban. A Tanács minősített többséggel az előterjesztéstől számított egy hónapon belül attól eltérő határozatot hozhat.~~ ***A Bizottság egy tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére egyedi esetekben megvizsgálhatja ezen irányelv rendelkezéseinek alkalmazását és végrehajtását, és a 64. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően határozatot fogad el.*** **[Mód. 107]**

(3) ~~Azon intézkedéseket, amelyek az irányelv egységes feltételek alapján történő végrehajtását biztosítják, a 64. cikk (3) bekezdésében említett eljárással összhangban a Bizottság végrehajtási jogi aktusként fogadja el.~~ ***A Bizottságnak az irányelv egységes feltételek alapján történő végrehajtása érdekében a 10. cikk (2) bekezdésével, a 11. cikk (4) bekezdésével, a 14. cikk (2) bekezdésével és a 17. cikk (5) bekezdésével összhangban végrehajtási jogi aktusokat kell elfogadnia.***E ***végrehajtási jogi aktusok***at a 64. cikk (3) bekezdésében említett ***vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.*** **[Mód. 108]**

64. cikk

Bizottsági eljárások

(1) A Bizottságot munkájában egy bizottság segíti. ***Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottság.*** **[Mód. 109]**

(2) Az e bekezdésre való hivatkozás esetén ~~az 1999/468/EK határozat 3. és 7~~***. a 182/2011/EU rendelet 4.*** cikkét kell alkalmazni. ~~a határozat 8. cikke rendelkezéseinek tiszteletben tartásával~~ **[Mód. 110]**

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozások esetén ~~az 1999/468/EK határozat 5a. cikkét és 7.~~ ***a 182/2011/EU rendelet*** 5. cikkét kell alkalmazni.~~8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel~~ **[Mód. 111]**

65. 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 intézkedéseket javasol, hogy megkönnyítse az ilyen nyitásokat és értékelje az ilyen intézkedések hatásait.

2011. november 16., szerda

66. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a […] cikkeknek és a […] mellékleteknek […] (*) megfeleljenek. E rendelkezések szövegét, valamint a rendelkezések és az irányelv közötti megfelelést bemutató táblázatot haladéktalanul megküldik a Bizottságnak. **[Mód. 112]**

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 ezen irányelv nemzeti jogba történő átültetésére és végrehajtására vonatkozó kötelezettségek nem vonatkoznak Ciprusra és Máltára, mindaddig, amíg területükön nem hoznak létre vasúti hálózatot.

67. cikk

Hatályon kívül helyezés

A XI. melléklet A. részében felsorolt irányelvekkel módosított 91/440/EGK, 95/18/EK és 2001/14/EK irányelvek […]-tól/től hatályukat vesztik, a XI. 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 XII. mellékletben foglalt megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

68. cikk

Hatálybalépés

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

A/az […] cikk és a/az […] melléklet […]-tól/től alkalmazandó.

69. 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 hatálybalépése után 12 hónappal.

2011. november 16., szerda

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, csőátereszek, bélésfalak, oldalrézsűk védelmére ültetett növényzet, stb.; utas és áruperonok; normál sínköz és járdák; kerítésfalak, sövény, kerítések; tűzvédelmi sávok; fűtőmű berendezések; átjárók stb.; hófogó rácsok;

— műtárgyak: hidak, csőátereszek 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 ***gyalogos és*** közúti bekötőutakat is; **[Mód. 113]**

— 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.

~~II. MELLÉKLET~~

~~A pályahálózat-működtető által ellátott alapvető funkciók~~

~~(hivatkozás a 7. cikkben)~~

~~A 7. cikkben említett alapvető funkciók jegyzéke:~~

~~a menetvonal-kijelölésre vonatkozó döntéshozatal, ideértve a rendelkezésre állás meghatározását és felmérését, valamint az egyes egyedi menetvonalak elosztását is,~~

~~az infrastruktúra-használati díjakra vonatkozó döntések, ideértve a díjak meghatározását és beszedését~~, **[Mód. 114]**

2011. november 16., szerda

III. MELLÉKLET

A vasúttársaságok számára nyújtandó szolgáltatások

(hivatkozás a 13. cikkben)

1. A minimális szolgáltatások összessége a következőket tartalmazza:

a) a vasúti infrastruktúrakapacitásra vonatkozó kérelmek kezelése;

b) a megadott kapacitás használati joga;

c) 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) üzemanyagtöltő berendezések, amennyiben rendelkezésre áll;~~

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

2. Hozzáférést kell biztosítani ***az alábbi*** szolgáltatási infrastruktúrához, ***amennyiben az létezik,*** és ***az ezen infrastruktúrákban*** nyújtott szolgáltatásokhoz ~~a következő létesítményekben is~~:

a) személypályaudvarok, épületeik és egyéb infrastruktúra, ideértve ~~a menetjegykiadást és~~ az ~~utastájékoztatást~~ ***utastájékoztatási szolgáltatásokat*** és ***a megfelelő menetjegy-kiadási közös helyet*** is;

b) áruterminálok;

c) rendező pályaudvarok;

d) vonat-összeállító állomás;

e) tároló vágánycsoport;

f) karbantartó központok és egyéb műszaki infrastruktúra;

g) vasúti tevékenységekhez kapcsolódó kikötői berendezések;

h) mentesítő berendezések, ideértve a vontatást is.

ha) üzemanyagtöltő berendezések és tüzelőanyag-ellátás e létesítményekben, amelynek díja a számlákon az üzemanyagtöltő berendezések használatának díjától elkülönítve szerepel;

3. A kiegészítő szolgáltatások közé tartoznak:

a) vontatási áram, amelynek ***szolgáltatóját a vasúttársaság szabadon választhatja; amennyiben a vontatási áram szolgáltatója azonos az infrastruktúra üzemeltetőjével, a vontatási áram*** díja a számlákon az áramszolgáltatási rendszer használatának díjától elkülönítve szerepel;

aa) az energiaellátás és az átviteli vezetékek használatának feltételei és díjai, amelyeknek valamennyi üzemeltető tekintetében méltányosnak kell lenniük;

b) személyszállító vonatok előfűtése;

~~c) tüzelőanyag ellátás, amelynek díja a számlákon az üzemanyagtöltő berendezések használatának díjától elkülönítve szerepel~~; **[Mód. 115 és 165]**

d) 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.

IV. MELLÉKLET

Információk a vasúti piac figyeléséhez

(hivatkozás a 15. cikkben)

1. A vasúti szállítási teljesítmény fejlődése és a közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezése:

	2007	%-os eltérés az előző évhez képest	2008	%-os eltérés az előző évhez képest
Áru (tkm [1] -ben) összesen				
Nemzetközi				
Átmenő				
Belföldi				
Személyek (ukm [2] -ben) összesen				
Nemzetközi				
Átmenő				
Belföldi				
Ezen belül közszolgáltatási kötelezettség keretében				
Közszolgáltatási kötelezettségért kifizetett ellentételezés (EUR)				

[1] tonnakilométer
[2] utaskilométer

2011. november 16., szerda

2. A vasúttársaságok részesedése a szállítási összteljesítményből 2008 végén (tkm, illetve ukm tekintetében 1 %-os vagy annál nagyobb piaci részesedéssel rendelkező vasúttársaságok felsorolása)

Vasúttársaságok (ÁRUFUVAROZÁS)	Részesedés (a tkm %-a)	Az új piaci szereplők összes piaci részesedése

Vasúttársaságok (SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS)	Részesedés (az ukm %-a)	Az új piaci szereplők összes piaci részesedése

3. Szabályozó szervezetek:

	Tavalyi év	Tavalyelőtti év
A vasúti piachoz való hozzáféréssel kapcsolatos szabályozási ügyekkel foglalkozó személyzet száma:		
A tárgyalt panaszok száma:		
A hivatalból indított vizsgálatok száma:		
A hozott határozatok száma:		
— a panaszokról hozott határozatok száma:		
— a hivatalból indított vizsgálatokról hozott határozatok száma:		

4. A tavalyi évben a vasúti szállításra vonatkozó nemzeti jogalkotási és szabályozási aktusok.

5. A hagyományos vasúttársaság átszervezésére és a nemzeti közlekedési stratégiák elfogadására/végrehajtására vonatkozó fejlemények az utóbbi év során.

6. Az Ön országában a tavalyi évben a vasúti közlekedés területén végrehajtott fontos képzési kezdeményezések/intézkedések.

7. A vasúttársaságoknál és a pályahálózat-működtetőknél foglalkoztatottak száma a tavalyi év végén:

A vasúttársaságok teljes személyi állománya	
— mozdonyvezetők	
— a határon átnyúló forgalomban dolgozó egyéb utazó személyzet	
A pályahálózat-működtetők teljes személyi állománya	
Egyéb foglalkoztatottak, a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatásokat nyújtó társaságoknál dolgozók is (pl. karbantartó műhelyek, terminálüzemeltetők, képzés, mozdonyvezető-kölcsönzés, energiaellátás)	

8. Az utóbbi évben a pályahálózat-működtetőkkel kötött többéves szerződések helyzete:

Pályahálózat-működtető	A szerződés által érintett hálózat hossza	A szerződés időtartama és kezdete [dátum]	Teljesítménymutatók meghatározása (I/N)? Ha igen, kérem, részletezze.	Összes kifizetett ellentételezés (EUR/év)	

9. Az infrastruktúra költségei (hagyományos és nagysebességű hálózat)

	Karbantartás	Felújítások	Bővítések
Hagyományos vonalak a tavalyi évben: (EUR)			
(teljesített munka km-ben)			
Előrejelzés az idei évre (EUR)			
(teljesített munka km-ben)			
Nagysebességű vonalak a tavalyi évben (EUR)			
(teljesített munka km-ben)			
Előrejelzés az idei évre (EUR)			
(teljesített munka km-ben)			

10. Becsült infrastruktúra-karbantartási lemaradás a tavalyi év végére:

Hagyományos vonalak a tavalyi évben: (EUR)	
(teljesítendő munka km-ben)	
Nagysebességű vonalak a tavalyi évben (EUR)	
(teljesítendő munka km-ben)	

11. A nagysebességű vasúthálózatba történt beruházások:

Vonalak	A tavalyi évben üzembe helyezett vonalak km-ben	Középtávon (10–20 éven belül) üzembe helyezendő vonalak (km)

2011. november 16., szerda

12. A vasúthálózat hossza a tavalyi év végén:

Hagyományos vonalak (km)	
Nagysebességű vonalak (km)	

13. Pályahasználati díjak a tavalyi évben:

Vonatkategória	Átlagos díj EUR/vkm, a villamosenergia-használat költsége nélkül
Árufuvarozó vonat (1 000 tonna bruttó)	
Intercity személyszállító vonat (500 tonna bruttó)	
Elővárosi személyszállító vonat (140 tonna bruttó)	

14. Az ezen irányelv 35. cikke alapján létrehozott teljesítményösztönző rendszer megléte (ha igen, annak fő jellemzői).

15. Az illetékes nemzeti hatóság által kiadott érvényes engedélyek száma:

	A tavalyi év december 31-én érvényes engedélyek	Visszavont engedélyek	Újonnan kibocsátott engedélyek	A tavalyelőtti év december 31-én érvényes engedélyek
Összesen				
Ebből:				
— árufuvarozásra				
— személyszállításra				

16. Az ERTMS-fejlesztés helyzete.

***16a. A 2004/49/EK irányelvben meghatározott váratlan események, balesetek és súlyos balesetek az előző év során.* [Mód. 116]**

17. Egyéb fontosabb fejlemények

~~V. MELLÉKLET~~

~~Megfelelő pénzügyi helyzet~~

~~(hivatkozás a 20. cikkben)~~

~~1. A megfelelő pénzügyi helyzet igazolható a vasúti vállalkozás éves beszámolójával, vagy amennyiben az engedélyért folyamodó társaság nem tud rendelkezésre bocsátani beszámolókat, akkor az éves mérleggel. Részletes adatokat kell biztosítani, különösen a következőkre vonatkozóan:~~

~~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;~~

2011. november 16., szerda

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

~~e) a vasúttársaság vagyonának terhei.~~

~~2. Az engedélyért folyamodó vállalkozás különösen abban az esetben nincs megfelelő pénzügyi helyzetben, ha tevékenységének eredményeképpen tetemes összegű adóhátraléka vagy elmaradt társadalombiztosítási befizetése halmozódott fel.~~

~~3. A hatóság elsősorban a könyvvizsgálói jelentést, továbbá bankoktól, takarékbankoktól, könyvelőtől vagy könyvvizsgálótól származó megfelelő dokumentumok benyújtását követelheti. Ezeknek a dokumentumoknak az 1. pontban felsorolt tételekről kell információkkal szolgálniuk.~~ **[Mód. 117]**

VI. MELLÉKLET

A vasúthálózat-használati feltételek tartalma

(hivatkozás a 27. cikkben)

A 27. cikkben említett vasúthálózat-használati ~~feltételeknek~~ feltételek ***szakaszainak*** az alábbi információkat kell tartalmazniuk: **[Mód. 118]**

~~1. A vasúttársaságok számára rendelkezésre álló infrastruktúra jellegét és a hozzáférés feltételeit rögzítő szakasz. Az ebben a szakaszban található információk összhangban vannak a 2008/57/EK irányelv 35. cikke értelmében közzéteendő vasúti infrastruktúra-nyilvántartással, vagy hivatkoznak arra.~~ **[Mód. 119]**

2. A díjszabási elvekkel és díjakkal foglalkozó ~~szakasz. Ennek~~ szakasznak megfelelő részleteket kell tartalmaznia a díjszabási rendszerről, valamint elegendő információt a III. mellékletben felsorolt, egyetlen szolgáltató által biztosított szolgáltatások díjairól és az e szolgáltatásokhoz való hozzáférés kérelmezésére vonatkozó lényeges információkról. Részleteznie kell a 31. cikk (4) és (5) ~~bekezdése, valamint a 32–35. cikk~~ ***bekezdésétől a 36. cikk*** alkalmazásához használt módszert, szabályokat és adott esetben díjtáblázatokat. Tartalmaznia kell a már eldöntött vagy a következő öt évre vonatkozóan előrelátható díjváltozásokkal kapcsolatos információkat. **[Mód. 120]**

3. A kapacitáselosztás elveiről és feltételeiről szóló szakasz~~. E szakasz~~ rögzíti a vasúttársaságok rendelkezésére álló infrastruktúra általános jellemzőit és a használatával kapcsolatos esetleges korlátozásokat, beleértve a fenntartás várható kapacitásigényeit. Rögzíti továbbá a kapacitáselosztásra vonatkozó eljárásokat és határidőket. Tartalmazza a folyamat során alkalmazandó különös feltételeket, mindenekelőtt: **[Mód. 121]**

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 információknak a a 45. cikk (4) bekezdése szerinti igénylése során követendő eljárásokat;

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 szakasz tartalmazza a kapacitáskérelmekhez alkalmazandó formanyomtatvány mintáját. A pályahálózat-működtető közzéteszi a nemzetközi menetvonalak elosztási eljárásairól szóló részletes információkat is.

2011. november 16., szerda

~~4. Az engedély iránti – a 25. cikkben említett – kérelemmel és a 2004/49/EK irányelvvel (*)összhangban kibocsátott vasúti biztonsági tanúsítványokkal kapcsolatos információkról szóló szakasz.~~

~~5. A vasúti infrastruktúrához és szolgáltatásokhoz való hozzáféréssel, valamint a 35. cikkben említett teljesítményösztönző rendszerrel kapcsolatos békéltető és fellebbezési eljárásokról szóló szakasz.~~ **[Mód. 122]**

~~6. A III. mellékletben említett szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférésről és azok díjszabásáról szóló szakasz. Az olyan szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetői, amelyek nem állnak a pályahálózat-üzemeltető ellenőrzése alatt, tájékoztatást nyújtanak az infrastruktúrához való hozzáférésért és a szolgáltatásokért fizetendő díjakról és a hozzáférés műszaki feltételeiről, amelyek felveendők a vasúthálózat használati feltételekbe.~~ **[Mód. 123]**

~~7. Minta a pályahálózat-működtető és a kérelmező között a 42. cikkel összhangban kötendő keretmegállapodáshoz..~~ **[Mód. 124]**

~~(*) HL L 164., 2004.4.30., 44. o.~~

VII. MELLÉKLET

Az illetékes hatóságok és a pályahálózat-működtetők közötti szerződések alapelvei és paraméterei

(hivatkozás a 30. cikkben)

A szerződés pontosítja a 30. cikk rendelkezéseit, beleértve a következőket:

1. Azok az infrastruktúrák és szolgáltatási infrastruktúrák, amelyekre a szerződés vonatkozik, a III. mellékletnek megfelelő szerkezetben. Ez a pont magában foglal minden ~~infrastruktúra fejlesztési kérdést, beleértve,~~ a már üzemelő infrastruktúra ~~karbantartását és felújítását is.~~ ***karbantartásával és felújításával kapcsolatos kérdést***. Új infrastruktúra építése esetén ezt a tényt különálló elemként lehet feltüntetni;

2. a III. mellékletben felsorolt infrastrukturális szolgáltatásokra, a karbantartásra***,*** ~~az új infrastruktúra építésére~~ ***beleértve a felújításra és korszerűsítésre***, illetve a fennálló karbantartási lemaradások kezelésére fordítandó szerződéses kifizetések szerkezete***, beleértve ezek várható szintjének iránymutató előrejelzéseit***; ***új infrastruktúrára vonatkozó kifizetések különálló tételként szerepelhetnek***;

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

   a) a vonat teljesítménye és a fogyasztói elégedettség, ***különös tekintettel az infrastruktúra minősége által a vonat megbízhatóságára gyakorolt hatásra,***

   b) hálózati kapacitás ***és az infrastruktúra elérhetősége***,

   c) vagyonkezelés,

   d) a tevékenységek mennyisége,

   e) biztonsági szintek,

   f) környezetvédelem;

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

5. a 30. cikk (1) bekezdése szerinti kedvezmények;

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

2011. november 16., szerda

7. mechanizmus annak biztosítására, hogy a költségcsökkentések jelentős részét csökkentett díjszabás formájában továbbítsák a felhasználók felé, ***a 30. cikk (1) bekezdése követelményeinek megfelelően, a pályahálózat-üzemeltető elszámolásainak a 8. cikk (4) bekezdésében előírt egyensúlyának sérelme nélkül***;

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

9. a nagyobb üzemszünetek és vészhelyzetek kezelésére vonatkozó szabályok, ~~ideértve a sztrájk esetén érvényes minimális szolgáltatási szintet, ha van ilyen~~ a szerződés idő előtti ~~felbontását~~ ***felbontása*** és a felhasználók ~~tájékoztatását is~~ ***időben történő tájékoztatása***; **[Mód. 125]**

10. az abban az esetben meghozandó helyreigazító intézkedések, ha bármely fél megszegi szerződéses kötelezettségeit; ez magában foglalja a szerződés újratárgyalására és idő előtti felbontására vonatkozó feltételeket és eljárásokat, ideértve a szabályozó szervezet szerepét is.

VIII. MELLÉKLET

A vasúti infrastruktúra költségeire és díjaira vonatkozó követelmények

(hivatkozás a 31. cikk (3) és (5) bekezdésében, a 32. cikk (1) és (3) bekezdésében, továbbá a 35. cikkben)

1. A 31. cikk (3) bekezdésében említett, a vonat közlekedtetéséből eredő közvetlen költségek, amelyek az infrastruktúra elhasználódásával kapcsolatosak, nem tartalmazzák a következő elemeket:

   a) A hálózat egészére vonatkozó általános költségek; ~~a béreket és nyugdíjakat is beleértve~~

   b) A tőke után fizetendő kamat

   ~~c) A vonat közlekedtetésének a menetrendkészítéssel, a menetvonal-kijelöléssel, a forgalomirányítással, a menetirányítással és a jelzőrendszerrel kapcsolatos költségeinek több mint egytizede~~

   d) A tájékoztatási, kommunikációs vagy távközlési eszközök értékcsökkenése

   e) Az ingatlangazdálkodással kapcsolatos költségek, különösen a föld vagy más állóeszközök vételének, eladásának, bontásának, dekontaminálásának, rekultiválásának vagy bérbeadásának költségei

   f) ~~Szociális szolgáltatások~~, skolák, óvodák, ~~éttermek~~ **[Mód. 126]**

   g) A természeti csapásokkal, balesetekkel, üzemzavarokkal kapcsolatos költségek

   Amennyiben a hálózat egészére vonatkozó átlagban a közvetlen költségek meghaladják a hálózat karbantartásának, működtetésének és felújításának a megtett vonatkilométerek alapján kiszámított átlagos költségeinek 35 %-át, a pályahálózat-működtető ezt részletesen igazolja a szabályozó szervezet felé. Az e célból kiszámított átlagos költségek nem tartalmazzák az e), f) és g) alpontban említett költségelemeket.

2. A 31. cikk (5) bekezdésében említett, a zajhatások költségei alapján differenciált pályahasználati-díjak megfelelnek az alábbi követelményeknek:

   a) A díjat aszerint differenciálják, hogy a vonat összeállítása tükrözi-e a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer „járművek – zaj" alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló, 2005. december 23-i 2006/66/EK bizottsági határozat [1] által előírt, a zajra vonatkozó határértékeket.

   b) A teherkocsik elsőbbséget élveznek.

   c) A teherkocsik zajkibocsátási szintje alapján történő differenciálás lehetővé teszi, hogy ésszerű időn belül megtérüljenek azok a beruházások, amelyek a teherkocsiknak az elérhető leggazdaságosabb alacsony zajszintű féktechnológiával történő utólagos felszerelésére irányulnak.

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

2011. november 16., szerda

d) A díjak differenciálásakor további elemek is figyelembe vehetők, úgymint:

i) napszak, különösen az éjszakai zajkibocsátás;

ii) a zajkibocsátás szintjét befolyásoló vonatösszeállítás;

iii) a helyi zajkibocsátás által érintett terület érzékenysége;

iv) A zajkibocsátás további kategóriái, melyek jelentősen alacsonyabbak, mint az a) alpontban említettek.

3. ***A pályahálózat-működtető határozza meg a 32. cikk (1) bekezdése értelmében vett homogén piaci szegmenseket és a megfelelő felárakat, a piac vizsgálatát és a kérelmezőkkel folytatott konzultációt követően. A 32. cikk (1a) bekezdésében hivatkozott szerelvények kivételével, a*** pályahálózat-működtető igazolja a szabályozó szervezetnek, amennyiben egy vasúti szolgáltatásra a 32. cikk (1) bekezdésével összhangban felárat lehet kivetni**.** ~~,annak tudomásulvételével, hogy az alább felsorolt vasúti szolgáltatások mindegyike különböző piaci szegmensbe tartozik~~ ***Amennyiben pályahálózat-működtető felárat vet ki, meg kell határozni a piaci szegmensek listáját, amelyet a szabályozó szervezetnek előzetesen jóvá kell hagynia***:

~~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~~**[Mód. 127]**

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

~~a) A szolgáltatási minőség megállapodás szerinti szintjének elérése és a szolgáltatás gazdasági életképességének megőrzése érdekében a pályahálózat-működtető a szabályozó szervezet jóváhagyása után 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.~~ **[Mód. 128]**

~~b) A pályahálózat működtető a vonat közlekedtetése előtt legkésőbb 5 nappal közli a vasúttársaságokkal a késések számításának alapjául szolgáló menetrendet.~~ **[Mód. 129]**

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)

2011. november 16., szerda

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 a 50. cikk rendelkezéseinek sérelme nélkül a teljesítményösztönző rendszerrel kapcsolatban keletkező viták esetére békéltető eljárás áll rendelkezésre a viták gyors megoldására. Ezen eljárás alkalmazása esetén a határozatot 10 munkanapon belül meg kell hozni.~~ **[Mód. 130]**

~~h) A pályahálózat-működtető évente egyszer közzéteszi a szolgáltatási minőségnek a vasúttársaságok által elért éves átlagos szintjét a teljesítményösztönző rendszerben megállapított fő paraméterek alapján.~~ **[Mód. 131]**

5. Az ETCS-rendszerrel felszerelt vonatokra érvényes pályahasználati díj ideiglenes csökkentését a 32. cikk (3) bekezdésének megfelelően az alábbiak szerint kell megállapítani:

Az árufuvarozás esetében:

Év	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kedvezmény	***20 %***	***20 %***	***20 %***	***15 %***	***10 %***	***8 %***	***6 %***	***4 %***	***3 %***	***3 %***

A személyszállítás esetében:

Év	***2015***	***2016***	***2017***	***2018***	***2019***	2020	2021	2022	2023	2024
Kedvezmény	***10 %***	***10 %***	***10 %***	***10 %***	***10 %***	***8 %***	***6 %***	***5 %***	***4 %***	***2 %***

[Mód. 132]

IX. 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 menetrend tervezetét.

2011. november 16., szerda

X. MELLÉKLET

A szabályozó szervezethez benyújtandó pénzügyi jelentések

(hivatkozás az 56. cikk (8) bekezdésében)

A pénzügyi jelentéseknek, melyeket az 56. cikk (8) bekezdése alapján a szabályozó szervezethez be kell nyújtani, tartalmazniuk kell legalább a következő elemeket:

1. Számviteli elkülönítés

A pénzügyi jelentések, amelyeket a pályahálózat-működtetőknek és valamennyi, a vasúti szállítás különböző kategóriáit teljesítő vagy integráló, illetve állami támogatásban részesülő társaságnak vagy szervezetnek be kell nyújtania,

a) az árufuvarozási, a személyszállítási és az infrastruktúra-kezelési tevékenységekre vonatkozóan külön eredménykimutatást és mérleget tartalmaznak;

b) átlátható és részletes tájékoztatást nyújtanak 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 nyereségkategóriákat tartalmaznak, melyek lehetővé teszik annak meghatározását, hogy előfordultak-e kereszttámogatások e különböző tevékenységek között, ***a 6. cikk*** követelményeivel összhangban, a szabályozó szervezet ***által szükségesnek és arányosnak tartott módon***; **[Mód. 133]**

d) a szabályozó szervezet megítélése szerint szükséges és arányos módon elegendő részletet tartalmaznak

e) olyan dokumentum tartozik hozzájuk, mely ismerteti a költségeknek a különböző tevékenységek közti elosztásához használt módszertant

Amennyiben a vizsgált társaság egy csoport része, pénzügyi jelentést kell készíteni mind a csoport egészére, mind az egyes leányvállalatokra vonatkozóan. Ezenfelül a pénzügyi jelentés tartalmazza a vállalatok közötti kifizetések részletes ismertetését annak biztosítása érdekében, hogy a közpénzeket megfelelően használták fel.

2. A pályahasználati díjak nyomon követése

A pályahálózat-működtetők által a szabályozó szervezethez benyújtandó pénzügyi jelentések

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

b) kielégítő tájékoztatást nyújtanak, 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 kérése alapján megállapítják az egyes szolgáltatásokra (vagy szolgáltatáscsoportokra) vonatkozó költségeket és bevételeket a potenciálisan versenyellenes árképzés (keresztfinanszírozás, kiszorító árazás és túlzott árazás) meghatározása érdekében.

3. A pénzügyi teljesítmény jelzése

A pályahálózat-működtetők által a szabályozó szervezethez benyújtandó pénzügyi jelentések a következőket tartalmazzák:

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

4. Egyéb kérdések

Pályahálózat-működtetők esetében a pénzügyi jelentést független könyvvizsgáló ellenőrzi. A könyvvizsgáló jelentését mellékelni kell a pénzügyi jelentéshez.

A pénzügyi jelentésnek tartalmaznia kell az eredménykimutatást és mérleget, és egyeztetni kell a kötelező beszámolóval. Minden egyeztetett elemhez magyarázatot kell fűzni.

XI. MELLÉKLET

A. rész

A hatályon kívül helyezett irányelvek későbbi módosításaik jegyzékével

(lásd a 67. 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

2011. november 16., szerda

B. rész

A nemzeti jogba való átültetésre előírt határidők jegyzéke

(lásd a 67. 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.

XII. 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 (3) bekezdés	1. cikk (3) bekezdés	1. cikk (4) bekezdés	2. cikk (4) bekezdés
2. cikk (4) bekezdés			2. cikk (5) bekezdés
3. cikk			3. cikk (1)–(8) bekezdés
	2. cikk b) és c) pont		3. cikk (9) és (10) bekezdés
		2. cikk	3. cikk (11)–(21) bekezdés
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			7. cikk (1) bekezdés

91/440/EGK irányelv	95/18/EK irányelv	2001/14/EK irányelv	Ezen irányelv
		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, első, második és harmadik albekezdés
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
		5. cikk	13. cikk
			14. cikk
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		20. cikk
	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) és (3)–(6) bekezdés	29. cikk
		6. cikk (2)–(5) bekezdés	30. cikk
		7. cikk	31. cikk
		8. cikk	32. cikk

2011. november 16., szerda

91/440/EGK irányelv	95/18/EK irányelv	2001/14/EK irányelv	Ezen irányelv
		9. cikk	33. cikk
		10. cikk	34. cikk
		11. cikk	35. cikk
		12. cikk	36. 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
		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
12. cikk			58. cikk
14a. cikk		33. cikk (1), (2) és (3) bekezdés	59. cikk
			60. cikk
			61. cikk
			62. cikk
11. cikk		34. cikk	63. cikk
11a. cikk		35. cikk (1), (2) és (3) bekezdés	64. cikk

91/440/EGK irányelv	95/18/EK irányelv	2001/14/EK irányelv	Ezen irányelv
10. cikk (9) bekezdés			65. cikk
		38. cikk	66. cikk
			67. cikk
	17. cikk	39. cikk	68. cikk
16. cikk	18. cikk	40. cikk	69. cikk
			I. melléklet
II. melléklet			II. melléklet
		II. melléklet	III. melléklet
			IV. melléklet
	Melléklet		V. melléklet
		I. melléklet	VI. melléklet
			VII. melléklet
			VIII. melléklet
		III. melléklet	IX. melléklet
			X. melléklet