

HU

HU

HU



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2010.9.17.
COM(2010) 475 végleges

2010/0253 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

az egységes európai vasúti térség létrehozásáról

(átdolgozás)

SEC(2010) 1043
SEC(2010) 1042

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

1.1. Előzmények

A vasútnak a 19. században és a 20. század első felében tapasztalt virágkora után az ágazat az 1970-es évektől kezdve a gépkocsik és a légi közlekedés növekvő népszerűsége következtében hanyatlásnak indult. E hanyatlás megállítására érdekében az Európai Közösség számos olyan jogszabályt fogadott el, melyek célja, hogy az „egységes európai vasúti térség” megteremtésén keresztül fellendítse a vasutat. A Bizottság által 1998-ban előterjesztett, majd 2000 végén elfogadott első vasúti csomag arra utalt, hogy a nemzeti és az európai politikai döntéshozók egyaránt a szabályozási keret reformját tartják kívánatosnak annak érdekében, hogy a vasúti ágazat európai szinten integrálható legyen, és a lehető legkedvezőbb feltételekkel vehesse fel a versenyt a többi szállítási móddal.

Az első vasúti csomag három irányelvből áll:

- a 2001. február 26-i 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹, mely módosította a már létező, a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i tanácsi irányelvet²;
- a 2001. február 26-i 2001/13/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv³, mely módosította a már létező, a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 1995. június 27-i tanácsi irányelvet⁴; valamint
- a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁵.

A fenti irányelvek 2003-as hatálybalépése jelentős hatást gyakorolt az Európai Unió vasúti piacára, amelynek keretében kétféle szereplő különböztetendő meg: a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők. Az európai uniós kritériumoknak megfelelően engedélyezett vasúttársaságoknak tisztességes és megkülönböztetésmentes feltételek alapján hozzáférést kell biztosítani a vasúti infrastruktúrához annak érdekében, hogy egész Európára kiterjedő

¹ HL L 75, 2001.3.15., 1. o., a 2004. április 29-i 2004/51/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 164, 2004.4.30., 164. o.), a 2006. november 20-i 2006/103/EK tanácsi irányelvvel (HL L 363., 2006.12.20., 344. o.), a 2007. október 23-i 2007/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 315., 2007.12.3., 44. o.) és a Cseh Köztársaság, az Észt Köztársaság, a Ciprusi Köztársaság, a Lett Köztársaság, a Litván Köztársaság, a Magyar Köztársaság, a Máltai Köztársaság, a Lengyel Köztársaság, a Szlovén Köztársaság és a Szlovák Köztársaság csatlakozásának feltételeiről, valamint az Európai Unió alapját képező szerződések kiigazításáról szóló okmánnyal (HL L 236., 2003.9.23., 33. o.) módosított irányelv.

² A Tanács 91/440/EGK irányelve (HL L 237., 1991.8.24., 25. o.)

³ HL L 75., 2001.3.15., 26. o., a 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 220., 2004.6.21., 16. o.) módosított irányelv.

⁴ A Tanács 95/18/EK irányelve (HL L 143., 1995.6.27., 70. o.)

⁵ HL L 75., 2001.3.15., 29. o., a 2002. október 23-i 2002/844/EK bizottsági határozattal (HL L 289., 2002.10.26., 30. o.), a 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 164., 2004.4.30., 44.o.) és a 2007. október 23-i 2007/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított irányelv (HL L 315., 2007.12.3., 44. o.).

szolgáltatásokat tudjanak nyújtani. A pályahálózat-működtetők díjat számíthatnak fel hálózataik használatáért és kötelesek bizonyos minimális szintű szolgáltatást nyújtani, ideértve a bizonyos berendezésekhez való hozzáférést is. Az irányelvek meghatározzák a vasúti árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó hozzáférési jogokat és bizonyos, a vasúttársaságok üzemeltetését érintő védintézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a versenytársak hátrányos megkülönböztetéstől mentesen férhessenek hozzá a hálózathoz. Az irányelvek továbbá iránymutatást tartalmaznak olyan független nemzeti vasúti szabályozó szervezetek létrehozásához, melyek biztosítják a hálózathoz való, hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést és figyelemmel kísérik a vasúti piaci versenyt.

Ezen új szabályozási keretnek köszönhetően a vasúti ágazat stabilizálni tudta a szállított áruk mennyiségét, sőt néhány tagállamban piaci részesedést szerzett vissza a közúttól. A foglalkoztatásban tapasztalható csökkenés is lelassult a válság kitörése előtt. Az árufuvarozásnak a szállított tonnák alapján számított növekedése azonban az utóbbi években nem volt elég erőteljes ahhoz, hogy a vasút piaci részesedésének 1995–2003 közötti 2,3 százalékpontos csökkenését visszanyerje. Amennyiben a megfigyelt tendencia folytatódik, a vasúti árufuvarozás részaránya összességében nem fog emelkedni. Az utóbbi három évtizedben tapasztalható visszaesés a vasúti személyszállítást nem érintette olyan drámai mértékben, mint az árufuvarozást. A vasút részesedése a teljes személyszállítási piacból (utaskilométerben kifejezve) az 1970-es 10,2%-ról 2003-ra 6,1%-ra csökkent az EU-15-ben. Az EU-27-ben a vasúti személyszállítás részesedése az 1995-ös 6,6%-ról 2003-ra 5,9 %-ra csökkent, azóta némiképpen erősödött és stabilizálódott.

A jelenlegi gazdasági helyzet súlyosbítja a vasúti piac gyenge teljesítményét. Az árufuvarozási tevékenységek (a vasúti árufuvarozást is beleértve) az utóbbi időben jelentős (a piaci szegmenstől függően 20–50% közötti) visszaesést szenvedtek el, és a személyszállítási szolgáltatási tevékenységek is csökkentek. Az érdekelt felek jelezték, hogy a nemzeti gazdaságélénkítési tervek nem gyorsították fel a beruházásokat a várt mértékben, és nagymértékű létszámleépítések várhatók, különösen az árufuvarozási ágazatban.

1.2. A megoldásra váró problémák

A vasúti ágazat fejlődését, és azon képességét, hogy a többi szállítási móddal tartósan felvegye a versenyt, továbbra is komoly problémák akadályozzák, melyek abból erednek, hogy a) az infrastruktúra finanszírozása és árképzése nem megfelelő, b) a verseny akadályai tartósan fennállnak, valamint c) nincs megfelelő szabályozási felügyelet.

- a) A vasúti infrastruktúra fejlesztésére és karbantartására fordított beruházások szintje számos tagállamban továbbra sem kielégítő. Sok esetben a meglévő infrastruktúra minősége tovább romlik. A beruházásoknak a nemzeti szinten megfigyelhető alacsony szintje részben az egyértelmű beruházási tervek és a hosszú távú stratégiák hiányából fakad. A hiányos karbantartás, a lassú korszerűsítés és a szaporodó hálózati szűk keresztmetszetek közvetlen hatással vannak a vasúttársaságokra, mivel azok így nem képesek lépést tartani a többi szállítási móddal, sem befektetéseket magukhoz vonzani. E nehézségeket tovább súlyosbítja, hogy sok tagállamban nem megfelelő az infrastruktúrahasználati díjak mértéke és rendszere.
- b) A vasúttársaságok közötti versenyt különböző tényezők korlátozzák. A piaci feltételek kellő átláthatóságának hiánya és az intézményi keret rossz működése továbbra is megnehezíti, hogy az új piaci belépők versenyképes vasúti szolgáltatásokat nyújtsanak. További fontos tényező, hogy az új piaci belépőket

állandó hátrányos megkülönböztetés éri a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatásokhoz való hozzáférés megszerzésekor, e szolgáltatások ugyanis gyakran a hagyományos vasúttársaságok tulajdonában és üzemeltetésében állnak. Ezenfelül továbbra is hátrányos megkülönböztetés állhat fenn az infrastruktúrahasználati feltételekben (menetvonelelosztás és díjszabás).

A fent említett problémákat tovább súlyosbítják azok a nehézségek, amelyekkel a szabályozó szervezetek kerülnek szembe felügyeleti kötelezettségeik gyakorlása közben, különös tekintettel a vasúttársaságok közötti megkülönböztetésmentes bánásmódra és annak ellenőrzésére, hogy a díjszabási elveket megfelelően alkalmazzák-e, vagy hogy a számviteli elkülönítést teljes mértékben tiszteletben tartják-e. Ezek a nehézségek gyakran a szakképzett személyzet és más források hiányából fakadnak. Számos esetben súlyosbító tényező, hogy e szervezetek nem kellően függetlenek a pályahálózat-működtetőktől, a meglévő vasúttársaságtól vagy a hagyományos üzemeltető felett tulajdonosi jogokat gyakorló minisztériumtól való nem kielégítő mértékű függetlenség.

A hatályos jogszabályok teljes körű végrehajtása igen jelentős mértékben fog hozzájárulni e problémák megoldásához. A Bizottság ezért lépéseket tett, hogy a jogszabályokat nem megfelelően, vagy nem teljes körűen átültető tagállamok ellen indított jogsértési eljárások révén biztosítsa a hatályos jogszabályok érvényre juttatását.

A jelenlegi szabályozási keretben azonban vannak gyenge pontok, ellentmondások és hiányosságok, amelyeket kezelni kell a jogszabályok eredeti célkitűzéseinek teljes eléréséhez. A Bizottság az első vasúti csomag átdolgozását a fentiek orvoslására irányuló egyik módszernek tekinti.

2. A JAVASLAT CÉLKITŰZÉSEI

2.1. Általános célkitűzések

Az Európai Unió közlekedéspolitikájának fő célkitűzése, hogy a magas fokú versenyképességet és a gazdasági tevékenységek harmonikus, kiegyensúlyozott és fenntartható fejlődését elősegítő közös politikák kialakításával belső piacot hozzon létre. A vasúti ágazatra vonatkozó már meglévő, uniós szinten elfogadott intézkedések kiegészítésével és megerősítésével az első vasúti csomag átdolgozására irányuló javaslat az európai vasúti piac integrációjának és fejlesztésének elősegítése révén hozzá fog járulni a fenti célkitűzések eléréséhez.

A valódi belső piac létrehozása alapvető fontosságú a vasúti ágazat megújulása szempontjából, és elő fogja segíteni a vasúti árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások versenyképességének fokozását, ezáltal növelve azok vonzerejét és az ágazat részarányát. Mivel a vasúti szállítás energiahatékonyabb (különösen a közúti szállításhoz képest), a közlekedésnek a közútról a vasútra való átcsoportosítása a szén-dioxid-kibocsátás és az egyéb szennyezőanyagok csökkenésével fog járni.

2.2. Horizontális célkitűzések

Az európai szabályozási környezet egyszerűsítésére és korszerűsítésére vonatkozó célkitűzés kulcsfontosságú a Bizottság számára. Ezen átfogó stratégiai célkitűzést szem előtt tartva a Bizottság ambíciózus, a jobb szabályozást célul kitűző ütemtervet követ, azzal a céllal, hogy előrelépést érjen el az Európa 2020 stratégia megvalósításában.

Ezen átdolgozás legfőbb horizontális célkitűzése a jogszabályok egységes szerkezetbe foglalása és összevonása révén történő jogi **egyszerűsítés**. E célkitűzés eléréséhez alapvető fontosságú a három irányelv között fennálló kereszthivatkozások kiiktatása az irányelvek új szerkezetbe foglalásával és egyetlen, a vasúti hozzáférésről szóló jogszabályban való egyesítésével.

Másodszor, a vasúti hozzáférésről szóló jogszabályok bizonyos rendelkezéseinek **pontosítása** az összes tagállamban elősegítené az uniós jog megfelelő átültetését és hatékony végrehajtását. A fentebb említettek szerint az első vasúti csomag néhány rendelkezése nem egyértelmű, és nem határozza meg megfelelően a végrehajtás eszközeit.

Végezetül **korszerűsíteni** kell az idejétmúlt jogszabályokat az elavult (a teljes piacnyitást megelőző, eredeti állapotra vonatkozó, esetenként az üzemeltető és a pályahálózat-működtető hagyományos egybeolvadásának betudható), rendelkezések kiiktatása, valamint a piac jelenlegi működését jobban tükröző új rendelkezések (például az új piaci belépőkre és az infrastruktúrának csak részben állami tulajdonlására vonatkozó rendelkezések) révén.

2.3. Konkrét célkitűzések

Az első vasúti csomag javasolt átdolgozása a következőket tartalmazza: a) az infrastruktúra megfelelő finanszírozása és díjszabása, b) a vasúti piac versenyfeltételei, valamint c) a piac megfelelő felügyeletéhez szükséges szervezeti reformok.

- a) A javasolt átdolgozás első célkitűzése az infrastruktúra megfelelő, átlátható és fenntartható finanszírozásának biztosítása, valamint az infrastruktúra-fejlesztés és a hozzáférési feltételek kiszámíthatóságának köszönhetően a vasúttársaságok befektetéseinek megkönnyítése. Ezzel egyidejűleg célja az infrastruktúrahasználati díjak mértékének és szerkezetének megfelelőbb megállapítása, ezáltal növelve a vasúttársaságok versenyképességét a többi szállítási móddal szemben és hozzájárulást nyújtva a környezeti költségek internalizálásához.
- b) A célkitűzések második csoportjába tartozik a verseny abból eredő torzulásának elkerülése, hogy állami pénzeszközöket használnak fel kereskedelmi tevékenységekre, továbbá annak megelőzése, hogy a hagyományos vasúttársaságok kereskedelmileg érzékeny információkat gyűjtsenek és használjanak fel potenciális versenytársaikkal szemben. A célok közé tartozik továbbá az összeférhetlenség kiküszöbölése a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatások irányításában, az említett szolgáltatásokhoz való hozzáférés bővítése az új piaci belépők számára, valamint a piac átláthatóságának növelése a hatékony verseny biztosítása érdekében.
- c) A szabályozási felügyeletre vonatkozóan a javasolt átdolgozás azt hivatott biztosítani, hogy a szabályozó szervezetek – fokozott függetlenségüknek, kibővített hatáskörüknek és a rendelkezésükre álló kiegészítő eszközöknek köszönhetően – hatékonyan láthassák el feladataikat.

3. A JAVASOLT MÓDOSÍTÁSOK MEGHATÁROZÁSA

3.1. Előzetes vizsgálat

Kiterjedt vizsgálat és értékelés alapján a Bizottság számos olyan intézkedést állapított meg, amely hozzájárulhat a fenti bekezdésben felvázolt célkitűzések eléréséhez. Több évre

kiterjedő tanulmányok⁶ alapján és az érintettektől kapott észrevételek figyelembevételével a Bizottság 37 intézkedést terjesztett elő. E 37 intézkedés alapos előzetes vizsgálata után egy 26 intézkedésből álló csomag kiválasztására került sor. Az előzetes vizsgálat két lépésből állt: elsőként figyelembe vették az érdekelt felekkel folytatott konzultáció eredményeit, másodsorban öt szempont (hatékonyság, a végrehajtáshoz szükséges idő, alkalmasság, adminisztratív végrehajthatóság és a jelenlegi jogi szabályozással fennálló összhang) alapján elvégezték az intézkedések független vizsgálatát.

3.2. Külső szakértők véleménye és az érdekelt felekkel folytatott konzultáció

Azon döntés nyomán, hogy hatásvizsgálatot végeznek az első vasúti csomag átdolgozásának előkészítésére, az Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság TREN/A2/143-2007 számú, „Hatásvizsgálat és értékelések” keretszerződése keretében felkérték a PriceWaterhouseCoopers Advisory (PWC) nevű céget a külső tanulmány elkészítésére.

A PWC által elvégzett külső tanulmánnyal összefüggésben az EU-25 (EU-27, leszámítva a vasúthálózattal nem rendelkező Ciprust és Máltát) majdnem 380 szervezetét felölelő konzultációra került sor az érdekelt felekkel. Az érdekelt feleket felkérték, hogy emeljék ki azokat a jellemző akadályokat, amely az ő szempontjukból tekintve gátolják a nemzetközi vasúti piac teljes megnyitását és a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatások fejlesztését. Ezenfelül az érdekelt feleket felkérték arra, hogy nevezzék meg az uniós szabályozási keret azon területeit, amelyeket fejleszteni érdemes, és fejezzék ki véleményüket a tervezett intézkedések potenciális hatékonyságáról.

3.3. Hatásvizsgálat

A fent említett külső tanulmány és az érdekelt felekkel folytatott konzultációs folyamatból levont következtetések alapján a Bizottság elvégezte az előzetesen kiválasztott intézkedésekből álló teljes csomag hatására vonatkozó mennyiségi és minőségi szempontú vizsgálatot. Ez az értékelés alternatív lehetőségeket is megvizsgált, amennyiben a meglévő szabályozási keret korszerűsítésére irányuló tervezett új intézkedéseket korábban még nem vetették alá hatásvizsgálatnak.

3.4. Szubszidiaritás

A vasúti ágazatot érintő problémáknak olyan, több államot érintő vonatkozásai vannak, amelyek uniós szintű intézkedések meghozatalát igénylik. A tagállamok és a többi érdekelt fél közötti együttműködés hiánya csökkenti a nemzetközi vasúti szállítás hatékonyságát, ezáltal növelve annak kockázatát, hogy a forgalom a vasútról a közútra terelődik, ami a torlódások és a szennyezés növekedését eredményezné. A vasúti piachoz való hozzáférésre vonatkozó szabályozási keretnek a piaci belépés és a verseny megkönnyítése, valamint a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatások piacainak – köztük a vasúti szállítási szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó piacoknak – a fejlesztése érdekében történő egyértelművé tételét az Unió jobban meg tudja valósítani, mint az egyes tagállamok.

⁶ Többek között a Bizottság jelentése az első vasúti csomag végrehajtásáról (lásd fent), a Bizottság közleménye a vasúti piac fejlődésének nyomon követéséről, valamint a többéves szerződésekről és a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatásokról szóló tanulmányok.

4. MEGJEGYZÉSEK A JAVASOLT FŐBB MÓDOSÍTÁSOKHOZ

4.1. Számviteli elkülönítés (6. cikk)

Az új rendelkezések világosabbá teszik azt, hogy a megfelelő átláthatóság érdekében a vasúttársaságoknál számviteli elkülönítésre van szükség. A rendelkezések kötelezővé teszik, hogy a jogi monopóliumot élvező tevékenységeket és a versenynek kitett tevékenységeket számviteli szempontból elkülönítsék. Ez védintézkedés az ellen, hogy a nem jövedelmező tevékenységekre megítélt állami pénzeszközöket a kereskedelmi tevékenységek támogatására használják fel, ezért erre az intézkedésre szükség van a verseny torzulásának elkerülése érdekében.

4.2. Az alapvető funkciók függetlensége (7. cikk)

A javasolt törlés megszünteti annak lehetőségét, hogy a vasúti infrastruktúrahasználati díjak beszedését vasúttársaságokra lehessen átruházni. Ez az intézkedés hozzájárulna a tisztességes versenyhez annak megelőzése révén, hogy bizonyos vasúttársaságok (a hagyományos vasúttársaságok) kereskedelmi szempontból érzékeny információhoz jussanak a versenytárs vasúttársaságok (új piaci belépők) számláiban szereplő menetvonaljellemzőkről. Ez további ösztönzést ad az infrastruktúra megbízható és megkülönböztetésmentes pénzügyi irányításához is.

4.3. A vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó stratégia (8. cikk)

E cikk értelmében a tagállamok kötelesek lesznek közzétenni közvélemények közép- és hosszú távú, a vasúti ágazatra vonatkozó fejlesztési stratégiáikat, amelyek lehetővé teszik a jövőbeli mobilitási szükségletek kielégítését, és a vasúthálózat szilárd és fenntartható finanszírozásán alapulnak. Ez ösztönözni fogja a hosszú távú beruházásokat, amelyeken a vasúti háttérpar alapul. A hosszú távú kötelezettségvállalásokra szükség van ahhoz, hogy új szereplőket vonzzanak a piacra, és új szolgáltatások fejlesztésére nyíljanak lehetőségek.

4.4. A vasúthoz kapcsolódó szolgáltatások (13. cikk)

A javasolt változtatások a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatások korszerűsítésére vonatkoznak és kettős célt szolgálnak.

Elsőként a szolgáltatási infrastruktúra irányításának és a vasúti szállítás nyújtásának egymástól való függetlenségére vonatkozó követelmények (úgy mint jogi, szervezeti és döntéshozatali függetlenség) kerülnek bevezetésre az egyrészt a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatások nyújtói vagy a szolgáltatási infrastruktúra tulajdonosai, másrészt a hagyományos vasúttársaságok között fennálló összeférhetlenségek felszámolása érdekében. Ez az intézkedés elő fogja segíteni a szolgáltatási infrastruktúrához való megkülönböztetésmentes hozzáférést.

A 13. cikkben javasolt második intézkedés a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatási infrastruktúra felhasználására vonatkozóan „használd vagy elveszítéd” jellegű rendelkezéseket vezet be. Ha a szolgáltatási infrastruktúra nincs használatban, azt tulajdonosa köteles más érdekelt felek számára (bérbeadás vagy lízing formájában) hozzáférhetővé tenni. Ez az intézkedés a hálózat mesterséges telítődésének elkerülésével fokozza az infrastruktúrához való hozzáférést.

4.5. Határokon átnyúló megállapodások (14. cikk)

A javasolt rendelkezések világossá teszik a vasúttársaságok közötti, a tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti határokon átnyúló megállapodásokra vonatkozó általános elveket. Ezek értesítési és együttműködési eljárásokat is maguk után vonnak, így a Bizottság meggyőződhet arról, hogy a megállapodások összhangban vannak az európai uniós jogszabályokkal.

4.6. Piacfigyelés (15. cikk)

E cikk célja, hogy egyértelművé tegye egyfelől azt, hogy a vasúti piac felügyeletének a Bizottságra ruházott feladata kiterjed például a vasúti infrastruktúrába történő beruházásokra, a vasúti szállítási szolgáltatások árainak alakulására és minőségére és a vasúti személyszállításra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségekre is, másfelől pedig azt, hogy az erre vonatkozó adatokat a tagállamoknak ezért az új IV. mellékletben részletezett módon rendelkezésre kell bocsátaniuk. Ez az intézkedés elősegíti a szolgáltatási piacon kialakuló szűk keresztmetszetek azonosítását.

4.7. A vasúthálózat-használati feltételek közzététele (27. cikk)

A javasolt rendelkezések tisztázzák, hogy a pályahálózat-működtetők milyen módon és eszközökkel tegyék közzé a vasúthálózat-használati feltételeket. A vasúthálózat-használati feltételeknek az Európai Unió egy másik hivatalos nyelvén és az Európai Vasúti Ügynökség honlapján elektronikus formában történő közzététele megkönnyíti a vasúthálózat-használati feltételek hozzáférhetőségét, ezáltal növeli az átláthatóságot.

4.8. Tájékoztatás a díjszabási rendszerekről (29. cikk)

Az állami pénzeszközök felhasználásának átláthatósága érdekében indokolt, hogy a tagállamok díjszabási kereteit és szabályait a vasúthálózat-használati feltételekben közzétegyék.

4.9. Az illetékes hatóságok és a pályahálózat-működtetők közötti szerződések (30. cikk)

A javasolt változtatások az infrastruktúrával kapcsolatos költségekről és az infrastruktúrahazsnálati díjakról az illetékes nemzeti hatóságok és a pályahálózat-működtetők között kötött szerződések fejlesztésének és kezelésének folyamatát részletezik. Különösképpen a szabályozó szervezet bír hatáskörrel arra, hogy a megfelelő időszakban a magas szintű infrastruktúra teljesítménymutatóira vonatkozó tervezett közép- és hosszú távú költségvetési keret megfelelétségét értékelje. Egy ilyen független vizsgálat csökkenti annak kockázatát, hogy a hagyományos vasúttársaságok politikai háttérüket felhasználva befolyásolják a szerződéseket.

4.10. Díjszámítási elvek (31. cikk)

A 31. cikk tartalma két különálló intézkedés bevezetése érdekében módosul.

Az első intézkedésben a szerelvényeket alkotó gördülőállomány zajkibocsátási jellemzői alapján meghatározott, differenciált pályahasználati díjakról van szó. Ez erőteljesen ösztönöznö fog az infrastruktúra korszerűsítésére, és különösen a fenntarthatóbb vasúti technológiákba való beruházásokra.

A díjak átláthatóbbá tétele érdekében egyértelműen szerepel, hogy a szolgáltatóknak a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatások díjairól is tájékoztatást kell nyújtaniuk, és ezeket az információkat a pályahálózat-működtetőknek közzé kell tenniük a vasúthálózat-használati feltételekben.

4.11. Kivételek a díjszabási elvek alól (32. cikk)

A javaslat értelmében a nemzeti pályahasználati díjszabási rendszerek jobb összehangolása érdekében közös kritériumok kerülnek bevezetésre azon piaci szegmensek azonosítására, amelyek adott esetben felárat tudnának fizetni a szolgáltatásokért. A kérdéses kritériumok a VIII. melléklet (3) bekezdésében szerepelnek.

Annak érdekében, hogy lerövidüljön az az átmeneti időszak, amíg a vonalakat felszerelik a nemzeti jelzőrendszerekkel és az Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszerrel (ETCS) is, és hogy ezáltal csökkenjenek az infrastruktúra karbantartásának költségei, a javaslat értelmében az ETCS-sel felszerelt vonatokra alacsonyabb pályahasználati díjat szabnának ki.

4.12. A pályahálózat-működtetők közötti együttműködés (37. cikk)

Az infrastruktúrakapacitásnak a 40. cikk szerinti elosztását illetően az új 37. cikk olyan új intézkedések bevezetését javasolja, amelyek biztosítják, hogy a pályahálózat-működtetők együttműködnek a több mint egy hálózatra vonatkozó díjszabási rendszerek kialakításában.

4.13. Szabályozó szervezetek (55. cikk)

A javaslat korszerűsítene a szabályozó szervezetek függetlenségéről szóló rendelkezéseket, így azok egyértelműen előírnák, hogy e szervezeteknek függetleneknek kell lenniük minden közhatalmi szervtől. A szabályozó szervezetek – különösen a hagyományos vasúttársaság tulajdonjogát gyakoroló közhatalmi szervtől való – függetlenségének biztosítása csökkenteni fogja az összeférhetetlenség esélyét, ezáltal fokozva e szervezetek felügyeleti kapacitását és hitelét.

4.14. A szabályozó szervezet feladatai (56. cikk)

Az 56. cikkben javasolt három intézkedés kiterjeszti a szabályozó szervezetek hatáskörét. (1) Egyértelműen a hatáskörükbe fognak tartozni a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatásokhoz való hozzáférésről, illetve az azokra vonatkozó díjszabásról szóló azon határozatok, melyek alapvető jelentőségűek a piacra lépés lehetővé tételében, és biztosítják a tisztességes versenyt. (2) A fokozott számviteli elkülönítés megelőzi, hogy a nem jövedelmező tevékenységekre megítélt állami pénzeszközöket a kereskedelmi tevékenységek finanszírozására használják fel, ezáltal elkerülhető a tisztességtelen verseny; a szabályozó szervezetnek továbbá jogában áll a vasúttársaságoknál vagy a pályahálózat-működtetőknel ellenőrzéseket végezni vagy külső ellenőrzéseket kezdeményezni annak megállapítása érdekében, hogy megfelelnek-e a számviteli elkülönítésre vonatkozó rendelkezéseknek. (3) Végül a szabályozó szervezetek hatékonyabb működése érdekében a pályahálózat-működtetőknek a költségelszámolási adatokat összevont és egységesített formátumban, „felügyeleti célokat szolgáló pénzügyi jelentésként” kell benyújtaniuk.

4.15. A szabályozó szervezetek közötti együttműködés (57. cikk)

A határokon átnyúló együttműködés fokozása és a piacra jutási feltételek javítása érdekében a szabályozó szervezeteknek a nemzetközi szolgáltatásokkal kapcsolatos hozzáférési vagy

díjsszabási ügyekről szóló határozatok elfogadása során együtt kell működniük. Ezzel összefüggésben a döntéshozatali eljárásnak lehetővé kell tennie, hogy a szabályozó szervezetek kellő időben információt cseréljenek.

4.16. A vasúthoz kapcsolódó szolgáltatások osztályozása (III. melléklet)

Az áramszolgáltatási rendszernek vontatási áram termelésére történő használatának a minimális szolgáltatások részeként való meghatározása biztosítja, hogy ezekre a szolgáltatásokra megkülönböztetésmentes követelmények vonatkoznak. Ezenfelül az az előírás, hogy az áramszolgáltatási rendszer használatának díját a vontatási áram díjától elkülönítve kell feltüntetni, biztosítja a hálózatüzemeltetési költségek nagyobb fokú átláthatóságát, ezért további ösztönzést fog jelenteni a pályahálózat-működtetőknek arra, hogy csökkentsék az infrastruktúra rendelkezésre bocsátásának költségeit.

4.17. A vasúthálózat-használati feltételek tartalma (VI. melléklet)

A VI. mellékletben javasolt intézkedések egyértelművé teszik a vasúthálózat-használati feltételek tartalmát annak érdekében, hogy fokozzák azok hatékonyságát és a vasúti piac átláthatóságát. Az új rendelkezések meghatározzák, hogy a pályahálózat-működtetőknek közzé kell tenniük 1) a kapacitásigényléshez használandó formanyomtatvány mintáját, 2) a nemzetközi menetvonal-elosztási folyamatokról szóló részletes tájékoztatást, 3) a vasúti engedély és a vasúti biztonsági tanúsítvány iránti kérelmekhez kapcsolódó információkat, 4) a piacra jutási ügyekkel kapcsolatos békéltető és fellebbezési eljárásokról szóló információkat, valamint 5) a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférésről szóló információkat (a jelenleg érvényes díjsszabási információkon kívül).

4.18. Szerződések (VII. melléklet)

Az új VII. melléklet meghatározza azoknak a 30. cikk szerinti szerződéseknek a tartalmát és működését, amelyek a vasutak fejlesztésére vonatkozó hosszú távú stratégiák bevezetését hivatottak ösztönözni.

4.19. A vasúti infrastruktúra költségére és használati díjára vonatkozó követelmények (VIII. melléklet)

A vasút szilárd és fenntartható finanszírozása érdekében az új VIII. melléklet tisztázza a 31. cikk bizonyos rendelkezéseit. Ide tartozik a következők részletezése: 1) azok a költségek, amelyeket nem szükséges belefoglalni a minimális hozzáférési szolgáltatások és a vasúti hozzáférési szolgáltatások közvetlen költségeinek számításába (amint azt a III. melléklet (1) és (2) bekezdése meghatározza), valamint azon piaci szegmensek meghatározásának kritériumai, amelyek esetleg felárat tudnának fizetni a szolgáltatásokért, 2) a zajkibocsátási jellemzőkön alapuló pályahasználati díjak differenciálásának követelményei, 3) az a mód, ahogyan a pályahálózat-működtetők meghatározzák azokat a piaci szegmenseket, amelyekre esetleg felárat lehetne bevezetni, valamint 4) a teljesítményrendszerek fő jellemzői és általános elvei.

4.20. Felügyeleti célokat szolgáló pénzügyi jelentések (X. melléklet)

Az új X. melléklet a pénzügyi jelentések benyújtására szolgáló közös, egységesített formátumot részletezi. Ez az intézkedés lehetővé tenné a szabályozó szervezetek számára, hogy a pályahálózat-működtetőktől kapott információkat elemezzék és elősegítsék a felügyeleti tevékenységük gyakorlását.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

az egységes európai vasúti térség létrehozásáról

(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 állásfoglalására⁷,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁸,

rendes törvényalkotási eljárás keretében ,

mivel:

(1) A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelvet⁹, a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 1995. június 19-i 95/18/EK tanácsi irányelvet¹⁰, valamint a vasúti infrastruktúra díjának felszámolásáról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet¹¹ 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.

⁷ HL [...], [...], [...].

⁸ HL [...], [...], [...].

⁹ HL L 237., 1991.8.24., 25. o.

¹⁰ HL L 143., 1995.6.27., 70. o.

¹¹ HL L 75., 2001.3.15., 29. o.

↓91/440/EGK
(1) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

- (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 .
-

↓91/440/EGK
(2) preambulumbekzdés

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

↓95/18/EK
(5) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

- (4) Indokolt, hogy a regionális, városi és városkörnyéki szolgáltatásokra vonatkozó kivételek, valamint a Csatornaalagúton keresztüli ingajáratok szállítási szolgáltatásai ne tartozzanak ezen irányelv hatálya alá .
-

↓91/440/EGK
(3) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

- (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 .
-

↓91/440/EGK
(4) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

- (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.
-

↓95/18/EK
(2) preambulumbekzdés

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

↓91/440/EGK
(5) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

- (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;
-

↓91/440/EGK
(6) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

- (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 .
-

↓91/440/EGK
(7) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

- (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.
-

↓2001/14/EK
(8) preambulumbekzdés

- (11) A – különösen a nemzetközi – áruszállítási ágazat hatékonysága érdekében a piacot megnyitó intézkedésekre van szükség.
-

↓95/18/EK
(4) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

- (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.
-

↓2007/58/EK
(7) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

- (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 üzemeltetőknél kedvezőtlenebb helyzetbe kerüljenek..

↓2007/58/EK
(8) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

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

↓2007/58/EK
(9) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

- (15) A vasúti és közúti személyszállítási szolgáltatásokról szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹² 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.
-

↓2007/58/EK
(10) preambulumbekzdés

- (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 a jóváhagyását a közszolgáltatási szerződést odaítélő illetékes hatóság kérelmére, objektív gazdasági elemzés alapján adja meg.
-

↓2007/58/EK
(12) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

- (17) Annak értékelése során, hogy a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya veszélybe kerülne-e, olyan előre meghatározott szempontok is figyelembe vehetők,

¹² HL L 315., 2007.12.3., 1. o.

mint a közszolgáltatási szerződésben szereplő bármely szolgáltatás nyereségességére gyakorolt hatás – beleértve a szerződést odaitélő 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 vehetnek ki az új nemzetközi személyszállítási szolgáltatás üzemeltetőjére a gazdasági elemzésnek megfelelően, valamint az uniós joggal, továbbá az egyenlőség és a megkülönböztetésmentesség elvével összhangban.

↓2007/58/EK
(13) preambulumbekzdés

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

↓2007/58/EK
(14) preambulumbekzdés

- (19) A szabályozó szervnek úgy kell működnie, hogy elkerüljön minden összeférhetlenséget vagy lehetséges érintettséget az elbírálás alatt álló közszolgáltatási szerződés odaitélésében. 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.
-

↓2007/58/EK
(16) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

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

↓2007/58/EK
(17) preambulumbekzdés

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

↓ új szöveg

- (22) A vasúttársaságok közötti tisztességes verseny biztosítása érdekében különbséget kell tenni a szállítási szolgáltatások nyújtása és a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetése között. E helyzetre tekintettel szükséges, hogy ezt a két tevékenységtypust külön jogi személyek egymástól függetlenül irányítsák. Ebből a függetlenségből nem feltétlenül következik, hogy minden egyes szolgáltatási infrastruktúrához különálló szervezetet vagy céget hozzanak létre.

↓95/18/EK
(9) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

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

↓95/18/EK
(10) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

- (24) A fogyasztók és harmadik felek védelme érdekében fontos biztosítani, hogy a vasútvállalatok a felelősség tekintetében megfelelően biztosítva legyenek .

↓95/18/EK
(12) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

- (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.

↓95/18/EK
(14) preambulumbekzdés

- (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.

↓2001/14/EK
(5) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

- (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.

↓2001/14/EK
(6) preambulumbekkezdés

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

↓2001/14/EK
(7) preambulumbekkezdés

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

↓2001/14/EK
(10) preambulumbekkezdés
(kiigazított szöveg)

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

↓2001/14/EK
(11) preambulumbekkezdés

- (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.
-

↓2001/14/EK
(16) preambulumbekkezdés

- (32) A díjszabási és kapacitáselosztási rendszereknek lehetővé kell tenniük a vasúti szolgáltatások tisztességes versenyét.
-

↓2001/14/EK
(12) preambulumbekkezdés

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

↓2001/14/EK
(13) preambulumbekzdés

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

↓2001/14/EK
(35) preambulumbekzdés

- (35) Minden díjszabási rendszer gazdasági jelzéseket közvetít a felhasználók felé. Fontos, hogy ezek, a vasúttársaságoknak szóló jelzések ellentmondásmentesek legyenek, és a vasúttársaságokat ésszerű döntések meghozatalára készítsék.

↓2001/14/EK
(14) preambulumbekzdés

- (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.

↓2001/14/EK
(15) preambulumbekzdés

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

↓2001/14/EK
(9) preambulumbekzdés

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

↓2001/14/EK
(17) preambulumbekzdés

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

↓2001/14/EK
(18) preambulumbekzdés

- (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.

↓2001/14/EK
(19) preambulumbekzdés

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

↓2001/14/EK
(21) preambulumbekzdés

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

↓2001/14/EK
(23) preambulumbekzdés

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

↓2001/14/EK
(24) preambulumbekzdés

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

↓2001/14/EK
(25) preambulumbekzdés

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

↓2001/14/EK
(26) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

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

↓2001/14/EK
(28) preambulumbekzdés

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

↓2001/14/EK
(29) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

- (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.
-

↓2001/14/EK
(30) preambulumbekzdés

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

↓2001/14/EK
(31) preambulumbekzdés

- (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.
-

↓2001/14/EK
(32) preambulumbekzdés

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

↓2001/14/EK
(33) preambulumbekzdés

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

↓2001/14/EK
(34) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

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

↓2001/14/EK
(36) preambulumbekzdés

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

↓2001/14/EK
(37) preambulumbekzdés
⇒ új szöveg

- (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. ⇐
-

↓2001/14/EK
(38) preambulumbekzdés
⇒ új szöveg

- (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.
-

↓2001/14/EK
(39) preambulumbekzdés

- (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.
-

↓2001/14/EK
(40) preambulumbekzdés

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

↓2001/14/EK
(41) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

- (59) ☒ A vasúti közlekedés fejlesztését ☒ többek között a rendelkezésre álló ☒ uniós ☒ eszközök használatával, a már megállapított elsődlegességek sérelme nélkül ☒ kell elérni ☒ .
-

↓2001/14/EK
(42) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

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

↓2001/14/EK
(43) preambulumbekzdés

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

↓2001/14/EK
(44) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

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

↓2001/14/EK
(46) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

- (63) A vasúti infrastruktúra hatékony igazgatása, tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes használata megköveteli egy szabályozó szervezet létrehozását, amely ellenőrzi az ☒ ezen irányelvben foglalt ☒ szabályok alkalmazását, és jogorvoslati szervként működik, nem érintve az igazságszolgáltatási felülvizsgálat lehetőségét.
-

↓2001/14/EK
(47) preambulumbekzdés

- (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 figyelembevételére érdekében.

↓ új szöveg

(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.

↓2001/14/EK
(48) preambulumbekkezdés

(66) Az irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal¹³ összhangban kell elfogadni.

↓2001/13/EK
(7) preambulumbekkezdés
(kiigazított szöveg)

(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 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.

↓ új szöveg

(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.

↓2007/58/EK
(21) preambulumbekkezdés
(kiigazított szöveg)

(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.

¹³ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

↓2007/58/EK
(23) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

(70) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás¹⁴ 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.

↓ új szöveg

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

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

ELFOGADTÁK EZT AZ IRÁNYELVET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

↓91/440/EGK (kiigazított szöveg)

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 ;

↓2001/13/EK 1. cikk (1) bekezdés
(kiigazított szöveg)

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

¹⁴ HL C 321.,2003.12.31. 1.o.

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

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

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

↓ 91/440/EGK 2. cikk (2) bekezdés (kiigazított szöveg)

2. cikk

A hatály alóli kivételek

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

↓2001/13/EK 1. cikk (1) bekezdés (kiigazított szöveg)

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

↓ 2001/13/EK 1. cikk (1) bekezdés

- a) a csak autonóm helyi és regionális vasúti infrastruktúrán utasszállító szolgáltatásokat nyújtó vasúttársaságok;
- b) a kizárólag városi és városkörnyéki utasszállítási szolgáltatásokat nyújtó vasúttársaságok;
-

↓ 2001/13/EK 1. cikk (1) bekezdés (kiigazított szöveg)

- c) a kizárólag regionális vasúti áruszállítási szolgáltatást nyújtó vasúttársaságok ;
- d) azok a társaságok, amelyek csak olyan, magántulajdonban levő vasúti infrastruktúrán nyújtanak áru fuvarozási szolgáltatást , amelyet kizárólag az infrastruktúra tulajdonosa használ saját áruszállítási tevékenységére.
-

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

(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;

↓ 2001/14/EC

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

↓ 2007/58/EK 2. cikk 1. pont
(kiigazított szöveg)

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

↓ 2001/12/EK 1. cikk 3. pont
(kiigazított szöveg)

(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.

↓ 2007/58/EK 1. cikk 1. pont
(kiigazított szöveg)

(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.

↓ 91/440/EGK (kiigazított szöveg)

3. cikk

☒ Fogalommeghatározások ☒

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában ☒ a következő meghatározások alkalmazandók ☒
:

↓2001/12/EK 1. cikk 4. pont a)
alpont (kiigazított szöveg)

- (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 ☒; a pályahálózat-működtető funkciói egy hálózaton vagy annak egy részén megoszthatók több szervezet vagy cég között;
-

↓91/440/EGK 3. cikk
⇒ új szöveg

- (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 rendelet¹⁵ I. mellékletének A. részében felsorolt tételek ⇒, amelyeket az átláthatóság érdekében ezen irányelv I. melléklete tartalmaz ⇐,
-

↓2001/12/EK 1. cikk 4. pont b)
alpont

- (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,
-

↓2007/58/EK 1. cikk 3. pont

- (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;
-

↓91/440/EGK (kiigazított szöveg)

- (6) „városi és elővárosi szolgáltatások”: olyan szállítási szolgáltatások, amelyeket egy városközpont vagy agglomeráció szállítási igényei, ☒ továbbá ☒ egy ilyen központ vagy város csoport és vonzáskörzete között felmerülő szállítási igények kielégítése érdekében végeznek,
-

¹⁵ HL L 278., 1970.12.23., 1. o.

- (7) „regionális szolgáltatások”: egy régió szállítási igényeit kielégítő szállítási szolgáltatások.
-

↓2007/58/EK 1. cikk 4. pont
(kiigazított szöveg)

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

↓95/18/EK 2. cikk b), c) és d)
pont (kiigazított szöveg)

- (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 .
-

↓2001/14/EK

- (11) „elosztás”: a vasúti infrastruktúrakapacitásnak egy pályahálózat-működtető általi elosztása;
-

↓ 2001/14/EK (kiigazított szöveg)

- (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 egymásnak ellentmondó 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;

↓ 2001/14/EK

- (17) „infrastrukturakapacitás”: az infrastruktúrának egy elemére, egy adott időszakra kért menetvonalak beállítási lehetősége;
-

↓ 2001/14/EK (kiigazított szöveg)

- (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 infrastrukturakapacitásra történő alkalmazásához szükséges minden egyéb információt ☒ részletesen rögzítő dokumentum;
- (20) „menetvonal”: egy vonatnak két pont között adott időtartam alatt történő közlekedtetéséhez szükséges infrastrukturakapacitás;
-

↓ 2001/14/EK

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

↓91/440/EGK (kiigazított szöveg)

☒ II. FEJEZET ☒

☒ AZ UNIÓS VASUTAK FEJLESZTÉSE ☒

1. SZAKASZ

↓2001/12/EK 1. cikk 5. pont

ÜZEMELTETÉSI FÜGGETLENSÉG

↓2001/12/EK 1. cikk 6. pont
(kiigazított szöveg)

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.

↓91/440/EGK (kiigazított szöveg)

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

↓ 91/440/EGK

- 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;

↓ 91/440/EGK

- e) beindíthatnak új tevékenységeket a vasúti üzletághoz kapcsolódó területeken.

↓ új szöveg

(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.

↓91/440/EGK
⇒ új szöveg

2. SZAKASZ

AZ INFRASTRUKTÚRA IGAZGATÁSA ÉS A SZÁLLÍTÁSI TEVÉKENYSÉG ⇒ , VALAMINT A SZÁLLÍTÁSI TEVÉKENYSÉGEK KÜLÖNBÖZŐ TÍPUSAINAK ⇐ ELKÜLÖNÍTÉSE

↓2001/12/EK 1. cikk 7. pont
(kiigazított szöveg)

6. cikk

⊠ 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.

↓2001/12/EK 1. cikk 10. pont
(kiigazított szöveg)

(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.

↓ 2001/12/EK 1. cikk 7. pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

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

7. cikk

☒ A pályahálózat-működtető által ellátott alapvető funkciók függetlensége ☒

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a II. mellékletben felsorolt, az 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.

↓ új szöveg

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

↓ 2001/12/EK 1. cikk 7. pont
(kiigazított szöveg)

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

~~4. A (3) bekezdés alkalmazásáról a Bizottság a 10b. cikknek megfelelően jelentést készít, amelyet 2006. március 15-ig benyújt.~~

↓ 2001/14/EK (kiigazított szöveg)

(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.

↓ új szöveg

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

3. SZAKASZ

A PÉNZÜGYI HELYZET JAVÍTÁSA

↓2001/12/EK 1. cikk 8. pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

8. cikk

⊗ A pályahálózat-működtető hatékony és eredményes pénzgazdálkodása ⊗

(1) A tagállamok országos vasúti infrastruktúrájukat az ⊗ Unió ⊗ általános érdekeinek szükség szerinti figyelembe vételével fejlesztik. ⇒ Ennek céljából ezen irányelv hatálybalépésétől számítva legkésőbb két évvel a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó stratégiát kell közzétenniük annak érdekében, a jövőbeli mobilitási igényeknek a vasúti rendszer szilárd és fenntartható finanszírozásán alapuló módon tegyenek eleget. A stratégia legalább ötéves időtartamra készül és meghosszabbítható. ⇐

(2) A tagállamok a pályahálózat-működtetőnek – a Szerződés ⊗ 93., 107. és 108. ⊗ cikkének tiszteletben tartásával – a feladatokkal, az infrastruktúra nagyságrendjével és a pénzügyi szükségletekkel összhangban elegendő finanszírozást biztosíthatnak, elsősorban új beruházások fedezése céljából.

(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 konzultációra kerül sor az üzleti terv jóváhagyása előtt. Az 55. cikkben említett szabályozó szervezet nem kötelező erejű véleményt ad ki arról, hogy az üzleti terv megfelelő-e e célok eléréséhez. ⇐

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

(4) A tagállamok biztosítják, hogy szokványos üzleti feltételek mellett és ⇒ legfeljebb három éven ⇐ belül a pályahálózat-működtető könyveiben az infrastruktúra-használati díjából származó bevétel, az egyéb üzleti tevékenységekből származó eredmény és az állami támogatás legalább egyensúlyban legyen az infrastruktúra költségeivel, ⊗ szükség szerint ideértve az állami előlegfizetéseket is. ⊗

↓ 2001/14/EK

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-működtetőt, hogy kiadásait és bevételeit állami támogatás nélkül tartsa egyensúlyban.

↓ 91/440/EGK (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

9. cikk

☒ Átlátható adósságenyhítés ☒

(1) ⇒ Az Unió állami támogatásokra vonatkozó szabályainak és a Szerződés 93., 107. és 108. cikkének sérelme nélkül ☒ ~~A meglévő, köztulajdonú vagy irányítású vasúttársaságokkal együtt~~ 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.

↓ új szöveg

(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 keletkezett adósságokra, sem az ilyen adósságok kamataira.

↓ 2001/12/EK 1. cikk 9. pont

~~3. A tagállamok által az e cikkben említett adósságok törléséhez megítélt támogatás nyújtása a Szerződés 73., 87. és 88. cikkének tiszteletben tartásával történik.~~

↓91/440/EGK (kiigazított szöveg)

4. SZAKASZ

A VASÚTI INFRASTRUKTÚRÁHOZ ÉS SZOLGÁLTATÁSOKHOZ VALÓ HOZZÁFÉRÉS

↓2001/12/EK 1. cikk 11. pont
(kiigazított szöveg)

10. cikk

A vasúti infrastruktúrához való hozzáférés feltételei

~~2. A 2. cikk hatálya alá tartozó vasúttársaságoknak a többi tagállam infrastruktúrájához való hozzáférését pártatlan feltételek mellett ítélik meg a nemzetközi kombinált áru fuvarozási szolgáltatások végzésének céljára.~~

↓2004/51/EK 1. cikk 2. pont a)
alpont (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

~~3. A 2. cikk hatálya alá tartozó vasúttársaságok nemzetközi áruszállítási szolgáltatások teljesítése céljából kiegyensúlyozott feltételek mellett hozzáférést kapnak a 10. cikkben és az I. mellékletben meghatározott Transzeurópai Vasúti Áruszállítási Hálózathoz, és legkésőbb 2006. január 1-jéig a teljes vasúti hálózathoz.~~

1. ~~Ezen kívül legkésőbb 2007. január 1-jéig~~ 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.~~ ⇐

↓2007/58/EK 1. cikk 8. pont
(kiigazított szöveg)

(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.

↓ 2007/58/EK 1. cikk.8. pont

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.

↓ 2007/58/EK 1. cikk.8. pont
(kiigazított szöveg)

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.

↓ új szöveg

A Bizottság végrehajtási intézkedéseket fogadhat el, amelyek részletesen meghatározzák az e bekezdésnek alkalmazásában követendő eljárásokat és kritériumokat. Ezeket az intézkedéseket, melyek ezen irányelv egységes feltételek szerinti végrehajtását hivatottak biztosítani, a 63. cikk (3) bekezdésének megfelelően végrehajtási aktusként kell elfogadni.

↓ 2007/58/EK 1. cikk 8. pont
(kiigazított szöveg)

☒ 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 ☒ jogszabályoknak 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.

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:

↓ 2007/58/EK 1. cikk 8. pont

- a) a közszolgáltatási szerződést odaitélő illetékes hatóság vagy hatóságok;
- b) bármely egyéb érdekelt illetékes hatóság, amely e cikk alapján jogosult a hozzáférés korlátozására;
- c) a pályahálózat-működtető;

d) a közszolgáltatási szerződést teljesítő vasúttársaság;

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

↓ 2007/58/EK 1. cikk.8 pont
(kiigazított szöveg)

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

↓ 2007/58/EK 1. cikk 8. pont

- a) az érintett illetékes hatóság vagy hatóságok;
- b) a pályahálózat-működtető;
- c) a közszolgáltatási szerződést teljesítő vasúttársaság;
- d) a hozzáférést kérelmező vasúttársaság.

↓ új szöveg

(4) A Bizottság végrehajtási intézkedéseket fogadhat 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 63. cikk (3) bekezdésének megfelelően végrehajtási aktusként kell elfogadni.

↓ 2007/58/EK 1. cikk 8. pont
(kiigazított szöveg)

(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.

~~3d. Ezen irányelv rendelkezései alapján a tagállamok nem kötelesek 2010. január 1-e előtt a (3a) bekezdésben említett hozzáférési jogot az olyan tagállamban engedéllyel rendelkező vasúttársaságok és azok közvetlen vagy közvetett ellenőrzése alá tartozó leányvállalatok részére biztosítani, amelyben nem biztosítanak hasonló hozzáférési jogokat.~~

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

⊠ A személyszállítási szolgáltatásokat működtető vasúti vállalkozásokra kiszabott díj ⊠

↓ 2007/58/EK 1. cikk 8. pont

(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.

↓ 2007/58/EK 1. cikk 8. pont
(kiigazított szöveg)

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

(3) A díjat az ⊠ uniós ⊠ jogszabályokkal összhangban kell kivetni, és annak tiszteletben kell tartania különösen a méltányosság, az átláthatóság, a hátrányos megkülönböztetéstől való mentesség és az arányosság elvét, 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.

↓ 2007/58/EK 1. cikk 8. pont

(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.

↓ 2001/12/EK 1. cikk 11. pont

~~4. A Bizottság egy tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére adott esetben ellenőrzi e cikk alkalmazását és végrehajtását, és a kérés beérkezését követő két hónapon belül, továbbá a 11a. cikk (2) bekezdésében említett bizottsággal folytatott konzultációt követően határoz arról, hogy a kérdéses intézkedést továbbra is alkalmazni kell-e. A Bizottság értesíti határozatáról az Európai Parlamentet, a Tanácsot és a tagállamokat.~~

~~A Szerződés 226. cikkének sérelme nélkül egy hónapos határidőn belül bármely tagállam a Tanáchoz fordulhat a Bizottság határozatával kapcsolatban. A Tanács minősített többséggel egy hónapon belül attól eltérő határozatot hozhat.~~

↓2004/51/EK 1. cikk 2. pont c)
alpont

~~6. A vasúthálózat által az (1), a (2) és a (3) bekezdésben említett vasúti tevékenységekhez kapcsolódó szolgáltatásokhoz, valamint az egynél több végső fogyasztót kiszolgáló vagy kiszolgálni képes terminálokban és kikötőkben nyújtott szolgáltatásokhoz való hozzáférést megkülönböztetéstől mentes és átlátható módon kell az összes vasúttársaság részére biztosítani, és a vasúttársaságok kérései csak akkor korlátozhatóak, ha megvalósítható vasúti alternatívák állnak rendelkezésre piaci feltételek között.~~

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

13. cikk

⊗ A szolgáltatásokhoz való hozzáférés feltételei ⊗

(1) A vasúttársaságok hátrányos megkülönböztetéstől mentesen jogosultak minimális szolgáltatások összességére és a III. melléklet 1. pontjában ⊗ meghatározott ⊗ szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférésre.

(2) A III. melléklet 2. pontjában említett ⇒ szolgáltatásokat a szolgáltatási infrastruktúrák minden üzemeltető ⇐ je hátrányos megkülönböztetéstől mentesen ⊗ nyújtja ⊗ „és a vasúttársaságok kéréseit csak akkor lehet elutasítani, ha megoldásukra léteznek piaci körülmények között megvalósítható alternatívák. Ha nem egyetlen pályahálózat működtető nyújt ilyen szolgáltatásokat, a „fő infrastruktúra” biztosítója minden tőle telhetőt megtesz a szolgáltatások nyújtásának megkönnyítésére.”

⇓ új szöveg

Ha a 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.

A vasúttársaságoknak a szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférés iránti kérelme csak abban 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.

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 panasz

alapján 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 speciális, új gördülőállomány számára fejlesztettek ki, lehetséges azokat az üzemeltetésük kezdetétől számított 5 éves időszakra egyetlen vasúttársaság számára fenntartani.

Amennyiben a szolgáltatási infrastruktúrát legalább két egymást követő évben nem használták, akkor a tulajdonosnak az infrastruktúra üzemeltetését bérbeadás vagy lízing céljára meg kell hirdetnie.

↓2001/14/EK 5. cikk (kiigazított szöveg)

3. Ha a pályahálózat-működtető 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.

↓2001/14/EK

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

↓ új szöveg

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

↓2001/12/EK 1. cikk 12. pont

~~10a. cikk~~

~~1. A Transzeurópai Vasúti Áruszállítási Hálózat a következő elemekből áll:~~

~~a) Az I. melléklet térképein kijelölt vasútvonalak;~~

~~b) adott esetben kerülő útvonalak, különösen a 2001/14/EK irányelv értelmében túlszűfoltnak minősülő infrastruktúrát megkerülő útvonalak. Ezen útvonalak felajánlása esetén lehetőleg tartani kell az utazás teljes menetidejét;~~

~~c) vasúti összeköttetés több végső felhasználót kiszolgáló, illetve kiszolgálmi képes terminálokhoz, valamint egyéb telephelyekhez és létesítményekhez, ideértve a bekötő szárnyvonalakat;~~

~~d) vasúti összeköttetés az I. mellékletben felsorolt kikötőkhöz, ideértve a szárnyvonalakat.~~

~~2. Az (1) bekezdés c) és d) pontjában említett szárnyvonalakon az (1) bekezdés a) pontjában említett vasútvonalakon megtett út két végén található 50 km-es szakaszt vagy az út hosszának 20 %-a közül a hosszabb távolságot kell érteni.~~

~~Belgium és Luxemburg, mint viszonylag kis kiterjedésű vagy koncentrált hálózattal rendelkező tagállamok, a 2003. március 15-ét követő első évben legalább 20 km-re, a második év végéig pedig legalább 40 km-re korlátozhatják a szárnyvonalak hosszát.~~

↓ új szöveg

5. SZAKASZ

HATÁROKON ÁTNYÚLÓ MEGÁLLAPODÁSOK

14. cikk

A határokon átnyúló megállapodások általános elvei

(1) A határokon átnyúló tagállamközi megállapodások bármely olyan rendelkezése, amely a vasúttársaságok között hátrányosan különböztet vagy a vasúttársaságok határokon átnyúló szolgáltatásnyújtását korlátozza, ezúton hatályát veszti.

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 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 intézkedéseket, melyek ezen irányelv egységes feltételek szerinti végrehajtását hivatottak biztosítani, a 63. cikk (3) bekezdésének megfelelően végrehajtási aktusként kell elfogadni.

↓2001/12/EK 1. cikk 13. pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

6. SZAKASZ

A BIZOTTSÁG ELLENŐRZÉSI FELADATAI

15. cikk

⊗ A piacfigyelés hatálya ⊗

(1) A Bizottság megteszi a szükséges ~~legkésőbb 2001. szeptember 15-én~~ intézkedéseket az európai vasúti szállítás műszaki és gazdasági feltételeinek, valamint piaci fejlődésének nyomon követésére. ~~A Bizottság biztosítja, hogy rendelkezésre álljanak az ágazat hatékony nyomon követéséhez szükséges eszközök.~~

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

(3) A Bizottság nyomon követi a hálózatok használatát és a vasúti ágazat keretfeltételeinek alakulását, különösen az infrastruktúra-használati díjak meghatározását, a kapacitás elosztását, ~~a biztonsági előírásokat~~ ⇒ a vasúti infrastruktúra fejlesztésébe történő beruházásokat, a vasúti szállítási szolgáltatások árának és minőségének alakulását, a közszolgáltatási szerződések alapján működtetett vasúti szállítási szolgáltatásokat ⇔ és az engedélyezést, valamint a ~~kialakuló~~ ⊗ tagállamok közötti ⊗ harmonizáció mértékét. A Bizottság gondoskodik a tagállamok megfelelő szabályozó szervezetei közötti aktív együttműködésről.

↓ 2001/12/EK 1. cikk 13. pont
⇒ új szöveg

(4) A Bizottság ⇒ rendszeresen beszámol ⇔ az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a következőkről:

a) a vasúti szolgáltatások belső piacának alakulása;

↓ 2001/12/EK 1. cikk 13. pont
(kiigazított szöveg)

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

↓2004/51/EK 1. cikk 3. pont

c) az európai vasúti hálózat állapota;

↓2001/12/EK 1. cikk 13. pont

- d) a hozzáférési jogok felhasználása;
 - e) a hatékonyabb vasúti szolgáltatásokat akadályozó tényezők;
 - f) az infrastruktúra korlátai;
 - g) a jogi szabályozás szükségessége.
-

↓ új szöveg

5. A Bizottság által gyakorolt piacfelügyelet céljára a tagállamoknak a IV. mellékletben említett információkat, valamint minden egyéb szükséges adatot évente be kell nyújtaniuk a Bizottsághoz.

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

↓2001/13/EK 1. cikk (3) bekezdés
(kiigazított szöveg)

☒ III. FEJEZET ☒

☒ A VASÚTTÁRSASÁGOK ENGEDÉLYEZÉSE ☒

☒ 1. SZAKASZ ☒

☒ AZ ENGEDÉLYEK KIADÁSÁÉRT FELELŐS SZERVEZET ☒

16. cikk

☒ Az engedélyek kiadásáért felelős szervezet ☒

↓ 2001/13/EK 1. cikk (3)
bekezdés

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

↓ 2001/13/EK 1. cikk (3)
bekezdés (kiigazított szöveg)

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

2. SZAKASZ

⊗ A vasúti engedély megszerzésének feltételei ⊗

17. cikk

⊗ Általános követelmények ⊗

↓95/18/EK

⇒ új szöveg

(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 Európai 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.

↓95/18/EK

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

↓ új szöveg

(5) A Bizottság végrehajtási intézkedéseket fogadhat el, amelyek részletesen meghatározzák az e cikk alkalmazásában követendő eljárásokat, beleértve az engedély egységes mintájának alkalmazását. Ezeket az intézkedéseket, melyek ezen irányelv egységes feltételek szerinti végrehajtását hivatottak biztosítani, a 63. cikk (3) bekezdésének megfelelően végrehajtási aktusként kell elfogadni.

↓95/18/EK (kiigazított szöveg)

18. cikk

☒ **Az engedély megszerzésének feltételei** ☒

↓95/18/EK

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.

↓95/18/EK (kiigazított szöveg)

E célok érdekében az engedélyért folyamodó minden egyes vasúttársaság köteles minden szükséges és lényeges információt megadni.

19. cikk

☒ **A jó hírnévvel kapcsolatos követelmények** ☒

↓95/18/EK (kiigazított szöveg)

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 ☒ :

↓95/18/EK 5. és 6. cikk

- a) nem hoztak bírósági ítéletet súlyos bűncselekmény miatt – beleértve a gazdasági bűncselekményeket is – ;
 - b) csődeljárás nem indult;
 - c) nem hoztak bírósági ítéletet a szállításra vonatkozó különös jogszabályok súlyos megsértése miatt ;
-

↓2001/13/EK 1. cikk (5) bekezdés

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

↓95/18/EK (kiigazított szöveg)

20. cikk

⊗ A megfelelő pénzügyi helyzettel kapcsolatos követelmények ⊗

↓95/18/EK

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.

↓95/18/EK 7. cikk

E célok érdekében, az engedélyért folyamodó valamennyi vasúttársaság köteles megadni legalább az V: mellékletben felsorolt adatokat.

↓ új szöveg

⇒ Az V. melléklet a tapasztalatok alapján módosítható a 60. cikkben említett eljárásnak megfelelően. ⇐

↓2004/49/EK 29. cikk (1)
bekezdés (kiigazított szöveg)

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 ~~és~~ vagy tapasztalatnak, amely az engedélyben meghatározott működés feletti biztonságos és megbízható ellenőrzés és felügyelet gyakorlásához kell.

↓95/18/EK (kiigazított szöveg)

22. cikk

⊗ A polgári jogi felelősséggel kapcsolatos követelmények ⊗

↓95/18/EK

⇒ új szöveg

⇒ Az 1371/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁶, II. fejezetének sérelme nélkül a vasúttársaságnak rendelkeznie kell a megfelelő biztosítással, ~~vagy ezzel egyenértékű intézkedéseket tesz~~ a hazai és nemzetközi jogszabályoknak megfelelően, hogy a balesetek során felmerülő károkra, különös tekintettel ~~az utasokra, a poggyászra,~~ a szállított áruira, a postaküldeményekre és harmadik felekre vonatkozóan fedezete legyen.

↓95/18/EK (kiigazított szöveg)

3. SZAKASZ

AZ ENGEDÉLY ÉRVÉNYESSÉGE

23. cikk

☒ Térbeli és időbeli érvényesség ☒

↓2001/13/EK 1. cikk (4) bekezdés
(kiigazított szöveg)

(1) Az engedély az ☒ Unió ☒ egész területén érvényes.

↓95/18/EK (kiigazított szöveg)

(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 öt évente el kell végezni. ☒

↓95/18/EK

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

↓95/18/EK (kiigazított szöveg)

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

¹⁶ HL L 315., 2007.12.3., 14. o..

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.

↓95/18/EK

(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.

↓95/18/EK11. cikk (kiigazított szöveg)

(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. ☒

↓95/18/EK

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.

↓95/18/EK11. cikk

(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.

↓2001/13/EK 1. cikk (6) bekezdés

(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.

↓2001/13/EK 1. cikk (7) bekezdés

~~12. cikk~~

~~1. Az ezen irányelvben megállapított követelmények mellett a vasúttársaság köteles betartani a közösségi joggal összeegyeztethető és hátrányos megkülönböztetéstől mentesen alkalmazott nemzeti jogszabályokat és szabályozó rendelkezéseket és különösen a következőket:~~

~~a) a vasúti szolgáltatásokra vonatkozó sajátos műszaki és működési követelmények;~~

~~b) a társaság személyzetére, gördülőállományára és a vasúttársaság belső szervezetére vonatkozó biztonsági követelmények;~~

~~c) az egészségügyi, biztonsági és szociális feltételekre, valamint a munkavállalók és a fogyasztók jogaira vonatkozó rendelkezések;~~

~~d) követelmények a vasútágazatban működő valamennyi olyan társaság számára, amelyeket arra szánnak, hogy a fogyasztóknak előnyöket vagy védelmet nyújtsanak.~~

~~2. A tagállamok bármikor közvetlenül a Bizottsághoz fordulhatnak a nemzeti és a közösségi jog összeegyeztethetőségének követelményét és e követelmények hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon való alkalmazását illető kérdéseikkel.~~

~~Amennyiben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ezen irányelv rendelkezései nem teljesülnek, a Szerződés 226. cikkének sérelme nélkül véleményt ad ezen irányelv helyes értelmezéséről.~~

~~13. cikk~~

~~A vasúttársaságoknak tiszteletben kell tartaniuk azon tagállamoknak a nemzetközi vasúti szállításra vonatkozó hatályos megállapodásait, amelyekben a tevékenységüket végzik. A vonatkozó vám- és adóügyi rendelkezéseket is be kell tartaniuk.~~

↓95/18/EK (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

25. cikk

⊗ Az engedélyek megadásakor alkalmazott eljárás ⊗

(1) Az ~~érintett tagállam~~ ⇒ engedélyező hatóság ⇐ köteles az engedélyek megadásakor alkalmazott eljárást közzétenni, és erről az ~~Bizottságot~~ ⇒ 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 ~~megtenni a szükséges intézkedéseket annak érdekében,~~ hogy az engedélyező hatóság által hozott határozatok a bíróság előtt megtámadhatók legyenek.

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

IV. FEJEZET

☒ A VASÚTI INFRASTRUKTÚRA HASZNÁLATI DÍJÁNAK FELSZÁMÍTÁSA ÉS AZ INFRASTRUKTÚRAKAPACITÁS ELOSZTÁSA ☒

1. SZAKASZ

☒ ÁLTALÁNOS ELVEK ☒

☒ 26. cikk ☒

☒ Az infrastruktúrakapacitás hatékony kihasználása ☒

↓2001/14/EK

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.

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

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. A vasúthálózat-használati feltételek tartalmát elektronikus formában, díjmentesen hozzáférhetővé kell tenni az Európai Vasúti Ügynökség honlapján. ⇐

↓2001/14/EK

⇒ új szöveg

(2) A vasúthálózat használati feltételei meghatározzák a vasúttársaságok számára rendelkezésre álló infrastruktúra jellegét. E dokumentumnak tartalmaznia kell a kérdéses vasúti ⇒ és szolgáltatási ⇐ infrastruktúra hozzáféréseinek feltételeivel kapcsolatos információkat. A vasúthálózat-használati feltételek tartalmát a VI. melléklet rögzíti.

↓ új szöveg

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

↓2001/14/EK

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

↓2001/14/EK

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

↓2004/51/EK 1. cikk 2. pont b)
alpont (kiigazított szöveg)

⊠ 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.

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

2. SZAKASZ

INFRASTRUKTÚRA- ÉS SZOLGÁLTATÁS- HASZNÁLATI DÍJAK

↓2001/14/EK

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.

↓ új szöveg

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

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

⇒ új szöveg

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 tételében érdekében. A pályahálózat-működtetők kiemelten törekednek arra, hogy garantálják a nemzetközi vasúti ~~áruszállítás~~ szolgáltatások optimális versenyképességét, és biztosítsák a vasúthálózatok hatékony kihasználását.

↓ új szöveg

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 összehangolják vagy az érintett infrastruktúra használata vonatkozásában nemzetközi szintű díjszabást vezessenek be.

↓2001/14/EK

(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 hálózatra 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 ~~vagy a díjmegállapító szervezet~~ kapott információkat üzleti titokként kezeli.

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

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 díjnak a csökkentése céljából.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy az (1) bekezdés az illetékes hatóság és a pályahálózat-működtető közötti, állami támogatást biztosító, legalább öt évre szóló szerződés ~~vagy a szükséges hatáskörökről rendelkező, megfelelő szabályozó intézkedések bevezetése révén~~ végrehajtásra kerüljön.

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

↓ új szöveg

E megállapodások alapelvei és paraméterei a VII. mellékletben található, 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.

(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.

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

(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. ~~Arányos költségelosztó módszer kerül kialakításra.~~ A tagállamok előírhatják ennek előzetes jóváhagyását. A módszert időről időre a legjobb nemzetközi gyakorlathoz kell igazítani .

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

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 ~~előírhatják~~ ⇒ előírják a pályahálózat-működtetőnek és a szolgáltatási infrastruktúra üzemeltetőjének , hogy bocsássák ~~rendelkezésükre~~ ⇒ 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 ~~az egyes üzemeltetőknek~~ 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.

↓ új szöveg

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

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

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

↓ új szöveg

(5) 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 VIII. melléklet 2. pontja a tapasztalatok alapján módosítható a 60. cikkben előírt eljárásnak megfelelően, különösen a differenciált pályahasználati díjak elemeinek meghatározása érdekében.

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

⇒ új szöveg

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 biztosítja, 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 jogszabályok hasonló mértékben a konkurens szállítási módok a közúti árufuvarozás esetében is alkalmaznak engedélyeznek . Ha a konkurens szállítási módok a közúti árufuvarozás számára az uniós jogszabályok nem engedélyezik ~~alkalmaznak hasonló mértékű~~ a közúti árufuvarozás számára az uniós jogszabályok nem engedélyezik ezt a környezetvédelmi díjat, e módosítás semmilyen átfogó változást nem idézhet elő a pályahálózat-működtető bevételében.

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

↓ új szöveg

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

↓ 2001/14/EK

(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.

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

(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 ⇐ . a II. melléklet 2. pontjában felsorolt szolgáltatások árának megállapításakor figyelembe kell venni a vasúti szállítás versenyhelyzetét

(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 ⇐ arányban kell állnia a szolgáltatás tényleges kihasználtsági szintje alapján kiszámított költséggel.

↓ 2001/14/EK

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

↓ új szöveg

(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. cikk értelmében a vasúthálózat-használati feltételeknek tartalmazniuk kell.

↓2001/14/EK

32. cikk

Kivételek a díjszabási elvek alól

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

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

↓ új szöveg

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.

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

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

(2) A jövőben megvalósítandó vagy az ~~ezen irányelv hatálybalépését megelőző 15 éven belül~~ ⇒ 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.

↓ új szöveg

(3) A nemzeti ellenőrző-irányító és jelzőrendszerekkel ellátott vonalakon közlekedő, az Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszerrel (ETCS) felszerelt vonatokra a VIII. melléklet 5. pontjának megfelelően átmenetileg csökkentett pályahasználati díj vonatkozik.

A VIII. melléklet 5. pontja a tapasztalatok alapján módosítható a 60. cikkben említett eljárásnak megfelelően.

↓2001/14/EK 8. cikk
⇒ új szöveg

(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.

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

33. cikk

Kedvezmények

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

↓2001/14/EK

⇒ új szöveg

(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.

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

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

↓2001/14/EK

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

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

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

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

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.

↓2001/14/EK
⇒ új szöveg

(2) A teljesítményösztönző rendszernek ⇒ a VIII. melléklet 4. pontjában felsorolt ⇐ alapelvei a hálózat egészére vonatkoznak.

↓ új szöveg

A VIII. melléklet 4. pontja a tapasztalatok alapján módosítható a 60. cikkben említett eljárásnak megfelelően.

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

36. cikk

Foglalási díj

A pályahálózat-működtetők megfelelő díjat vehetnek 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 több kérelmező jelentkezik, akkor foglalási díjat kell kiszabni. ⇐

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

↓ új szöveg

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.

↓2001/14/EK

3. SZAKASZ

AZ INFRASTRUKTÚRAKAPACITÁS ELOSZTÁSA

↓2001/14/EK

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.

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

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

↓2007/58/EK 2. cikk 3. pont

(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 odaitélő 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.

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

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.

↓2001/14/EK

~~2. Ha a pályahálózat-működtető jogi formáját, szervezetét vagy döntéshozatali rendjét tekintve nem független minden vasúttársaságtól, az (1) bekezdésben említett és az e fejezetben leírt feladatokat egy jogi formáját, szervezetét vagy döntéshozatali rendjét tekintve minden vasúttársaságtól független elosztó szerv látja el.~~

(2) A pályahálózat-működtetők a kapott ~~és elosztó szervezetek~~ információkat üzleti titokként kezelik.

40. cikk

Együtműködés a több hálózatra kiterjedő infrastruktúrakapacitás elosztásában

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

(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 [⇐]. ~~Nemzetközi menetvonalakat hoznak létre, különösen a Transzeurópai Vasúti Áruszállítási Hálózat keretein belül.~~ 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 [⇐] . ~~minden olyan vasúti infrastruktúra-üzemeltető képviselőit, amelynek az elosztással kapcsolatban hozott döntései kihatnak más infrastruktúra-üzemeltetők tevékenységére.~~ A harmadik országok pályahálózat-működtetőinek megfelelő képviselői is bevonhatók az eljárásokba.

(2) A Bizottság \Rightarrow és a szabályozó szervezetek képviselői, akik az 57. cikknek megfelelően működnek együtt, \Leftarrow \boxtimes tájékoztatást \boxtimes és megfigyelői minőségben meghívást kapnak \Rightarrow minden olyan ülésre, amelyen 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 \Leftarrow .

↓2001/14/EK

(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.

↓2001/14/EK

41. cikk

Kérelmezők

(1) Infrastruktúrakapacitást az ezen irányelv szerinti kérelmezők igényelhetnek.

(2) A pályahálózat-működtetők a kérelmezők számára követelményeket írhatnak elő az infrastruktúra jövőbeni bevételeivel és használatával kapcsolatos jogos elvárásaik védelme érdekében. E követelmények követelmények ~~nek megfelelőnek, átláthatónak és hátrányos megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. E szabályokat az elosztási elvek részeként közzé kell tenni a vasúthálózat használati feltételeiben, és azokról a Bizottságot tájékoztatni kell.~~ A (2) bekezdésben említett 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.

↓ új szöveg

(3) A Bizottság végrehajtási intézkedéseket fogadhat el, amelyek részletesen meghatározzák a (2) bekezdés alkalmazásában követendő kritériumokat. Ezeket az intézkedéseket, melyek ezen irányelv egységes feltételek szerinti végrehajtását hivatottak biztosítani, a 63. cikk (3) bekezdésének megfelelően végrehajtási aktusként kell elfogadni.

42. cikk

Keretmegállapodások

(1) A kérelmező ☒ és a pályahálózat-működtető között ☒ a Szerződés ☒ 101., 102. és 106. ☒ cikkének sérelme nélkül keretmegállapodás köthető. E keretmegállapodás felsorolja a kérelmező által a szolgálati menetrend érvényességi idejét meghaladó időszakokra 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.

↓2001/14/EK

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

↓2001/14/EK

43. cikk

Az elosztási folyamat ütemterve

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

↕ új szöveg

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

↓2001/14/EK

(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.

↓2001/14/EK

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.

↓2001/14/EK

⇒ új szöveg

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

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

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

45. cikk

Menetrendkészítés

↓2001/14/EK

(1) A pályahálózat-működtető lehetőség szerint eleget tesz minden infrastruktúrapacitásra 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.

↓2001/14/EK 20. cikk

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

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

(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 infrastruktúrapacitást 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.

↓ új szöveg

(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.

↓2001/14/EK

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

46. cikk

Összehangolási eljárás

↓2001/14/EK

(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.

↓2001/14/EK 21. cikk

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

↓2001/14/EK

⇒ új szöveg

(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 infrastruktúrapacitással 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

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

(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 túlterheltnak minősíteni. Ugyanezt kell tenni azon infrastruktúra esetében is, amelyen a közeljövőben előreláthatólag kapacitáshiány lép fel.

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

↓2001/14/EK

(3). Ha a 31. cikk (4) bekezdésében előírt díjakat nem vetették ki vagy nem érték el általuk kielégítő eredményt, és az infrastruktúrát túlterheltnak 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 teljesítésért vagy a vasúti áruszállítás fejlődésének elősegítésért a tagállamok hátrányos megkülönböztetéstől mentes feltételek mellett minden szükséges intézkedést megtehetnek annak érdekében, hogy ezek a szolgáltatások elsőbbséget élvezzenek az infrastruktúrakapacitás elosztása során.

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

A tagállamok adott esetben a bevételkiesésnek megfelelő kártérítést ítélnék 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.

↓2001/14/EK

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

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

↓2001/14/EK

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 felméri 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.

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

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

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

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

↓2001/14/EK

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 mindenképp az útvonal-módosítás, a menetrend módosítása, a sebességmódosítások és az infrastruktúra javítása.

(3) A kapacitáselemzést az infrastruktúra túlterhelte 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.

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

A terv a tagállam előzetes jóváhagyásához köthető. ⇒ Az 55. cikkben említett szabályozó szervezet véleményt adhat ki arról, hogy a tervben megjelölt intézkedések megfelelőek-e. ⇐

(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:

↓2001/14/EK

- a) a kapacitásbővítési terv az ellenőrzésén kívül eső okok miatt nem valósítható meg; vagy
- b) a rendelkezésre álló lehetőségek gazdaságilag vagy pénzügyileg nem életképesek .

52. cikk

A menetvonalak használata

(1) A pályahálózat-működtető a vasúthálózat-használati feltételekben ☒ meghatározza ☒ azokat a feltételeket, amelyek szerint az elosztási eljárás 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

Infrastrukturakapacitás ~~tervezett~~ pályafenntartási munkák céljára

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

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

(3) A pályahálózat-működtető kellő időben értesíti az érdekelt feleket a nem tervszerű pályafenntartási munkákról.

54. cikk

Különleges intézkedések zavar esetén

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

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

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

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

4. SZAKASZ

⊗ SZABÁLYOZÓ SZERVEZET ⊗

↓ 2001/14/EK (kiigazított szöveg)

⇒ új szöveg

→₁ 2007/58/EK 2. cikk 5. pont

55. cikk

Szabályozó szervezet

(1) ⊗ Mindegyik ⊗ tagállam létrehoz egy, ⇒ a vasúti ágazatra vonatkozó nemzeti ⇐ szabályozó szervezetet. E szervezetnek ~~amely lehet a közlekedésügyért felelős minisztérium vagy más szervezet,~~ ⇒ 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, díjszábsási szervezettől, elosztó szervezettől vagy kérelmezőtől. →₁ Továbbá bármely, a közszolgáltatási szerződések odaítélésében részt vevő illetékes hatóságtól függetlenül kell működnie. ← ~~E szervezet az e cikkben ismertetett elvek szerint működik, azonban a jogorvoslati és szabályozó funkciók külön szervezetekre ruházhatók~~

↓ új szöveg

(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 nevezik ki, és megbízatása megújítható. A fenti személyeket olyan személyek közül választják ki, akiknek megbízatásuk idején, valamint a kinevezésük előtti 3 éves időszakban sem közvetve, sem közvetlenül semmilyen szakmai beosztásuk vagy felelősségük, érdekük vagy üzleti kapcsolatuk nem állt fenn a szabályozott vállalkozásokkal vagy szervezetekkel. Megbízatásuk lejártá után legalább három évig 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.

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

⊗ 56. cikk ⊗

⊗ A szabályozó szervezet feladatai ⊗

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

↓2001/14/EK

a) a vasúthálózat-használati feltételek;

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

b) az abban ⊗ meghatározott ⊗ követelmények;

↓2001/14/EK

c) az elosztási folyamat és eredménye;

d) a díjszabási konstrukció;

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

↓2004/49/EK 30. cikk 2. pont

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

↓ új szöveg

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

(2) A szabályozó szervezet jogköre kiterjed a vasúti szolgáltatások piacán zajló verseny figyelemmel kísérésére és az (1) bekezdés a)–g) pontjainak saját kezdeményezésére és a kérelmezők közötti hátrányos megkülönböztetés elkerülésére történő felülvizsgálására. 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.

↓2001/12/EK 1. cikk 11. pont

~~7. A versenypolitikára és az e területért felelős intézményekre vonatkozó közösségi és nemzeti rendelkezések sérelme nélkül a 2001/14/EK irányelv 30. cikkének megfelelően létrehozott szabályozó szervezet vagy egy ugyanakkora önállósággal rendelkező bármely más szervezet ellenőrzi a vasúti szolgáltatások, ideértve a vasúti áruszállítás piacán folyó versenyt.~~

~~E szervezetet az említett irányelv 30. cikke (1) bekezdésében megállapított szabályoknak megfelelően hozzák létre. E szervezetnél bármely kérelmező vagy érdekelt fél panaszt tehet, ha úgy érzi, hogy igazságtalan bánásmódban vagy hátrányos megkülönböztetésben részesült, illetve bármely más sérelem érte. A szabályozó szervezet a panasz alapján vagy adott esetben hivatalból a lehető legrövidebb időn belül határoz a megfelelő intézkedésekről, hogy orvosolja az e piacokon tapasztalható nemkívánatos fejleményeket. A bírósági felülvizsgálat és a nemzeti ellenőrző szervezetek kellő és szükséges együttműködési lehetőségeinek biztosítása érdekében ilyen esetben az említett irányelv 30. cikkének (6) bekezdését és 31. cikkét kell alkalmazni.~~

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

⇒ új szöveg

(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.

(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. ⇐

↓2001/14/EK

⇒ új szöveg

(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)–g) pontjára. ⇐

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

↓2001/14/EK

Az infrastruktúrapacitás 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 előrebozsított iránymutatásoknak megfelelően.

↓2001/14/EK

⇒ új szöveg

(6) A tagállamok biztosítják, hogy a szabályozó szervezet által hozott határozatok bírósági felülvizsgálatnak legyenek alávetettek. ⇒ 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. ⇐

↓ új szöveg

(7) A tagállamok biztosítják, hogy a szabályozó szervezet közzétégye 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 60. cikkben említett eljárásnak megfelelően.

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

⇒ új szöveg

57. cikk

A szabályozó szervezetek ☒ közötti ☒ együttműködés

(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 rendszeres

időközönként ülést tartó munkacsoportban dolgoznak együtt. ⇐ A Bizottság támogatja ☒ a szabályozó szervezeteket ☒ e feladatukban.

↓ új szöveg

(2) A szabályozó szervezeteknek lehetőségük van a szoros együttműködésre – beleértve az együttműködési megállapodásokat is – a piacfigyelési feladataik ellátásában, valamint a panaszok, illetve vizsgálatok kezelésében való kölcsönös segítségnyújtás céljából.

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

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

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

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

(7) A szabályozó szervezetek közös elveket és gyakorlatokat dolgoznak ki azokra a döntésekre vonatkozóan, amelyekre ezen irányelv alapján jogosultak. A Bizottság végrehajtási intézkedéseket fogadhat el e közös elvek és gyakorlatok megállapítására. Ezeket az intézkedéseket, melyek ezen irányelv egységes feltételek szerinti végrehajtását hivatottak biztosítani, a 63. cikk (3) bekezdésének megfelelően végrehajtási aktusként kell elfogadni.

A szabályozó szervezetek továbbá felülvizsgálják 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.

↓ 91/440/EGK

V. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

↓ 2001/12/EK 1. cikk 14. pont

~~11. cikk~~

~~1. A tagállamok bármilyen, az ezen irányelv megvalósításával kapcsolatos kérdéssel megkereshetik a Bizottságot. A megfelelő határozatok elfogadása a 11a. cikk (2) bekezdésben megállapított konzultációs eljárással történik.~~

↓ 2007/58/EK 1. cikk 11. pont

~~2. Azon intézkedéseket, amelyek ennek az irányelvnek nem alapvető fontosságú elemei módosítására irányulnak, valamint amelyek az irányelv mellékletei módosításához szükségesek, a 11a. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.~~

↓ 91/440/EGK (kiigazított szöveg)

58. cikk

Ezen irányelv rendelkezéseit a 2004/17/EGK ☒ európai parlamenti és tanácsi irányelv ☒¹⁷ sérelme nélkül kell alkalmazni.

↓ 2001/14/EK
⇒ új szöveg

59. cikk

Eltérések

(1) ⇒ 2013. ⇐ 2003 március ⇒ 15-ig ⇐ 15-ével kezdődően öt évig a következő

↓ 2001/14/EG (kiigazított szöveg)

~~tagállamok:~~ Írország mint szigeten fekvő tagállam, amelynek csak egy tagállammal van vasúti összeköttetése, ☒ valamint ☒ Észak-Írország vonatkozásában az Egyesült Királyság, ugyanezen okból,

¹⁷ HL L 134., 2004.4.30., 1. o.

~~Görögország mint közvetlen vasúti összeköttetéssel egyetlen más tagállammal sem rendelkező tagállam~~

- ☒ 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 előírt ~~és Görögország~~ eljárásnak megfelelően kell határozni.

☒ Amennyiben ☒ egy Írországban vagy Észak-Írországban ~~és Görögország~~ 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 ~~és Görögország~~) jogszabályokat léptetnek életbe az (1) bekezdésben említett cikkek végrehajtására.

(3) Az (1) bekezdésben említett eltérés legfeljebb ötéves időtartamokra újítható meg. Az eltérésben részesülő tagállam az eltérés lejáratá 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 előírt 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.

~~4. Luxemburg mint viszonylag kis kiterjedésű vasúthálózattal rendelkező tagállam 2004. augusztus 31-ig nem köteles alkalmazni azt a követelményt, hogy a 4. és 14. cikk rendelkezései szerint az infrastruktúra egyenlő feltételek alapján és hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáféréséről határozó funkciókat független szervezetre bízsa, amennyiben e rendelkezések az e feladatokat elvégző szervezetek létrehozására kötelezik a tagállamokat.~~

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.

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 kerüljön-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.

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.

↓2001/14/EK (1)bekezdés

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 eljárás keretében kell meghozni.

↓2004/49/EK 30. cikk 4. pont
(kiigazított szöveg)

(2) A Bizottság egy tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére egyedi esetekben megvizsgálhatja ezen irányelv rendelkezéseinek alkalmazását és végrehajtását, majd a kérelem kézhezvételét követő két hónapon belül a 64. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően határoz arról, hogy a kérdéses intézkedés továbbra is alkalmazható-e. A Bizottság értesíti határozatáról az Európai Parlamentet, a Tanácsot és a tagállamokat.

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

A Szerződés 258. cikkének sérelme nélkül a határozat meghozatalától számított egy hónapos 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.

↓2007/58/EK 2. cikk 6. pont
(kiigazított szöveg)

(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 .

↓2001/14/EK

64. cikk

Bizottsági eljárások

(1) A Bizottságot munkájában egy bizottság segíti.

(2) Az e bekezdésre való hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 3. és 7. cikkét kell alkalmazni a határozat 8. cikke rendelkezéseinek tiszteletben tartásával.

↓2007/58/EK 2. cikk 7. pont

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5a. cikkét és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

↓2001/14/EK

65. cikk

Jelentés

~~A Bizottság 2005. március 15-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról, amelyhez adott esetben további közösségi intézkedésekre vonatkozó megfelelő javaslatokat csatol.~~

↓2007/58/EK 1. cikk 9. pont

~~8. A Bizottság 2009. január 1-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek, Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának ezen irányelv végrehajtásáról.~~

~~Ez a jelentés tartalmazza:~~

~~— az irányelv végrehajtását a tagállamokban és különösen a (3a) bekezdés második albekezdésében említett, a tagállamokra gyakorolt hatását, valamint a különféle érintett szervek tényleges működését,~~

~~— a piac fejlődését, különösen a nemzetközi közlekedési folyamatokat, és valamennyi piaci szereplő, köztük az új belépők tevékenységét és piaci részesedését.~~

↓2007/58/EK 1. cikk 10. pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

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.

↓2007/58/EK 1. cikk 10. pont
(kiigazított szöveg)

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 ~~európai parlamenti és tanácsi~~ 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.

66. cikk

☒ Átültetés ☒

↓ új szöveg

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

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

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

↓2007/58/EK 2. cikk 8. pont

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

↓ új szöveg

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 veszítik, 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.

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

68. cikk

Hatálybalépés

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

↓ új szöveg

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

↓2001/14/EK

69. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt [...] -ban/-ben,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

↓ 2001/12/EK I. melléklet

I. MELLÉKLET

KIKÖTŐK

BELGIE/BELGIQUE

Antwerpen/Anvers

Gent/Gand

Zeebrugge/Zeebruges

↓ 2006/103/EK 1. cikk és B.
melléklet

БЪЛГАРИЯ

Варна

Бургас

Русе

Лом

Видин

↓ Csatlakozási okmány
(HL L 2003/236)
20. cikk és II. melléklet, 456. o.

ČESKÁ REPUBLIKA

↓ 2001/12/EK I. melléklet

DANMARK

Ålborg

Århus

Esbjerg

Fredericia

København

Nyborg

Odense

DEUTSCHLAND

Brake

Bremen/Bremerhaven

Brunsbüttel

Cuxhaven

Emden

Hamburg

Kiel

Lübeck

Nordenham

Puttgarden

Rostock

Sassnitz

Wilhelmshaven

Wismar

↓Csatlakozási okmány
(HL L 2003/236)
20. cikk és II. melléklet, 456. o.

EESTI

Muuga sadam

Paljassaare sadam

Vanasadam

Paldiski põhjasadam

Paldiski lõunasadam

Kopli põhjasadam

~~Kopli lõunasadam~~

~~Bekkeri sadam~~

~~Kunda sadam~~

↓ 2001/12/EK I. melléklet

~~ΕΛΛΑΣ~~

~~Αλεξανδρούπολη~~

~~Ελευσίνα~~

~~Πάτρα~~

~~Πειραιάς~~

~~Θεσσαλονίκη~~

~~Βόλος~~

~~ESPAÑA~~

~~Algeciras~~

~~Almería~~

~~Barcelona~~

~~Bilbao~~

~~Cartagena-Escobrerías~~

~~Gijón~~

~~Huelva~~

~~Tarragona~~

~~Valencia~~

~~Vigo~~

~~FRANCE~~

~~Bayonne~~

~~Bordeaux~~

~~Boulogne~~

~~Calais~~

~~Cherbourg~~

~~Dunkerque~~

~~Fos-Marseille~~

~~La Rochelle~~

~~Le Havre~~

~~Nantes~~

~~Port-la-Nouvelle~~

~~Rouen~~

~~Sète~~

~~St-Nazaire~~

~~IRELAND~~

~~Cork~~

~~Dublin~~

~~ITALIA~~

~~Ancona~~

~~Bari~~

~~Brindisi~~

~~C. Vecchia~~

~~Genova~~

~~Gioia Tauro~~

~~La Spezia~~

~~Livorno~~

~~Napoli~~

~~Piombino~~

~~Ravenna~~

~~Salerno~~

~~Savona~~

~~Taranto~~

~~Trieste~~

~~Venezia~~

↓ Csatlakozási okmány
(HL L 2003/236)
20. cikk és II. melléklet, 456. o.

~~KYΠΡΟΣ~~

~~LATVIJA~~

~~Rīga~~

~~Ventspils~~

~~Liepāja~~

~~LIETUVA~~

~~Klaipėda~~

↓ 2001/12/EK I. melléklet

~~LUXEMBOURG~~

↓ Csatlakozási okmány
(HL L 2003/236)
20. cikk és II. melléklet, 456. o.

~~MAGYARORSZÁG~~

~~MALTA~~

↓ 2001/12/EK I. melléklet

~~NEDERLAND~~

~~Amsterdam-Zeehaven~~

~~Delfzijl/Eemshaven~~

~~Vlissingen~~

~~Rotterdam-Zeehaven~~

~~Terneuzen~~

~~ÖSTERREICH~~

↓ Csatlakozási okmány
(HL L 2003/236)
20. cikk és II. melléklet, 456. o.

~~POLSKA~~

~~Szezein~~

~~Świnoujście~~

~~Gdańsk~~

~~Gdynia~~

↓ 2001/12/EK I. melléklet

~~PORTUGAL~~

~~Leixões~~

~~Lisboa~~

~~Setúbal~~

~~Sines~~

↓ 2006/103/EK 1. cikk és B.
melléklet

~~ROMÂNIA~~

~~Constanța~~

~~Mangalia~~

~~Midia~~

~~Tulcea~~

Galati

Braila

Medgidia

Oltenița

Giurgiu

Zimnicea

Calafat

Turnu Severin

Orșova

↓ Csatlakozási okmány
(HL L 2003/236)
20. cikk és II. melléklet, 456. o.

SLOVENIJA

Koper

SLOVENSKO

↓ 2001/12/EK I. melléklet

SUOMI/FINLAND

Hamina

Hanko

Helsinki

Kemi

Kokkola

Kotka

Oulu

Pori

Rauma

~~Tornio~~

~~Turku~~

~~SVERIGE~~

~~Göteborg Varberg~~

~~Helsingborg~~

~~Luleå~~

~~Malmö~~

~~Norrköping~~

~~Oxelösund~~

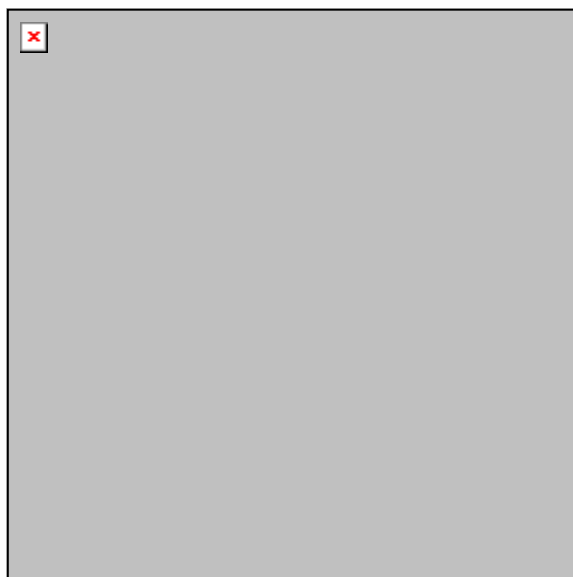
~~Stockholm~~

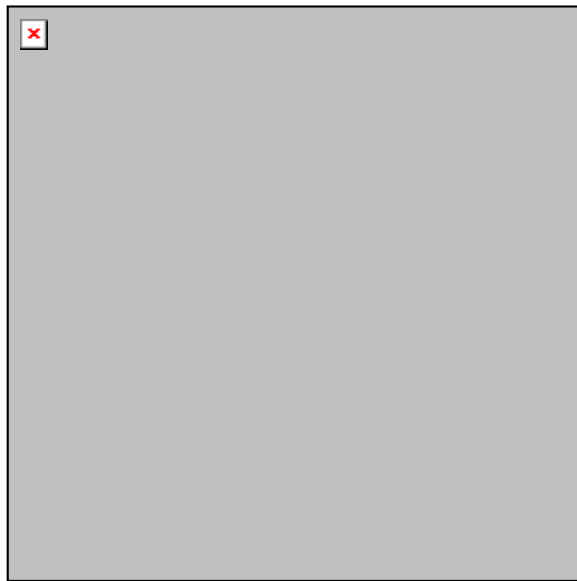
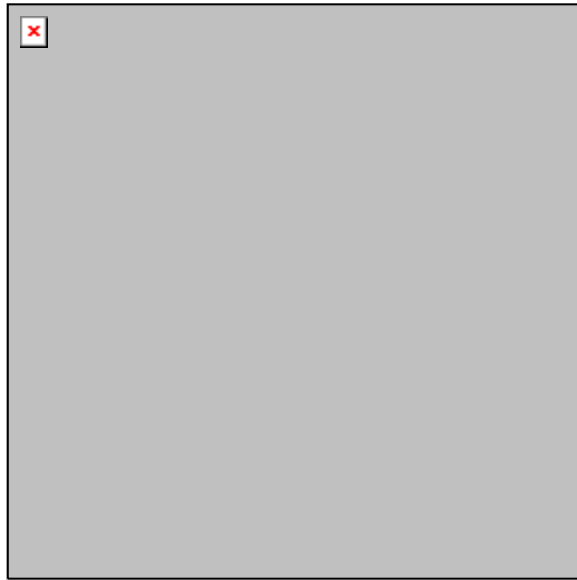
~~Trelleborg Ystad~~

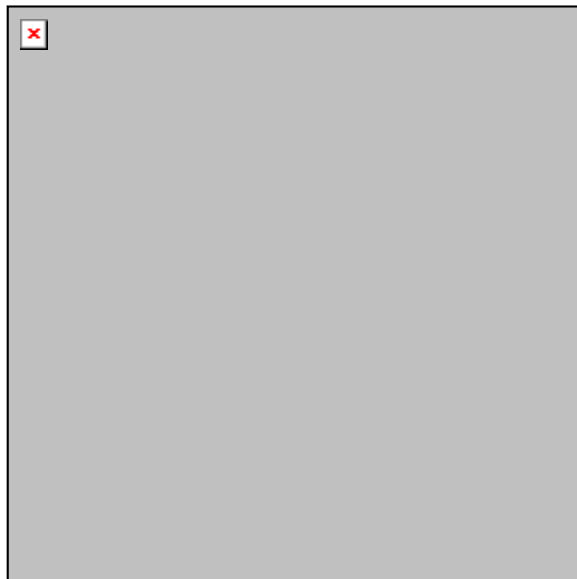
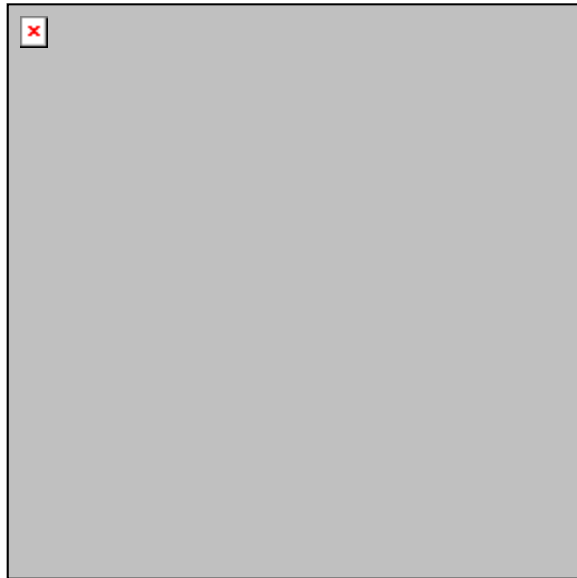
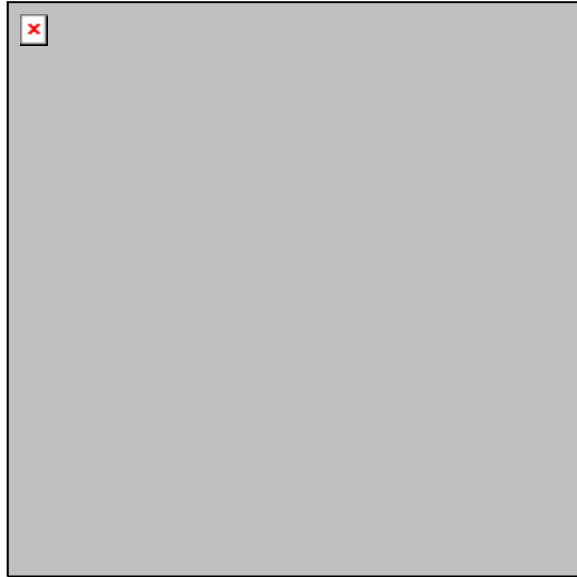
~~Umeå~~

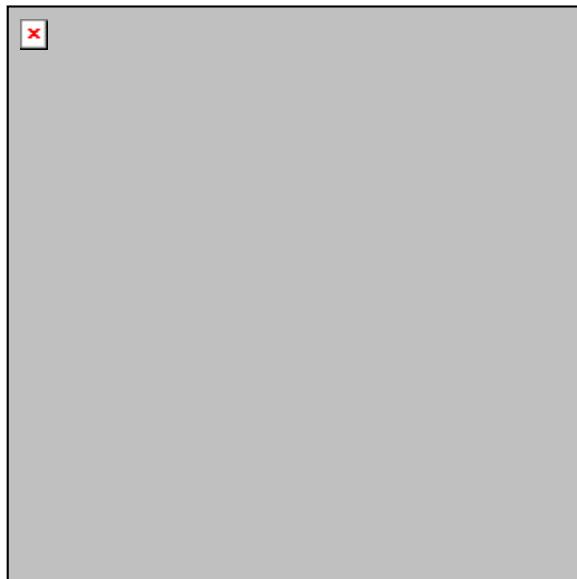
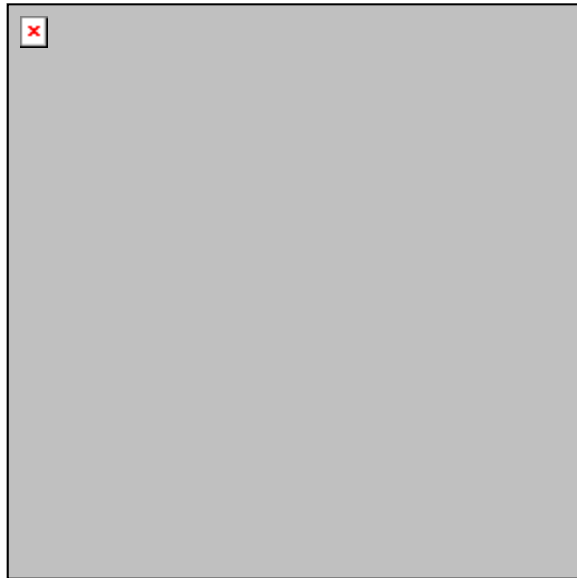
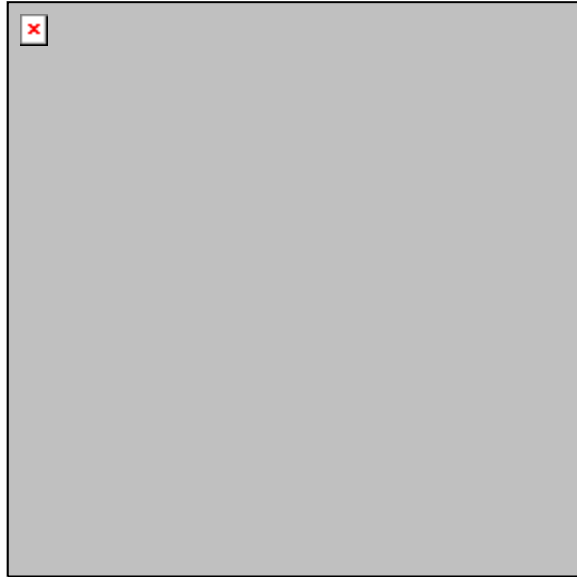
~~UNITED KINGDOM~~

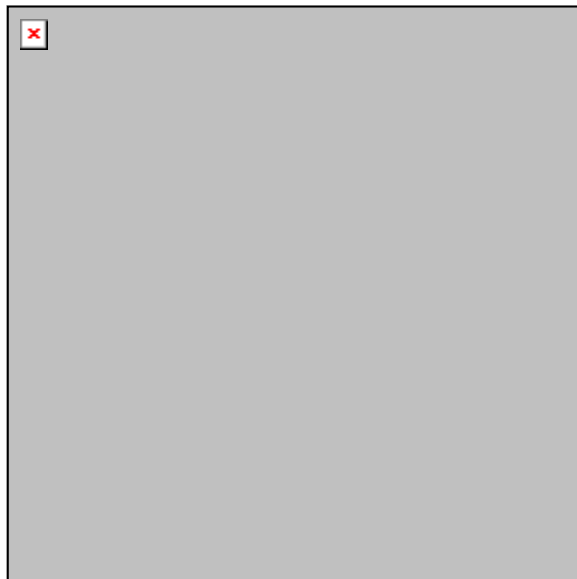
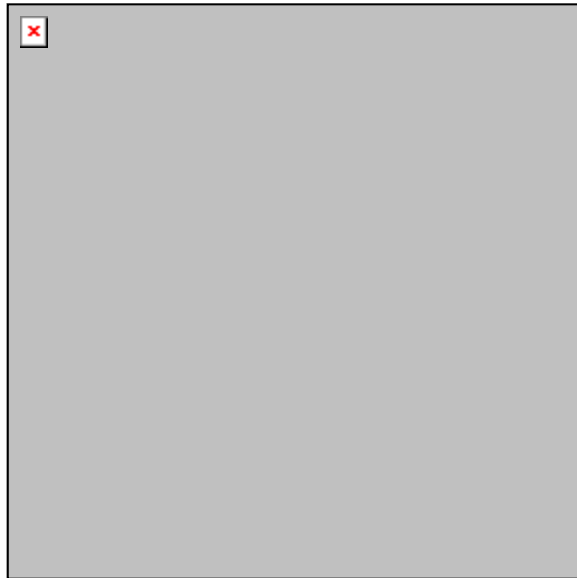
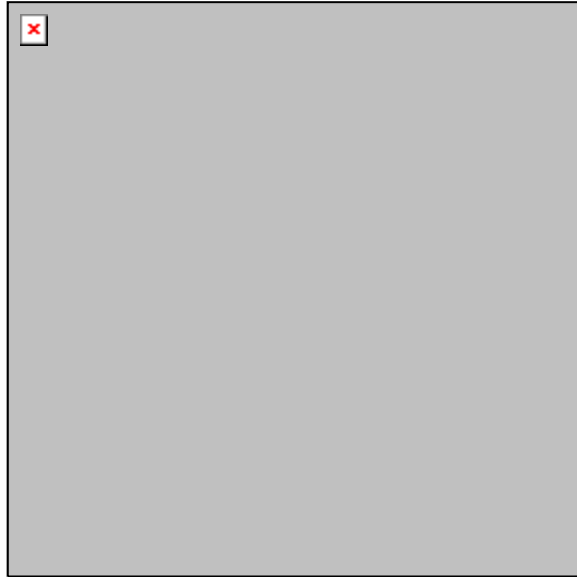
~~Minden, vasúti összeköttetéssel rendelkező lakótelep~~

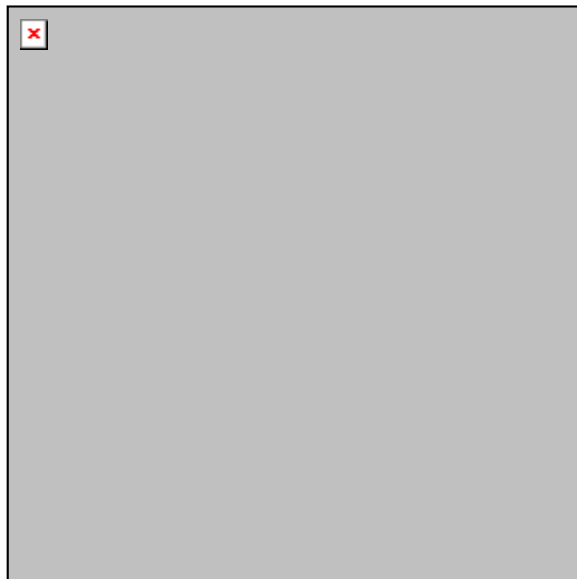
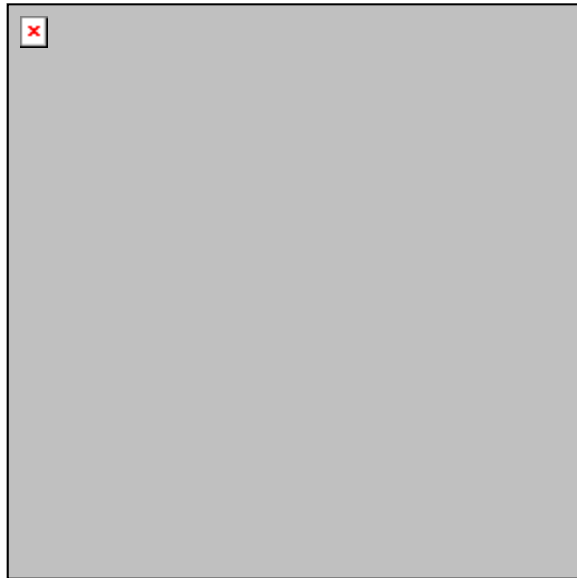


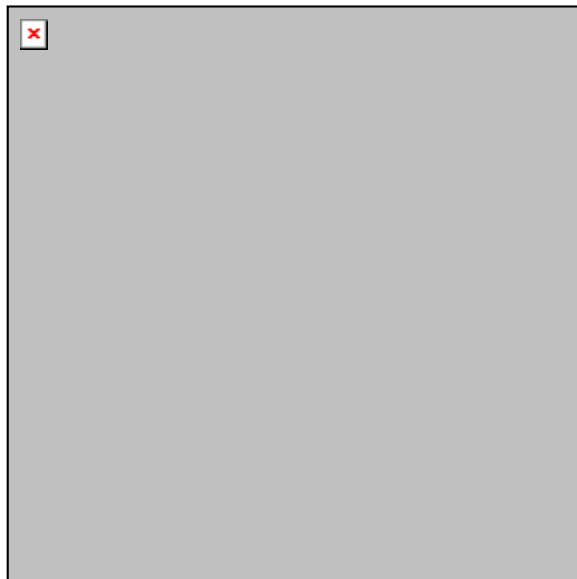
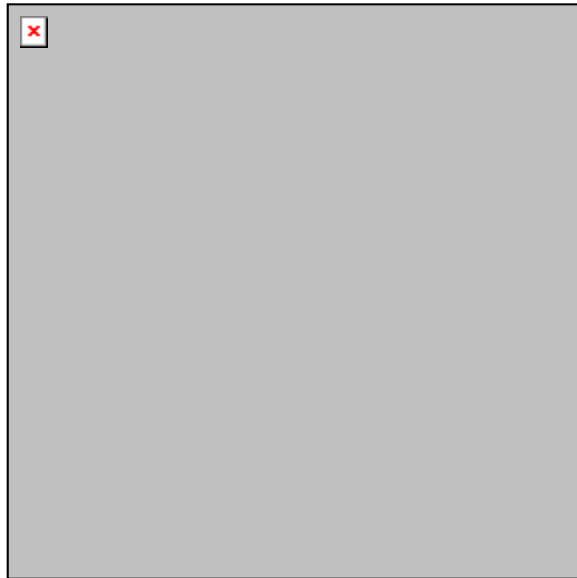
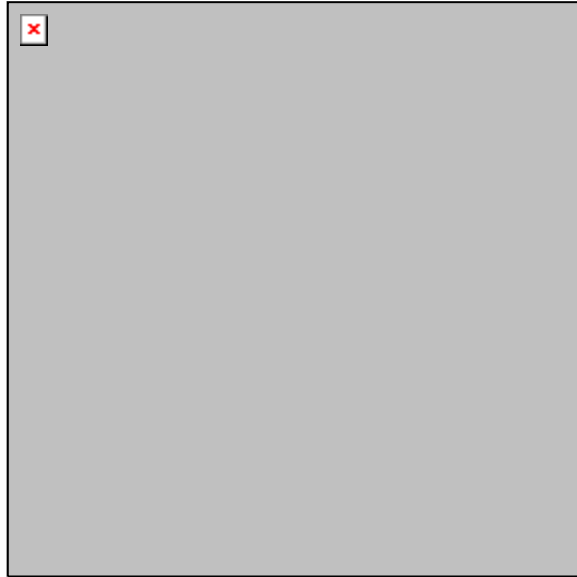


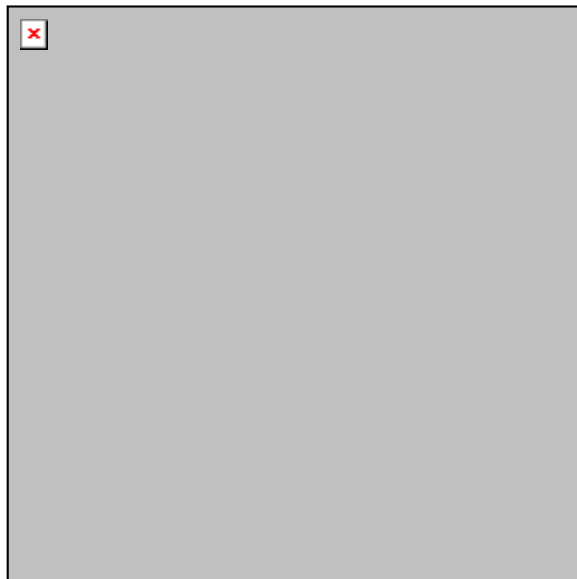
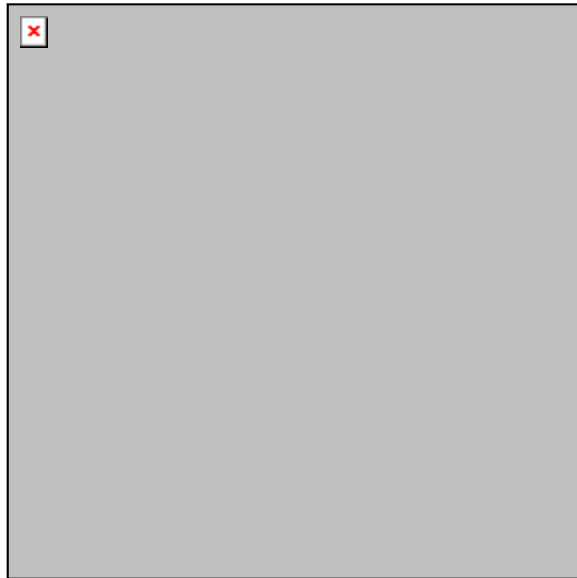
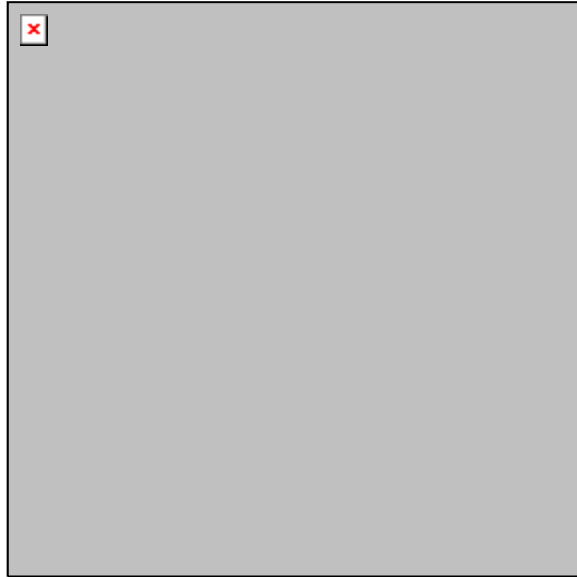


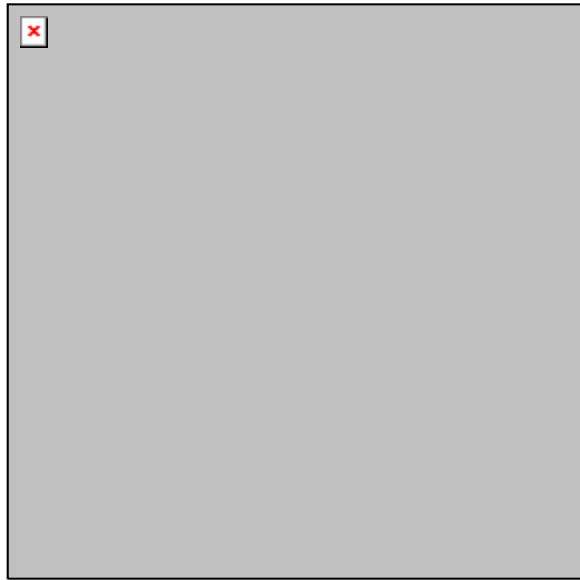
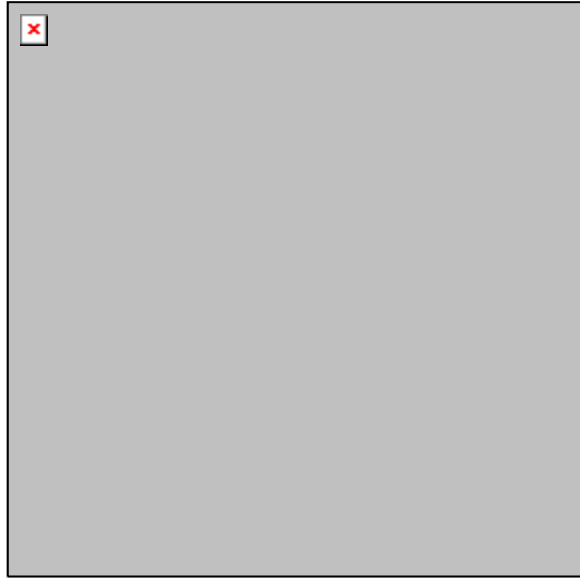












I. MELLÉKLET

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, oldalrészük 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 közúti bekötőutakat is;
- biztonsági, jelző- és távközlő berendezések a nyílt pályán, állomásokon és rendező-pályaudvarokon, beleértve a jelző- és távközlő rendszerek működtetéséhez használt elektromos áram termeléséhez, átalakításához és elosztásához szükséges létesítményeket; az ilyen létesítményekhez vagy üzemekhez szolgáló épületek; sínfékek;
- forgalmi és biztonsági célú világítóberendezések;
- vontatáshoz használt, elektromos áram átalakításához és továbbításához használatos üzem: alállomások, az alállomások közötti tápkábelek és csatlakozó vezetékek, hosszláncrendszerű felsővezetékek és tartóoszlopok; áramvezető sín tartóelemekkel;
- az infrastrukturális részleg által használt épületek.



↓2001/12/EK 1. cikk 7. pont
(kiigazított szöveg)

II. MELLÉKLET

⊗ A pályahálózat-működtető által ellátott alapvető funkciók ⊗

⊗ (hivatkozás a 7. cikkben) ⊗

↓2001/12/EK 1. cikk 7. pont

A 7. cikkben említett alapvető funkciók jegyzéke:

~~– a vasúttársaságok engedélyezésével kapcsolatos előkészületek és döntéshozatal, ideértve az engedélyek megadását,~~

↓2001/12/EK 1. cikk 7. pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

– 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, ⇐~~

↓2001/12/EK 1. cikk 7. pont

~~– a szolgáltatáshoz kapcsolódó közszolgáltatási kötelezettségek betartásának ellenőrzése,~~

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

III. MELLÉKLET

A vasúttársaságok számára nyújtandó szolgáltatások

⊗ (hivatkozás a 13. cikkben) ⊗

↓2001/14/EK

1. A minimális szolgáltatások összessége a következőket tartalmazza:

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

a) a ⊗ vasúti ⊗ infrastruktúrakapacitásra vonatkozó kérelmek kezelése;

↓2001/14/EK

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;

↓ új szöveg

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

f) üzemanyagtöltő berendezések, amennyiben rendelkezésre áll;

↓2001/14/EK

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

↓2001/14/EK

⇒ új szöveg

2. ⇒ Hozzáférést kell biztosítani ⇐ a szolgáltatási infrastruktúrához, és a nyújtott szolgáltatásokhoz ⇒ a következő létesítményekben is ⇐ a ~~következőket tartalmaznak:~~

↓2001/14/EK

⇒ új szöveg

~~a) az áramszolgáltatási rendszer használata a vontatási áram számára, adott esetben;~~

~~b) üzemanyag-töltő berendezések;~~

a) személypályaudvarok, épületeik és egyéb infrastruktúra ⇒ , ideértve a menetjegykiadást és az utastájékoztatót is ⇐ ;

b) áruterminálok;

c) rendező pályaudvarok;

d) vonat-összeállító állomás;

e) tároló vágánycsoport;

f) karbantartó központok és egyéb műszaki infrastruktúra;

↓ új szöveg

g) vasúti tevékenységekhez kapcsolódó kikötői berendezések;

h) mentesítő berendezések, ideértve a vontatást is.

↓2001/14/EK

⇒ új szöveg

3. A kiegészítő szolgáltatások közé tartoznak:

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

b) személyszállító vonatok előfűtése;

c) tüzelőanyag-ellátás, ⇒ amelynek díja a számlákon az üzemanyag-töltő berendezések használatának díjától elkülönítve szerepel ⇐ a tolatás, továbbá a fent említett hozzáférési létesítmények számára biztosított minden egyéb szolgáltatás;

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.

↓ új szöveg

IV. MELLÉKLET

Információk a vasúti piac figyeléséhez

(hivatkozás a 15. cikkben)

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

(hivatkozás a 15. cikkben)

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

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-működtetővel kötött többéves szerződések helyzete:

Pályahálózat-működtető	A szerződés által érintett hálózat hossza	A szerződés időtartama és kezdete [dátum]	Teljesítményutatók 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)

12. A vasúthálózat hossza a tavalyi év végén:

Hagyományos vonalak (km)	
Nagysebességű vonalak (km)	

13. Pályahasználati díjak a tavalyi évben:

Vonat kategória	Átlagos díj EUR/vkm, a villamosenergia-használat költsége nélkül
Árufuvarozó vonat (1000 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	Újra kibocsátott engedélyek	A tavalyelőtti év december 31-én érvényes engedélyek
Összesen				

Ebből:				
- áru fuvarozásra				
- személyszállításra				

16. Az ERTMS-fejlesztés helyzete.

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:

↓95/18/EK

- a) rendelkezésre álló anyagi eszközök, amelyek tartalmazzák a banki mérleget, zálogjoggal biztosított hiteltúllépési tartalékalapokat és hiteleket;
 - b) biztosítékként rendelkezésre álló pénzeszközök és a társasági vagyon;
 - c) működőtőke;
 - d) kapcsolódó költségek, amelyek tartalmazzák a járművek, telekingatlan, épületek, berendezések és gördülőállomány beszerzésének vételárát;
 - e) a vasúttársaság vagyonának terhei.
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.

↓95/18/EK (kiigazított szöveg)

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..

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

VI. MELLÉKLET

A vasúthálózat-használati feltételek tartalma

⊗ (hivatkozás a 27. cikkben) ⊗

↓2001/14/EK
⇒ új szöveg

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

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

↓2001/14/EK I. melléklet
⇒ új szöveg

2. A díjszabási elvekkel és díjakkal foglalkozó szakasz. Ennek 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 alkalmazásához használt módszert, szabályokat és adott esetben díjtáblázatokat. Tartalmaznia kell a már eldöntött vagy ⇒ a következő öt évre vonatkozóan ⇐ előrelátható díjváltozásokkal kapcsolatos információkat.
-

↓2001/14/EK
⇒ új szöveg

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:
 - 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 \Rightarrow és az e folyamat részét képező békéltető eljárást \Leftarrow ;
- e) a túlterhelt infrastruktúra esetében követendő eljárásokat és alkalmazandó feltételeket;
- f) az infrastruktúra-használat korlátozásainak részleteit;

\Downarrow 2001/14/EK (kiigazított szöveg)
 \Rightarrow új szöveg

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

A szakaszban részletezni kell az eseti eljárás hatálya alá tartozó áru fuvarozási szolgáltatások, nemzetközi szolgáltatások és eseti kérések megfelelő kezelésének biztosítása érdekében tett intézkedéseket. \Rightarrow A szakasz tartalmazza a kapacitáskérelmekhez alkalmazandó formanyomtatvány mintáját. A pályahálózat-működtető közzéteszi a nemzetközi menetvonalak elosztási eljárásairól szóló részletes információkat is. \Leftarrow

\Downarrow új szöveg

- 4. Az engedély iránti – a 25. cikkben említett – kérelemmel és a 2004/49/EK irányelvvel¹⁸ 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.
- 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.
- 7. Minta a pályahálózat-működtető és a kérelmező között a 42. cikkel összhangban kötendő keretmegállapodáshoz.

¹⁸ 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. Új infrastruktúra építése esetén ezt a tényt különálló elemként lehet feltüntetni;
2. a III. mellékletben felsorolt infrastrukturális szolgáltatásokra, a karbantartásra, az új infrastruktúra építésére, illetve a fennálló karbantartási lemaradások kezelésére fordítandó szerződéses kifizetések szerkezete;
3. felhasználó-központú teljesítménycélok, a következőket tartalmazó mutatók és minőségi szempontok formájában:
 - a) a vonat teljesítménye és a fogyasztói elégedettség,
 - b) hálózati kapacitás,
 - c) vagyonkezelés,
 - d) a tevékenységek mennyisége,
 - e) biztonsági szintek, valamint
 - f) környezetvédelem;
4. az esetleges karbantartási lemaradások mértéke, 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;
7. mechanizmus annak biztosítására, hogy a költségcsökkentések jelentős részét csökkentett díjszabás formájában továbbítsák a felhasználók felé;
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 és a felhasználók tájékoztatását is;
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, iskolák, óvodák, éttermek
 - 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 2006/66/EK bizottsági határozat¹⁹ (a zaj alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírás) 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

¹⁹ HL L 37., 2006.2.8., 1. o.

teherkocsiknak az elérhető leggazdaságosabb alacsony zajszintű féktechnológiával történő utólagos felszerelésére irányulnak.

- 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 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:

- a) személyszállítási, illetve áru fuvarozási 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 kocsi rakományú fuvarozás
- g) rendszeres, illetve alkalmoszerű vasúti szolgáltatások

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.
- b) A pályahálózat-működtető a vonat közlekedtetése előtt legkésőbb 5 nappal közli a vasúttársaságokkal a késések számításának alapjául szolgáló menetrendet.
- 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-működtetőnek tulajdonítható okok
 - 4.1. Az előző pályahálózat-működtető okozta
 - 4.2. A következő pályahálózat-működtető okozta
5. A vasúttársaságnak tulajdonítható kereskedelmi okok
 - 5.1. A megállási időtartam túllépése
 - 5.2. A vasúttársaság kérelme
 - 5.3. Rakodási műveletek

- 5.4. Rakodási szabálytalanságok
- 5.5. A vonat kereskedelmi előkészítése
- 5.6. Személyzet
- 5.7. Egyéb okok
- 6. A vasúttársaságnak tulajdonítható, járművel kapcsolatos okok
 - 6.1. Szolgálatbeosztás tervezése/új szolgálatbeosztás
 - 6.2. A vasúttársaság általi vonatösszeállítás
 - 6.3. A kocsikat érintő problémák (személyszállítás)
 - 6.4. A kocsikat érintő problémák (áru fuvarozás)
 - 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.
- h) A pályahálózat-működtető évente egyszer közzéteszi a szolgáltatási minőségnek a vasúttársaságok által elért éves átlagos szintjét a teljesítményösztönző rendszerben megállapított fő paraméterek alapján.

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

Az áru fuvarozás esetében:

Év	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kedvezmény	5%	5%	5%	5%	5%	5%	4%	3%	2%	1%

A személyszállítás esetében:

Év	2020	2021	2022	2023	2024
Kedvezmény	5%	5%	5%	5%	5%

↓2001/14/EK (kiigazított szöveg)

IX. MELLÉKLET

Az elosztási folyamat ütemterve

⊗ (hivatkozás a 43. cikkben) ⊗

↓2001/14/EK

1. Szolgálati menetrend minden naptári évben egyszer készül.
-

↓2002/844/EK 1. cikk

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.
-

↓2001/14/EK

⇒ új szöveg

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 ~~elosztó szervezetekkel~~ ⇒ pályahálózat-működtetőkkel ⇐ együttműködve ~~a 15. cikknek megfelelően~~. 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.
-

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 keressztámogatások e különböző tevékenységek között, a szabályozó szervezet követelményeivel összhangban;
- 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 határkölségeiről/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, kizorító 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

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
2. cikk (2) bekezdés	1. cikk (2) bekezdés	1. cikk (2) bekezdés	1. cikk (2) bekezdés 2. cikk (1) bekezdés 2. cikk (2) bekezdés 2. cikk (3) bekezdés
2. cikk (3) bekezdés	1. cikk (3) bekezdés	1. cikk (3) bekezdés	2. cikk (3) bekezdés
2. cikk (4) bekezdés	1. cikk (3) bekezdés	1. cikk (4) bekezdés	2. cikk (4) bekezdés
3. cikk	2. cikk b) és c) pont	2. cikk	2. cikk (5) bekezdés 3. cikk (1)–(8) bekezdés 3. cikk (9) és (10) bekezdés 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
7. cikk (1), (3) és (4) bekezdés		4. cikk (2) bekezdés és 14. cikk (2) bekezdés	7. cikk (2) bekezdés 8. cikk (1), (2) és (3) bekezdés

9. cikk (1) és (2)
bekezdés

10. cikk (3) és (3a)
bekezdés

10. cikk, (3b)
bekezdés

10 cikk (3c) és (3e)
bekezdés

10. cikk (3f) bekezdés

10b. cikk

3. cikk

4. cikk (1)–(4)
bekezdés

5. cikk

6. cikk

7. cikk

8. cikk

9. cikk

4. cikk (5) bekezdés

10. cikk

11. cikk

15. cikk

6. cikk (1) bekezdés

5. cikk

1. cikk (1) bekezdés
második albekezdés

8. cikk (4) bekezdés

9. cikk (1) és (2)
bekezdés

10. cikk (1) bekezdés
és (2) bekezdés, első,
második és harmadik
albekezdés

11. cikk (1), (2) és (3)
bekezdés

11. cikk (4) bekezdés

11. cikk (5) és (6)
bekezdés

12. cikk

13. cikk

14. cikk

15. cikk

16. cikk

17. cikk (1)–(4)
bekezdés

18. cikk

19. cikk

20. cikk

21. cikk

22. cikk

23. cikk (1) bekezdés

23. cikk (2) és (3)
bekezdés

24. cikk

25. cikk

26. cikk

10. cikk (5) bekezdés

3. cikk	27. cikk
	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
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 (1) bekezdés
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
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

III. melléklet

VIII. melléklet

IX. melléklet

X. melléklet