

# IRÁNYELVEK

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2012/34/EU IRÁNYELVE

(2012. november 21.)

### 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 jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság állásfoglalására <sup>(1)</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére <sup>(2)</sup>,

rendes jogalkotási eljárás keretében <sup>(3)</sup>,

mivel:

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>(1)</sup> HL C 132., 2011.5.3., 99. o.

<sup>(2)</sup> HL C 104., 2011.4.2., 53. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2011. november 16-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2012. március 8-i álláspontja első olvasatban (HL C 108. E, 2012.4.14., 8. o.). Az Európai Parlament 2012. július 3-i álláspontja és a Tanács 2012. október 29-i határozata.

<sup>(4)</sup> HL L 237., 1991.8.24., 25. o.

<sup>(5)</sup> HL L 143., 1995.6.27., 70. o.

<sup>(6)</sup> HL L 75., 2001.3.15., 29. o.

- (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 vállalkozó vasúti társaságok fizessenek a vasúti infrastruktúra használatáért. E szabályok nem különböztethetnek meg hátrányosan a vállalkozó vasúti társaságok között.
- (10) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a pályahálózat-működtető és a meglévő köztulajdonú vagy -irányítású vállalkozó vasúti társaságok az állami támogatásokra vonatkozó uniós szabályok kellő figyelembevételével szilárd pénzügyi háttérrel rendelkezzenek. Ez nem érinti a tagállamoknak az infrastruktúra tervezésével és finanszírozásával kapcsolatos hatáskörét.
- (11) A kérelmezők számára biztosítani kell annak a lehetőségét, hogy kifejtsek véleményüket az üzleti tervnek az infrastruktúra használatával, rendelkezésre bocsátásával és fejlesztésével foglalkozó részéről. Ez nem feltétlenül jelenti a pályahálózat-működtető által kidolgozott üzleti terv teljes körű nyilvánosságra hozatalát.
- (12) Mivel a magántulajdonú szárnyvonalak és mellékvágányok, mint például a magántulajdonú ipari létesítmények területén lévő mellékvágányok és vonalak, nem képezik az ezen irányelvben meghatározott vasúti infrastruktúra részét, az ilyen pályahálózatok működtetői nem tartoznak az ezen irányelv által a pályahálózat-működtetők számára előírt kötelezettségek hatálya alá. Hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon, tulajdonosuk kiletétől függetlenül biztosítani kell azonban a hozzáférést a szárnyvonalakhoz és mellékvágányokhoz, ha arra a szállítási szolgáltatások nyújtása szempontjából kulcsfontossággal bíró kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférés miatt van szükség, és ha azok egyenlő több végfelhasználót szolgálnak vagy szolgálhatnak ki.
- (13) A tagállamoknak képeseknek kell lenniük olyan döntést hozni, hogy az infrastrukturális kiadásokat a közvetlen állami finanszírozástól eltérő eszközök, például a köz- és a magánszféra partnersége vagy a magánszektor általi finanszírozás révén fedezik.
- (14) A pályahálózat-működtetők eredménykimutatásának ésszerű időtartamra vetítve egyensúlyban kell lennie. Ez az időtartam, miután megállapításra került, rendkívüli körülmények esetén – például ha a tagállam gazdasági helyzete nagymértékben és hirtelen romlik, ami jelentős mértékben befolyásolja a pályahálózat forgalmának szintjét vagy a rendelkezésre álló közfinanszírozás szintjét – meghosszabbítható. A nemzetközi számviteli szabályokkal összhangban az infrastrukturális projektek finanszírozása céljából nyújtott hitelek nem kell feltüntetni az eredménykimutatásban.
- (15) A – különösen a határokon átnyúló – árufuvarozási ágazat hatékonysága érdekében a piacot megnyitó intézkedésekre van szükség.
- (16) Célszerű bevezetni a vállalkozó vasúti társaságok részére egy olyan engedélyt, hogy az egész Unióban egységesen és hátrányos megkülönböztetéstől mentesen legyen biztosítva a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés joga.
- (17) 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.
- (18) Az új, nyílt hozzáférésű, közbenső megállókkal rendelkező nemzetközi személyszállítási szolgáltatások bevezetése nem használható a belföldi személyszállítási szolgáltatás piacának megnyitására, hanem annak pusztán olyan megállókra kell összpontosítania, amelyek kapcsolatban vannak a nemzetközi útvonallal. Az új szolgáltatások fő célja a nemzetközi útvonalon történő személyszállítás. Annak megállapítása során, hogy ez-e a szolgáltatás fő célja, olyan szempontokat kell figyelembe venni, mint a belföldi vagy a nemzetközi személyszállítás alapján kiszámított forgalmi hányad és volumen, valamint a szolgáltatás hossza. A szolgáltatás fő célját az érdekelt fél kérelmére a megfelelő nemzeti igazgatási szerv állapítja meg.
- (19) A vasúti és közúti személyszállítási szolgáltatásokról szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> felhatalmazza a tagállamokat és az önkormányzatokat olyan közszolgáltatási szerződések odaítélésére, amelyek kizárólagos jogokat biztosíthatnak egyes szolgáltatások nyújtására. Szükséges ezért annak biztosítása, hogy azon rendelet rendelkezései összhangban legyenek a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások versenynek való megnyitásának elvével.
- (20) 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 ha az érintett igazgatási szerv a jóváhagyását a közszolgáltatási szerződést odaítélő illetékes hatóság kérelmére, objektív gazdasági elemzés alapján adja meg.
- (21) Annak értékelése során, hogy a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyba kerül-e, olyan előre meghatározott szempontok veendőek figyelembe, mint a közszolgáltatási szerződésben szereplő bármely szolgáltatás nyereségességére gyakorolt hatás – beleértve a szerződést odaítélő illetékes hatóságnál felmerülő nettó költségre gyakorolt hatást is –, az utasigény, a díjszabás, a jegyváltásra vonatkozó szabályok, a megálló helye és száma a határ mindkét oldalán, valamint a javasolt új

<sup>(1)</sup> HL L 315., 2007.12.3., 1. o.

szolgáltatás menetrendje és gyakorisága. Ezen értékeléssel és az érintett igazgatási szerv döntésével összhangban a tagállamok engedélyezhetik, módosíthatják vagy megtagadhatják a kért nemzetközi személyszállítási szolgáltatás hozzáférési jogát, beleértve azt is, hogy az uniós joggal, továbbá az egyenlőség és a megkülönböztetésmentesség elvével összhangban a gazdasági elemzésnek megfelelően díjat vehessenek ki az új nemzetközi személyszállítási szolgáltatás üzemeltetőjére.

- (22) A közszolgáltatási kötelezettséget 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.
- (23) Az igazgatási szervnek úgy kell működnie, hogy elkerüljön minden összeférhetlenséget vagy lehetséges érintettséget az elbírálás alatt álló közszolgáltatási szerződés odaítélésében. Az igazgatási szerv 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.
- (24) A különleges infrastruktúrát, például nagysebességű vasútvonalakat használó szolgáltatásokba való beruházáshoz a kérelmezőknek a nagyszabású és hosszú távú beruházásokra tekintettel jogbiztonságra van szükségük.
- (25) Az igazgatási szerveknek információt kell cserélniük, és ha szükséges, egyes egyedi esetekben össze kell hangolniuk az arra vonatkozó értékelési elveket és a gyakorlatot, hogy veszélyeztetett-e egy közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya. Tapasztalataik alapján fokozatosan iránymutatásokat kell kidolgozniuk.
- (26) A vállalkozó vasúti társaságok közötti tisztességes verseny biztosítása, valamint a teljes mértékű átláthatóságnak, továbbá a szolgáltatásokhoz való megkülönböztetésmentes hozzáférésnek, illetve azok hátrányos megkülönböztetéstől mentes nyújtásának szavatolása érdekében különbséget kell tenni a szállítási szolgáltatások nyújtása és a kiszolgáló létesítmény üzemeltetése között. Ezért szükséges, hogy ezt a két tevékenység típust egymástól függetlenül irányítsák abban az esetben, ha a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője olyan szervezethez vagy céghez tartozik, amely jelen van és domináns szerepet tölt be nemzeti szinten legalább egy olyan vasúti áru- vagy személyszállítási piacon, amelyet az infrastruktúra kiszolgál. Ebből a függetlenségből nem következhet a kiszolgáló létesítmények tekintetében különálló jogi személy létrehozása.

- (27) A kiszolgáló létesítményekhez való megkülönböztetésmentes hozzáférésnek, valamint az ezen infrastruktúrák keretében nyújtott, vasúttal kapcsolatos szolgáltatásoknak lehetővé kell tenniük a vállalkozó vasúti társaságok számára, hogy jobb szolgáltatásokat kínáljanak a személy- és teherszállítási szolgáltatások felhasználói számára.
- (28) Míg a villamos energia belső piacára vonatkozó közös szabályokról szóló, 2009. július 13-i 2009/72/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> előírja az európai villamosenergia-piac megnyitását, a vontatási áramot kérésre, hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon kell biztosítani a vállalkozó vasúti társaságok számára. Ha csak egy szolgáltató áll rendelkezésre, az e szolgáltatásért felszámított díjat egységes díjképzési elvek alapján kell meghatározni.
- (29) A harmadik országokkal való viszony tekintetében különös figyelmet kell fordítani az uniós vállalkozó vasúti társaságok e harmadik országok vasúti piacához való kölcsönös hozzáféréseinek meglétére, és e hozzáférést határforgalmi egyezmények révén elő kell mozdítani.
- (30) A megbízható és megfelelő szolgáltatások nyújtása érdekében szükséges biztosítani, hogy a vállalkozó vasúti társaságok a jó hírnév, a megfelelő pénzügyi helyzet és a szakmai alkalmasság tekintetében mindenkor megfeleljenek bizonyos követelményeknek.
- (31) Az érdekelt ügyfelek és harmadik felek védelme érdekében elengedhetetlen, hogy a vállalkozó vasúti társaságok a felelősség tekintetében megfelelően biztosítva legyenek. Engedélyezni kell továbbá, hogy a vállalkozó vasúti társaságok a baleseti felelősségüket bankok vagy más vállalkozások által nyújtott garanciák útján fedezzék, feltéve, hogy erre piaci feltételek mellett kerül sor, az nem eredményez állami támogatást, és nem tartalmaz más vállalkozó vasúti társaságokkal szembeni megkülönböztetést jelentő elemeket.
- (32) A vállalkozó vasúti társaságnak szintén meg kell felelnie a vasúti szolgáltatásokra vonatkozó, hátrányos megkülönböztetés nélkül alkalmazott nemzeti és uniós jognak, melyek biztosítani kívánják, hogy a meghatározott útvonalakon a vállalkozó vasúti társaság teljes biztonságban, valamint az egészségügyi és szociális feltételek és a munkavállalók és az ügyfelek jogainak figyelembevételével gyakorolhassa tevékenységét.
- (33) A vállalkozó vasúti társaságok számára adott engedélyek kiadásánál, fenntartásánál és módosításánál alkalmazott eljárásoknak az átláthatóknak kell lenniük és összhangban kell lenniük a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvével.

<sup>(1)</sup> HL L 211., 2009.8.14., 55. o.

- (34) Az átláthatóság érdekében, valamint a vasúti infrastruktúrához és a kiszolgáló létesítményekben nyújtott szolgáltatásokhoz minden vállalkozó vasúti társaság számára hátrányos megkülönböztetéstől mentesen biztosítandó hozzáférés érdekében a hozzáférési jogok alkalmazásához szükséges összes információt közzé kell tenni a hálózati üzletszabályzatban. A hálózati üzletszabályzatot a fennálló nemzetközi gyakorlattal összhangban legalább az Unió két hivatalos nyelvén közzé kell tenni.
- (35) A vasúti infrastruktúra megfelelő kapacitáselosztási rendszere és a versenyképes üzemeltetők együttesen jobb egyensúlyt eredményeznek az egyes közlekedési módok között.
- (36) A pályahálózat-működtetők számára ösztönzőket – például az ügyvezető igazgatónak fizetendő jutalmat – kell biztosítani a pályahasználati díjaknak és az infrastruktúra biztosítása költségeinek a csökkentése céljából.
- (37) A tagállamok azon kötelezettsége, mely szerint biztosítaniuk kell, hogy a pályahálózat-működtetők teljesítmény-céljainak, illetve közép- és hosszú távú bevételeinek megvalósítására az illetékes hatóság és a pályahálózat-működtető között létrejött szerződéses megállapodás alapján kerüljön sor, nem érintheti a tagállamoknak a vasúti infrastruktúra tervezésével és finanszírozásával kapcsolatos hatásköreit.
- (38) A vasúti infrastruktúra hatékony használatának ösztönzése a közlekedési költségek csökkenését eredményezi a társadalom számára.
- (39) A pályahálózat-működtetők által a költségek arányos megosztását illetően kidolgozott módszereknek a költségekkel kapcsolatos okozati viszonyok lehető legjobb feltérképezésén kell alapulniuk, és a költségeket a vállalkozó vasúti társaságok számára nyújtott különböző szolgáltatások és adott esetben a vasúti járművek típusai között kell megosztaniuk.
- (40) A vasúti infrastruktúra és más szállítási infrastruktúrák megfelelő díjképzési rendszerei és a versenyképes üzemeltetők együttesen fenntartható alapokon álló, optimális egyensúlyt eredményeznek a különböző szállítási módok között.
- (41) A pályahálózat-működtetőknek a felárak kiszabásakor meg kell határozniuk a különböző piaci szegmenseket, ha a szállítási szolgáltatások nyújtásának költségei, azok piaci ára, illetve azoknak a szolgáltatás minőségével szemben támasztott követelményei jelentősen eltérnek.
- (42) A díjképzési és kapacitáselosztási rendszereknek minden vállalkozás számára lehetővé kell tenniük az egyenlő és a hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést, és törekedniük kell arra, hogy a lehető legnagyobb mértékben, tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon teljesítsék minden felhasználó és közlekedéstípus igényeit. A díjképzési és kapacitáselosztási rendszereknek lehetővé kell tenniük a vasúti szolgáltatások tisztességes versenyét.
- (43) A tagállamok által meghatározott kereteken belül a díjképzési és kapacitáselosztási rendszereknek arra kell ösztönözniük a vasúti pályahálózat-működtetőket, hogy optimalizálják infrastruktúrájuk használatát.
- (44) A vállalkozó vasúti társaságoknak olyan, egyértelmű és ellentmondásmentes gazdasági visszajelzéseket kell kapniuk a kapacitáselosztási rendszerektől és a díjképzési rendszerektől, amelyek lehetővé teszik a vállalkozó vasúti társaságok számára, hogy racionális döntéseket hozzanak.
- (45) A teherkocsikon használt, öntöttvas technológiával készült féktuskók által okozott gördülési zaj a zajkibocsátás egyik olyan oka, amely megfelelő műszaki megoldások alkalmazásával csökkenthető. A zajhatás alapján differenciált infrastruktúra-használati díjakat első sorban azokra a teherkocsikra kell alkalmazni, amelyek nem felelnek meg a transeurópai hagyományos vasúti rendszer „járművek – zaj” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló, 2005. december 23-i 2006/66/EK bizottsági határozatban <sup>(1)</sup> foglalt követelményeknek. Ha ez a differenciálás a pályahálózat-működtető számára bevételecsökkenést eredményez, az nem érintheti az állami támogatásra vonatkozó uniós szabályokat.
- (46) A zajhatás alapján differenciált pályahasználati díjakat a vasúti közlekedés által okozott zajhatások csökkentésére irányuló egyéb intézkedések – mint például a vasúti járművek által kibocsátott zaj maximális értékét meghatározó átjárhatósági műszaki előírások, a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről szóló, 2002. június 25-i 2002/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(2)</sup> értelmében a zajhatásnak való kitettség csökkentése céljából folytatott zajtérképezés és cselekvési tervek, valamint a vasúti járművek pótlólagos felszerelése és zajcsökkentő berendezések telepítése céljából folyósított uniós és állami finanszírozás – kiegészítéseként kell alkalmazni.
- (47) A vasúti ágazat tekintetében elfogadott zajcsökkentési intézkedésekkel egyenértékű intézkedéseket kell fontolóra venni az egyéb közlekedési formák tekintetében is.
- (48) Annak érdekében, hogy a mozdonyokat minél hamarabb felszereljék az Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszerrel (ETCS), a pályahálózat-működtetőknek a díjképzési rendszert oly módon kell módosítaniuk, hogy az ideiglenes jelleggel különböztesse meg az ETCS-szel már ellátott vonatokat. E differenciálásnak megfelelően ösztönöznie kell a vonatokat ETCS rendszerrel való felszerelését.
- (49) Az üzleti tevékenységüket megtervezni kívánó felhasználók, illetve potenciális felhasználók infrastruktúraigényeinek, valamint az ügyfelek 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.

<sup>(1)</sup> HL L 37., 2006.2.8., 1. o.

<sup>(2)</sup> HL L 189., 2002.7.18., 12. o.

- (50) Kívánatos, hogy a vállalkozó vasúti társaságok és a pályahálózat-működtető számára megfelelő ösztönzőket biztosítsanak a hálózati zavarok minimalizálása és a teljesítmény javítása érdekében.
- (51) A tagállamok részére lehetőséget kell biztosítani arra, hogy engedélyezzék a vasúti szolgáltatások vásárlóinak közvetlen részvételét a kapacitáselosztási folyamatban.
- (52) A kérelmezők és a pályahálózat-működtető üzleti igényeit egyaránt fontos figyelembe venni.
- (53) Fontos, hogy az infrastruktúra-kapacitás elosztása a pályahálózat-működtetők részéről a lehető legrugalmasabb módon történjék, e rugalmasságnak azonban összhangban kell lennie a kérelmező indokolt igényeinek kielégítésével.
- (54) A kapacitáselosztásnak el kell kerülnie az infrastruktúra használati jogával rendelkező vagy azt megszerezni kívánó más vállalkozások üzletfejlesztéssel kapcsolatos tevékenységének indokolatlan korlátozását.
- (55) A kapacitáselosztási és díjképzési rendszereknek figyelembe kell venniük azt a tényt, hogy a vasúti pályahálózat különböző részeit más-más elsődleges felhasználó figyelembevételével tervezték.
- (56) A különböző felhasználók és felhasználótípusok gyakran eltérő hatást gyakorolnak az infrastruktúra-kapacitásra, ezért a különböző szolgáltatások igényei között megfelelő egyensúlyt kell teremteni.
- (57) Hatósággal kötött szerződés keretében üzemeltetett járatok esetében különös szabályokra lehet szükség, hogy megőrizzék vonzerejüket a felhasználók számára.
- (58) A díjképzési és kapacitáselosztási rendszereknek számolniuk kell az infrastruktúra-kapacitás telítődésének, illetve előbb-utóbb bekövetkező szűkösségének hatásaival.
- (59) Az egyes közlekedéstípusok eltérő tervidőszakai miatt biztosítani kell, hogy az infrastruktúra-kapacitással kapcsolatban az éves menetrendszerkesztés munkálatainak lezárulását követően beérkezett kérések teljesíthetők legyenek.
- (60) Ha a kapacitáskérelmek összehangolására a felhasználók igényeinek teljesítése érdekében van szükség, a vállalkozó vasúti társaságok számára legelőnyösebb megoldás érdekében kívánatos az infrastruktúra-kapacitás felhasználása vizsgálatának előírása.
- (61) Ha a kapacitáselosztási folyamat nem tudja teljesíteni a felhasználók igényeit, a pályahálózat-működtetőktől monopóliumhelyzetükből kifolyólag indokolt megkövetelni az infrastruktúra-kapacitás felhasználásának és fejlesztési módjainak vizsgálatát.
- (62) A más vállalkozó vasúti társaságok kéréseivel és a rendszeren belüli korlátozásokkal kapcsolatos információk hiánya megnehezíti, hogy a vállalkozó vasúti társaságok optimalizálhassák infrastruktúra-kapacitási igényeiket.
- (63) Fontos biztosítani az elosztási rendszerek fokozottabb összehangolását, hogy a több pályahálózat-működtető hálózatát használó forgalom, különösen a nemzetközi forgalom számára növekedjék a vasút vonzereje.
- (64) Fontos az akár a vasúti infrastruktúrák, akár a közlekedési módok közötti versenyben a díjképzési elvek jelentős eltéréseiből eredő esetleges torzulások minimalizálása.
- (65) Kívánatos meghatározni az infrastruktúra-szolgáltatásnak az üzemeltető számára a szolgáltatásnyújtáshoz alapvetően szükséges, minimális pályahasználati díj ellenében biztosítandó összetevőit.
- (66) A vasúti infrastruktúrába való beruházás szükséges, és az infrastruktúra-díjképzési rendszereknek ösztönzőket kell biztosítaniuk a pályahálózat-működtetők számára, annak érdekében, hogy a megfelelő befektetéseket gazdaságilag vonzóvá tegyék.
- (67) 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 költségét meghatározó tényezőket.
- (68) A közlekedési döntések meghozatalakor törekedni kell az externális költségek figyelembevételére, valamint arra, hogy a vasúti infrastruktúra használatának díja az összes szállítási módra vonatkozóan következetesen és kiegyensúlyozottan járulhasson hozzá a külső költségek internalizálásához.
- (69) Fontos gondoskodni arról, hogy a belföldi és a nemzetközi közlekedés díjai lehetővé tegyék a vasút számára a piaci igények kielégítését. Következésképpen az infrastruktúra-használati díjat a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költség mértékében kell megállapítani.
- (70) 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-díjképzési rendszer esetében kívánatos, hogy a legalább az általa előírt többletköltség megfizetésére képes forgalom számára tegye lehetővé a vasúti infrastruktúra használatát.
- (71) A vasúti infrastruktúra természetes monopólium, ezért a pályahálózat-működtetők számára költségcsökkentést és az infrastruktúra hatékony működtetését lehetővé tevő ösztönzőket kell biztosítani.
- (72) A vasúti közlekedés fejlesztését többek között a rendelkezésre álló uniós eszközök használatával, a már megállapított prioritások sérelme nélkül kell elérni.

- (73) A vállalkozó vasúti társaságok számára megadott kedvezmények összefüggésben kell állniuk a tényleges adminisztratív költségmegtakarítással, különösen a tranzakciós költségek megtakarításával. Kedvezmények adhatók az infrastruktúra hatékony használatának előmozdítására is.
- (74) Kíváncos, hogy a vállalkozó vasúti társaságok és a pályahálózat-működtető ösztönzők révén érdekeltté váljanak a hálózati zavarok minimalizálásában.
- (75) A kapacitás elosztása a pályahálózat-működtető számára költséggel jár, amelyért térítést kell előírni.
- (76) A vasúti infrastruktúra hatékony működtetése, tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes használata megköveteli egy igazgatási szervezet létrehozását, amely ellenőrzi az ezen irányelvben foglalt szabályok alkalmazását, és jogorvoslati szervként működik, nem érintve az igazságszolgáltatási felülvizsgálat lehetőségét. Az igazgatási szervezetnek képesnek kell lennie arra, hogy megfelelő szankciók révén érvényt szerezzen az információkéréseinek és a határozatainak.
- (77) Az igazgatási szervezet finanszírozásának garantálnia kell annak függetlenségét, és azt vagy az állami költségvetésből, vagy pedig az ágazat által finanszírozott, a méltányosság, az átláthatóság, a megkülönböztetésmentesség és az arányosság elvének tiszteletben tartásával kötelezően felszámított hozzájárulásokból kell biztosítani.
- (78) A személyzet kinevezésére vonatkozó megfelelő eljárásoknak hozzá kell járulniuk az igazgatási szervezet függetlenségének garantálásához, gondoskodva különösen arról, hogy a döntésekért felelős személyek kinevezését olyan hatóság végezze, amely nem gyakorol közvetlen tulajdonosi jogokat szabályozott vállalkozások felett. Ha e feltétel teljesül, e hatóság például parlament, elnök vagy miniszterelnök is lehetne.
- (79) A belső piac integritásának biztosítása mellett különleges intézkedésekre van szükség bizonyos tagállamok sajátos geopolitikai és földrajzi helyzetének, valamint az egyes tagállamok vasúti ágazatai sajátos szervezetének figyelembevétele érdekében.
- (80) A vasúti piac fejlődésének figyelembevétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el az engedélyt kérelmező vállalkozás által szolgáltatandó információk, a késési kategóriák listájának, az elosztási folyamat ütemtervének és a felügyeleti szerv által szolgáltatandó könyvelési adatok technikai módosításai tekintetében. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elkészítésekor és megszövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak történő egyidejű, időben és megfelelő módon történő továbbításáról.
- (81) Az ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek <sup>(1)</sup> megfelelően kell gyakorolni.
- (82) A vasúti szolgáltatások fő céljával összefüggő végrehajtási jogi aktusokat, az új nemzetközi szolgáltatásoknak a közszolgáltatási szerződések gazdasági egyensúlyára gyakorolt hatásának vizsgálatát, a személyszállítási szolgáltatásokat működtető vállalkozó vasúti társaságokra kiszabott díjakat, az alapvető kiszolgáló létesítményekben nyújtott szolgáltatásokhoz való hozzáférést, az engedély megszerzése érdekében követendő eljárás részleteit, a zajhatásokból eredő költség felszámításának alkalmazására és a pályahasználati díjaknak a vonatok ETCS rendszerrel való felszerelésének ösztönzése érdekében történő differenciálásának alkalmazására vonatkozó közvetlen költségek kiszámításának módozatait, valamint az igazgatási szervezetek döntéshozatalára vonatkozó közös elvekkel és gyakorlatokkal összefüggő végrehajtási jogi aktusokat a Bizottság nem fogadhatja el, ha az ezen irányelv szerint létrehozott bizottság nem nyilvánít véleményt a végrehajtási jogi aktus Bizottság által benyújtott tervezetéről.
- (83) Mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen az uniós vasutak fejlesztésének elősegítését, a vállalkozó vasúti társaságok engedélyezésére vonatkozó általános alapelvek kialakítását, a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásával és az infrastruktúra használati díjaival kapcsolatos szabályok tagállamok közötti összehangolását az engedélyek kiadásában és a vasúthálózatok jelentős elemeinek üzemeltetésében nyilvánvalóan szerepet játszó nemzetközi vonatkozások miatt és tekintettel arra, hogy biztosítani kell az infrastruktúrához való hozzáférés méltányos és hátrányos megkülönböztetéstől mentes feltételeit, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért – határokon átnyúló jellegük miatt – azok uniós szinten jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubsidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (84) Az ezen irányelv nemzeti jogba történő átültetésére vonatkozó kötelezettség csak azokat a rendelkezéseket érinti, amelyek tartalma a korábbi irányelvekhez képest jelentősen módosult. Ezen irányelv a korábbi irányelvekhez képest tartalmilag változatlan rendelkezéseinek átültetésére vonatkozó kötelezettség a korábbi irányelvekből következik.

<sup>(1)</sup> HL L 55., 2011.2.28., 13. o.

- (85) Azon tagállamokra, amelyek nem rendelkeznek vasúti hálózattal, és e helyzet változására nincs a közeljövőben kilátás, ezen irányelv II. és IV. fejezetének átültetése és végrehajtása aránytalan és értelmetlen kötelezettséget róna. Ezért az ilyen tagállamokat mentesíteni kell e kötelezettség alól.
- (86) A tagállamoknak és a Bizottságnak a magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatával<sup>(1)</sup> összhangban a tagállamok vállalták, hogy az átültető intézkedéseikről szóló értesítéshez indokolt esetben egy vagy több olyan dokumentumot mellékelnek, amely megmagyarázza az irányelv elemei és az azt átültető nemzeti jogi eszközök megfelelő részei közötti kapcsolatot. Ezen irányelv tekintetében a jogalkotó úgy ítéli meg, hogy ilyen dokumentumok átadása indokolt.
- (87) Ezt az irányelvet azon határidők sérelme nélkül kell alkalmazni, amelyek a IX. melléklet B. részében szerepelnek, és amelyekben belül a tagállamoknak meg kell felelniük a korábbi irányelveknek,

ELFOGADTÁK EZT AZ IRÁNYELVET:

#### I. FEJEZET

### ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

#### 1. cikk

#### Tárgy és hatály

- (1) Ez az irányelv megállapítja:
- a) a vasúti infrastruktúra működtetésére és a tagállamokban megalakult vagy a jövőben megalakuló vállalkozó vasúti társaságok vasúti szállítási tevékenységeire vonatkozó, a II. fejezetben meghatározott szabályokat;
  - b) az Unión belül már letelepedett vagy letelepedni szándékozó vállalkozó vasúti társaságoknak szánt engedélyek tagállamok általi kiadására, megújítására és módosítására vonatkozó, a III. fejezetben meghatározott feltételeket;
  - c) a vasúti infrastruktúra-használati díjak megállapítására és beszedésére, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására alkalmazandó, a IV. fejezetben meghatározott elveket és eljárásokat.
- (2) Ez az irányelv a vasúti infrastruktúra belföldi és nemzetközi vasúti szolgáltatások érdekében történő használatára vonatkozik.

#### 2. cikk

#### A hatály alóli kivételek

- (1) A II. fejezet rendelkezéseit nem kell alkalmazni azon vállalkozó vasúti társaságokra, amelyek csupán városi, elővárosi vagy regionális szolgáltatásokat nyújtanak vasúti infrastruktúrán üzemelő szállítási szolgáltatások számára fenntartott különálló helyi és regionális hálózatokon, illetve kizárólag városi vagy elővárosi vasúti szolgáltatások számára fenntartott hálózatokon.

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

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

- a) a kizárólag különálló helyi és regionális vasúti infrastruktúrán utasszállítási szolgáltatásokat nyújtó vállalkozások;
- b) a kizárólag városi és elővárosi utasszállítási szolgáltatásokat nyújtó vállalkozások;
- c) a kizárólag regionális vasúti árufuvarozási szolgáltatást nyújtó vállalkozások;
- d) azok a vállalkozások, amelyek csak olyan, magántulajdonban levő vasúti infrastruktúrán nyújtanak árufuvarozási szolgáltatást, amelyet kizárólag az infrastruktúra tulajdonosa használna saját áruszállítási műveletekre.

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

- a) a vasúti infrastruktúrán üzemelő személyszállítási szolgáltatások számára fenntartott különálló helyi és regionális hálózatok;
- b) a kizárólag városi és elővárosi vasúti személyszállítás számára fenntartott hálózatok;
- c) a kizárólag egyetlen, az (1) bekezdés hatálya alá nem tartozó vállalkozó vasúti társaság által regionális vasúti áruszállításra használt regionális hálózatok, amíg újabb kérelmező nem igényel kapacitást a hálózaton;
- d) azon magántulajdonban levő vasúti infrastruktúra, amelyet kizárólag az infrastruktúra tulajdonosa használ saját áruszállítási műveletekre;

- (4) A (3) bekezdés sérelme nélkül a tagállamok a 8. cikk (3) bekezdésének hatálya alól kivonhatják a vasúti piac működése szempontjából stratégiai jelentőséggel nem bíró helyi és regionális vasúti infrastruktúrákat, a IV. fejezet hatálya alól pedig a vasúti piac működése szempontjából stratégiai jelentőséggel nem bíró helyi vasúti infrastruktúrákat. A tagállamok értesítik a Bizottságot az említett vasúti infrastruktúráknak az említett rendelkezések hatálya alól történő kivonására irányuló szándékukról. A Bizottság a 62. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban, az érintett vasútvonalak hosszának és kihasználtsági szintjének, valamint az esetlegesen érintett forgalom mértékének figyelembevételével dönt arról, hogy az adott vasúti infrastruktúra stratégiai jelentőséggel nem bíró infrastruktúrának tekinthető-e.

<sup>(1)</sup> HL C 369., 2011.12.17., 14. o.

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

(6) Ha az Unió fő vasúti hálózatától eltérő nyomtávolságú hálózatokon a nemzetközi menetvonalak harmadik országbeli pályahálózat-működtetővel együttműködésben történő kialakítása általánosságban jelentős hatással van a kapacitáselosztás ütemtervére, a tagállamok a kapacitáselosztás ütemtervét illetően a 43. cikk (2) bekezdésében, a VI. melléklet 2. pontjának b) alpontjában és a VII. melléklet 3., 4. és 5. pontjában említetektől eltérő időtartamokat és határidőket is megállapíthatnak.

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

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

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

(10) A tagállamok kizárhatják a II. fejezet – a 14. cikk kivételével – és IV. fejezet hatálya alól az Unió területén átmenő vasúti szolgáltatásokat is.

(11) A tagállamok kizárhatják a 32. cikk (4) bekezdésének hatálya alól azokat a regionális személyszállítási szolgáltatásra használt, először 1985 előtt üzembe helyezett vonatokat, amelyek nincsenek felszerelve Európai Vonatbefolyásoló Rendszer (ETCS) berendezésekkel.

### 3. cikk

#### Fogalommeghatározások

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában a következő fogalom-meghatározások alkalmazandók:

1. „vállalkozó vasúti társaság”: 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 nyújtó társaságok is;

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

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

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

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

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

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

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

9. „alternatív útvonal”: az azonos kiindulási és célállomás közötti másik útvonal, ha a vállalkozó vasúti társaság az érintett áru- vagy személyszállítási szolgáltatás működtetése érdekében helyettesíteni tudja egymással a két útvonalat;

10. „működőképes alternatíva”: egy másik szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférés, amely gazdaságilag elfogadható a vállalkozó vasúti társaság számára, és lehetővé teszi számára az érintett áru- vagy személyszállítási szolgáltatás működtetését;

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

12. „a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője”: olyan állami vagy magánszektorbeli jogalany, amely egy vagy több kiszolgáló létesítmény üzemeltetéséért felel, vagy vállalkozó vasúti társaságok számára egy vagy több, a II. melléklet 2–4. pontjában említett szolgáltatást nyújt;
13. „határforgalmi egyezmény”: két vagy több tagállam között vagy tagállamok és harmadik országok között létrejött olyan megállapodás, amely célja a határokon átnyúló vasúti szolgáltatások nyújtásának az elősegítése;
14. „engedély”: egy vállalkozásnak az engedélyező hatóság által kiadott felhatalmazása, elismerve annak vasúti szállítási szolgáltatások nyújtására vállalkozó vasúti társaságként való alkalmasságát; ez az alkalmasság korlátozható a szállítási szolgáltatások bizonyos típusainak nyújtására;
15. „engedélyező hatóság”: a valamely tagállamban az engedélyezésért felelős szerv;
16. „szerződéses megállapodás”: adminisztratív intézkedések keretében született megállapodás vagy – értelemszerűen – rendelkezések;
17. „ésszerű nyereség”: a saját tőke olyan megtérülési aránya, amely figyelembe veszi a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője által vállalt – többek között a bevételt érintő – kockázatot, illetve annak hiányát, és amely összhangban van az érintett ágazatban az utóbbi években mért átlagos mértékkel;
18. „elosztás”: a vasútiinfrastruktúra-kapacitásnak egy pályahálózat-működtető általi elosztása;
19. „kérelmező”: közszolgáltatást nyújtó vagy az infrastruktúra-kapacitás megszerzésében kereskedelmi érdekeltséggel bíró vállalkozó vasúti társaság vagy vállalkozó vasúti társaságok nemzetközi csoportosulása vagy egyéb természetes vagy jogi személy, például az 1370/2007/EK rendeletben említett illetékes hatóságok, továbbá szállítató, szállítmányozók és kombinált fuvarozással foglalkozó szállítók;
20. „túlterhelt infrastruktúra”: az infrastruktúrának egy olyan eleme, amelynek tekintetében az infrastruktúra-kapacitás iránti igények bizonyos időszakokban még az egyes kapacitáskérelmek összehangolását követően sem elégíthetők ki teljes mértékben;
21. „kapacitásbővítési terv”: az egy elemnek „túlterhelt infrastruktúrává” való minősítéséhez vezető kapacitáshiány enyhítését célzó, meghatározott ütemterv szerint végrehajtandó intézkedés vagy intézkedések sorozata;
22. „összehangolás”: az a folyamat, amelynek révén a pályahálózat-működtető és a kérelmezők megkísérlik megoldani az egymásnak ellentmondó infrastruktúra-kapacitási kérelmekből adódó helyzeteket;
23. „keretmegállapodás”: az a közjogi vagy magánjogi, jogilag kötelező erejű általános megállapodás, amely rögzíti a kérelmezőnek és a pályahálózat-működtetőnek az egy üzemi menetrend érvényességénél hosszabb időtartamra elosztandó infrastruktúra-kapacitással és a felszámítandó díjakkal kapcsolatos jogait és kötelezettségeit;
24. „infrastruktúra-kapacitás”: az infrastruktúrának egy elemére, egy adott időszakra kért menetvonalak beállítási lehetősége;
25. „hálózat”: a pályahálózat-működtető igazgatása alatt álló teljes vasúti infrastruktúra;
26. „hálózati üzletszabályzat”: a díjképzési és kapacitáselosztási rendszerek általános szabályait, határidőit, eljárásait és kritériumait részletesen rögzítő dokumentum, amely tartalmazza az infrastruktúra-kapacitásra történő alkalmazásához szükséges minden egyéb információt;
27. „menetvonal”: egy vonatnak két pont között adott időtartam alatt történő közlekedtetéséhez szükséges infrastruktúra-kapacitás;
28. „üzemi menetrend”: az érvényessége idején a kérdéses infrastruktúrán végbemenő összes tervezett vonat- és gördülőállomány-mozgást meghatározó adatok;
29. „tároló vágánycsoport”: kifejezetten vasúti járművek két megbízatás közötti ideiglenes tárolására szolgáló vágánycsoportok;
30. „jelentős karbantartás”: olyan munkálatok, amelyek nem tartoznak bele a mindennapos működés során rutinszerűen elvégzett karbantartásba, és szükségessé teszik a jármű szolgálatból való kivonását.

## II. FEJEZET

### AZ UNIÓS VASUTAK FEJLESZTÉSE

#### 1. SZAKASZ

#### **Működtetési függetlenség**

##### 4. cikk

#### **A vállalkozó vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők függetlensége**

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

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

#### 5. cikk

##### **A vállalkozó vasúti társaságok kereskedelmi elvek alapján történő működtetése**

(1) A tagállamok biztosítják, hogy vállalkozó vasúti társaságok 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 vállalkozó vasúti társaságokat a kereskedelmi társaságokra alkalmazandó elvek szerint kell igazgatni, tulajdonosuk kilitétől függetlenül. Ez érvényes a közszolgáltatások nyújtására vonatkozó, a tagállamok által előírt kötelezettségeikre, valamint az állam illetékes hatóságaival kötött közszolgáltatási szerződéseikre is.

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

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

- a) alakíthatják ki belső szervezetüket a 7., a 29. és a 39. cikk rendelkezéseinek sérelme nélkül;
- b) szabályozhatják a szolgáltatások nyújtását és értékesítését, valamint meghatározhatják ezek árát;
- c) döntést hozhatnak a személyzetről, az eszközökről és a saját beszerzésekről;
- d) kiterjeszthetik piaci részesedésüket, új technológiákat és új szolgáltatásokat fejleszthetnek ki, és elfogadhatnak bármilyen innovatív igazgatási technikát;
- e) beindíthatnak új tevékenységeket a vasúti üzletághoz kapcsolódó területeken.

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

(4) A (3) bekezdés ellenére a köztulajdonban vagy közirányítás alatt álló vállalkozó vasúti társaságok részvényesei számára biztosítani kell annak a lehetőségét, hogy előírják, hogy – a magántulajdonban lévő részvénytársaságok részvényesei számára az adott tagállam társasági joga értelmében biztosított előjoghhoz hasonlóan – előzetes jóváhagyásuk szükséges a jelentős üzleti döntésekhez. E cikk rendelkezései nem

sérthetik a tagállamok társasági joga által a felügyelőbizottságok számára a felügyelőbizottság tagjainak kinevezése tekintetében biztosított hatásköröket.

#### 2. SZAKASZ

##### **Az infrastruktúra működtetése és a szállítási tevékenység, valamint a szállítási tevékenységek különböző típusainak elkülönítése**

#### 6. cikk

##### **Számviteli elkülönítés**

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

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

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

(4) Az (1) és (3) bekezdésben említett különböző tevékenységi területek könyvelését úgy kell végezni, hogy az nyomonkövethetővé tegye az egyik tevékenységi területre kifizetett állami pénzeszközöknek más tevékenységi területre történő átirányítása tilalmának, valamint az infrastruktúra-használati díjakból származó jövedelmek és az egyéb kereskedelmi tevékenységekből származó többletek felhasználásának nyomon követését.

#### 7. cikk

##### **A pályahálózat-működtető által ellátott alapvető funkciók függetlensége**

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

Az alapvető feladatok a következők:

- a) a menetvonalak elosztásával kapcsolatos döntéshozatal, beleértve mind az egyes menetvonalak meghatározását, mind azok rendelkezésre állásának felmérését, mind pedig azok elosztását; valamint

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

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

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

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

### 3. SZAKASZ

#### A pénzügyi helyzet javítása

##### 8. cikk

#### A pályahálózat-működtető pénzgazdálkodása

(1) A tagállamok országos vasúti infrastruktúrájukat az Unió általános érdekeinek szükség szerinti figyelembevételével fejlesztik, beleértve a szomszédos harmadik országokkal való együttműködés szükségességét is. E célból 2014. december 16-ig az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó irányadó stratégiát kell közzétenniük annak érdekében, hogy az infrastruktúra karbantartása, felújítása és fejlesztése tekintetében a jövőbeli mobilitási igényeknek a vasúti rendszer fenntartható finanszírozásán alapuló módon tegyenek eleget. A stratégia legalább ötéves időtartamra készül, és meghosszabbítható.

(2) A tagállamok a pályahálózat-működtetőnek – az EUMSZ 93., 107. és 108. cikkének tiszteletben tartásával – a 3. cikk 2. pontjában említett feladatokkal, az infrastruktúra nagyságrendjével és a pénzügyi szükségletekkel összhangban lévő finanszírozást biztosíthatnak, elsősorban új beruházások fedezése céljából. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy e beruházásokat a közvetlen állami finanszírozástól eltérő eszközök révén finanszírozzák. A tagállamoknak minden esetben eleget kell tenniük az e cikk (4) bekezdésében említett követelményeknek.

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

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

(4) A tagállamok biztosítják, hogy szokványos üzleti feltételek mellett és öt évet meg nem haladó ésszerű időszakon belül a pályahálózat-működtető eredménykimutatásában az infrastruktúra-használati díjakból származó bevétel, az egyéb üzleti tevékenységekből származó eredmény, a magánforrásokból származó vissza nem térítendő támogatás és az állami finanszírozás – ideértve az állami előlegfizetéseket is – legalább egyensúlyban legyen az infrastruktúra-kiadásokkal.

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

##### 9. cikk

#### Átlátható adósságelengedés

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

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

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

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

## 4. SZAKASZ

**A vasúti infrastruktúrához és szolgáltatásokhoz való hozzáférés**

## 10. cikk

**A vasúti infrastruktúrához való hozzáférés feltételei**

(1) A vállalkozó vasúti társaságok a vasúti áruszállítási szolgáltatások valamennyi típusának működtetése céljából egyenlő, hátrányos megkülönböztetéstől mentes és átlátható feltételek mellett az összes tagállamban meg kell, hogy kapják a vasúti infrastruktúrához való hozzáférési jogot. Ez a jog magában foglalja a tengeri és belvízi kikötőket és a II. melléklet 2. pontjában említett egyéb kiszolgáló létesítményeket összekötő infrastruktúrákhoz, valamint az olyan infrastruktúrákhoz való hozzáférést is, amelyek egynél több végfelhasználót szolgálnak ki vagy képesek kiszolgálni.

(2) A nemzetközi személyszállítási szolgáltatás működtetésének céljából a vállalkozó vasúti társaságok számára valamennyi tagállamban biztosítani kell a vasúti infrastruktúrákhoz való hozzáférési jogot. A nemzetközi személyszállítási szolgáltatás keretében a vállalkozó vasúti társaságoknak jogukban áll utasokat felvenni és leszállásukat biztosítani a nemzetközi útvonalon található bármely állomáson, beleértve az ugyanazon tagállamban található állomásokat is. Ez a jog magában foglalja a II. melléklet 2. pontjában említett kiszolgáló létesítményeket összekötő infrastruktúrákhoz való hozzáférést is.

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

(4) A Bizottság – az igazgatási szervek, az illetékes hatóságok és a vállalkozó vasúti társaságok tapasztalatai, valamint az 57. cikk (1) bekezdésében említett hálózat tevékenysége alapján 2016. december 16 -ig intézkedéseket fogad el, amelyek részletesen meghatározzák az e cikk (3) bekezdésének alkalmazásában követendő eljárásokat és kritériumokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 62. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

## 11. cikk

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

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

(2) Azt, hogy a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya sérülne-e, az 55. cikkben említett igazgatási szerv vagy

szervek állapítják meg objektív gazdasági elemzés és előre meghatározott szempontok alapján, a következők bármelyikének kérelmére:

- a) a közszolgáltatási szerződést odaítélő illetékes hatóság vagy hatóságok;
- b) bármely egyéb érdekelt illetékes hatóság, amely e cikk alapján jogosult a hozzáférés korlátozására;
- c) a pályahálózat-működtető;
- d) a közszolgáltatási szerződést teljesítő vállalkozó vasúti társaság.

Az illetékes hatóságok és a közszolgáltatást végző vállalkozó vasúti társaságok az igazgatási szerv vagy szervek rendelkezésére bocsátják a megalapozott döntéshez szükséges információkat. Az igazgatási szerv megvizsgálja az e felek által nyújtott információkat, és adott esetben bekéri a lényeges információkat, majd a kérelem beérkezését követően egy hónapon belül konzultációt kezdeményez valamennyi érintett féllel. Az igazgatási szerv adott esetben valamennyi érintett féllel konzultál, és az érintett feleket előre meghatározott, ésszerű időn belül, de legkésőbb az összes lényeges információ kézhezvételét követő hat héten belül tájékoztatja indokolt határozatáról.

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

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

(4) A Bizottság – az igazgatási szervek, az illetékes hatóságok és a vállalkozó vasúti társaságok tapasztalatai, valamint az 57. cikk (1) bekezdésében említett hálózat tevékenysége alapján 2016. december 16 -ig intézkedéseket fogad el, amelyek részletesen meghatározzák az e cikk (1), (2) és (3) bekezdésének alkalmazásában követendő eljárásokat és kritériumokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 62. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

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

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

#### 12. cikk

##### **A személyszállítási szolgáltatásokat működtető vállalkozó vasúti társaságokra kiszabott díj**

(1) A 11. cikk (2) bekezdésének sérelme nélkül, a tagállamok az e cikkben megállapított feltételek mellett felhatalmazhatják a vasúti személyszállításért felelős hatóságokat, hogy díjat vessenek ki azon vállalkozó vasúti társaságokra, 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 vállalkozó vasúti társaságokra olyan útvonalak tekintetében, amelyek az adott hatóságok joghatóságán belül vannak, azonos díjat kell kiszabni.

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

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

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

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

#### 13. cikk

##### **A szolgáltatásokhoz való hozzáférés feltételei**

(1) A pályahálózat-működtetők a II. melléklet 1. pontjában meghatározott minimális szolgáltatáscsomagot hátrányos

megkülönböztetéstől mentesen nyújtják valamennyi vállalkozó vasúti társaság számára.

(2) A kiszolgáló létesítmények üzemeltetői hátrányos megkülönböztetéstől mentesen nyújtják valamennyi vállalkozó vasúti társaság számára a II. melléklet 2. pontjában említett létesítményekhez, valamint az ezen létesítményekben nyújtott szolgáltatásokhoz való hozzáférést, beleértve a vasúti pályához való hozzáférést.

(3) A teljes átláthatóságnak, valamint a II. melléklet 2. pontjának a), b), c), d) g) és i) alpontjában említett kiszolgáló létesítményekhez való megkülönböztetéstől mentes hozzáférésnek, továbbá az ezen létesítményekben történő szolgáltatásnyújtásnak abban az esetben történő biztosítása érdekében, ha e kiszolgáló létesítmény üzemeltetője olyan szervezet vagy cég közvetlen vagy közvetett irányítása alatt áll, amely szintén jelen van, és domináns pozíciót tölt be valamely olyan nemzeti vasúti szállítási szolgáltatási piacon, amelyen az infrastruktúrát használják, e kiszolgáló létesítmények üzemeltetőinek szervezeti és döntéshozatali szempontból függetlennek kell lenniük ettől a szervezettől vagy cégtől. Ez a függetlenség nem követeli meg a kiszolgáló létesítmények tekintetében külön jogi személy létrehozását, hanem ez a függetlenség egy adott jogi személyen belül működő különálló részlegnek létrehozásával is biztosítható.

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

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

(4) A vállalkozó vasúti társaságoknak a kiszolgáló létesítményben nyújtott, a II. melléklet 2. pontjában említett szolgáltatásaihoz való hozzáférés, valamint azok nyújtása iránti kérelmét az 55. cikkben említett nemzeti igazgatási szervezet által megszabott ésszerű határidőn belül meg kell válaszolni. A kérelem csak abban az esetben utasítható el, ha működőképes alternatívák lehetővé teszik, hogy az érintett áru- vagy személyszállítási szolgáltatást ugyanazon vagy egy alternatív menetvonalon, gazdaságilag elfogadható feltételek mellett üzemeltessék. Ez nem kötelezi a kiszolgáló létesítmény üzemeltetőjét arra, hogy erőforrásokra vagy infrastruktúrára irányuló beruházásokat hajtson végre annak érdekében, hogy a vállalkozó vasúti társaságok valamennyi kérelmét teljesíteni tudja.

Ha a vállalkozó vasúti társaságok kérelme olyan kiszolgáló létesítményben nyújtott szolgáltatáshoz való hozzáférésre, illetve olyan kiszolgáló létesítményben történő szolgáltatásnyújtásra irányul, amelyet a (3) bekezdésben említett szolgáltatási pályahálózat-működtető működtet, a kiszolgáló létesítmény üzemeltetőjének minden elutasító határozatot írásban meg kell indokolnia, és meg kell jelölnie a más infrastruktúrákban található működőképes alternatívákat.

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

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

(7) Ha a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője kiegészítő szolgáltatásként nyújtja a II. melléklet 3. pontjában említett szolgáltatásokat valamelyikét, minden olyan vállalkozó vasúti társaság részére, amely kéri, köteles hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon biztosítani ezeket a szolgáltatásokat.

(8) A vállalkozó vasúti társaságok mellékszolgáltatásokként további, a II. melléklet 4. pontjában felsorolt szolgáltatásokat kérhetnek a pályahálózat-működtetőtől vagy más kiszolgáló létesítmény üzemeltetőtől. A kiszolgáló létesítmény üzemeltetője nem köteles a szolgáltatásokat nyújtani. Ha a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője úgy dönt, hogy a szolgáltatások közül néhányat mások számára is felkínál, azokat kérelem alapján, megkülönböztetéstől mentesen nyújtja a vállalkozó vasúti társaságok számára.

(9) A Bizottság – az igazgatási szervek és a szolgáltatási pályahálózat-működtetők tapasztalatai, valamint az 57. cikk (1) bekezdésében említett hálózat tevékenysége alapján – intézkedéseket fogadhat el, amelyek részletesen meghatározzák a II. melléklet 2–4. pontjában említett kiszolgáló létesítményekben nyújtandó szolgáltatásokhoz való hozzáférés tekintetében követendő eljárásokat és kritériumokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 62. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

## 5. SZAKASZ

### *Határforgalmi egyezmények*

#### 14. cikk

#### **A határforgalmi egyezmények általános elvei**

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a határforgalmi egyezmények rendelkezései ne tartalmazzanak a vállalkozó

vasúti társaságok közötti hátrányos megkülönböztetést, illetve hogy azok ne korlátozzák a vállalkozó vasúti társaságoknak a határokon átnyúló szolgáltatásnyújtással kapcsolatos szabadságát.

(2) A tagállamok valamennyi határforgalmi egyezményről értesítik a Bizottságot; az ezen irányelv hatálybalépését megelőzően kötött megállapodások esetében erre 2013. június 16-ig kell sort keríteni, a tagállamok közötti új vagy felülvizsgált megállapodások esetében pedig a megkötésük előtt. A Bizottság a 2012. december 15-t megelőzően kötött megállapodások esetében az értesítéstől számított kilenc hónapon belül határoz arról, hogy e megállapodások megfelelnek-e az uniós jognak, míg a tagállamok közötti új vagy felülvizsgált megállapodások esetében erre az értesítéstől számított négy hónap áll a rendelkezésére. A végrehajtási jogi aktusokat a 62. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(3) A tagállamok – az Unió és a tagállamok közötti hatás-körmegosztás sérelme nélkül és az uniós joggal összhangban – értesítik a Bizottságot az arra irányuló szándékukról, hogy tárgyalásokat folytassanak a tagállamok és harmadik országok közötti új vagy felülvizsgált, határforgalmi egyezményekről, illetve, hogy ilyen megállapodásokat kössenek.

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

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

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

## 6. SZAKASZ

### *A Bizottság ellenőrzési feladatai*

#### 15. cikk

#### **A piaci nyomon követés hatálya**

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

(2) Ebbe a munkájába a Bizottság szorosan bevonja a tagállamok képviselőit – köztük az 55. cikkben említett igazgatói szervezetek képviselőit – és az érintett ágazatok képviselőit, ideértve adott esetben a vasúti ágazat szociális partnereit, a felhasználókat, valamint a helyi és regionális hatóságok képviselőit, hogy jobban figyelemmel kísérhessék a vasúti ágazat fejlődését és a piac alakulását, felmérhessék a foganatosított intézkedések hatását, és elemezhesse a Bizottság tervezett intézkedéseinek hatását. A Bizottság adott esetben az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló, 2004. április 29-i 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben (ügynökségi rendelet) <sup>(1)</sup> meghatározott feladataival összhangban bevonja az Európai Vasúti Ügynökséget is.

(3) A Bizottság nyomon követi a hálózatok használatát és a vasúti ágazat keretfeltételeinek alakulását, különösen az infrastruktúra-használati díjak meghatározását, a kapacitás elosztását, a vasúti infrastruktúrába eszközölt beruházásokat, a vasúti szállítási szolgáltatások árának és minőségének alakulását, a közszolgáltatási szerződések alapján működtetett vasúti szállítási szolgáltatásokat és az engedélyezést, a piacnyitást és a tagállamok közötti harmonizáció mértékét, valamint a foglalkoztatás és a kapcsolódó szociális feltételek alakulását a vasúti ágazatban. Ezek a nyomon követő tevékenységek nem érintik a tagállamokban folyó hasonló tevékenységeket és a szociális partnerek szerepét.

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

- a) a vasúti szolgáltatások és vállalkozó vasúti társaságok számára nyújtandó, II. mellékletben említett szolgáltatások belső piacának alakulása;
- b) a (3) bekezdésben említett keretfeltételek, ideértve a vasúti személyszállítási közszolgáltatást is;
- c) az uniós vasúti hálózat állapota;
- d) a hozzáférési jogok felhasználása;
- e) a hatékonyabb vasúti szolgáltatásokat akadályozó tényezők;
- f) az infrastruktúra korlátai;
- g) a jogi szabályozás szükségessége.

(5) A Bizottság által gyakorolt piaci nyomon követés céljára a tagállamoknak – a szociális partnerek szerepének tiszteletben tartása mellett – évente be kell nyújtaniuk a Bizottsághoz a hálózatok használatával és a vasúti ágazat keretfeltételeinek alakulásával kapcsolatos szükséges információkat.

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

<sup>(1)</sup> HL L 164., 2004.4.30., 1. o.

### III. FEJEZET

## A VÁLLALKOZÓ VASÚTI TÁRSASÁGOK ENGEDÉLYEZÉSE

### 1. SZAKASZ

#### *Az engedélyező hatóság*

#### 16. cikk

#### *Az engedélyező hatóság*

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

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

### 2. SZAKASZ

#### *A vasúti engedély megszerzésének feltételei*

#### 17. cikk

#### *Általános követelmények*

(1) Egy vállalkozásnak joga van a letelepedése szerinti tagállamban engedélyért folyamodni.

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

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

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

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

(5) A Bizottság intézkedéseket fogad el, amelyek részletesen meghatározzák az engedély egységes mintájának alkalmazását, továbbá, ha arra a vasúti szállítási piacon a tisztességes és eredményes verseny biztosítása érdekében szükség van, az e cikk alkalmazásában követendő eljárásokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 62. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

#### 18. cikk

#### *Az engedély megszerzésének feltételei*

Az engedélyt kérelmező vállalkozásnak a tevékenysége megkezdése előtt bizonyítania kell tudnia 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. cikkeken említett polgári jogi felelősségnek eleget tenni.

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

#### 19. cikk

##### **A jó hírnévvel kapcsolatos követelmények**

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

- a) nem ítélték el súlyos bűncselekmény miatt, beleértve a gazdasági bűncselekményeket is;
- b) csődeljárás nem indult;
- c) nem ítélték el a szállításra vonatkozó különös jogszabályokban megállapított súlyos szabályszegés miatt;
- d) nem ítélték el a szociális- és munkajogi kötelezettségek, beleértve a munka- és egészségvédelemre vonatkozó jogszabályokban előírt kötelezettségeket, valamint a vámvizsgálatnak alávetett, határokon átnyúló áruszállítást végezni szándékozó társaság esetében a vámszabályzatban előírt kötelezettségek teljesítésének súlyos vagy ismétlődő elmulasztása miatt.

#### 20. cikk

##### **A megfelelő pénzügyi teljesítőképességgel kapcsolatos követelmények**

- (1) A megfelelő pénzügyi helyzettel kapcsolatos követelményeknek akkor tesz eleget az engedélyt kérelmező vállalkozás, ha bizonyítani tudja, hogy reális feltételek alapján egy 12 hónapos időszak során meg tud felelni a tényleges és lehetséges kötelezettségeinek.
- (2) Az engedélyező hatóság a megfelelő pénzügyi helyzetet elsősorban a vállalkozó vasúti társaság éves beszámolója révén, illetve azon engedélyt kérelmező vállalkozások esetében, amelyek nem tudnak éves beszámólót bemutatni, a mérleg alapján ellenőrzi. Valamennyi engedélyt kérelmező vállalkozás köteles megadni legalább a III. mellékletben felsorolt adatokat.
- (3) Az engedélyező hatóság az engedélyt kérelmező vállalkozás pénzügyi helyzetét nem tekinti megfelelőnek, ha e vállalkozás tevékenysége nyomán jelentős mértékű vagy ismétlődő adó- vagy társadalombiztosítási hátralék keletkezett.
- (4) Az engedélyező hatóság a könyvvizsgálói jelentést, továbbá bankoktól, takarékbankoktól, könyvelőktől vagy könyvvizsgálótól származó megfelelő dokumentumok benyújtását kérheti. E dokumentumoknak tartalmazniuk kell a III. mellékletben felsorolt információkat.

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

#### 21. cikk

##### **A szakmai kompetenciával kapcsolatos követelmények**

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

#### 22. cikk

##### **A polgári jogi felelősség fedezésével kapcsolatos követelmények**

Az állami támogatásra vonatkozó uniós szabályok sérelme nélkül, és az EUMSZ 93., 107. és 108. cikkével összhangban a vállalkozó vasúti társaságnak rendelkeznie kell a megfelelő biztosítással vagy piaci feltételek mellett nyújtott megfelelő garanciával a hazai és nemzetközi jogszabályokkal összhangban, hogy fedezete legyen a balesetek során felmerülő károkra, különös tekintettel az utasokra, a poggyászra, a szállított árura, a postaküldeményekre és harmadik felekre vonatkozóan. E kötelezettség ellenére a különböző típusú szolgáltatások – különösen a kulturális és örökségvédelmi célú vasúti tevékenységek – sajátosságai és kockázati profilja figyelembe vehető.

#### 3. SZAKASZ

##### **Az engedély érvényessége**

#### 23. cikk

##### **Térbeli és időbeli érvényesség**

- (1) Az engedély az Unió egész területén érvényes.
- (2) Az engedély mindaddig érvényes, amíg a vállalkozó vasúti társaság teljesíti az ezen fejezetben megállapított kötelezettségeket. Az engedélyező hatóság azonban felülvizsgálatot rendelhet el. Ez esetben a felülvizsgálatot legalább ötévente el kell végezni.
- (3) Az engedély tartalmazhatja a felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó különös rendelkezéseket.

#### 24. cikk

##### **Ideiglenes engedély, jóváhagyás, felfüggesztés és visszavonás**

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

Az engedélyező hatóság felfüggesztheti vagy visszavonhatja az engedélyt, ha meggyőződött arról, hogy a vállalkozó vasúti társaság a továbbiakban nem tud az előírásoknak megfelelni.

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

(3) Az (1) bekezdés ellenére az engedélyező hatóság ideiglenes engedélyt ad a vállalkozó vasúti társaság átszervezésének idejére, feltéve, hogy az nem veszélyezteti a biztonságot, ha az engedélyt felfüggesztette vagy visszavonta a nem megfelelő pénzügyi helyzettel kapcsolatos követelmények miatt. Az ideiglenes engedély azonban a kiadásának időpontjától számított legfeljebb hat hónapig maradhat érvényben.

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

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

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

(6) Ha egy vállalkozó vasúti társaság jelentős mértékben megváltoztatja vagy bővíteni tervezi tevékenységét, akkor engedélyét felülvizsgálat céljából újra benyújtja az engedélyező hatóságnak.

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

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

#### 25. cikk

##### **Az engedélyek megadásakor alkalmazott eljárás**

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

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

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

#### IV. FEJEZET

### **A VASÚTI INFRASTRUKTÚRA HASZNÁLATI DÍJÁNAK FELSZÁMÍTÁSA ÉS AZ INFRASTRUKTÚRA-KAPACITÁS ELOSZTÁSA**

#### 1. SZAKASZ

##### **Általános elvek**

#### 26. cikk

##### **Az infrastruktúra-kapacitás hatékony kihasználása**

A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a vasúti infrastruktúra díjképzési 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.

#### 27. cikk

##### **A vasúthálózathasználati feltételek**

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

(2) A vasúthálózat-használati feltételek meghatározzák a vállalkozó vasúti társaságok számára rendelkezésre álló infrastruktúra jellegét, és tartalmazzák a kérdéses vasúti infrastruktúra hozzáféréseinek feltételeivel kapcsolatos információkat. A vasúthálózat-használati feltételek magukban foglalják emellett a pályahálózat-működtető hálózatahoz kapcsolódó kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférés és az azokon belüli szolgáltatásnyújtás feltételeivel kapcsolatos információkat is, vagy egy olyan weboldal elérhetőségét, amelyen ezek az adatok elektronikus formában térítésmentesen hozzáférhetőek. A vasúthálózat-használati feltételek tartalmát a IV. melléklet rögzíti.

(3) A hálózati üzletszabályzatot naprakész állapotban kell tartani, és szükség esetén módosítani kell.

(4) A hálózati üzletszabályzatot legkésőbb négy hónappal az infrastruktúra-kapacitási kérelmek benyújtásának határideje előtt közzé kell tenni.

#### 28. cikk

##### **A vállalkozó vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők közötti megállapodások**

A vasúti szállítási szolgáltatásokat végző valamennyi vállalkozó vasúti társaság a közjog vagy a magánjog alapján megkötí az igénybe vett vasúti pályahálózat működtetőivel a szükséges megállapodásokat. Az e megállapodásokat szabályozó feltételeknek ezen irányelv rendelkezéseivel összhangban hátrányos megkülönböztetéstől menteseknek és átláthatóknak kell lenniük.

## 2. SZAKASZ

**Infrastruktúra- és szolgáltatás-használati díjak**

## 29. cikk

**A díjak kialakítása, megállapítása és beszedése**

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

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

A tagállamok biztosítják, hogy a hálózati üzletszabályzatban szerepeljen a díjképzési rendszer és a díjképzési szabályok, illetve egy olyan weboldal elérhetősége, amelyen szerepel a díjképzési rendszer és a díjképzési szabályok.

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

A 4. cikkben meghatározott működtetési függetlenség sérelme nélkül, a nemzeti parlament – ha e joggal az alkotmány jog 2010. december 15-t megelőzően közvetlenül felruházta – rendelkezhet annak jogával, hogy ellenőrizze és adott esetben felülvizsgálja a pályahálózat-működtető által meghatározott díjak mértékét. A felülvizsgálat során gondoskodni kell arról, hogy a díjak összhangban legyenek ezzel az irányelvvel, valamint a meghatározott díjképzési rendszerrel és díjképzési szabályokkal.

(2) Azon esetek kivételével, amelyekre nézve a 32. cikk (3) bekezdése külön rendelkezéseket ír elő, a pályahálózat-működtetők kötelesek biztosítani, hogy az alkalmazott díjképzési konstrukció a teljes hálózatukra vonatkozóan ugyanazokon az elveken alapuljon.

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

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

## 30. cikk

**Infrastruktúra-költségek és -számlák**

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

(2) A tagállamok a vasúti infrastruktúra tervezésével és finanszírozásával kapcsolatos hatáskörüknek, valamint adott esetben az évenkéntiség költségvetési alapvének sérelme nélkül

biztosítják, hogy az illetékes hatóság és a pályahálózat-működtető egy legalább öt évre szóló, az V. mellékletben foglalt alapelveknek és paramétereknek megfelelő szerződéses megállapodást köt.

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a 2012. december 15-én hatályos szerződéses megállapodások szükség esetén a megújításukkor, vagy legkésőbb 2015. június 16-ig az irányelvnek való megfelelés céljából módosításra kerüljenek.

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

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

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

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

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

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

(8) A pályahálózat-működtetők meghatározzák a költségeknek a vállalkozó vasúti társaságok számára felkínált szolgáltatások különböző kategóriái közötti felosztására szolgáló módszert. A tagállamok előírhatják ennek előzetes jóváhagyását. A módszert időről időre a legjobb nemzetközi gyakorlat alapján ki kell igazítani.

## 31. cikk

**Díjszámítási elvek**

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

(2) A tagállamok előírják a pályahálózat-működtetőnek és a kiszolgáló létesítmény üzemeltetőjének, hogy bocsássák az igazgatási szervezet rendelkezésére a felszámított díjakkal kapcsolatos összes szükséges információt annak érdekében, hogy az igazgatási szervezet elláthassa az 56. cikkben foglalt feladatait. A pályahálózat-működtetőnek és a kiszolgáló létesítmény üzemeltetőjének e tekintetben a vállalkozó vasúti társaságok felé tudnia kell igazolni, hogy a 30–37. cikk értelmében a vállalkozó vasúti társaságnak ténylegesen kiszámlázott pályahasználati és szolgáltatási díjak megfelelnek a hálózati üzletszabályzatban 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 hozzáférési csomagért és a kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférést biztosító infrastruktúráért fizetendő díjaknak meg kell egyezniük a vonatközlekedetéstől közvetlenül eredő költséggel.

A Bizottság 2015. június 16-ig elfogadja az annak meghatározására vonatkozó intézkedéseket, hogy milyen módozatokat kell alkalmazni a vonatközlekedetéstől közvetlenül eredő költség kiszámítására. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 62. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

A pályahálózat-működtető dönthet úgy, hogy az említett végrehajtási jogi aktusok hatálybalépését követő, négy évet meg nem haladó időszak alatt fokozatosan vezeti be ezeket a módozatokat.

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

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

A Bizottság – a pályahálózat-működtetők, a vállalkozó vasúti társaságok, az igazgatási szervek és az illetékes hatóságok tapasztalatai alapján, és a zajhatások differenciálása tekintetében meglévő rendszerek elismerése mellett – végrehajtási intézkedéseket fogad el, amelyek meghatározzák a zajhatásokból eredő költség felszámítása során alkalmazandó módozatokat, így többek között az alkalmazás időtartamát, és amelyek lehetővé teszik, hogy az infrastruktúra-használati díjak differenciálása során adott esetben figyelembe vegyék az érintett terület érzékenységét, különös tekintettel az érintett lakosság nagyságára és a vonat összetételére, amelyek hatással vannak a zajkibocsátás szintjére. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 62. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni. Ezek a végrehajtási jogi aktusok nem vezethetnek a vállalkozó vasúti társaságok közötti verseny indokolatlan torzulásához, és nem befolyásolhatják a vasúti ágazat általános versenyképességét.

Az infrastruktúra-használati díjakban a zajhatások költségeinek figyelembevétele érdekében eszközölt módosítások során támogatni kell a vasúti járművek elérhető leggazdaságosabb, alacsony zajszintű féktechnológiával történő utólagos felszerelését.

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

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

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

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

(7) A II. melléklet 2. pontjában említett kiszolgáló létesítményekben használt pályahálózatra, illetve az ezen létesítményekben végrehajtott szolgáltatásnyújtásra kiszabott díj nem haladhatja meg a szolgáltatás nyújtásának ésszerű nyereséggel megnövelt költségét.

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

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

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

### 32. cikk

#### Kivételek a díjképzési elvek alól

(1) Ha a piac ezt lehetővé teszi, a tagállamok a pályahálózat-működtető felmerült költségeinek teljes megtérülése érdekében, a vasúti piaci szegmensek optimális versenyképességének garntálása mellett hatékony, átlátható és hátrányos megkülönböztéstől mentes elvek alapján felárat számíthatnak fel. A díjképzési rendszernek tekintetbe kell vennie a vállalkozó vasúti társaságok által elért termelékenység-növekedést.

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

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

A pályahálózat-működtetők ezen túlmenően a szállított áruk vagy személyek szerint további piaci szegmenseket különböztethetnek meg.

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

A hálózati üzletszabályzat között szerepelnie kell a piaci szegmensek listájának, amelyet legalább ötévente felül kell vizsgálni. A listát az 56. cikkkel összhangban az 55. cikkben említett igazgatási szervezet ellenőrzi.

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

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

(4) A 2009/561/EK bizottsági határozatban<sup>(1)</sup> meghatározott vasúti folyosók pályahasználati díjait differenciálni kell annak érdekében, hogy ösztönözzék a vonatoknak az ETCS berendezéssel való felszerelését, összhangban a 2008/386/EK bizottsági határozattal<sup>(2)</sup> elfogadott változattal és az azt követő

változatokkal. A differenciálás semmilyen átfogó változást nem idézhet elő a pályahálózat-működtető bevételeiben.

A tagállamok e kötelezettség ellenére dönthetnek úgy, hogy az infrastruktúra-használati díjak differenciálása ne vonatkozzon a 2009/561/EK határozatban meghatározott olyan vasútvonalakra, amelyeken csak ETCS rendszerrel felszerelt vonatok közlekedhetnek.

A tagállamok dönthetnek úgy, hogy ezt a differenciálást kiterjesztik a 2009/561/EK határozatban meg nem határozott vasútvonalakra is.

A Bizottság 2015. június 16. előtt és hatásvizsgálatot követően olyan intézkedéseket fogad el, amelyek célja a pályahasználati díjak említett differenciálásának alkalmazásában követendő módok meghatározása a 2009/561/EK határozattal létrehozott európai ERTMS-megvalósítási tervben megállapított időkerettel összhangban, és biztosítva, hogy összességében ez ne okozzon változást a pályahálózat-működtetők bevételeiben. E végrehajtási intézkedéseknek hozzá kell igazítaniuk a differenciálás alkalmazandó módjait a 2009/561/EK határozatban meghatározott vasúti folyosók korlátozott szakaszait használó helyi és regionális szolgáltatásokat nyújtó vonatokhoz. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 62. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni. Ezek a végrehajtási jogi aktusok nem vezethetnek a vállalkozó vasúti társaságok közötti verseny indokolatlan torzulásához, és nem befolyásolhatják a vasúti ágazat általános versenyképességét.

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

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

### 33. cikk

#### Kedvezmények

(1) Az EUMSZ 101., 102., 106. és 107. cikkének sérelme nélkül és a 31. cikk (3) bekezdésében meghatározott közvetlen költségek elve ellenére a pályahálózat-működtető által a vállalkozó vasúti társaságok 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.

<sup>(1)</sup> A Bizottság 2009/561/EK határozata (2009. július 22.) a 2006/679/EK határozatnak a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírások végrehajtása tekintetében történő módosításáról (HL L 194., 2009.7.25., 60. o.).

<sup>(2)</sup> A Bizottság 2008/386/EK határozata (2008. április 23.) a kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozóan szóló 2006/679/EK határozat A. mellékletének és a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló 2006/860/EK határozat A. mellékletének módosításáról (HL L 136., 2008.5.24., 11. o.).

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

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

(5) A hasonló szolgáltatásokra hasonló kedvezményrendszereket kell alkalmazni. A kedvezményrendszereket minden vállalkozó vasúti társaságra vonatkozóan megkülönböztetésmentesen kell alkalmazni.

#### 34. cikk

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

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

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

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

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

#### 35. cikk

### **Teljesítményösztönző rendszer**

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

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

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a VI. melléklet 2. pontja c) alpontjának módosításaira vonatkozóan a 60. cikkkel

összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Így a VI. melléklet 2. pontja c) alpontja a vasúti piac alakulása, valamint az 55. cikkben említett igazgatási szervezetek, a pályahálózat-működtetők és a vállalkozó vasúti társaságok tapasztalatai alapján módosítható. Ezekben a módosításokban ki kell igazítani a késési kategóriákat az iparágban kialakult legjobb gyakorlatok szerint.

#### 36. cikk

### **Foglalási díj**

A pályahálózat-működtetők megfelelő díjat vehetnek ki az elosztott, de fel nem használt kapacitásért. A kihasználatlansági díjnak a kapacitás hatékony kihasználására kell ösztönöznie. E díjat kötelező felszámítani azon kérelmezők esetében, amelyeknek menetvonalat ítéltek oda, ha rendszeresen nem használják ki a nekik odaítélt menetvonalakat vagy azok egy részét. E díj kiszabása céljából a pályahálózat-működtetők vasúthálózat-használati feltételeikben közzéteszik azokat a kritériumokat, amelyek alapján megállapítható a kihasználás elmulasztása. Ezeket a kritériumokat az 56. cikkkel összhangban az 55. cikkben említett igazgatási szervezet ellenőrzi. Ezt a díjat vagy a kérelmezőnek vagy pedig a 41. cikk (1) bekezdésének megfelelően kijelölt vállalkozó vasúti társaságnak kell megfizetnie. A pályahálózat-működtetőnek mindig képesnek kell lennie arra, hogy tájékoztassa az érdekelt feleket a felhasználó vállalkozó vasúti társaságok számára már elosztott infrastruktúra-kapacitásról.

#### 37. cikk

### **A több hálózatra kiterjedő díjképzési rendszerekkel kapcsolatos együttműködés**

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

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

#### 3. SZAKASZ

### **Az infrastruktúra-kapacitás elosztása**

#### 38. cikk

### **Kapacitásjogok**

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

Az infrastruktúra-kapacitással való kereskedés tilos, és a további kapacitáselosztásból való kizáráshoz vezet.

Nem tekintendő átruházásnak, ha a vállalkozó vasúti társaság a kapacitást olyan kérelmező tevékenységének gyakorlására használja, amely nem minősül vállalkozó vasúti társaságnak.

(2) Az adott infrastruktúra-kapacitás használati joga menetvonal formájában legfeljebb egy üzemi menetrend érvényességi időszakára adható a kérelmezőknek.

A pályahálózat-működtető és a kérelmező a 42. cikknek megfelelően, a üzemi 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 szerződés vagy a tagállamok joga rögzíti.

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

#### 39. cikk

##### Kapacitáselosztás

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

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

#### 40. cikk

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

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtetők együttműködjenek az Unió területén fekvő vasúti rendszerekhez tartozó több hálózatra kiterjedő infrastruktúra-kapacitás hatékony kialakításában és elosztásában, beleértve a

42. cikkben említett keretmegállapodások alapján történő együttműködést is. A pályahálózat-működtetők ennek megfelelő eljárásokat alakítanak ki az ezen irányelvben rögzített szabályok alapján, és a több hálózatra kiterjedő menetvonalakat ezen eljárások szerint szervezik.

A tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtetők képviselőit, amelyeknek az elosztással kapcsolatban hozott döntései kihatnak más pályahálózat-működtetők tevékenységére, bevonják az infrastruktúra nemzetközi szintű elosztásának összehangolásába, illetve a vonatkozó kapacitás elosztásába az áruszállításra összpontosító hálózatokról szóló uniós jog különleges rendelkezéseinek sérelme nélkül. A kapacitáselosztás ezen együttműködés keretében meghatározott elveit és kritériumait a pályahálózat-működtetők a IV. melléklet 3. pontjával összhangban a hálózati üzletszabályzatban közzéteszik. A harmadik országok pályahálózat-működtetőinek megfelelő képviselői is bevonhatók az eljárásokba.

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

(3) A hálózatközi vonatforgalom számára infrastruktúra-kapacitást 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 infrastruktúra-kapacitás felméréséhez és elosztásához használt valamennyi feltétel nyilvánosan hozzáférhető legyen.

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

Az előzetesen létrehozott nemzetközi menetvonalakat mind-egyik részt vevő pályahálózat-működtetőn keresztül a kérelmezők rendelkezésére kell bocsátani.

#### 41. cikk

##### Kérelmezők

(1) Infrastruktúra-kapacitást a kérelmezők igényelhetnek. Az ezen infrastruktúra-kapacitás használatához a kérelmezők kijelölnek egy vállalkozó vasúti társaságot, hogy a 28. cikkel összhangban megállapodást kössön a pályahálózat-működtetővel. Ez nem érinti a kérelmezőnek azon jogát, hogy a 44. cikk (1) bekezdése szerint megállapodást kössön a pályahálózat-működtetővel.

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

(3) A Bizottság 2015. június 16-t megelőzően végrehajtási intézkedéseket fogad el, amelyek részletesen meghatározzák a (2) bekezdés alkalmazásában követendő kritériumokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 62. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

#### 42. cikk

##### Keretmegállapodások

(1) A kérelmező és a pályahálózat-működtető között az EUMSZ 101., 102. és 106. cikkének sérelme nélkül keretmegállapodás köthető. E keretmegállapodás felsorolja a kérelmező által az üzemi menetrend érvényességi idejét meghaladó időszakokra igényelt és számára felajánlott infrastruktúra-kapacitás jellemzőit.

A keretmegállapodásban nem határoznak meg részletes menetvonalakat, de úgy kell elkészíteni, hogy kielégítse a kérelmező jogos kereskedelmi igényeit. A tagállamok előírhatják, hogy az ilyen keretmegállapodásokat az ezen irányelv 55. cikkében említett igazgatási 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 keretmegállapodások főszabály szerint öt éves 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 keretmegállapodások 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 keretmegállapodás részletesen meghatározhatja az időtartama alatt biztosítandó kapacitásparamétereket. E paraméterek magukban foglalhatják a menetvonalak kihasználtságát, mennyiségét és minőségét. A pályahálózat-működtető csökkentheti a fenntartott kapacitást, ha annak igénybevétele az 52. cikkben említett kihasználtsági küszöbértéket legalább egy hónapban nem éri el.

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

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

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

#### 43. cikk

##### Az elosztási folyamat ütemterve

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

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

(3) A pályahálózat-működtetők az üzemimenetrend-tervezettel kapcsolatos tanácskozások megkezdése előtt megállapodnak a más érdekelt pályahálózat-működtetőkkel a üzemi menetrendbe felvenni kívánt nemzetközi menetvonalakban. Ennek kiigazítására kizárólag akkor kerülhet sor, ha ez elengedhetetlenül szükséges.

#### 44. cikk

##### Kérelmek

(1) A kérelmezők a közjog vagy a magánjog hatálya eső kérelemmel fordulhatnak a pályahálózat-működtetőhöz, vasúti infrastruktúra-használati jogok elnyerését biztosító megállapodás megkötése érdekében, a IV. fejezet 2. szakaszában előírt díj ellenében.

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

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

(4) A több hálózatot érintő vasúti menetvonalak vonatkozásában a pályahálózat-működtető biztosítja, hogy a kérelmezők egyablakos ügyintézését vehessenek igénybe, amely vagy a menetvonalon érintett pályahálózat-működtetők által létrehozott közös szerv vagy a menetvonal által érintett valamelyik pályahálózat-működtető. Az említett pályahálózat-működtető engedélyt kap, hogy a kérelmező nevében más érdekelt pályahálózat-működtetőknél eljárjon. Ez a követelmény nem érinti a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló, 2010. szeptember 22-i 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletet<sup>(1)</sup>.

#### 45. cikk

##### Menetrendszerkesztés

(1) A pályahálózat-működtető lehetőség szerint eleget tesz minden infrastruktúra-kapacitásra vonatkozó kérésnek, beleértve a több hálózatot érintő 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 menetrendszerkesztés és az összehangolási eljárás keretében elsőbbséget adhat bizonyos szolgáltatásoknak, de csak a 47. és 49. cikkben szabályozott módon.

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

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

#### 46. cikk

##### Összehangolási eljárás

(1) Ha a 45. cikkben említett menetrendszerkesztés 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. Ezt a konzultációt az alábbi, ésszerű időn belül, térítésmentesen és írásos vagy elektronikus formában rendelkezésre bocsátott információk alapján kell elvégezni:

- a) az ugyanarra az útvonalra az összes többi kérelmező által igényelt menetvonalak;
- b) az ugyanarra az útvonalra az összes többi kérelmező számára előzetesen kiosztott menetvonalak;
- c) a vonatkozó útvonalakon a (2) bekezdéssel összhangban javasolt alternatív menetvonalak;
- d) a kiosztás során alkalmazott kritériumokra vonatkozó teljes és részletes információk.

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

(4) Az összehangolási eljárást szabályozó elveket a hálózati üzletszabályzatban határozzák meg. Az elveknek tükrözniük kell különösen a nemzetközi menetvonalak kialakításának nehézségét és a módosítás más pályahálózat-működtetőkre gyakorolt esetleges hatását.

(5) Ha az infrastruktúra-kapacitással kapcsolatos kérések nem elégíthetők ki összehangolás nélkül, a pályahálózat-működtető összehangolás 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 hálózati üzletszabályzatban határozzák meg. Ezen eljárás alkalmazása esetén a határozatot 10 munkanapon belül meg kell hozni.

#### 47. 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-szakaszt túlterheltnek minősíteni. Ugyanezt kell tenni azon infrastruktúra esetében is, amelyen a közeljövőben előreláthatólag kapacitáshiány lép fel.

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

<sup>(1)</sup> HL L 276., 2010.10.20., 22. o.

(3) Ha a 31. cikk (4) bekezdésében előírt díjakat nem vetették ki vagy nem érték el általuk kielégítő eredményt, és az infrastruktúrát túlterheltek minősítették, a pályahálózat-működtető ezenfelül elsőbbségi feltételeket alkalmazhat az infrastruktúra-kapacitás elosztására.

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

E kereteken belül a megfelelő szállítási szolgáltatások biztosítása érdekében, és mindenekelőtt a közszolgáltatási követelmények teljesítésért vagy a nemzeti és nemzetközi 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 ítélnének meg a pályahálózat-működtetőnek, ha a második albekezdés értelmében a kapacitás bizonyos szolgáltatások számára való fenntartásának szükségessége bevételkiesést eredményez.

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

(5) Az 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 hálózati üzletszabályzatban kell rögzíteni.

#### 48. cikk

##### Eseti kérések

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

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

#### 49. 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 egyes pályahálózatokat meghatározott közlekedéstípusok számára kijelölhet. Ilyen kijelölés esetén a pályahálózat-működtető az infrastruktúra-kapacitás elosztása során az EUMSZ 101., 102. és 106. cikkének sérelme nélkül elsőbbségben részesítheti e közlekedéstípust.

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

(3) Ha a (2) bekezdésnek megfelelően kijelölték az infrastruktúrát, azt jelezni kell a hálózati üzletszabályzatban.

#### 50. cikk

##### Kapacitáselemzés

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

(2) A kapacitáselemzés figyelembe veszi az infrastruktúrát, az üzemeltetési eljárásokat, az infrastruktúrán nyújtott különböző szolgáltatásokat és mindezen tényezőknek az infrastruktúra-kapacitásra gyakorolt hatását. A lehetséges intézkedések közé tartozik mindenekelőtt az útvonal, a menetrend és a sebesség módosítása, továbbá az infrastruktúra fejlesztése.

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

#### 51. cikk

##### Kapacitásbővítési terv

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

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

A terv meghatározza:

- a túlterheltség okait;
- a forgalom valószínű jövőbeni fejlődését;
- az infrastruktúra-fejlesztés korlátait;
- 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 ütemteranggal együtt.

A terv a tagállam előzetes jóváhagyásához köthető.

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

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

(4) Ezen cikk (3) bekezdésének ellenére a pályahálózat-működtető az 55. cikkben említett igazgatási szervezet jóváhagyásával továbbra is felszámíthatja e díjakat, ha:

- a) a kapacitásbővítési terv érdekkörén 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 hálózati üzletszabályzatban meghatározza azokat a feltételeket, amelyek szerint az elosztási eljárás prioritásainak kidolgozásakor figyelembe veszi a menetvonalak korábbi kihasználtságát.

(2) A pályahálózat-működtető - különösen túlterhelt infrastruktúra esetén - visszavonhatja azon menetvonalakat, amelynek kihasználtsága legalább egy hónapon át a hálózati üzletszabályzatban meghatározandó küszöb alatt volt, kivéve, ha erre a kérelmező érdekkörén kívül eső, nem gazdasági okok miatt került sor.

#### 53. cikk

##### Infrastruktúra-kapacitás pályafenntartási munkák céljára

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

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

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

#### 54. cikk

##### Különleges intézkedések zavar esetén

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

(2) Vészhelyzet esetén, vagy ha az infrastruktúrát ideiglenesen használhatatlanná tevő üzembiztos az elkerülhetetlenné teszi, az odaítélt menetvonalak az érintett rendszer megjavításához szükséges időre figyelemzetés nélkül visszavonhatók.

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

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

#### 4. SZAKASZ

##### Igazgatási szervezet

#### 55. cikk

##### Igazgatási szervezet

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

(2) A tagállamok olyan igazgatási szervezeteket is létrehozhatnak, amelyek hatásköre több szabályozott ágazatra is kiterjed, ha ezek az integrált igazgatási hatóságok megfelelnek az e cikk (1) bekezdésében meghatározott függetlenségi követelményeknek. A vasúti ágazati igazgatási szervezet szervezeti szempontból összekapcsolható a Szerződés 101. és 102. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló, 2002. december 16-i 1/2003/EK tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> 11. cikkében szereplő versenyhatósággal, a közösségi vasutak biztonságáról

<sup>(1)</sup> HL L 1., 2003.1.4., 1. o.

Megjegyzés: Az 1/2003/EK tanácsi rendelet címét az Európai Közösséget létrehozó szerződés cikkeinek újraszámolására figyelemmel a Lisszaboni Szerződés 5. cikkével összhangban kiigazításra került; az eredeti hivatkozás „a Szerződés 81. és 82. cikkében” volt.

szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel<sup>(1)</sup> összhangban létrehozott biztonsági hatósággal, vagy a III. fejezetben említett engedélyező hatósággal, ha ez a közös hatóság teljesíti az e cikk (1) bekezdésében meghatározott, függetlenségre vonatkozó követelményt.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy az igazgatási szervezet személyzeti összetétele és irányítása szavatolja a függetlenséget. A tagállamok elsősorban arról gondoskodnak, hogy az igazgatási szervezet által az 56. cikkel összhangban hozandó döntésekért felelős személyeket – így például adott esetben az igazgatótanács tagjait – a függetlenségüket biztosító egyértelmű és átlátható szabályok szerint a nemzeti kormány, a miniszterek tanácsa vagy más olyan hatóság nevezi ki, amely nem gyakorol közvetlen tulajdonosi jogokat a szabályozott vállalkozások felett.

A tagállamok határoznak arról, hogy e személyeket határozott idejű és megújítható hivatali időre vagy határozatlan időtartamra nevezik ki, és ez utóbbi esetben elbocsátásukra kizárólag a döntéshozatalhoz nem kapcsolódó fegyelmi okokból kerülhet sor. Kiválasztásuk átlátható módon, érdemeik alapján történik, ami magában foglalja a megfelelő kompetenciák és a vonatkozó – lehetőleg vasúti vagy egyéb hálózati iparági területen szerzett – tapasztalat meglétét.

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy e személyek mindenféle vasúti ágazati piaci érdekeltségtől függetlenül járjanak el, ne álljon fenn érdekük vagy üzleti kapcsolatuk a szabályozott vállalkozásokkal vagy szervezetekkel. E személyek ezért évente kötelezettségvállalási nyilatkozatot és érdekeltségi nyilatkozatot tesznek, amelyben feltüntetik azokat a közvetlen és közvetett érdekeltségeiket, amelyek sérthetik függetlenségüket, és befolyásolhatják bármely feladat teljesítését. E személyek elállnak a döntéshozattól az olyan vállalkozásokat érintő esetekben, amelyekkel az eljárás megkezdését megelőző egy év során közvetlen vagy közvetett kapcsolatban álltak.

Igazgatási szervezeti feladataik ellátása során nem kérhetnek vagy fogadhatnak el utasítást sem kormányzattól, sem egyéb állami vagy magánszektorbeli jogalanytól, továbbá teljes jogkörrel rendelkeznek az igazgatási szerv személyzetének felvételére és irányítására vonatkozóan.

Az igazgatási szervnél betöltött megbízatásuk lejártá után szabályozott vállalkozásnál vagy szervezetnél legalább egy évig nem vállalhatnak semmilyen szakmai pozíciót vagy felelősségi kört.

## 56. cikk

### Az igazgatási szervezet feladatai

(1) A 46. cikk (6) bekezdésének sérelme nélkül, a kérelmező jogorvoslati kérelemmel fordulhat az igazgatási 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 vállalkozó vasúti társaság vagy a kiszolgáló létesítmény

üzemeltetője által elfogadott döntések ellen a következőkkel kapcsolatban:

- a) a hálózati üzletszabályzat átmeneti és végleges változatai;
- b) az abban meghatározott követelmények;
- c) az elosztási folyamat és eredménye;
- d) a díjképzési konstrukció;
- e) a fizetendő vagy esetlegesen fizetendő infrastruktúra-használati díjak mértéke vagy struktúrája;
- f) a hozzáféréssel kapcsolatos megállapodások a 10–13. cikk szerint;
- g) a szolgáltatásokhoz való hozzáférés és azok díjképzése a 13. cikkel összhangban.

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

(3) Az igazgatási szervezet szorosan együttműködik a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(2)</sup> értelmében vett nemzeti biztonsági hatósággal, valamint az ezen irányelv értelmében vett engedélyező hatósággal is.

A tagállamok biztosítják, hogy ezek a hatóságok közösen keretet alakítsanak ki az információk megosztásához és az együttműködéshez, amelynek célja a vasúti piacon a versenyre vagy a biztonságra gyakorolt káros hatások megelőzése. Ennek a keretnek magában kell foglalnia egy mechanizmust, amelynek révén az igazgatási szerv ajánlásokkal látja el a nemzeti biztonsági és engedélyező hatóságokat az olyan kérdések tekintetében, amelyek érinthetik a versenyt a vasúti piacon, valamint amelynek révén a nemzeti biztonsági hatóság ajánlásokkal látja el az igazgatási szervet és a nemzeti engedélyező hatóságot az olyan kérdések tekintetében, amelyek befolyásolhatják a biztonságot. Az egyes hatóságok saját hatáskörbe tartozó területen belüli függetlenségének sérelme nélkül az érintett hatóság határozatainak meghozatala előtt megvizsgál minden ajánlást. Ha az illetékes hatóság úgy határoz, hogy eltér ezektől az ajánlásoktól, indokolnia kell határozatát.

<sup>(1)</sup> HL L 164., 2004.4.30., 44. o.

<sup>(2)</sup> HL L 191., 2008.7.18., 1. o.

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

(5) Az igazgatási szervezet rendelkezésére kell bocsátani a szükséges – emberi és anyagi erőforrásokat magában foglaló – szervezeti kapacitást, amelynek arányosnak kell lennie a vasúti ágazat tagállamon belüli jelentőségével.

(6) Az igazgatási 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 az igazgatási szervezet felügyelete alatt kerül sor. Az igazgatási szervezet közbelép, ha a tárgyalások várhatóan megsértik e fejezet rendelkezéseit.

(7) Az igazgatási szervezet rendszeresen, de mindenesetre legalább két évente konzultál a vasúti áru- és utasszállítási szolgáltatások igénybevevőinek képviselőivel, hogy figyelembe vegye a vasúti piacra vonatkozó álláspontjukat.

(8) Az igazgatási 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 az igazgatási szervezet által meghatározott – egy hónapnál nem hosszabb – ésszerű határidőn belül a szervezet rendelkezésére kell bocsátani, kivéve, ha kivételes esetben az igazgatási szerv olyan korlátozott idejű meghosszabbítást fogad el és engedélyez, amely nem haladhatja meg a további két hetet. Az igazgatási szervezetnek lehetősége van arra, hogy az ilyen kéréseknek megfelelő szankciókkal – beleértve a bírság kivetését is – érvényt szerezzen. Az igazgatási szervezet rendelkezésére bocsátandó információ felöl minden olyan adatot, amelyet az igazgatási szervezet jogorvoslati funkciója és a (2) bekezdésnek megfelelő, a vasúti szolgáltatások piacán zajló verseny figyelemmel kísérésére vonatkozó funkciója keretében kér. Ebbe a statisztikai és nyomon követéséhez szükséges adatok is beletartoznak.

(9) Az igazgatási szervezet megvizsgálja a panaszokat, és adott esetben a panasz beérkezésétől számított egy hónapon belül bekéri a vonatkozó információkat, és egyeztetést kezdeményez valamennyi érintett féllel. Előre meghatározott, ésszerű időn belül, de minden esetben az összes vonatkozó információ beérkezését követő hat héten belül határozatot hoz bármely panaszról, megteszi a helyzet orvoslásához szükséges intézkedéseket, és értesíti az érintett feleket indokolással ellátott határozatról. A nemzeti versenyhatóságoknak a vasúti szolgáltatások piacán folyó verseny biztosítása terén meglévő hatáskörének sérelme nélkül az igazgatási szervezet adott esetben saját kezdeményezésére határozatot hoz a kérelmezőkkel szembeni

megkülönböztetés, a piaci torzulások és az említett piacok egyéb nemkívánatos fejleményeinek orvoslására alkalmas intézkedésekről, különös tekintettel az (1) bekezdés a)–g) pontjára.

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

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

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

(11) A tagállamok biztosítják, hogy az igazgatási szervezet által hozott határozatokat nyilvánosságra hozzák.

(12) Az igazgatási szervezetnek jogában áll a pályahálózat-működtetőknél a kiszolgáló létesítmény üzemeltetőjénél, vagy adott esetben a vállalkozó vasúti társaságoknál ellenőrzéseket végezni vagy külső ellenőrzéseket kezdeményezni annak ellenőrzése érdekében, hogy megfelelnek-e a 6. cikkben megállapított, a számviteli elkülönítésre vonatkozó rendelkezéseknek. E tekintetben az igazgatási szervezetnek jogában áll pontos tájékoztatást kérni. Az igazgatási szervezet jogosult különösen arra, hogy felkérje a pályahálózat-működtetőt, a kiszolgáló létesítmény üzemeltetőjét, illetve minden olyan vállalkozást vagy jogi személyt, amely a 6. cikk (1) és (2) bekezdésében és a 13. cikkben említett módon különböző típusú vasúti szállítási vagy infrastruktúra-üzemeltetési feladatokat lát el vagy foglal egységbe, hogy bocsássa rendelkezésre a VIII. mellékletben foglalt könyvelési adatok egészét vagy egy részét a szükséges és arányos részletességgel.

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

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

## 57. cikk

**Az igazgatási szervezetek közötti együttműködés**

(1) Az igazgatási szervezetek tájékoztatják egymást a munkájukról, valamint döntéshozatali elveikről és gyakorlatukról, valamint különösen az eljárásaik és az átültetett uniós vasúti jogszabályok értelmezési problémáinak főbb pontjairól. Másképpen is együttműködnek, hogy döntéshozatalukat az Unión belül összehangolják. E célból részt vesznek és együtt dolgoznak egy rendszeres időközönként ülést tartó hálózatban. A Bizottság a hálózat tagja; összehangolja és támogatja a hálózat munkáját, és adott esetben ajánlásokat tesz a hálózatnak. A Bizottság biztosítja a megfelelő igazgatási szervezetek közötti aktív együttműködést.

A személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben <sup>(1)</sup> és a személyes adatok közösségi intézmények és szervek által történő feldolgozása tekintetében az egyének védelméről, valamint az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 2000. december 18-i 45/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben <sup>(2)</sup> megállapított adatvédelmi szabályok tiszteletben tartása mellett a Bizottság támogatja a hálózat tagjai közötti, az (1) bekezdésben említett információcserét, amely elsősorban elektronikus eszközökön keresztül és az érintett vállalkozások által szolgáltatott üzleti titkok bizalmas jellegének tiszteletben tartásával történik.

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

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

(4) A (3) bekezdésnek megfelelő konzultációban érintett igazgatási szervezetek átadnak minden olyan információt, amelyhez a 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 igazgatási szervezet átadja a vonatkozó információkat az illetékes igazgatási 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

bevonat képviselője haladéktalanul rendelkezésre bocsássa a (3) bekezdés szerinti panaszkezeléshez vagy vizsgálatához szükséges, az érintett képviselő helye szerinti tagállam igazgatási szervezete által igényelt információt. Ez az igazgatási szervezet jogosult az érintett nemzetközi menetvonallal kapcsolatos ilyen természetű információkat a (3) bekezdésben említett igazgatási szervezeteknek továbbítani.

(7) A Bizottság egy igazgatási szervezet kérésére, az igazgatási szervezetek (2)–(6) bekezdésben körvonalazott együttműködésének elősegítése céljából, részt vehet az e bekezdésekben felsorolt tevékenységekben.

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

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

## V. FEJEZET

**ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK**

## 58. cikk

**Közbeszerzési szabályok**

Ezen irányelv rendelkezéseit a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai ágazatban működő ajánlatkérők beszerzési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/17/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(3)</sup> sérelme nélkül kell alkalmazni.

## 59. cikk

**Eltérések**

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

a) nem kötelesek a 7. cikk (1) bekezdésének első albekezdése szerint az infrastruktúrához való pártatlan és hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést biztosító feladatokat független szervezetre bízni annyiban, ha az említett cikk a tagállamokat arra kötelezi, hogy a 7. cikk (2) bekezdésében említett feladatokat ellátó független szervezeteket hozzanak létre.

<sup>(1)</sup> HL L 281., 1995.11.23., 31. o.

<sup>(2)</sup> HL L 8., 2001.1.12., 1. o.

<sup>(3)</sup> HL L 134., 2004.4.30., 1. o.

b) nem kötelesek alkalmazni a 27. cikkben, a 29. cikk (2) bekezdésében, a 38., a 39. és a 42. cikkben, a 46. cikk (4) bekezdésében, a 46. cikk (6) bekezdésében, a 47. cikkben, a 49. cikk (3) bekezdésében, az 50–53. cikkben, az 55. cikkben és az 56. cikkben rögzített követelményeket, azzal a feltétellel, hogy az infrastruktúra-elosztással és a díjképzéssel kapcsolatban hozott döntések ellen, ha a vállalkozó vasúti társaság 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 egyén több vállalkozó vasúti társaság, vagy Írország és Észak-Írország esetében egy máshol engedéllyel rendelkező vállalkozó vasúti társaság hivatalos kérelmet nyújt be konkurens vasúti szolgáltatások üzemeltetésére Írország vagy Észak-Írország területén, területére vagy területéről, az eltérés további alkalmazhatóságáról a 62. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárásnak megfelelően kell határozni.

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

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

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

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

#### 60. cikk

##### A felhatalmazás gyakorlása

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

(2) Az említettek a 2012. december 15-t követő ötéves időszakra a Bizottságra ruházzák a 20. cikk (5) bekezdésében,

a 35. cikk (3) bekezdésében, a 43. cikk (2) bekezdésében és az 56. cikk (13) bekezdésében említett hatáskört. A Bizottság legkésőbb az ötéves időszak lejárta előtt kilenc hónappal jelentést készít a hatáskör-átruházás vonatkozásában. A hatáskör-átruházás hallgatólagosan meghosszabbodik az említettel azonos hosszúságú időtartamokkal, kivéve, ha az Európai Parlament vagy a Tanács – legkésőbb az adott időszak vége előtt három hónappal – kifogást emel a meghosszabbítás ellen.

(3) Az Európai Parlament és a Tanács bármikor visszavonhatja a 20. cikk (5) bekezdésében, a 35. cikk (3) bekezdésében, a 43. cikk (2) bekezdésében és az 56. cikk (13) bekezdésében említett hatáskört. A visszavonásról szóló határozat megszünteti a benne megjelölt felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő naptól vagy a határozatban megjelölt későbbi időponttól hatályos. Nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

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

(5) A 20. cikk (5) bekezdése, a 35. cikk (3) bekezdése, a 43. cikk (2) bekezdése és az 56. cikk (13) bekezdése alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus kizárólag akkor lép hatályba, ha az Európai Parlament, illetve a Tanács nem emelt kifogást az aktusról szóló, az Európai Parlamenthez, illetve a Tanácshoz benyújtott értesítés időpontjától számított két hónapon belül, vagy akkor, ha ezen határidő lejárta előtt az Európai Parlament és a Tanács egyaránt értesítette a Bizottságot arról, hogy nem kíván kifogást emelni. Ezt a határidőt két hónappal meg lehet hosszabbítani az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére.

#### 61. cikk

##### Alkalmazási intézkedések

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

#### 62. cikk

##### A bizottság eljárása

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

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

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni. Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt a 10. cikk (4) bekezdése, a 11. cikk (4) bekezdése, a 12. cikk (5) bekezdése, a 13. cikk (9) bekezdése, a 17. cikk (5) bekezdése, a 31. cikk (3) és (5) bekezdése, a 32. cikk (4) bekezdése és az 57. cikk (8) bekezdése szerint elfogadandó végrehajtási jogi aktus tervezetéről, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

#### 63. cikk

##### Jelentés

(1) A Bizottság legkésőbb 2012. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának a II. fejezet végrehajtásáról. A jelentésnek tartalmaznia kell a piac fejlődését, beleértve a személyszállítási szolgáltatások vasúti piacának további megnyitásával kapcsolatos előkészületek helyzetének leírását is. Ebben a jelentésben a Bizottság elemzi e piac szervezésének különböző modelljeit is, valamint ezen irányelvnek a közszolgáltatási szerződésekre és azok finanszírozására gyakorolt hatását. Ennek során a Bizottság figyelembe veszi a vasúti és közúti személyszállítási szolgáltatásokról szóló 1370/2007/EK rendelet végrehajtását, valamint a tagállamok közötti tényleges különbségeket (a hálózatok sűrűsége, az utasok száma, az átlagos utazási távolság). A Bizottság adott esetben jogalkotási intézkedéseket javasol a vasúti személyszállítási szolgáltatások belső piacának megnyitásával, valamint azon feltételek kidolgozásával kapcsolatban, amelyek azt hivatottak biztosítani, hogy az infrastruktúra működtetésének a szállítási szolgáltatásoktól való elkülönítésére vonatkozó jelenlegi szabályozás alapján az infrastruktúrákhoz való hozzáférés megkülönböztetésmentes legyen, továbbá értékeli az intézkedések hatásait.

(2) A Bizottság az igazgatási szervezetek hálózata által szerzett tapasztalatokra figyelemmel 2014. december 16-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának az igazgatási szervezetek közötti együttműködésről. A Bizottság szükség esetén az európai vasúti piac és különösen a nemzetközi szolgáltatások integráltabb igazgatási felügyelete érdekében kiegészítő intézkedésekre tesz javaslatot. Adott esetben e célból jogalkotási intézkedéseket is fontolóra vesz.

#### 64. cikk

##### Átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ezen irányelvnek 2015. június 16-ig megfeleljenek, többek között a tekintetben, hogy az érintett vállalkozó vasúti társaságok, üzemeltetők, kérelmezők, hatóságok és egyéb jogalanyok eleget tegyenek a követelményeknek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.

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

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

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

#### 65. cikk

##### Hatályon kívül helyezés

A IX. melléklet A. részében felsorolt irányelvekkel módosított 91/440/EGK, 95/18/EK és 2001/14/EK irányelvek 2012. december 15 -től/től hatályukat veszítik, a IX. melléklet B. részében meghatározott irányelveknek a nemzeti jogba történő átültetésére meghatározott határidővel kapcsolatos tagállami kötelezettségek sérelme nélkül.

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

#### 66. cikk

##### Hatálybalépés

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

#### 67. cikk

##### Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2012. november 21-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

M. SCHULZ

a Tanács részéről

az elnök

A. D. MAVROYIANNIS

## I. MELLÉKLET

## A VASÚTI INFRASTRUKTÚRA ELEMEINEK JEGYZÉKE

A vasúti infrastruktúra a következő tételekből áll – ha az a kötött pálya részét képezi –, beleértve a mellékvágányokat, azonban a vasúti javítóműhelyekben, fűtőházakban vagy mozdonyszínekben található vágányok, illetve a magántulajdonú szárnyvonalak vagy mellékvágányok kivételével:

- földterület,
- pályatest és alépítmény, különösen a töltések, bevágások, vízlevezető csatornák és árkok, falazott árkok, csőátereszek, belésfalak, oldalrészűk védelmére ültetett növényzet, stb.; utasperonok és rakodók; ideértve a személypályaudvarok és az áruterminal területén lévőket is; sínköz és járdák; kerítésfalak, sövény, kerítések; tűzvédelmi sávok; váltófűtő berendezések; átjárók stb.; hófogó rácsok,
- műtárgyak: hidak, csőátereszek és egyéb áthidaló szerkezetek, alagutak, fedett bevágások és egyéb aluljárók; támfalak, valamint lavina, kőomlás stb. ellen védő műtárgyak,
- útátjárók, beleértve a közúti forgalom biztonságát szolgáló berendezéseket,
- felépítmény, különösen: sínek, vályús sínek, vezetősínek; hossz- és keresztaljak, kapcsolószerkezetek, ágyazat, beleértve annak anyagát (pl. zúzottkő és homok); kitérők, átszelések stb.; mozdonyfordító korongok és tolópadok (kivéve a kizárólag mozdonyok számára fenntartott tolópadokat),
- megközelítést biztosító utak az utasok és az áruszállítás számára, beleértve az érkező vagy induló utasok számára kialakított gyalogos és a közúti megközelíthetőséget is,
- biztonsági, forgalomirányító 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; vágányfék, vágányfék,
- forgalmi és biztonsági célú világítóberendezések,
- vontatáshoz használt, elektromos áram átalakításához és továbbításához használatos üzem: alállomások, az alállomások közötti tápkábelek és csatlakozó vezetékek, felsővezetési hosszláncok és tartóoszlopok; áramvezető sín tartóelemekkel,
- a pályaműködtetési részleg által használt épületek, ideértve a vasúti infrastruktúra használati díjak beszedésére szolgáló létesítményhálózatot is.

## II. MELLÉKLET

## A VÁLLALKOZÓ VASÚTI TÁRSASÁGOK SZÁMÁRA NYÚJTANDÓ SZOLGÁLTATÁSOK

(lásd a 13. cikket)

1. A minimális szolgáltatási csomagnak a következőket kell tartalmaznia:
    - a) a vasútiinfrastruktúra-kapacitásra vonatkozó kérelmek kezelése;
    - b) a biztosított kapacitás használati joga;
    - c) a vasúti infrastruktúra, így többek között a kitérők és elágazások használata;
    - d) a vonatközlekedés szabályozása, ideértve a jelző- és biztosítóberendezési rendszert, a szabályozást, a közlekedés-irányítást és a vonatmozgással kapcsolatos információk továbbítását és szolgáltatását;
    - e) a felsővezetéki rendszer használata a vontatási villamos energia biztosítása céljából, ha rendelkezésre áll;
    - f) olyan szolgáltatás igénybevételéhez vagy üzemeltetéséhez szükséges minden egyéb információ, amelyre kapacitást ítélték oda.
  2. Hozzáfértést – ezen belül vasúti összeköttetést – kell biztosítani a következő kiszolgáló létesítményekhez – ha vannak ilyenek –, és az ezen létesítményekben nyújtott szolgáltatásokhoz:
    - a) személypályaudvarok, épületeik és egyéb infrastruktúra, ideértve az utastájékoztató kijelzőket és a megfelelő menetjegykiadó épületeket is;
    - b) áruterminálok;
    - c) rendező pályaudvarok és vonat-összeállító állomás, ideértve a rendező létesítményeket is;
    - d) tároló vágánycsoport;
    - e) karbantartó létesítmények, kivéve a nagysebességű vonatok és a gördülőállomány egyes további, egyedi létesítményeket kívánó típusai számára kialakított, jelentős karbantartási munkák elvégzésére alkalmas létesítmények;
    - f) egyéb műszaki berendezések, ideértve a tisztító- és mosóberendezéseket is;
    - g) vasúti tevékenységekhez kapcsolódó tengeri és belvízi kikötői berendezések;
    - h) segélynyújtó berendezések;
    - i) üzemanyagtöltő berendezések és az ezekben a létesítményekben vételezett üzemanyag, amelynek díja a számlákon elkülönítve szerepel.
  3. A kiegészítő szolgáltatások közé tartozhatnak:
    - a) vontatási villamos energia, amelynek díja a számlákon a felsővezetéki rendszer használatának díjától elkülönítve szerepel, a 2009/72/EK irányelv alkalmazásának sérelme nélkül;
    - b) személyszállító vonatok előfűtése;
    - c) egyedi szerződések a következők biztosítására:
      - veszélyes anyagok szállításának felügyelete,
      - különleges szerelvények közlekedtetéséhez nyújtott segítség.
  4. A mellékszolgáltatások a következőket tartalmazhatják:
    - a) hozzáférés a távközlési hálózatokhoz;
    - b) kiegészítő információk szolgáltatása;
    - c) a gördülőállomány műszaki vizsgálata;
    - d) a személypályaudvarokon működő menetjegykiadás;
    - e) a nagysebességű vonatok és a gördülőállomány egyes további, egyedi létesítményeket kívánó típusai számára kialakított karbantartó létesítményekben végzett jelentős karbantartási munkák.
-

## III. MELLÉKLET

**MEGFELELŐ PÉNZÜGYI TELJESÍTŐKÉPESSÉG**

(lásd a 20. cikket)

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

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

## IV. MELLÉKLET

## A HÁLÓZATI ÜZLETSZABÁLYZAT TARTALMA

(lásd a 27. cikket)

A 27. cikkben említett hálózati üzletszabályzatnak az alábbi információkat kell tartalmazniuk:

1. A vállalkozó vasúti társaságok számára rendelkezésre álló infrastruktúra jellegét és a hozzáférés feltételeit rögzítő szakasz. Az ebben a szakaszban található információkat éves rendszerességgel összhangba kell hozni a 2008/57/EK irányelv 35. cikke értelmében közzéteendő vasúti infrastruktúra-nyilvántartással, vagy az adatok vonatkozásában arra hivatkozni kell.
2. A díjképzési elvekkel és díjakkal foglalkozó szakasz. Ennek megfelelő részleteket kell tartalmaznia a díjképzési rendszerről, valamint elegendő információt a II. mellékletben felsorolt, egyetlen szolgáltató által biztosított szolgáltatások díjairól és az e szolgáltatásokhoz való hozzáférés kérelmezésére vonatkozó lényeges információkról. Részleteznie kell a 31–36. cikk alkalmazásához használt módszert, szabályokat és adott esetben díjtáblázatokat mind a költségek, mind pedig a díjak tekintetében. Tartalmaznia kell a már eldöntött vagy a következő öt évre vonatkozóan előrelátható díjváltozásokkal kapcsolatos információkat, ha rendelkezésre állnak.
3. A kapacitáselosztás elveiről és feltételeiről szóló szakasz. E szakaszban rögzíteni kell a vállalkozó vasúti társaságok rendelkezésére álló infrastruktúra általános jellemzőit és a használatával kapcsolatos esetleges korlátozásokat, beleértve a fenntartás várható kapacitásigényeit. A szakaszban meg kell határozni továbbá a kapacitáselosztásra vonatkozó eljárásokat és határidőket. A szakasznak tartalmaznia kell továbbá a folyamat során alkalmazandó különös feltételeket, mindenekelött:
  - 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 menetrendszerkesztésre vonatkozó információk igénylése során követendő eljárásokat, illetve a tervezett és a nem tervezett fenntartási munkálatok ütemezési eljárásait;
  - d) a koordinációs folyamatot szabályozó elveket és az e folyamat részét képező békeltető eljárást;
  - e) a túlterhelt infrastruktúra esetében követendő eljárásokat és alkalmazandó feltételeket;
  - f) az infrastruktúra-használat korlátozásainak részleteit;
  - g) azokat a feltételeket, amelyek révén az elosztási folyamat elsődlegességeinek meghatározásakor figyelembe veszik a kapacitáskihasználás korábbi mértékét.A szakaszban részletezni kell az eseti eljárás hatálya alá tartozó árufuvarozási szolgáltatások, nemzetközi szolgáltatások és eseti kérések megfelelő kezelésének biztosítása érdekében tett intézkedéseket. A szakasznak tartalmaznia kell a kapacitáskérelmekhez alkalmazandó formanyomtatvány mintáját. A pályahálózat-működtető közzéteszi a nemzetközi menetvonalak elosztási eljárásairól szóló részletes információkat is.
4. Az engedély iránti – az ezen irányelv 25. cikkében említett – kérelemmel és a 2004/49/EK irányelvvel összhangban kibocsátott vasúti biztonsági tanúsítványokkal kapcsolatos információkról szóló szakasz, vagy egy olyan weboldal elérhetősége, amelyen ezek az adatok elektronikus formában térítésmentesen hozzáférhetők.
5. A vasúti infrastruktúrához és szolgáltatásokhoz való hozzáféréssel, valamint a 35. cikkben említett teljesítményszűrő rendszerrel kapcsolatos békeltető és fellebbezési eljárásokról szóló szakasz.
6. A II. mellékletben említett kiszolgáló létesítményhez való hozzáférésről és azok díjképzéséről szóló szakasz. Az olyan kiszolgáló létesítmény üzemeltetőinek, amelyek nem állnak a pályahálózat-üzemeltető ellenőrzése alatt, tájékoztatást kell nyújtaniuk az infrastruktúrához való hozzáférést és a szolgáltatásokért fizetendő díjakról és a hozzáférés műszaki feltételeiről, amelyek felleendő a hálózati üzletszabályzatba, vagy meg kell adniuk egy olyan weboldal elérhetőségét, amelyen ezek az adatok elektronikus formában térítésmentesen hozzáférhetők.
7. Minta a pályahálózat-működtető és a kérelmező között a 42. cikkel összhangban kötendő keretmegállapodáshoz.

## V. MELLÉKLET

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

(lásd a 30. cikket)

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

1. azok az infrastruktúrák és kiszolgáló létesítmények, amelyekre a szerződés vonatkozik, a II. mellékletnek megfelelő szerkezetben. Ez a pont magában foglal minden infrastruktúra-működtetési kérdést, beleértve a már üzemelő infrastruktúra karbantartását és felújítását is. Adott esetben új infrastruktúra létrehozására is kiterjedhet;
2. a II. mellékletben felsorolt infrastrukturális szolgáltatásokra, a karbantartásra, a felújításra, illetve a fennálló karbantartási és felújítási lemaradások kezelésére kiutalt kifizetések vagy pénzeszközök szerkezete; adott esetben ide tartozhat az új infrastruktúrára kiutalt kifizetések vagy pénzeszközök szerkezete is;
3. felhasználó-központú teljesítménycélok, a következő elemeket tartalmazó mutatók és minőségi szempontok formájában:
  - a) a vonat teljesítménye például a vonalsebesség és a megbízhatóság szempontjából és az ügyfélelégedettség;
  - b) hálózati kapacitás;
  - c) vagyonkezelés;
  - d) a tevékenységek mennyisége;
  - e) biztonsági szintek; valamint
  - f) környezetvédelem;
4. az esetleges karbantartási lemaradások mértéke és azok az eszközök, amelyeket kivonnak a használatból, ezért változást idéznek elő a pénzmozgásokban;
5. a 30. cikk (1) bekezdésében említett kedvezmények, kivéve azokat, amelyek a 30. cikk (3) bekezdésével összhangban hozott szabályozó intézkedésekkel kerülnek végrehajtásra;
6. a pályahálózat-működtető minimális jelentéstételi kötelezettségei a jelentés tartalmára és gyakoriságára vonatkozóan, ideértve az évente közzéteendő információkat is;
7. a szerződés megállapított időtartama, amelynek adott esetben összhangban kell állnia a pályahálózat-működtető üzleti tervének, koncessziójának vagy engedélyének időtartamával, valamint az állami díjképzési rendszerrel és díjképzési szabályokkal;
8. a nagyobb üzemszünetek és vészhelyzetek kezelésére vonatkozó szabályok, ideértve veszélyhelyzeti tervek a szerződés idő előtti felbontását és a felhasználók megfelelő időben történő tájékoztatását is;
9. az abban az esetben meghozandó helyreigazító intézkedések, ha bármely fél megszegi szerződéses kötelezettségeit, illetve, ha rendkívüli körülmények befolyásolják a közfinanszírozás hozzáférhetőségét; ez magában foglalja a szerződés újratárgyalására és idő előtti felbontására vonatkozó feltételeket és eljárásokat.

## VI. MELLÉKLET

**A VASÚTI INFRASTRUKTÚRA KÖLTSÉGEIRE ÉS DÍJAIRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK**

(lásd a 32. cikk (1) bekezdését és a 35. cikket)

1. A pályahálózat-működtetőnek legalább a következő feltételeket kell figyelembe venniük, amikor összeállítják a piaci szegmensek jegyzékét annak érdekében, hogy a 32. cikk (1) bekezdésével összhangban a díjképzési rendszerbe bevezessék a felárat:
  - 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 egyes kocsik forgalom;
  - g) rendszeres, illetve alkalmoszerű vasúti szolgáltatások.
2. A 35. cikkben említett teljesítményösztönző rendszer a következők alapján nyugszik:
  - a) a teljesítmény megállapodás szerinti szintjének elérése és a szolgáltatás gazdasági életképességének megőrzése érdekében a pályahálózat-működtető megállapodik a kérelmezőkkel a teljesítményösztönző rendszer fő paramétereiről, különösen a késések mértékéről, valamint a teljesítményösztönző rendszer alapján történő kifizetéseknek mind az egyes közlekedtetett vonatokra, mind az egyes vállalkozó vasúti társaságok összes közlekedtetett vonatára egy adott időszakon belül vonatkozó küszöbértékéről;
  - b) a pályahálózat-működtető a vonat közlekedtetése előtt legkésőbb 5 nappal közli a vállalkozó vasúti társaságokkal a késések számításának alapjául szolgáló üzemi menetrendet. A pályahálózat-működtető vis maior vagy az üzemi menetrend késői megváltoztatása esetén rövidebb értesítési határidőt is érvényesíthet;
  - c) minden késésnek a következő késési kategóriák és alkategóriák egyikébe besorolhatónak kell lennie:
    1. A pályahálózat-működtetőnek tulajdonítható üzem-/tervezésirányítás
      - 1.1. Menetrendszerkesztés
      - 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. Építmények
      - 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-működtetőknél tulajdonítható okok
- 4.1. Az előző pályahálózat-működtető okozta
- 4.2. A következő pályahálózat-működtető okozta
- 5. A vállalkozó vasúti társaságnak tulajdonítható kereskedelmi okok
- 5.1. A megállási időtartam túllépése
- 5.2. A vállalkozó vasúti társaság kérelme
- 5.3. Rakodási műveletek
- 5.4. Rakodási szabálytalanságok
- 5.5. A vonat kereskedelmi előkészítése
- 5.6. Személyzet
- 5.7. Egyéb okok
- 6. A vállalkozó vasúti társaságnak tulajdonítható, járművel kapcsolatos okok
- 6.1. Szolgálatbeosztás tervezése/új szolgálatbeosztás
- 6.2. A vállalkozó vasúti társaság 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 vállalkozó vasúti társaságoknak tulajdonítható okok
- 7.1. A következő vállalkozó vasúti társaság okozta
- 7.2. Az előző vállalkozó vasúti társaság okozta
- 8. Sem a pályahálózat-működtetőnek, sem a vállalkozó vasúti társaságnak nem tulajdonítható külső okok
- 8.1. Sztrájk
- 8.2. Ügyintézési eljárásrendek
- 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 vállalkozó vasúti társaságnak 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. Fordulás időszükséglete
  - 9.5. Csatlakozás
  - 9.6. További vizsgálatra van szükség;
- d) ha 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 vállalkozó vasúti társaságokkal a teljesítményösztönző rendszer alapján történő kifizetések kiszámítását. Ez a számítás tartalmaz minden késett vonatot egy legfeljebb egy hónapos időszakon belül;
- g) más létező jogorvoslati lehetőségek és az 56. cikk rendelkezéseinek sérelme nélkül a teljesítményösztönző rendszerrel kapcsolatban keletkező viták esetére békéltető eljárás áll rendelkezésre a viták gyors megoldására. Ennek a békéltető rendszernek az érintett felekkel szemben pártatlannak kell lennie. Ezen eljárás alkalmazása esetén a határozatot 10 munkanapon belül meg kell hozni;
- h) a pályahálózat-működtető évente egyszer közzéteszi a teljesítménynek a vállalkozó vasúti társaságok által elért éves átlagos szintjét a teljesítményösztönző rendszerben megállapított fő paraméterek alapján.
-

## VII. MELLÉKLET

## AZ ELOSZTÁSI FOLYAMAT ÜTEMTERVE

(lásd a 43. cikket)

1. Üzemi menetrend minden naptári évben egyszer készül.
2. Az üzemi menetrend december második szombatján éjféltől változik meg. Ha a téli évszak után változtatásra vagy kiigazításra kerül sor, különösen a regionális személyforgalom menetrendjének változásaira tekintettel, ezt június második szombatján éjféltől kell végrehajtani, továbbá ezen időpontok között akkor, amikor szükséges. A pályahálózat-működtetők eltérő napokban is megállapodhatnak, és ebben az esetben tájékoztatják a Bizottságot, ha ez érintheti a nemzetközi forgalmat.
3. Az üzemi menetrendbe bekerülő kapacitáskérelmek beérkezési határidejét úgy kell meghatározni, hogy az legfeljebb 12 hónappal előzze meg az üzemi menetrend életbelépését.
4. Az üzemi menetrend életbelépését legkésőbb 11 hónappal megelőzően a pályahálózat-működtetőknek ideiglenes nemzetközi menetvonalakat kell kialakítaniuk más illetékes pályahálózat-működtetőkkel együttműködve. A pályahálózat-működtetők biztosítják, hogy e menetvonalakat a későbbi eljárások során a lehető legnagyobb mértékben tartsák tiszteletben.
5. A pályahálózat-működtető a kérelmezők ajánlatai beadására kitűzött határidőtől számított legfeljebb négy hónappal később elkészíti az üzemi menetrend tervezetét.

---

## VIII. MELLÉKLET

## AZ IGAZGATÁSI SZERVEZETHEZ KÉRÉSRE BENYÚJTANDÓ KÖNYVELÉSI ADATOK

(hivatkozás az 56. cikk (12) bekezdésében)

## 1. Számviteli elkülönítés

- a) az áru fuvarozási, a személyszállítási és az infrastruktúra-működtetési tevékenységekre vonatkozóan külön eredménykimutatás és mérleg;
- b) átlátható és részletes tájékoztatás az állami támogatások és egyéb ellentételezések egyes forrásairól és azok felhasználásáról, beleértve a vállalkozások pénzáramlásának részletes áttekintését is annak megállapítása érdekében, hogy e közpénzeket és az egyéb ellentételezésekből származó pénzeszközöket mire fordították;
- c) olyan költség- és nyereségkategóriák, melyek lehetővé teszik annak meghatározását, hogy előfordultak-e kereszt-támogatások e különböző tevékenységek között, az igazgatási szervezet követelményeivel összhangban;
- d) a költségeknek a különböző tevékenységek közti elosztásához használt módszertan;
- e) ha a vizsgált társaság egy csoport része, a vállalkozások közötti kifizetések részletes ismertetése.

## 2. A pályahasználati díjak nyomon követése

- a) a különböző költségkategóriák, különös tekintettel a különböző szolgáltatások vagy szolgáltatáscsoportok határ-költségeiről/közvetlen költségeiről szóló kielégítő tájékoztatásra, amely alapján a pályahasználati díjakat nyomon lehet követni;
- b) kielégítő tájékoztatás, mely lehetővé teszi a szolgáltatásokért (vagy szolgáltatáscsoportokért) külön-külön fizetett díjak nyomon követését; ha az igazgatási szervezet megköveteli, ez a tájékoztatás tartalmazza az egyes szolgáltatások volumenéről, az egyes szolgáltatások áráról és a belső vagy külső ügyfelek által az egyes szolgáltatásokért fizetett összes bevételről szóló adatokat;
- c) az igazgatási szervezet kérésének megfelelően az egyes szolgáltatásokra (vagy szolgáltatáscsoportokra) vonatkozó költségek és bevételek a potenciálisan versenyellenes árképzés (keresztfinanszírozás, kizorító árazás és túlzott árazás) meghatározása érdekében.

## 3. A pénzügyi teljesítmény jelzése

- a) pénzügyi teljesítményről szóló kimutatás;
- b) összefoglaló kiadásigazoló nyilatkozat;
- c) a karbantartási kiadásokról szóló kiadásigazoló nyilatkozat;
- d) a működési kiadásokról szóló kiadásigazoló nyilatkozat;
- e) eredménykimutatás;
- f) kísérő megjegyzések, melyek adott esetben kiegészítik és megindokolják a nyilatkozatokat.

---

## IX. MELLÉKLET

## A. RÉSZ

## A HATÁLYON KÍVÜL HELYEZETT IRÁNYELVEK KÉSŐBBI MÓDOSÍTÁSAIK JEGYZÉKÉVEL

(lásd a 65. cikket)

91/440/EGK tanácsi irányelv  
(HL L 237., 1991.8.24., 25. o.)

2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv  
(HL L 75., 2001.3.15., 1. o.)

2004/51/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv  
(HL L 164., 2004.4.30., 164. o.)

2006/103/EK tanácsi irányelv  
(HL L 363., 2006.12.20., 344. o.)

kizárólag a melléklet B. pontja

2007/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv  
(HL L 315., 2007.12.3., 44. o.)

kizárólag az 1. cikk

95/18/EK tanácsi irányelv  
(HL L 143., 1995.6.27., 70. o.)

2001/13/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv  
(HL L 75., 2001.3.15., 26. o.)

2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv  
(HL L 164., 2004.4.30., 44. o.)

kizárólag a 29. cikk

2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv  
(HL L 75., 2001.3.15., 29. o.)

2002/844/EK bizottsági határozat  
(HL L 289., 2002.10.26., 30. o.)

2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv  
(HL L 164., 2004.4.30., 44. o.)

kizárólag a 30. cikk

2007/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv  
(HL L 315., 2007.12.3., 44. o.)

kizárólag a 2. cikk

## B. RÉSZ

## A NEMZETI JOGBA VALÓ ÁTÜLTETÉSRE ELŐÍRT HATÁRIDŐK JEGYZÉKE

(lásd a 65. cikket)

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

## X. MELLÉKLET

## MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

| A 91/440/EGK irányelv                    | A 95/18/EK irányelv   | A 2001/14/EK irányelv                         | Ezen irányelv                 |
|------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------|
| 2. cikk (1) bekezdés                     | 1. cikk (1) bekezdés  | 1. cikk (1) bekezdés, első albekezdés         | 1. cikk (1) bekezdés          |
|                                          |                       | 1. cikk (2) bekezdés                          | 1. cikk (2) bekezdés          |
| 2. cikk (2) bekezdés                     |                       |                                               | 2. cikk (1) bekezdés          |
|                                          | 1. cikk (2) bekezdés  |                                               | 2. cikk (2) bekezdés          |
|                                          |                       | 1. cikk (3) bekezdés                          | 2. cikk (3) bekezdés          |
|                                          |                       |                                               | 2. cikk (4)–(9) bekezdés      |
| 2. cikk (4) bekezdés                     |                       |                                               | 2. cikk (10) bekezdés         |
|                                          |                       |                                               | 2. cikk (11) bekezdés         |
| 3. cikk                                  |                       |                                               | 3. cikk (1)–(8) bekezdés      |
|                                          |                       |                                               | 3. cikk (9)–(13) bekezdés     |
|                                          | 2. cikk b) és c) pont |                                               | 3. cikk (14) és (15) bekezdés |
|                                          |                       |                                               | 3. cikk (16) és (17) bekezdés |
|                                          |                       | 2. cikk                                       | 3. cikk (18)–(28) bekezdés    |
|                                          |                       |                                               | 3. cikk (29) és (30) bekezdés |
| 4. cikk                                  |                       |                                               | 4. cikk                       |
| 5. cikk                                  |                       |                                               | 5. cikk (1)–(3) bekezdés      |
|                                          |                       |                                               | 5. cikk (4) bekezdés          |
| 6. cikk (1) és (2) bekezdés              |                       |                                               | 6. cikk (1) és (2) bekezdés   |
| 9. cikk (4) bekezdés                     |                       |                                               | 6. cikk (3) bekezdés          |
| 6. cikk (1) bekezdés, második albekezdés |                       |                                               | 6. cikk (4) bekezdés          |
| 6. cikk (3) bekezdés és II. melléklet    |                       |                                               | 7. cikk (1) bekezdés          |
|                                          |                       | 4. cikk (2) bekezdés és 14. cikk (2) bekezdés | 7. cikk (2) bekezdés          |

| A 91/440/EGK irányelv            | A 95/18/EK irányelv        | A 2001/14/EK irányelv                       | Ezen irányelv                     |
|----------------------------------|----------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------|
| 7. cikk (1), (3) és (4) bekezdés |                            |                                             | 8. cikk (1), (2) és (3) bekezdés  |
|                                  |                            | 6. cikk (1) bekezdés                        | 8. cikk (4) bekezdés              |
| 9. cikk (1) és (2) bekezdés      |                            |                                             | 9. cikk (1) és (2) bekezdés       |
| 10. cikk (3) és (3a) bekezdés    |                            |                                             | 10. cikk (1) és (2) bekezdés      |
| 10. cikk (3b) bekezdés           |                            |                                             | 11. cikk (1), (2) és (3) bekezdés |
|                                  |                            |                                             | 11. cikk (4) bekezdés             |
| 10. cikk (3c) és (3e) bekezdés   |                            |                                             | 11. cikk (5) és (6) bekezdés      |
| 10. cikk (3f) bekezdés           |                            |                                             | 12. cikk (1)–(4) bekezdés         |
|                                  |                            |                                             | 12. cikk (5) bekezdés             |
|                                  |                            | 5. cikk                                     | 13. cikk                          |
|                                  |                            |                                             | 14. cikk                          |
| 10b. cikk                        |                            |                                             | 15. cikk                          |
|                                  | 3. cikk                    |                                             | 16. cikk                          |
|                                  | 4. cikk (1)–(4) bekezdés   |                                             | 17. cikk (1)–(4) bekezdés         |
|                                  | 5. cikk                    |                                             | 18. cikk                          |
|                                  | 6. cikk                    |                                             | 19. cikk                          |
|                                  | 7. cikk (1) bekezdés       |                                             | 20. cikk (1) bekezdés             |
|                                  | Melléklet, I. rész 1. pont |                                             | 20. cikk (2) bekezdés             |
|                                  |                            |                                             | 20. cikk (3) bekezdés             |
|                                  | 8. cikk                    |                                             | 21. cikk                          |
|                                  | 9. cikk                    |                                             | 22. cikk                          |
|                                  | 4. cikk (5) bekezdés       |                                             | 23. cikk (1) bekezdés             |
|                                  | 10. cikk                   |                                             | 23. cikk (2) és (3) bekezdés      |
|                                  | 11. cikk                   |                                             | 24. cikk                          |
|                                  | 15. cikk                   |                                             | 25. cikk                          |
|                                  |                            | 1. cikk (1) bekezdés,<br>második albekezdés | 26. cikk                          |
|                                  |                            | 3. cikk                                     | 27. cikk                          |
| 10. cikk (5) bekezdés            |                            |                                             | 28. cikk                          |

| A 91/440/EGK irányelv | A 95/18/EK irányelv | A 2001/14/EK irányelv             | Ezen irányelv                     |
|-----------------------|---------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
|                       |                     | 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                          |
|                       |                     |                                   | 37. cikk                          |
|                       |                     | 13. cikk                          | 38. cikk                          |
|                       |                     | 14. cikk (1) és (3) bekezdés      | 39. cikk                          |
|                       |                     | 15. cikk                          | 40. cikk                          |
|                       |                     | 16. cikk                          | 41. cikk                          |
|                       |                     | 17. cikk                          | 42. cikk                          |
|                       |                     | 18. cikk                          | 43. cikk                          |
|                       |                     | 19. cikk                          | 44. cikk                          |
|                       |                     | 20. cikk (1), (2) és (3) bekezdés | 45. cikk (1), (2) és (3) bekezdés |
|                       |                     |                                   | 45. cikk (4) bekezdés             |
|                       |                     | 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                          |

| A 91/440/EGK irányelv | A 95/18/EK irányelv | A 2001/14/EK irányelv             | Ezen irányelv         |
|-----------------------|---------------------|-----------------------------------|-----------------------|
|                       |                     | 26. cikk                          | 51. cikk              |
|                       |                     | 27. cikk                          | 52. cikk              |
|                       |                     | 28. cikk                          | 53. cikk              |
|                       |                     | 29. cikk                          | 54. cikk              |
|                       |                     | 30. cikk (1) bekezdés             | 55. cikk              |
|                       |                     | 30. cikk (2) bekezdés             | 56. cikk (1) bekezdés |
|                       |                     | 31. cikk                          | 57. cikk              |
| 12. cikk              |                     |                                   | 58. cikk              |
| 14a. cikk             |                     | 33. cikk (1), (2) és (3) bekezdés | 59. cikk              |
|                       |                     |                                   | 60. cikk              |
|                       |                     | 34. cikk (2) bekezdés             | 61. cikk              |
| 11a. cikk             |                     | 35. cikk (1), (2) és (3) bekezdés | 62. cikk              |
| 10. cikk (9) bekezdés |                     |                                   | 63. cikk              |
|                       |                     | 38. cikk                          | 64. cikk              |
|                       |                     |                                   | 65. cikk              |
|                       | 17. cikk            | 39. cikk                          | 66. cikk              |
| 16. cikk              | 18. cikk            | 40. cikk                          | 67. cikk              |
|                       |                     |                                   | I. melléklet          |
|                       |                     | II. melléklet                     | II. melléklet         |
|                       | Melléklet           |                                   | III. melléklet        |
|                       |                     | I. melléklet                      | IV. melléklet         |
|                       |                     |                                   | V. melléklet          |
|                       |                     |                                   | VI. melléklet         |
|                       |                     | III. melléklet                    | VII. melléklet        |
|                       |                     |                                   | VIII. melléklet       |