

32001L0014

2001.3.15.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

L 75/29

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2001/14/EK IRÁNYELVE

(2001. február 26.)

### a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára <sup>(1)</sup>,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság állásfoglalására <sup>(2)</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának állásfoglalására <sup>(3)</sup>,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(4)</sup>, az egyeztető bizottság által 2000. november 22-én jóváhagyott együttes szövegtervezet figyelembevételével,

mivel:

- (1) A Közösség vasúti ágazatának fokozottabb integrációja alapvető eleme a belső piac megvalósításának és a fenntartható mobilitás elérésének.
- (2) A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv <sup>(5)</sup> intézkedik bizonyos, vasúttársaságok és vasúttársaságok nemzetközi csoportosulásai számára biztosított hozzáférési jogokról a nemzetközi vasúti szállítás terén; s e jogok alapján a vasúti infrastruktúrát több felhasználó is használhatja.
- (3) A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról és az infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló, 1995. június 19-i 95/19/EK tanácsi irányelv <sup>(6)</sup> meghatározza a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásának általános kereteit.

<sup>(1)</sup> HL C 321., 1998.10.20., 10. o. HL C 116. E, 2000.4.26., 40. o.).

<sup>(2)</sup> HL C 209., 1999.7.22., 22. o.

<sup>(3)</sup> HL C 57., 2000.2.29., 40. o.

<sup>(4)</sup> Az Európai Parlament 1999. október 27-én megerősített (HL C 154., 2000.6.5., 22. o.) 1999. március 10-i véleménye (HL C 175., 1999.6.21., 120. o.), a Tanács 2000. március 28-i közös álláspontja (HL C 178., 2000.6.27., 28. o.) és az Európai Parlament 2000. június 5-i határozata (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), az Európai Parlament 2001. február 1-jei határozata és a Tanács 2000. december 20-i határozata.

<sup>(5)</sup> HL L 237., 1991.8.24., 25. o. A 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 75., 2001.3.15., 1. o.) módosított irányelv.

<sup>(6)</sup> HL L 143., 1995.6.27., 75. o.

- (4) Ezek az irányelvek nem küszöbölték ki a vasúti pálya-használati díjak szerkezetében és mértékében, valamint a kapacitáselosztó eljárások formájában és időtartamában jelentkező különbségeket.
- (5) Az átláthatóság és a minden vasúttársaság számára hátrányos megkülönböztetéstől mentesen biztosítandó hozzáférés érdekében a hozzáférési jogok alkalmazásához szükséges összes információt közzé kell tenni a vasúthálózat-használati feltételekben.
- (6) A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásának megfelelő szabályozása és a versenyképes üzemeltetők együttesen jobb egyensúlyt eredményeznek az egyes közlekedési módok között.
- (7) A vasúti infrastruktúra hatékony használatának ösztönzése a közlekedési költségek csökkenését eredményezi a társadalom számára.
- (8) Az áruszállítási ágazat, különösen a nemzetközi, hatékonysága érdekében a piacot megnyitó intézkedésekre van szükség.
- (9) A tagállamok részére lehetőséget kell biztosítani arra, hogy engedélyezzék a vasúti szolgáltatások vásárlóinak közvetlen részvételét a kapacitáselosztási folyamatban.
- (10) Az európai vasutak újbóli fellendítése a nemzetközi áruszállítás hozzáférési jogainak a Transzeurópai Vasúti Áruszállítási Hálózatra való kiterjesztése révén csak a vasúti és a közúti szállítás közötti tisztességes intermodális verseny mellett valósítható meg, különösen a különböző külső hatások kellő figyelembevételével; a vasúti infrastruktúra és más szállítási infrastruktúrák megfelelő díjszabási rendszerei és a versenyképes üzemeltetők együttesen optimális egyensúlyt eredményeznek a különböző szállítási módok között.
- (11) A díjszabási és kapacitáselosztási rendszereknek minden vállalkozás számára lehetővé kell tenniük az egyenlő és 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.

- (12) A tagállamok által meghatározott kereteken belül a díjszabási és kapacitáselosztási rendszereknek arra kell ösztönözniük a vasúti pályahálózat-működtetőket, hogy optimalizálják infrastruktúrájuk használatát.
- (13) A kapacitáselosztási rendszereknek egyértelmű és ellentmondásmentes visszajelzéseket kell adniuk, amelyek lehetővé teszik a vasúttársaságok számára, hogy racionális döntéseket hozzanak.
- (14) Az üzleti tevékenységüket megtervezni kívánó felhasználók, illetve potenciális felhasználók infrastruktúra-igényeinek, valamint a fogyasztók és a hitelezők igényeinek figyelembevételéhez fontos, hogy a pályahálózat-működtető olyan módon ossza el az infrastruktúra-kapacitást, amely tükrözi a szolgáltatás megbízhatóságának fenntartására és javítására vonatkozó igényt.
- (15) Kívánatos, hogy a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtető számára megfelelő ösztönzőket biztosítsanak a hálózati zavarok minimalizálása és a teljesítmény javítása érdekében.
- (16) A díjszabási és kapacitáselosztási rendszereknek lehetővé kell tenniük a vasúti szolgáltatások tisztességes versenyét.
- (17) A kérelmezők és a pályahálózat-működtető üzleti igényeit egyaránt fontos figyelembe venni.
- (18) Fontos, hogy az infrastruktúra-kapacitás elosztása a pályahálózat-működtetők részéről a lehető legrugalmasabb módon történjen, e rugalmasságnak azonban összhangban kell lennie a kérelmező indokolt igényeinek kielégítésével.
- (19) A kapacitáselosztás során meg kell akadályozni az infrastruktúra használati jogával rendelkező vagy azt megszerzeni kívánó más társaságok üzletfejlesztéssel kapcsolatos kívánságainak indokolatlan korlátozását.
- (20) A pályahálózat hatékonyabb kihasználása érdekében kívánatos bizonyos rugalmasságot biztosítani a pályahálózat-működtetők számára.
- (21) A kapacitáselosztási és díjszabási rendszereknek figyelembe kell venniük azt a tényt, hogy a vasúti pályahálózat különböző részeit más-más elsődleges felhasználó figyelembevételével tervezték.
- (22) A személy- és áruszállítás igényei gyakran ellentmondásban állnak; a személyszállítási szolgáltatások igényei olyan hálózatot eredményezhetnek, amelynek megépítése és fenntartása költségesebb, mint a kizárólag áruszállításra tervezett hálózaté; az utas- és áruszállító kocsiállomány jelentős sebességkülönbsége a két közlekedéstípus közötti konfliktus súlyosbodásához vezethet.
- (23) A különböző felhasználók és felhasználótípusok gyakran eltérő hatást gyakorolnak az infrastruktúra-kapacitásra, és a különböző szolgáltatások igényei között megfelelő egyensúlyt kell teremteni.
- (24) Hatósággal kötött szerződés keretében üzemeltetett járatok esetében sajátos szabályokra lehet szükség, hogy megőrizzék vonzerejüket a felhasználók számára.
- (25) A díjszabási és kapacitáselosztási rendszereknek számolniuk kell az infrastruktúra-kapacitás telítődésének, illetve előbb-utóbb bekövetkező szűkösségének hatásaival.
- (26) Az egyes közlekedéstípusok eltérő tervidőszakai miatt törekedni kell arra, hogy az infrastruktúra-kapacitással kapcsolatban a menetrendkészítés munkálatainak lezárulását követően beérkezett kérések teljesíthetők legyenek.
- (27) Az informatika alkalmazása növelheti a menetrendkészítési folyamat gyorsaságát és alkalmazkodó képességét, megkönnyítheti a kérelmezők számára az infrastruktúra-kapacitásra vonatkozó kérelmeik benyújtását és a több pályahálózat-működtető hálózatát átszelő menetvonalak kialakításának lehetőségét.
- (28) Ha a kapacitáskérelmek összehangolására a felhasználók igényeinek teljesítése érdekében van szükség, a vasúttársaságok számára legelőnyösebb megoldás érdekében kívánatos az infrastruktúra-kapacitás felhasználása vizsgálatának előírása.
- (29) Ha a kapacitáselosztási folyamat nem tudja teljesíteni a felhasználók igényeit, a pályahálózat-működtetők monopóliumhelyzetéből kifolyólag kívánatos megkövetelni az infrastruktúra-kapacitás felhasználásának és fejlesztési módjainak vizsgálatát.
- (30) A más vasúttársaságok kéréseivel és a rendszeren belüli korlátozásokkal kapcsolatos információk hiánya megnehezíti, hogy a vasúttársaságok optimalizálhassák infrastruktúra-kapacitási igényeiket.
- (31) Fontos biztosítani az elosztási rendszerek fokozottabb összehangolását, hogy a több pályahálózat-működtető hálózatát használó forgalom, különösen a nemzetközi forgalom számára növekedjen a vasút vonzereje.

- (32) Fontos az akár a vasúti infrastruktúrák, akár a közlekedési módok közötti versenyben a díjszabási elvek jelentős eltéréseiből eredő esetleges torzulások minimalizálása.
- (33) Kívánatos meghatározni az infrastruktúra-szolgáltatásnak az üzemeltető számára a szolgáltatásnyújtáshoz alapvetően szükséges, minimális pályahasználati díj ellenében biztosítandó összetevőit.
- (34) A vasúti hálózatba való beruházás kívánatos, és az infrastruktúra-díjszabási rendszereknek ösztönzőket kell biztosítaniuk a pályahálózat-működtetők számára, hogy azok megfelelő befektetéseket végezzenek ott, ahol az számukra gazdaságilag előnyös.
- (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.
- (36) A megfelelő és méltányos infrastruktúradíjak kialakítása érdekében a pályahálózat-működtetőknek nyilvántartásba kell venniük eszközeiket, meg kell állapítaniuk azok értékét, továbbá egyértelműen tisztázniuk kell a pályahálózat működtetésének költségétényezőit.
- (37) A közlekedési döntések meghozatalakor törekedni kell a külső költségek figyelembevételére.
- (38) Fontos gondoskodni arról, hogy 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.
- (39) Az infrastruktúra-használati díjak révén bekövetkező költségmegtérülés általános mértéke befolyásolja a szükséges kormánytámogatás szintjét; az egyes tagállamoknak a költségmegtérülés és a vasúti áruszállítás intermodális versenyképességének egyensúlyban tartása mellett eltérő mértékű költségmegtérítésre lehet szüksége a beszedett díjakból, beleértve a piac által megengedett felárat vagy megtérülési arányt. Ugyanakkor valamennyi infrastruktúra-díjszabási rendszer esetében kívánatos, hogy a legalább az általa előidézett többletköltséget kifizető forgalom számára tegye lehetővé a vasúti infrastruktúra használatát.
- (40) A vasúti infrastruktúra természetes monopólium. Ezért a pályahálózat-működtetők számára költségsökkentést és az infrastruktúra hatékony igazgatását lehetővé tevő ösztönzőket kell biztosítani.
- (41) Figyelembe kell venni azt a tényt, hogy az infrastruktúrába eszközölt beruházás mértéke és a technológia hosszú évekig nem tette lehetővé a vasúti közlekedés valódi fejlesztéséhez szükséges feltételek megteremtését. Ezért célszerű, hogy ilyen előzmények mellett megfelelő fejlesztésre kerüljön sor, különösen a Transzeurópai Vasúti Áruszállítási Hálózat létrehozása keretében, többek között a rendelkezésre álló közösségi eszközök használatával, a már megállapított prioritások sérelme nélkül.
- (42) A vasúttársaságok számára biztosított kedvezményeknek összefüggésben kell állniuk a tényleges adminisztratív költségmegtakarítással; a kedvezmények felhasználhatók az infrastruktúra hatékony használatának előmozdítására is.
- (43) Kívánatos, hogy a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtető ösztönzők révén érdekeltté váljanak a hálózati zavarok minimalizálásában.
- (44) A kapacitás elosztása a pályahálózat-működtető számára költséggel jár, amelyet vissza kell kapnia.
- (45) Intézkedések szükségesek annak biztosítása érdekében, hogy a közösségi jognak megfelelő engedéllyel rendelkező valamennyi vasúttársaságtól megköveteljék a megfelelő biztonsági tanúsítvány beszerzését, mielőtt azok egy tagállam területén megkezdik tevékenységüket; a biztonsági tanúsítványokat a közösségi jognak megfelelően kell megadni.
- (46) A vasúti infrastruktúra hatékony igazgatása, tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes használata megköveteli egy szabályozó szervezet létrehozását, amely ellenőrzi a közösségi szabályok alkalmazását, és jogorvoslati szervként működik, nem érintve az igazgatószolgálati felülvizsgálat lehetőségét.
- (47) A belső piac integritásának biztosítása mellett sajátos intézkedésekre van szükség bizonyos tagországok sajátos geopolitikai és földrajzi helyzetének, valamint az egyes tagországok vasúti ágazatában működő sajátos szervezetek figyelembevétele érdekében.
- (48) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatnak <sup>(1)</sup> megfelelően kell elfogadni.
- (49) A szubszidiaritás és arányosság a Szerződés 5. cikkében rögzített elvnek megfelelően, tekintettel arra, hogy biztosítani kell az infrastruktúrához való hozzáférés méltányos és hátrányos megkülönböztetéstől mentes feltételeit, továbbá figyelembe véve a vasúthálózatok jelentős elemeinek üzemeltetésében vitathatatlanul szerepet játszó nemzetközi vonatkozásokat, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani ezen irányelv célját, azaz a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásával, az inf-

<sup>(1)</sup> HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

rastruktúra használati díjaival és a biztonsági tanúsítvánnyal kapcsolatos szabályok tagállamok közötti összehangolását; ezt a célt az összehangolt nemzetközi cselekvés szükségessége miatt a Közösség jobban el tudja érni. Ez az irányelv kizárólag az e célok eléréséhez szükséges intézkedésekre korlátozódik.

- (50) Ez az irányelv felváltja a vasúttársaságok számviteli rendszereinek és éves számviteli beszámolóinak összehasonlíthatóságához szükséges intézkedésekről szóló, 1977. december 12-i 2830/77/EGK tanácsi rendeletet <sup>(1)</sup>, a vasúttársaságokra vonatkozó egységes költségvetési elvek megállapításáról szóló, 1978. szeptember 19-i 2183/78/EGK tanácsi rendeletet <sup>(2)</sup>, a nemzetközi vasúti árufuvarozási díjszabásról szóló, 1982. július 19-i 82/529/EGK tanácsi határozatot <sup>(3)</sup>, a nemzetközi személy- és poggyászforgalom intézése terén a vasutak kereskedelmi önállóságáról szóló, 1983. július 25-i 83/418/EGK tanácsi határozatot <sup>(4)</sup>, valamint a 95/19/EK irányelvet, amelyek ezáltal hatályukat veszítik,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

## I. FEJEZET

### BEVEZETŐ RENDELKEZÉSEK

#### 1. cikk

#### Hatály

- (1) Ez az irányelv a vasúti infrastruktúra-használati díjak megállapítására és kiszabására, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására alkalmazandó elvekre és eljárásokra vonatkozik.

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 infrastruktúra-kapacitás értékesítését és lehető leghatékonyabb kihasználását.

<sup>(1)</sup> HL L 334., 1977.12.24., 13. o. A legutóbb az 1994-es csatlakozási okmánnyal módosított rendelet.

<sup>(2)</sup> HL L 258., 1978.9.21., 1. o. A legutóbb az 1994-es csatlakozási okmánnyal módosított rendelet.

<sup>(3)</sup> HL L 234., 1982.8.9., 5. o. A legutóbb az 1994-es csatlakozási okmánnyal módosított rendelet.

<sup>(4)</sup> HL L 237., 1983.8.26., 32. o. A legutóbb az 1994-es csatlakozási okmánnyal módosított rendelet.

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

- (3) A tagállamok ezen irányelv hatálya alól kivonhatják a következőket:

- a vasúti infrastruktúrán üzemelő személyszállítási szolgáltatások számára fenntartott különálló helyi és regionális hálózatok;
- a kizárólag városi és városkörnyéki személyszállítás számára fenntartott hálózatok;
- a kizárólag egy, a 91/440/EGK irányelv hatályán kívül eső vasúttársaság által regionális vasúti áruszállításra használt regionális hálózatok, amíg újabb kérelmező nem igényel kapacitást a hálózaton;
- azon magántulajdonban levő vasúti infrastruktúra, amelyet kizárólag az infrastruktúra tulajdonosa használ saját áruszállítási tevékenységére.

- (4) Közúti járműveknek a Csatorna-alagúton át ingajáratban történő szállítása nem tartozik ezen irányelv hatálya alá.

## 2. cikk

### Fogalommeghatározások

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

- „elosztás”: a vasúti infrastruktúra-kapacitás pályahálózat-működtető általi elosztása;
- „kérelmező”: a saját területén vasúti szolgáltatások nyújtására engedéllyel rendelkező vasúttársaságok és/vagy vasúttársaságok nemzetközi csoportosulása, valamint az erre lehetőséget biztosító tagállamokban a közszolgáltatást nyújtó vagy az infrastruktúra-kapacitás megszerzésében kereskedelmi érdekeltséggel bíró egyéb természetes és/vagy jogi személy, például a 1191/69/EGK rendeletben említett hatóságok <sup>(5)</sup>, továbbá fuvarozatók, szállítványozók és kombinált fuvarozással foglalkozó szállítók;
- „túlterhelt infrastruktúra”: az infrastruktúrának egy olyan szakasza, amelynek tekintetében az infrastruktúra-kapacitás iránti igények bizonyos időszakokban még az egyes kapacitáskérelmek összehangolását követően sem elégíthetők ki teljes mértékben;

<sup>(5)</sup> A Tanács 1969. június 26-i 1191/69/EGK rendelete a tagállamok vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről (HL L 156., 1969.6.28., 1. o.). A legutóbb az 1893/91/EK rendelettel (HL L 169., 1991.6.29., 1. o.) módosított rendelet.

- d) „kapacitásbővítési terv”: a szakasz „túlterhelt infrastruktúrána” való minősítéséhez vezető, kapacitáshiány enyhítését célzó, meghatározott ütemterv szerint végrehajtandó intézkedés vagy intézkedések sorozata;
- e) „összehangolás”: az a folyamat, amelynek révén az elosztó szerv és a kérelmezők megkísérik megoldani az egymásnak ellentmondó infrastruktúra-kapacitási kérelmekből adódó helyzeteket;
- f) „keretmegállapodás”: az a közjogi vagy magánjogi alapon létrejött, jogilag kötelező erejű általános megállapodás, amely rögzíti a kérelmezőnek és a pályahálózat-működtetőnek vagy az elosztó szervnek az egy szolgálati menetrend érvényességénél hosszabb időtartamra elosztandó infrastruktúra-kapacitással és a felszámítandó díjakkal kapcsolatos jogait és kötelezettségeit;
- g) „infrastruktúra-kapacitás”: az infrastruktúrának egy elemére, egy adott időszakra kért menetvonalak beállítási lehetősége;
- h) „pályahálózat-működtető”: minden olyan közszervezet vagy vállalkozás, amely elsősorban a vasúti infrastruktúra létrehozásáért és fenntartásáért felelős. Ebbe beletartozhat az ellenőrző és biztonsági rendszerek működtetése is. A pályahálózat-működtető funkciói egy hálózaton vagy annak egy részén megoszthatók több szervezet vagy vállalkozás között;
- i) „hálózat”: a pályahálózat-működtető tulajdonában és/vagy igazgatása alatt álló teljes vasúti infrastruktúra;
- j) „vasúthálózat-használati feltételek”: a díjszabási és kapacitáselosztási rendszerek általános szabályait, határidőit, eljárásait és feltételeit részletesen rögzítő dokumentum. Tartalmaz továbbá minden egyéb információt, amely a feltételeknek az infrastruktúra-kapacitásra történő alkalmazásához szükséges;
- k) „vasúttársaság”: bármilyen, a vonatkozó közösségi jognak megfelelően engedélyezett magán- vagy közvállalkozás, amelynek fő üzleti tevékenysége vasúti áru- és/vagy személyszállítási szolgáltatások nyújtása annak kikötésével, hogy a vontatást e vállalkozásnak kell biztosítania; ide értendők a csak vontatást biztosító társaságok is;
- l) „menetvonal”: egy vonatnak két pont között adott időtartam alatt történő közlekedtetéséhez szükséges infrastruktúra-kapacitás;
- m) „szolgálati menetrend”: az érvényessége idején a kérdéses infrastruktúrán végbemenő összes tervezett vonat- és gördülőállomány-mozgást meghatározó adatok.

## 3. cikk

**A vasúthálózat használati feltételei**

(1) A pályahálózat-működtető az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően elkészíti és közzéteszi a vasúthálózat-használati feltételeket, amely e dokumentum közzétételének költségét nem meghaladó díj ellenében beszerezhető.

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

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

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

## II. FEJEZET

**INFRASTRUKTÚRA-HASZNÁLATI DÍJAK**

## 4. cikk

**A díjak kialakítása, megállapítása és beszedése**

(1) A tagállamok a 91/440/EGK irányelv 4. cikkében rögzített független igazgatás tiszteletben tartásával létrehozhatnak egy díjszabási rendszert.

Az igazgatás függetlensége fent említett feltételének figyelembevételével a tagállamok megállapítják az egyes díjszabási szabályokat is, vagy átruházzák ezt a jogkört a pályahálózat-működtetőre. Az infrastruktúra használatáért fizetendő díj megállapítása és a díj beszedése a pályahálózat-működtető feladata.

(2) Amennyiben a pályahálózat-működtető jogi formáját, szervezetét vagy döntéshozatali rendjét tekintve nem független bármely vasúttársaságtól, az e fejezetben megjelölt feladatokat – a díjbeszedés kivételével – egy jogi formáját, szervezetét vagy döntéshozatali rendjét tekintve minden vasúttársaságtól független díjszabási szervezet látja el.

(3) A pályahálózat-működtetők együttműködnek a több pályahálózatot igénybe vevő vasúti szolgáltatások hatékony üzemeltetésének biztosítása érdekében. Kiemelten törekednek arra, hogy garantálják a nemzetközi vasúti áruszállítás optimális versenyképességét, és biztosítsák a Transzeurópai Vasúti Áruszállítási Hálózat hatékony kihasználását. Ennek eléréséhez szükség esetén közös szervezeteket hozhatnak létre. Bármely együttműködésre vagy közös szervezetre nézve kötelezőek az ezen irányelvben rögzített szabályok.

(4) Azon esetek kivételével, amelyekre nézve a 8. cikk (2) bekezdése külön rendelkezéseket ír elő, a pályahálózat-működtetők kötelesek biztosítani, hogy az alkalmazott díjszabási konstrukció a teljes hálózatukra vonatkozóan ugyanazon az elveken alapuljon.

(5) 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.

(6) A pályahálózat-működtető vagy a díjmegállapító szervezet a kérelmezőktől kapott információkat üzleti titokként kezeli.

#### 5. cikk

### Szolgáltatások

(1) A vasúttársaságok hátrányos megkülönböztetéstől mentes alapon jogosultak minimális szolgáltatások összességére és a II. mellékletben megjelölt szolgáltatási infrastruktúrához való hálózaton keresztüli hozzáférésre. A II. melléklet 2. pontjában említett szolgáltatások nyújtása hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon történik, és a vasúttársaságok kérelmeit 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.

(2) Ha a pályahálózat-működtető kiegészítő szolgáltatásként kínálja a II. melléklet 3. pontjában megjelölt szolgáltatások valamelyikét, minden olyan vasúttársaság részére, amely kéri, köteles biztosítani ezeket a szolgáltatásokat.

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

#### 6. cikk

### Infrastruktúra-költségek és -számlák

(1) A tagállamok rögzítik a feltételeket, adott esetben az előlegfizetést is ideértve, annak biztosítására, hogy szokványos üzleti feltételek mellett és belátható időn belül a pályahálózat-működtető könyveiben az infrastruktúra-használati díjakból származó bevétel, az egyéb üzleti tevékenységekből származó eredmény és az állami támogatás legalább egyensúlyban legyen az infrastruktúra költségeivel.

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 7. és 8. cikkben meghatározott díjszabási rendszerén belül megkövetelheti a pályahálózat-működtetőtől, hogy kiadásait és bevételeit állami támogatás nélkül tartsa egyensúlyban.

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

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

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

(5) Arányos költségelosztó módszer kerül kialakításra. A tagállamok előírhatják ennek előzetes jóváhagyását. A módszert időről időre a legjobb nemzetközi gyakorlatnak megfelelően frissíteni kell.

#### 7. cikk

### Díjszámítási elvek

(1) A vasúti infrastruktúra használati díjait a pályahálózat-működtető részére kell megfizetni, amely a díjakat tevékenysége finanszírozására használja fel.

(2) A tagállamok előírhatják a pályahálózat-működtetőnek, hogy bocsássa rendelkezésükre a felszámított díjakkal kapcsolatos összes szükséges információt. A pályahálózat-működtetőnek e tekintetben tudnia kell igazolni, hogy a 4–12. cikk értelmében az egyes üzemeltetőknek ténylegesen kiszámlázott díjak megfelelnek a vasúthálózat-használati feltételekben rögzített módszernek, szabályoknak és adott esetben a díjtáblázatoknak.

(3) A (4) vagy (5) bekezdés vagy a 8. cikk sérelme nélkül a minimális szolgáltatások összességéért és a szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférésért fizetendő díjaknak meg kell egyezniük az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költséggel.

(4) Az infrastruktúra-használati díj tartalmazhat olyan díjat, amely tükrözi az infrastruktúra egy azonosítható részén a torlódási időszakokban fellépő kapacitáshiányt.

(5) Az infrastruktúra-használati díj módosítható úgy, hogy figyelembe vegye az adott vonat közlekedtetése által okozott környezeti hatások költségét. A módosítást az okozott hatás nagyságának megfelelően kell differenciálni.

A környezeti költségek felszámítása, amely növekedést eredményez a pályahálózat-működtető összbévetelében, csak akkor engedélyezhető, ha ilyen díjat hasonló mértékben a konkurens szállítási módok esetében is alkalmaznak.

Ha a konkurens szállítási módok nem alkalmaznak hasonló mértékű környezetvédelmi díjat, e módosítás semmilyen átfogó változást nem idézhet elő a pályahálózat-működtető bevételeiben. Amennyiben hasonló mértékű környezetvédelmi díjat vezettek be a vasúti és konkurens szállítási módokra, és az többletbevétel eredményez, a bevétel felhasználási módjáról a tagállamok határoznak.

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

(7) A II. melléklet 2. pontjában említett szolgáltatások biztosítása nem tartozik e cikk hatálya alá. A fenti rendelkezések sérelme nélkül, a II. melléklet 2. pontjában felsorolt szolgáltatások árainak megállapításakor figyelembe kell venni a vasúti szállítás versenyhelyzetét.

(8) Ha a II. melléklet 3. és 4. pontjában kiegészítő és mellék-szolgáltatásokként felsorolt szolgáltatásokat csak egy szolgáltató kínálja, az e szolgáltatásért felszámított díjnak arányban kell állnia a szolgáltatás tényleges kihasználtsági szintje alapján kiszámított költséggel.

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

#### 8. 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 díjazási rendszernek tekintetbe kell vennie a vasúttársaságok által elért termelékenység-növekedést.

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.

(2) A jövőben megvalósítandó vagy az ezen irányelv hatálybalépését megelőző 15 éven belül 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 és/vagy a költséghatékonyságot, és egyébként nem valósulhatna, illetve nem valósulhatott volna meg. Az ilyen díjszabás magában foglalhatja az új beruházásokkal kapcsolatos kockázatok megosztására vonatkozó megállapodásokat is.

(3) A hátrányos megkülönböztetés megakadályozása érdekében biztosítani kell, hogy az egyes infrastruktúra-üzemeltetők 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.

(4) Ha a pályahálózat-működtető módosítani kívánja a díjszabási rendszer (1) bekezdésben említett alapvető elemeit, ezt köteles legalább három hónappal korábban közzétenni.

#### 9. cikk

##### Kedvezmények

(1) A Szerződés 81., 82., 86. és 87. cikkének sérelme nélkül és az irányelv 7. cikke (3) bekezdése ellenére a pályahálózat-működtető által a vasúttársaságok számára bármely szolgáltatásért felszámított díjakra biztosított kedvezményeknek meg kell felelniük az e cikkben megállapított feltételeknek.

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

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

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

(5) A hasonló szolgáltatásokra hasonló kedvezményrendszereknek kell vonatkozniuk.

#### 10. cikk

### **Kifizetetlen környezeti, baleseti és infrastruktúra-költségeket kiegyenlítő juttatások**

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

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

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

(4) A tagállamok biztosítják, hogy e rendszerek megfeleljenek a Szerződés 73., 87. és 88. cikkének.

#### 11. cikk

### **Teljesítményösztönző rendszer**

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

(2) A teljesítményösztönző rendszer alapelvei a hálózat egészére vonatkoznak.

#### 12. cikk

### **Foglalási díj**

A pályahálózat-működtetők megfelelő díjat vehetnek ki az igényelt, de fel nem használt kapacitásért. A díjnak a kapacitás hatékony kihasználására kell ösztönöznie.

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

## III. FEJEZET

### **AZ INFRASTRUKTÚRA-KAPACITÁS ELOSZTÁSA**

#### 13. cikk

### **Kapacitásjogok**

(1) Az infrastruktúra-kapacitást a pályahálózat-működtető osztja el, és a kérelmezőnek már kiutalt kapacitást a jogosult nem ruházhatja át másik vállalkozásra vagy szolgáltatásra.

Az infrastruktúra-kapacitással 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 infrastruktúra-kapacitás használati joga menetvonal formájában legfeljebb egy szolgálati menetrend érvényességi időszakára adható a kérelmezőknek.

A pályahálózat-működtető és a kérelmező a 17. cikknek megfelelően, a szolgálati menetrend érvényességi időszakánál hosszabb időtartamra szóló keretmegállapodást köthet az adott vasúti infrastruktúra használatára.

(3) A pályahálózat-működtetőnek és a kérelmezőnek az infrastruktúra-kapacitás elosztásával kapcsolatos jogait és kötelesegeit szerződések vagy jogszabályok rögzítik.

#### 14. cikk

### **Kapacitáselosztás**

(1) A tagállamok a 91/440/EGK irányelv 4. cikkében rögzített független igazgatás tiszteletben tartásával kidolgozzák az infrastruktúra-kapacitás elosztásának kereteit. Sajátos kapacitáselosztási szabályokat kell felállítani. A kapacitást a pályahálózat-működtető osztja el. A pályahálózat-működtető különösen ügyel arra, hogy az infrastruktúra-kapacitás elosztása tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon, a közösségi jog tiszteletben tartásával történjen.



(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.

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

#### 15. cikk

### Együttműködés a több hálózatra kiterjedő infrastruktúra-kapacitás elosztásában

(1) A pályahálózat-működtetők együttműködnek a több hálózatra kiterjedő infrastruktúra-kapacitás hatékony kialakításában és elosztásában. Nemzetközi menetvonalakat hoznak létre, különösen a Transzeurópai Vasúti Áruszállítási Hálózat keretein belül. Kialakítják az ennek végrehajtásához szükséges eljárásokat. Ezek az eljárások az ezen irányelvben rögzített szabályok hatálya alá tartoznak.

Az infrastruktúra nemzetközi szintű elosztásának összehangolására kialakított eljárásba bevonják minden olyan vasúti infrastruktúra-üzemeltető képviselőit, amelyek az elosztással kapcsolatban hozott döntései kihatnak más infrastruktúra-üzemeltető tevékenységére. A Közösségen kívüli infrastruktúra-üzemeltetők megfelelő képviselői is bevonhatók az eljárásokba. A Bizottságot tájékoztatják, és megfigyelői minőségben meghívást kap.

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

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

(4) Az (1) bekezdésben említett együttműködés keretében a pályahálózat-működtetők felméri az igényeket, és adott esetben nemzetközi menetvonalakat javasolnak és hoznak létre a 23. cikkben említett eseti kérések tárgyát képező nemzetközi áruvonalak üzemeltetésének megkönnyítésére.

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

#### 16. cikk

### Kérelmezők

(1) Infrastruktúra-kapacitást a 2. cikk b) pontjában szereplő meghatározásnak eleget tevő vasúttársaságok, vasúttársaságok nemzetközi csoportosulásai, illetve az ezt megengedő tagállamok területén más kérelmezők igényelhetnek. A tagállamok ezenfelül más kérelmezőknek is megengedhetik, hogy a területükön infrastruktúra-kapacitást igényeljenek.

(2) A pályahálózat-működtetők a kérelmezők számára követelményeket írhatnak elő az infrastruktúra jövőbeni bevételeivel és használatával kapcsolatos jogos elvárásaik védelme érdekében. E követelményeknek 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.

(3) 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 infrastruktúra-kapacitásra.

#### 17. cikk

### Keretmegállapodások

(1) A kérelmezővel a Szerződés 81., 82. és 86. cikkének sérelme nélkül keretmegállapodás köthető. E keretmegállapodás felsorolja a kérelmező által a szolgálati menetrend érvényességi idejét meghaladó időszakra igényelt és számára felajánlott infrastruktúra-kapacitás 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 30. cikkében említett szabályozó szervezettel jóvá kell hagyni.

(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 válna szükségessé.

(5) A keretmegállapodások elvben ötéves időtartamra készülnek. A pályahálózat-működtető különleges esetekben rövidebb vagy hosszabb időszakot is elfogadhat. Bármely öt évnél hosszabb időtartamot kereskedelmi szerződésekkel, különleges beruházásokkal vagy kockázatokkal kell indokolni.

Az időtartam csak kivételes esetekben, elsősorban nagyléptékű, hosszú távú beruházások esetében haladhatja meg a 10 évet, és különösen akkor, ha a beruházásra vonatkozó kötelezettségvállalást szerződésbe foglalták.

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

#### 18. cikk

### Az elosztási folyamat menete

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

(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.

#### 19. cikk

### Kérelmezés

(1) A kérelmezők közjogi vagy magánjogi kérelemmel fordulhatnak a pályahálózat-működtetőhöz, vasúti infrastruktúra-használati jogok elnyerése érdekében, a II. fejezetben előírt díj ellenében.

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

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

(4) A kérelmezők egy infrastruktúra-üzemeltetőhöz folyamodva is kérhetnek több hálózatra kiterjedő infrastruktúra-kapacitást. A pályahálózat-működtető engedélyt kap, hogy a kérelmező nevében más érdekelt infrastruktúra-üzemeltetőknél eljárjon.

(5) A pályahálózat-működtetők biztosítják, hogy a több hálózatra kiterjedő infrastruktúra-kapacitást kérelmezők közvetlenül folyamodhassanak a pályahálózat-működtetők által esetlegesen létrehozott közös szervezethez.

#### 20. cikk

### Menetrendkészítés

(1) A pályahálózat-működtető lehetőség szerint eleget tesz minden infrastruktúra-kapacitásra vonatkozó kérésnek, beleértve a több hálózatot átszelő menetvonalakra vonatkozó kérelmeket is, és lehetőség szerint figyelembe veszi a kérelmezőket

terhelő összes korlátozást, ideértve a vállalkozásukra gyakorolt gazdasági hatást.

(2) A pályahálózat-működtető a menetrendkészítés és az összehangolási eljárás keretében prioritást adhat bizonyos szolgáltatásoknak, de csak a 22. és 24. cikkben szabályozott módon.

(3) A pályahálózat-működtető megbeszéli a szolgálati menetrendtervezetet az érdekelt felekkel, és legalább egy hónapot biztosít számukra véleményük kifejtésére. Az érdekelt felek közé tartoznak mindazok, akik infrastruktúra-kapacitást kértek, továbbá más felek, akik észrevételeket kívánnak tenni arra nézve, hogy a szolgálati menetrend esetükben hogyan befolyásolja vasúti szolgáltatások igénybevételére vonatkozó képességüket a szolgálati menetrend érvényessége ideje alatt.

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

#### 21. cikk

### Összehangolási eljárás

(1) Ha a 20. cikkben említett menetrendkészítés során a pályahálózat-működtető ellentmondásokat észlel a különböző kérelmek között, a kérelmek összehangolásával megkísérli az összes igény lehetőség szerinti legjobb összeegyeztetését.

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

(3) A pályahálózat-működtető konzultáció folytatásával minden felmerülő konfliktust megpróbál rendezni az érintett kérelmezővel.

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

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

(6) Más létező jogorvoslati lehetőségek és a 30. cikk rendelkezéseinek sérelme nélkül az infrastruktúra-elosztással kapcsolatban keletkező viták esetén békéltető eljárás áll rendelkezésre a viták gyors megoldására. Ezen eljárás alkalmazása esetén a határozatot 10 munkanapon belül meg kell hozni.

## 22. cikk

**Túlterhelt infrastruktúra**

(1) Ha az infrastruktúra-kapacitás 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-elemet túlterheltnek minősíteni. Ugyanezt kell tenni azon infrastruktúra esetében is, amelyen a közeljövőben előreláthatólag kapacitáshiány lép fel.

(2) Ha egy infrastruktúra túlterheltnek minősült, a pályahálózat-működtető a 25. cikkben leírt kapacitáselemzést végez, kivéve ha a 26. cikkben leírt kapacitásbővítési terv megvalósítása már folyamatban van.

(3) Ha a 7. cikk (4) bekezdésében előírt díjakat nem vetették ki vagy nem érték el általuk kielégítő eredményt, és az infrastruktúrát túlterheltnek minősítették, a pályahálózat-működtető ezenfelül prioritási feltételeket alkalmazhat az infrastruktúra-kapacitás elosztására.

(4) A prioritási 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 közszolgálati 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 infrastruktúra-kapacitás elosztása során.

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

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

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

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

## 23. cikk

**Eseti kérések**

(1) A pályahálózat-működtető a lehető legrövidebb időn, de legfeljebb öt munkanapon belül válaszol az egyes menetvonal-

kat 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 kapacitási-igényt, amely lehetővé teszi számukra, hogy gyorsan reagáljanak az előrelátható eseti kapacitáskérelmekre. Ez a rendelkezés a túlterhelt infrastruktúra esetében is érvényes.

## 24. cikk

**Szakosított infrastruktúra**

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

(2) Ha vannak megfelelő alternatív útvonalak, a pályahálózat-működtető az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően sajátos infrastruktúrát jelölhet ki meghatározott közlekedéstípusok számára. Ilyen kijelölés esetén a pályahálózat-működtető az infrastruktúra-kapacitás elosztása során a Szerződés 81., 82. és 86. cikkének sérelme nélkül elsőbbségben részesítheti e közlekedéstípust.

A kijelölés nem akadályozza meg az infrastruktúra más közlekedéstípusok általi használatát, amennyiben az infrastruktúra rendelkezik szabad kapacitással, és a gördülőállomány megfelel a vonalon üzemelés műszaki jellemzőinek.

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

## 25. cikk

**Kapacitáselemzés**

(1) A kapacitáselemzés célja, hogy meghatározza az infrastruktúra-kapacitás 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 infrastruktúra-kapacitásra gyakorolt hatását. A tervezett intézkedések közé tartozik mindenekelőtt az útvonal-módosítás, a menetrend módosítása, a sebességmódosítások és az infrastruktúra javítása.

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

#### 26. 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 infrastruktúra-kapacitás bővítéséhez szükséges lépéseket az intézkedések végrehajtására vonatkozó ütemtervvel együtt.

A terv a tagállam előzetes jóváhagyásához köthető.

(3) A pályahálózat-működtető beszünteti a 7. cikk (4) bekezdése szerinti díjak felszámítását az érintett infrastruktúrára vonatkozóan, ha:

- a) az nem készít kapacitásbővítési tervet; vagy
- b) nem halad előre a kapacitásbővítési tervben meghatározott intézkedési terv megvalósításával.

A pályahálózat-működtető azonban a 30. cikkben említett szabályozó szervezet jóváhagyásával továbbra is felszámíthatja e díjakat, ha:

- a) a kapacitásbővítési terv saját hatáskörén kívül eső okok miatt nem valósítható meg; vagy
- b) a rendelkezésre álló lehetőségek gazdaságilag vagy pénzügyileg nem vállalhatók.

#### 27. cikk

### A menetvonalak használata

(1) 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 hatáskörén kívül eső, nem gazdasági okok miatt került sor.

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

#### 28. cikk

### Infrastruktúra-kapacitás tervezett pályafenntartási munkák céljára

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

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

#### 29. 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 egy katasztrófatervet, amely felsorolja a vasúti közlekedésben bekövetkezett súlyos balesetek vagy zavarok esetén értesítendő közszervezeteket.

(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 rendelkezésre.

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

## IV. FEJEZET

## ÁLTALÁNOS INTÉZKEDÉSEK

## 30. cikk

## Szabályozó szervezet

(1) A 21. cikk (6) bekezdésének sérelme nélkül a tagállamok létrehozhatnak egy szabályozó szervezetet. E szervezetnek, amely lehet a közlekedésügyért felelős minisztérium vagy más szervezet, szervezetét, pénzügyi döntéseit, jogi felépítését és döntéshozatali funkcióit tekintve függetlennek kell lennie bármely infrastruktúra-üzemeltetőtől, díjszabási szervezettől, elosztó szervezettől vagy kérelmezőtől. E szervezet az e cikkben ismertetett elvek szerint működik, azonban a jogorvoslati és szabályozó funkciók külön szervezetekre ruházhatók.

(2) 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 által elfogadott döntések ellen a következőkkel kapcsolatban:

- a) a vasúthálózat-használati feltételek;
- b) az abban szereplő követelmények;
- c) az elosztási folyamat és eredménye;
- d) a díjszabási konstrukció;
- e) a fizetendő vagy esetlegesen fizetendő infrastruktúra-használati díjak mértéke vagy struktúrája;
- f) biztonsági tanúsítvány, a biztonsági szabványok és szabályok végrehajtása és ellenőrzése.

(3) A szabályozó szervezet biztosítja, hogy a pályahálózat-működtető által megállapított infrastruktúra-használati díjak megfeleljenek a II. fejezet 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 ezen irányelv 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, amelyeket indokolatlan késlekedés nélkül a szervezet rendelkezésére kell bocsátani.

(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.

A (6) bekezdés rendelkezései ellenére a szabályozó szervezet határozata az abban érintett valamennyi félre nézve kötelező.

Az infrastruktúra-kapacitás 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 meghatározott irányvonalaknak megfelelően.

(6) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a szabályozó szervezet által hozott határozatok bírósági felülvizsgálatnak legyenek alávetettek.

## 31. cikk

## A szabályozó szervezetek együttműködése

A nemzeti szabályozó szervezetek tájékoztatják egymást a munkájukról, valamint döntéshozatali elveikről és gyakorlatukról, hogy döntéshozatali elveiket a Közösségen belül összehangolják. A Bizottság támogatja őket e feladatukban.

## 32. cikk

## Biztonsági tanúsítvány

(1) A Közösség területén létrehozott vagy létrehozandó vasúttársaságok és az általuk alkotott nemzetközi csoportosulások biztonsági tanúsítványára vonatkozó rendelkezéseknek meg kell felelniük e cikknek.

(2) A tagállamok saját területükön elrendelik, hogy a vasúttársaságok a biztonsági követelményeiket rögzítő biztonsági tanúsítvánnyal rendelkezzenek az érintett útvonalak biztonságos üzemeltetése érdekében.

(3) A biztonsági tanúsítvány megszerzéséhez a vasúttársaságnak teljesítenie kell a Közösség jogrendjével összhangban álló és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon alkalmazott, a vasúti szolgáltatásokra jellemző műszaki és működési követelményeket, továbbá a személyzetre, a gördülőállományra és a vállalkozás belső szervezetére vonatkozó biztonsági követelményeket megállapító nemzeti jogszabályokat.

Elsősorban bizonyítani kell, hogy a társaságnál az általa alkalmazott mozdonyvezetők és utazószemélyzet rendelkezik a szükséges képzettséggel a pályahálózat-működtető által alkalmazott közlekedési szabályok betartásához, valamint a vasúti közlekedésre vonatkozó biztonsági követelmények teljesítéséhez.

A vasúttársaságnak bizonyítani kell továbbá, hogy a szerelvényeket alkotó gördülőállományt a hatóság vagy a pályahálózat-működtető jóváhagyta, és az igénybe vett infrastruktúrára vonatkozó üzemeltetési szabályoknak megfelelően ellenőrizte. A biztonsági tanúsítványt az azon tagállam által e célra kijelölt hatóság állítja ki, amelynek területén a használt infrastruktúra található.

## 33. cikk

**Eltérések**

(1) 2003. március 15-ével kezdődően öt évig a következő tagállamok:

- Írország mint szigeten fekvő tagállam, amelynek csak egy tagállammal van vasúti összeköttetése,
- Észak-Írország vonatkozásában az Egyesült Királyság, ugyanebből az okból,
- Görögország mint közvetlen vasúti összeköttetéssel egyetlen más tagállammal sem rendelkező tagállam

nem kötelesek alkalmazni:

- a) a 3. cikkben, a 4. cikk (2) bekezdésében, a 13., 14. és 17. cikkben, a 21. cikk (4) bekezdésében, a 21. cikk (6) bekezdésében, a 22. cikkben, a 24. cikk (3) bekezdésében, továbbá a 25–28. és 30. cikkben rögzített követelményeket azzal a feltétellel, hogy az infrastruktúra-elosztással és a díjszabással kapcsolatban hozott döntések ellen, ha a vasúttársaság írásban kéri, jogorvoslattal lehet élni egy független hatóság előtt, amely az összes vonatkozó információ beérkezését követő két hónapon belül meghozza bírósági felülvizsgálat alá vethető határozatát; és
- b) a 32. cikkben rögzített követelményeket, amennyiben a 91/440/EKG irányelv hatályán kívül eső vasúti szállítási szolgáltatásokról van szó.

(2) Ha azonban:

- a) a 95/18/EK irányelv 4. cikkének 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, Észak-Írország és Görögország területén, területére vagy területéről, az eltérés további alkalmazhatóságáról a 35. cikk (2) bekezdésében előírt konzultatív eljárásnak megfelelően születik döntés;
- b) egy Írországban, Észak-Írországban és Görögországban vasúti szolgáltatásokat végző vasúttársaság hivatalos kérelmet nyújt be vasúti szolgáltatásoknak egy másik tagállam (Írország, Észak-Írország vonatkozásában az Egyesült Királyság vagy mindkettő esetében egy területükön kívül található másik tagállam) területén, területére vagy területéről történő végzése iránt, az (1) bekezdésben említett eltérések nem alkalmazhatók.

Az a) pontban említett, a 35. cikk (2) bekezdésében előírt konzultatív eljárásnak megfelelően elfogadott döntés vagy a b) pontban említett hivatalos kérelem kézhezvételétől számított

egy éven belül az érintett tagállam vagy tagállamok (Írország, Észak-Írország vonatkozásában az Egyesült Királyság és Görögország) jogszabályokat léptetnek életbe az (1) bekezdésben említett cikkek végrehajtására.

(3) Az (1) bekezdésben említett eltérés legfeljebb öt éves 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 35. cikk (2) bekezdésében előírt konzultatív eljárás keretében meghozza határozatát. A fent említett konzultatív eljárást a kéréssel kapcsolatos valamennyi döntésnél alkalmazni kell.

Határozata 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 vasúthálózatral rendelkező tagállam 2004. augusztus 31-ig nem kötelesek 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 bízva, amennyiben e rendelkezések az e feladatokat elvégző szervezetek létrehozására kötelezik a tagállamokat.

## V. FEJEZET

**ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK**

## 34. cikk

**Végrehajtott intézkedések**

(1) A tagállamok bármilyen, az ezen irányelv megvalósításával kapcsolatos kérdéssel megkereshetik a Bizottságot. A megfelelő határozatokat a 35. cikk (2) bekezdésében említett konzultatív eljárás keretében kell meghozni.

(2) A Bizottság egy tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére egyedi esetben megvizsgálhatja a díjszabással, kapacitáselosztással és biztonsági tanúsítvánnyal kapcsolatos rendelkezések alkalmazását és végrehajtását, majd a kérelem beérkezését követő két hónapon belül, a 35. cikk (2) bekezdésében előírt konzultatív eljárás keretében eldönti, hogy a kérdéses intézkedés továbbra is alkalmazható-e. A Bizottság határozatát közli az Európai Parlamenttel, a Tanáccsal és a tagállamokkal.

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

(3) A mellékletek kiigazításához szükséges módosításokat a 35. cikk (3) bekezdésében előírt szabályozási eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

35. 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.
- (3) Az e bekezdésre való hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni a határozat 8. cikke rendelkezéseinek tiszteletben tartásával.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében előírt időtartam három hónap.

- (4) A bizottság elfogadja saját eljárási szabályzatát.

36. 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.

37. cikk

**Hatályon kívül helyezések**

A 2830/77/EGK rendelet, a 2183/78/EGK rendelet, a 82/529/EGK határozat, a 83/418/EGK határozat és a 95/19/EK irányelv hatályát veszti.

38. cikk

**Végrehajtás**

A tagállamok elfogadják azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2003. március 15-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

39. cikk

**Hatálybalépés**

Ez az irányelv az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetése napján lép hatályba.

40. cikk

**Címzettek**

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2001. február 26-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

N. FONTAINE

a Tanács részéről

az elnök

A. LINDH

## I. MELLÉKLET

**A vasúthálózat-használati feltételek tartalma**

A 3. cikkben említett vasúthálózat-használati feltételeknek az alábbi információkat kell tartalmazniuk:

1. A vasúttársaságok számára rendelkezésre álló infrastruktúra jellegét és a hozzáférés feltételeit rögzítő szakasz.
2. A díjszabási elvekkel és díjakkal foglalkozó szakasz. Megfelelő részleteket kell tartalmaznia a díjszabási rendszerről, valamint elegendő információt a II. mellékletben felsorolt, egyetlen szolgáltató által biztosított szolgáltatások díjairól. Részleteznie kell a 7. cikk (4) és (5) bekezdése, valamint a 8–9. cikk alkalmazásához használt módszert, szabályokat és adott esetben díjtáblázatokat. Tartalmaznia kell a már eldöntött vagy előrelátható díjváltozásokkal kapcsolatos információkat.
3. A kapacitáselosztás elveiről és feltételeiről szóló szakasz. E szakasz rögzíti a vasúttársaságok rendelkezésre 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 sajátos 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;
  - d) a koordinációs folyamatot szabályozó elveket;
  - e) a túlterhelt infrastruktúra esetében követendő eljárásokat és alkalmazandó feltételeket;
  - f) az infrastruktúra-használat korlátozásainak részleteit;
  - g) bármely feltételt, amely az elosztási folyamat prioritásainak meghatározásakor figyelembe veszi a kapacitáskihasználás korábbi mértékét.

Részletezi az eseti eljárás hatálya alá tartozó árufuvarozási szolgáltatások, nemzetközi szolgáltatások és eseti kérések megfelelő kezelésének biztosítása érdekében tett intézkedéseket.

---



## II. MELLÉKLET

**A vasúttársaságok számára nyújtandó szolgáltatások**

1. A minimális szolgáltatások összessége a következőket tartalmazza:
    - a) az infrastruktúra-kapacitásra vonatkozó kérelmek kezelése;
    - b) a megadott kapacitás használati joga;
    - c) a kitérők és elágazások használata;
    - d) a vonatközlekedés szabályozása, ideértve a jelző- és biztosítóberendezési rendszert, a szabályozást, a vonatindítást és a vonatmozgással kapcsolatos információk továbbítását és szolgáltatását;
    - e) egy kapacitással már rendelkező szolgáltatás bevezetéséhez vagy üzemeltetéséhez szükséges minden egyéb információ.
  2. A hálózaton keresztüli hozzáférés a szolgáltatási infrastruktúrához és a nyújtott szolgáltatások a következőket tartalmazzák:
    - a) az áramszolgáltatási rendszer használata a vontatási áram számára, adott esetben;
    - b) üzemanyag-töltő berendezések;
    - c) személypályaudvarok, épületeik és egyéb infrastruktúra;
    - d) áruterminálok;
    - e) rendező pályaudvarok;
    - f) vonat-összeállító állomás;
    - g) tároló vágánycsoport;
    - h) karbantartó központok és egyéb műszaki infrastruktúra.
  3. A kiegészítő szolgáltatások közé tartoznak:
    - a) vontatási áram;
    - b) személyszállító vonatok előfűtése;
    - c) tüzelőanyag-ellátás, 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 hálózathoz;
    - b) kiegészítő információk szolgáltatása;
    - c) a gördülőállomány műszaki vizsgálata.
-

## III. MELLÉKLET

**Az elosztási folyamat ütemterve**

1. Szolgálati menetrend minden naptári évben egyszer készül.
  2. A menetrend május utolsó szombatján éjfélkor változik. A nyár után végrehajtott változásokra és módosításokra minden évben szeptember utolsó szombatján éjfélkor, illetve adott esetben a két dátum közötti időpontban kerül sor. A pályahálózat-működtetők megállapodhatnak ettől eltérő időpontban, amely esetben erről tájékoztatják a Bizottságot.
  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-működtetők ideiglenes nemzetközi menetvonalakat alakítanak ki más illetékes elosztó szervezetekkel 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.
-