

## I

(Jogalkotási aktusok)

## IRÁNYELVEK

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2016/2370 IRÁNYELVE

(2016. december 14.)

a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosításáról

(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 véleményére <sup>(1)</sup>,

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

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

mivel:

- (1) A 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(4)</sup> egy olyan egységes európai vasúti térséget hoz létre, amelyben közös szabályok vonatkoznak a vállalkozó vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők irányítására, az infrastruktúra finanszírozására és használati díjainak kiszabására, a vasúti infrastruktúrához és szolgáltatásokhoz való hozzáférés feltételeire és a vasúti piac igazgatási felügyeletére. Az egységes európai vasúti térség nagyobb fokú integrációjához ki kell terjeszteni a szabad hozzáférés elvét a belföldi vasúti piacokra, továbbá az infrastruktúrához való egyenlő hozzáférés biztosítása érdekében meg kell reformálni a pályahálózat-működtetők irányítását.
- (2) A vasúti utasforgalom növekedése nem tartott lépést a többi közlekedési mód fejlődésével. Az egységes európai vasúti térség nagyobb fokú integrációja várhatóan hozzájárul majd ahhoz, hogy a vasúti közlekedés a többi szállítási mód megbízható alternatívájává válhasson. Ezzel összefüggésben alapvetően fontos az előírt határidőkön belül ténylegesen megkezdni az egységes európai vasúti térséget létrehozó jogszabályok alkalmazását.

<sup>(1)</sup> HL C 327., 2013.11.12., 122. o.

<sup>(2)</sup> HL C 356., 2013.12.5., 92. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2014. február 26-i állásponjtja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2016. október 17-i állásponjtja első olvasatban (HL C 431., 2016.11.22., 1. o.). Az Európai Parlament 2016. december 14-i állásponjtja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

<sup>(4)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU irányelve (2012. november 21.) az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (HL L 343., 2012.12.14., 32. o.).

- (3) Az uniós piac 2007-től a 2004/51/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel <sup>(1)</sup>, 2010-től pedig a 2007/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel <sup>(2)</sup> összhangban került megnyitásra a vasúti árufuvarozás, valamint a nemzetközi vasúti személyszállítás versenye előtt. Néhány tagállam ezenfelül nyílt hozzáférési jogok bevezetésével, a közszolgáltatási szerződések versenytárgyalási eljárás útján történő odaítélésével, illetve e két módszer együttes alkalmazásával megnyitotta a verseny előtt belföldi személyszállítási szolgáltatásait. A piac ilyen módon történő megnyitása az egységes európai vasúti térségre is kedvező hatást gyakorolhat, ami jobb minőségű szolgáltatásokat eredményez az azt igénybe vevők számára.
- (4) A 2012/34/EU irányelv rendelkezéseinek alkalmazásától való egyedi mentességek révén lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy figyelembe vehessék a területükön működő vasúti rendszerek felépítésének és szervezetének sajátosságait, biztosítva ugyanakkor az egységes európai vasúti rendszer integritását.
- (5) Egy hálózat vasúti infrastruktúrájának működtetése magában foglalja az ellenőrző-irányító és jelzőrendszereket is. Mindaddig, amíg az adott vonal használatban van, a pályahálózat-működtetőnek biztosítania kell különösen azt, hogy az infrastruktúra alkalmas legyen a rendeltetészerű használatra.
- (6) Annak megállapításához, hogy egy adott vállalkozás vertikálisan integráltnak tekintendő-e, az irányításnak a 139/2004/EK tanácsi rendelet <sup>(3)</sup> értelmében vett fogalma alkalmazandó. Amennyiben egy pályahálózat-működtető és egy vállalkozó vasúti társaság teljesen független egymástól, de mindkettő közvetlenül, köztes szervezet beiktatása nélkül valamely állam irányítása alatt áll, különállónak tekintendő.
- (7) Ez az irányelv újabb követelményeket állapít meg, biztosítandó a pályahálózat-működtetők függetlenségét. Biztosítani kell a tagállamok számára a lehetőséget, hogy választhassanak a teljes szerkezeti szétválasztástól a vertikális integrációig terjedő különféle szervezeti modellek között, amennyiben megfelelő biztosítékokkal gondoskodnak a pályahálózat-működtetők függetlenségéről az alapvető feladatok, a forgalomirányítás és karbantartás-tervezés tekintetében. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a pályahálózat-működtetők az alapvető feladatok tekintetében a meglévő díjszábsási és elosztási rendszer keretein belül szervezeti és döntéshozatali függetlenséggel rendelkezzenek.
- (8) Vertikálisan integrált vállalkozások esetén meg kell teremteni annak biztosítékait, hogy a vállalkozásokon belüli egyéb jogi személyek ne gyakoroljanak döntő befolyást azon személyek kinevezésére, illetve elbocsátására, akik az alapvető feladatokkal kapcsolatos döntéseket hozzák. Ezzel összefüggésben a tagállamoknak gondoskodniuk kell panasztételi eljárások igénybevételeének lehetőségéről.
- (9) A tagállamoknak nemzeti keretet kell létrehozniuk az összeférhetlenség lehetőségének felmérésére. Az igazgatási szerveknek e kereten belül számba kell venniük minden olyan személyes, pénzügyi, gazdasági és szakmai érdeket, amely nem helyénvaló módon befolyásolhatja a pályahálózat-működtetők ezen irányelv szerinti pártatlanságát.
- (10) A pályahálózat-működtetők által a menetvonalak elosztásával és az infrastruktúra-használati díjakkal kapcsolatosan meghozott döntések alapvetőek abból a szempontból, hogy biztosítani lehessen a vasúti infrastruktúrához való méltányos és megkülönböztetésmentes hozzáférést. Szigorú biztosítékokkal kell garantálni, hogy az ezen feladatokra vonatkozó pályahálózat-működtetői döntések minden indokolatlan befolyástól mentesek legyenek. Az említett biztosítékokat a vasúti szervezetek különféle irányítási struktúráihoz kell igazítani.
- (11) Meg kell hozni a megfelelő intézkedéseket annak biztosítása érdekében is, hogy a forgalomirányítási és karbantartás-tervezési feladatokat pártatlan jelleggel végezzék, elkerülendő a verseny torzulását. Ennek keretében a pályahálózat-működtetőknek biztosítaniuk kell, hogy a vállalkozó vasúti társaságok hozzáférhessenek a szükséges információkhoz.

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2004/51/EK irányelve (2004. április 29.) a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 164., 2004.4.30., 164. o.).

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2007/58/EK irányelve (2007. október 23.) a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról (HL L 315., 2007.12.3., 44. o.).

<sup>(3)</sup> A Tanács 139/2004/EK rendelete (2004. január 20.) a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről (az EK összefonódás-ellenőrzési rendelete) (HL L 24., 2004.1.29., 1. o.).

- (12) Amennyiben az alapvető feladatokat egy független, a díjszabásért, illetve az elosztásért felelős szerv látja el, biztosítani kell a pályahálózat-működtető pártatlanságát a forgalomirányítási és karbantartási feladatok tekintetében, anélkül, hogy szükségessé válna egy független testületet megbízni ezen feladatokkal.
- (13) Az igazgatási szervezeteknek hatáskörrel kell rendelkezniük a forgalomirányítás, a felújítás-tervezés, valamint a tervezett és nem tervezett karbantartási munkák nyomon követésére annak biztosítása érdekében, hogy ezek ne vezessenek megkülönböztetéshez.
- (14) A tagállamoknak általános szabályként biztosítaniuk kell, hogy a pályahálózat-működtető feleljen a hálózat működtetéséért, karbantartásáért és felújításáért, és hogy a pályahálózat-működtető legyen felelős az adott hálózat vasúti infrastruktúrájának fejlesztéséért. Amennyiben az említett feladatokat különböző szervezeteknek szervezték ki, a pályahálózat-működtetőnek továbbra is felügyeleti jogkörrel kell rendelkeznie és viselnie kell a végső felelősséget e szervezetek munkájáért.
- (15) Azon pályahálózat-működtetők, melyek egy vertikálisan integrált vállalkozás részét képezik, az ezen irányelvben meghatározott feltételek mellett kiszervezhetnek az alapvető feladatoktól eltérő feladatokat a vállalkozáson belül, amennyiben ez nem okoz összeférhetetlenséget, és amennyiben az üzleti szempontból érzékeny információk titkossága garantált. Nem lehet az alapvető feladatokat a vertikálisan integrált vállalkozás egy másik egységének kiszervezni, kivéve, ha ez az egység kizárólag az alapvető feladatok ellátására szakosodott.
- (16) Adott esetben, különösen hatékonysági okokból, ideértve a köz-magán társulások esetét, az infrastruktúra-működtetés különböző feladatai megoszthatók több különböző pályahálózat-működtető között. Minden pályahálózat-működtetőnek teljes mértékben viselnie kell a felelősséget az általa ellátott feladatokért.
- (17) Meg kell akadályozni a pályahálózat-működtetők és a vállalkozó vasúti társaságok közötti, vertikálisan integrált vállalkozások esetén pedig a pályahálózat-működtetők és az integrált vállalkozás egyéb jogi személyei közötti pénzügyi tranzakciókat, amennyiben ezek – különösen kereszttámogatás következményeképp – a piaci verseny torzulásához vezethetnek.
- (18) A pályahálózat-működtetők a pályahálózat-működtetői tevékenységből származó bevételeket – köztük a közpénzeszközöket – felhasználhatják saját vállalkozásuk finanszírozására, illetve arra, hogy befektetőiknek osztalékot fizessenek a vasúti infrastruktúrába való beruházásuk megtérüléseként. Az említett befektető lehet az állam vagy lehetnek magánrésztvényesek, azonban nem lehetnek vertikálisan integrált vállalkozásba tartozó és valamely vállalkozó vasúti társaság, valamint az említett pályahálózat-működtető felett egyaránt ellenőrzést gyakorló vállalkozások. Azon osztalékokat, amelyek nem közpénzeszközök vagy a vasúti infrastruktúra használatáért beszedett díjakból származó bevételek felhasználásával járó tevékenységekből származnak, a vertikálisan integrált vállalkozásba tartozó és valamely vállalkozó vasúti társaság, valamint az említett pályahálózat-működtető felett egyaránt ellenőrzést gyakorló vállalkozások is felhasználhatják.
- (19) A díjszámítási elvek nem zárhatják ki annak lehetőségét, hogy az infrastruktúra-használati díjakból származó bevételek megjelenjenek az állami számlákon.
- (20) Azokban az esetekben, ahol a pályahálózat-működtető egy vertikálisan integrált vállalkozáson belül nem rendelkezik önálló jogi személyiséggel, az alapvető feladatok pedig kiszervezésre kerültek, azaz ellátásukkal egy független, a díjszabásért és/vagy az elosztásért felelős testületet bízták meg, a pénzügyi átláthatóságra és a pályahálózat-működtető függetlenségére vonatkozó rendelkezések értelemszerűen alkalmazandók a vállalkozás bizonyos részeinek szintjén.
- (21) A hálózatok hatékony irányítása és használata érdekében a megfelelő koordinációs mechanizmusok révén javítani kell a pályahálózat-működtetők és a vállalkozó vasúti társaságok közötti koordinációt.
- (22) Az Unión belüli hatékony és eredményes vasúti szolgáltatások nyújtása érdekében a meglévő platformokra építve létre kell hozni a pályahálózat-működtetők európai hálózatát. A tagállamoknak lehetőséget kell adni arra, hogy szabadon meghatározhassák, mely szervezetet vagy szervezeteket tekintik fő pályahálózat-működtetőjüknek (illetve -működtetőiknek) a hálózatban való részvétel szempontjából.
- (23) Figyelembe véve, hogy a hálózatok mérete és sűrűsége sokféle, a nemzeti és helyi vagy regionális hatóságok szervezeti struktúrái, valamint a piac megnyitásának folyamatával kapcsolatos tapasztalatai pedig különbözőek, a tagállamok számára elegendő mértékű mozgásteret kell biztosítani ahhoz, hogy vasúti hálózataikat olyan módon szervezhessék meg, hogy azzal teljesíteni tudják a nyílt hozzáférésű és a közszolgáltatási szerződések keretében nyújtott szolgáltatásokat, és garantálni tudják, hogy minden utas kiváló minőségű szolgáltatásokhoz férjen hozzá.

- (24) Az összes tagállam vasúti infrastruktúrájára kiterjedő hozzáférési jog belföldi személyszállítási szolgáltatások üzemeltetése céljából európai uniós vállalkozó vasúti társaságoknak történő megadása kihathat a közszolgáltatási szerződés keretében nyújtott vasúti személyszállítási szolgáltatások szervezésére és finanszírozására is. A tagállamok számára lehetővé kell tenni e hozzáférési jog korlátozását abban az esetben, ha ez a jog veszélyeztetné a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát, és ha az érintett igazgatási szervezet ehhez hozzájárulását adta.
- (25) A vállalkozó vasúti társaságok ahhoz való joga, hogy hozzáférhessenek az infrastruktúrához, nem befolyásolja az illetékes hatóságok azon lehetőségét, hogy az 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> 3. cikkének megfelelően kizárólagos jogokat biztosítsanak, vagy hogy az említett rendelet 5. cikkében megállapított feltételek mellett közvetlenül ítéljenek oda közszolgáltatási szerződéseket. Az ilyen közszolgáltatási szerződések megléte nem jogosíthatja fel a tagállamokat arra, hogy más vállalkozó vasúti társaságoknak az érintett vasúti infrastruktúrához való, személyszállítási szolgáltatások nyújtása céljából történő hozzáférési jogát korlátozzák, kivéve, ha az adott szolgáltatásnyújtás veszélyeztetné a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát.
- (26) Az igazgatási szerveknek az érintett felek kérelmére elfogulatlan gazdasági elemzés alapján értékelniük kell, hogy veszélybe kerülhet-e a meglévő közszolgáltatási szerződések gazdasági egyensúlya.
- (27) Az értékelési folyamat során figyelembe kell venni annak szükségességét, hogy minden piaci szereplő számára megfelelő szintű jogbiztonságot kell biztosítani tevékenységének fejlesztéséhez. Az eljárásnak a lehető legegyszerűbbnek, leghatékonyabbnak és minél átláthatóbbnak kell lennie, valamint összhangban kell állnia az infrastruktúra-kapacitás elosztásának folyamatával.
- (28) A tagállamok, amennyiben biztosítják a hozzáférés megkülönböztetésmentességét, az infrastruktúrához való hozzáférési jogot meghatározott feltételekhez köthetik annak érdekében, hogy integrált menetrendrendszert lehessen létrehozni a vasúti személyszállításban.
- (29) A vasúti infrastruktúra fejlesztése és a vasúti személyszállítási szolgáltatások minőségének javítása alapvető prioritást jelent a fenntartható európai közlekedési és mobilitási rendszer előmozdítása vonatkozásában. A nagy sebességű vasúti hálózat fejlesztése révén lehetőség nyílik az Európa gazdasági és kulturális központjai közötti jobb és gyorsabb összeköttetések létrehozására. A nagy sebességű vasúti szolgáltatások gyors, megbízható, környezetbarát és költséghatékony módon teremtenek kapcsolatot az emberek és a piacok között, és az utasokat a vasút használatára ösztönzik. Különösen fontos ezért a nagy sebességű vasúti infrastruktúrába történő köz- és magánberuházásoknak, a beruházások megtérüléséhez való kedvező feltételek megteremtésének, és az ilyen beruházásokból származó gazdasági és társadalmi előnyök maximalizálásának az előmozdítása. A tagállamok számára továbbra is lehetővé kell tenni, hogy különböző megoldásokat választhassanak a nagy sebességű vasúti infrastruktúrába történő beruházásoknak és a nagy sebességű vonalak használatának az előmozdítására.
- (30) A nagy sebességű személyszállítási szolgáltatások piacának fejlesztése, a rendelkezésre álló infrastruktúra optimális kihasználásának elősegítése, valamint a nagy sebességű személyszállítási szolgáltatások versenyképességének az utasok számára kedvező hatásokkal járó javítása céljából a nagy sebességű személyszállítási szolgáltatásokhoz való nyílt hozzáférést csak meghatározott körülmények esetén, az igazgatási szerv által végzett objektív gazdasági elemzést követően szabad korlátozni.
- (31) Az utasok számára az Unión belüli utazások megtervezéséhez és a jegyek foglalásához szükséges adatokhoz való hozzáférés lehetővé tétele érdekében elő kell mozdítani a piaci szereplők által kifejlesztett közös információs és átszállójegyrendszerek alkalmazását. Tekintettel a zökkenőmentes közösségi közlekedési rendszerek előmozdításának fontosságára, a vállalkozó vasúti társaságokat ösztönözni kell arra, hogy törekedjenek az említett, olyan rendszerek kifejlesztésére, amelyek multimodális, határokon átnyúló és háztól házig tartó mobilitási lehetőségeket biztosítanak.
- (32) Az átszállójegyrendszereknek kölcsönösen átjárhatóaknak és megkülönböztetésmenteseknek kell lenniük. A vállalkozó vasúti társaságoknak elő kell segíteniük az ilyen rendszerek kifejlesztését azáltal, hogy megkülönböztetésmentes módon és kölcsönösen átjárható formátumban rendelkezésre bocsátják az utazások megtervezéséhez és a jegyek foglalásához szükséges valamennyi releváns adatot. A tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy ezek a rendszerek ne alkalmazzanak megkülönböztetést a vállalkozó vasúti társaságok között, és biztosítsák a kereskedelmi információk bizalmas jellegét, a személyes adatok védelmét és a versenyszabályoknak való megfelelést. A Bizottságnak nyomon kell követnie az ilyen rendszerek kifejlesztését és jelentést kell tennie arról, valamint adott esetben jogalkotási javaslatot kell előterjesztenie.

(<sup>1</sup>) Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2007.12.3., 1. o.).

- (33) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a vasútszolgáltatás-nyújtás a megfelelő szociális védelem szavatolására vonatkozó követelmények betartásával történjen, ugyanakkor biztosítva legyen az egységes európai vasúti térség nagyobb fokú integrációját célzó folyamat zökkenőmentessége is. Ezzel összefüggésben tiszteletben kell tartani a kötelező erejű kollektív megállapodásokból vagy a szociális partnerek között kötött megállapodásokból a nemzeti joggal összhangban következő kötelezettségeket és a vonatkozó szociális normákat. Az említett kötelezettségek nem érinthetik a szociális és a munkajog területén érvényes uniós jogszabályokat. A Bizottságnak tevékenyen támogatnia kell a vasutakról szóló ágazati társadalmi párbeszéd keretében folyó munkát.
- (34) A 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> folyamatban lévő felülvizsgálatának keretében a Bizottságnak fel kell mérnie, hogy szükséges-e az utazószemélyzet minősítéséről szóló új jogalkotási aktusokat elfogadni.
- (35) Lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy szabadon határozzanak az Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszer (ETCS) létrehozásának felgyorsításához szükséges finanszírozási stratégiákról, különösen pedig arról, hogy differenciált pályahasználati díjakat alkalmazzanak-e.
- (36) A határokon átnyúló forgalomra hatást gyakorló események vagy balesetek vonatkozásában a pályahálózat-működtetőknél együtt kell működniük a releváns információk megosztásában a forgalom mielőbbi helyreállítása érdekében.
- (37) Az egységes európai vasúti térség célja elérése érdekében az igazgatási szervezeteknek együtt kell működniük, hogy biztosítható legyen a vasúti infrastruktúrához való megkülönböztetésmentes hozzáférést.
- (38) Különösen fontos, hogy az igazgatási szervezetek együttműködjenek egymással, amikor a nemzetközi vasúti szolgáltatásokkal vagy a két tagállamot érintő vasúti infrastruktúrákkal kapcsolatos kérdések két vagy több igazgatási szerv döntését igénylik, annak érdekében, hogy ezáltal összehangolják a döntéshozatalt a jogbizonytalanság elkerülése és a nemzetközi vasúti szolgáltatások hatékonyságának biztosítása céljából.
- (39) Azon eljárás keretében, melyben a tagállamok minden vállalkozó vasúti társaságnak hozzáférést biztosítva a hálózatokhoz lehetővé teszik a versenyt a nemzeti vasúti piacokon, elegendően hosszú átmeneti időszakot kell biztosítani a tagállamok számára ahhoz, hogy hozzáigazítsák ehhez nemzeti jogukat és szervezeti felépítésüket. Következésképpen lehetővé kell tenni, hogy a tagállamok az átmeneti időszak végéig alkalmazhassák a piacra jutásra vonatkozó hatályos nemzeti szabályait.
- (40) A tagállamoknak és a Bizottságnak az értelmező dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatával<sup>(2)</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 megküldése indokolt,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

### 1. cikk

A 2012/34/EU irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) a (3) bekezdésben a bevezető szöveg helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A tagállamok a 7., 7a., 7b., 7c., 7d., 8. és 13. cikke valamint a IV. fejezet rendelkezéseinek hatálya alól kivonhatják a következőket:”;

b) a szöveg a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(3a) A tagállamok a 7., 7a., 7b., 7c., 7d. és 8. cikk rendelkezéseinek hatálya alól kivonhatják a következőket:

Alacsony forgalmú, legfeljebb 100 km hosszúságú helyi hálózatok, amelyeket egy fővonal és az annak mentén elhelyezkedő kiinduló- és végállomások közötti teherszállításra használnak, feltéve, hogy az említett vonalakat

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2007/59/EK irányelve (2007. október 23.) a közösségi vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítéséről (HL L 315., 2007.12.3., 51. o.).

<sup>(2)</sup> HL C 369., 2011.12.17., 14. o.

a fő pályahálózat-működtetőtől eltérő szervezet működteti, és vagy a) az említett vonalakat egyetlen árufuvarozó használja, vagy pedig b) az említett vonalakkal kapcsolatos alapvető feladatokat olyan szerv látja el, amely nem tartozik egyetlen vállalkozó vasúti társaság irányítása alá sem. Amennyiben egyetlen árufuvarozóról van szó, azt a tagállamok mentesíthetik a IV. fejezet alkalmazása alól is, ameddig a kapacitásra más kérelmező nem tart igényt. Ez a bekezdés akkor is alkalmazható, ha az adott vonalat korlátozott mértékben személyszállításra is használják. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot arról a szándékukról, hogy az említett vonalakat kivonják a 7., 7a., 7b., 7c., 7d. és 8. cikk hatálya alól.

(3b) A tagállamok a 7., 7a., 7b., 7c. és 7d. cikk rendelkezéseinek hatálya alól kivonhatják a következőket:

Alacsony forgalmú, regionális hálózatok, amelyeket a fő pályahálózat-működtetőtől eltérő szervezet üzemeltet, és amelyet a tagállam fő vállalkozó vasúti társaságától eltérő, egyetlen vállalkozó vasúti társaság által üzemeltetett regionális személyszállítási szolgáltatások céljára használnak, ameddig nem merül fel kereslet az adott hálózaton való személyszállítási kapacitás iránt, és amennyiben a társaság független a teherszállító vállalkozó vasúti társaságtól. Ez a bekezdés akkor is alkalmazható, ha az adott vonalat korlátozott mértékben teherszállításra is használják. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot arról a szándékukról, hogy az említett vonalakat kivonják a 7., 7a., 7b., 7c. és 7d. cikk hatálya alól.”;

c) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(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 7., 7a., 7c. cikk és a IV. fejezet hatálya alól pedig a vasúti piac működése szempontjából stratégiai jelentőséggel nem bíró helyi vasúti infrastruktúrákat. A tagállamok értesítik a Bizottságot arról a szándékukról, hogy az említett vasúti infrastruktúrákat kivonják az említett rendelkezések hatálya alól. A Bizottság végrehajtási jogi aktusok elfogadásával dönt arról, hogy az adott vasúti infrastruktúra stratégiai jelentőséggel nem bíró infrastruktúrának tekinthető-e. Ennek keretében a Bizottság figyelembe veszi az érintett vasútvonalak hosszát, kihasználtsági szintjét, valamint az esetlegesen érintett forgalom mértékét. Az említett végrehajtási jogi aktusokat a 62. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”;

d) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(8a) A 2016. december 24-ét követő 10 éven keresztül a tagállamok – a 10., 13. és 56. cikk kivételével – kivonhatják ezen irányelv II. és IV. fejezetének hatálya alól az 500 km-nél rövidebb, a fő belföldi vasúti hálózattól eltérő nyomtávolságú, az országot egy, az uniós vasúti jogszabályokat nem alkalmazó harmadik országgal összekötő, elszigetelt vasútvonalakat, amelyeket a fő belföldi vasúti hálózat működtetőjétől eltérő pályahálózat-működtető működtet. A kizárólag ilyen vonalakon működő vállalkozó vasúti társaságok mentesülhetnek a II. fejezet alkalmazása alól.

Az ilyen mentesség legfeljebb ötéves időszakokra meghosszabbítható. A mentességet meghosszabbítani kívánó tagállam a mentesség lejártát megelőzően legkésőbb 12 hónappal értesíti a Bizottságot a meghosszabbítási szándékáról. A Bizottság megvizsgálja, hogy az első albekezdésben említett mentesség feltételei továbbra is teljesülnek-e. Amennyiben az említett feltételek nem teljesülnek, a Bizottság végrehajtási jogi aktusok elfogadásával dönt a mentesség megszüntetéséről. Az említett végrehajtási jogi aktusok a 62. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban kerülnek elfogadásra.”;

e) a cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(12) Amennyiben egy, a köz- és magánszféra között létrejött, 2015. június 16. előtt megkötött partnerség keretében a magánberuházó az adott infrastruktúrát használó személyszállítási szolgáltatások nyújtásáért felelős vállalkozó vasúti társaság is egyben, a tagállamok a továbbiakban is mentesíthetik a magánberuházót a 7. 7a. és 7d. cikk alkalmazása alól, és korlátozhatják a köz- és magánszféra közötti partnerségben részt vevő magánberuházó által nyújtott személyszállítási szolgáltatásokhoz használt infrastruktúrával azonos infrastruktúrát használó vállalkozó vasúti társaságok által működtetett szolgáltatások keretében az utasok felvételére és leszállítására vonatkozó jogot.

(13) Azokra a magánberuházó pályahálózat-működtetőkre, amelyek részes felei egy a köz- és magánszféra között létrejött, 2016. december 24. előtt megkötött partnerségnek, és amelyek nem részesülnek állami támogatásban, a 7d. cikk nem alkalmazandó, feltéve, hogy a pályahálózat-működtető által nyújtott, illetve igénybe vett hitelek és pénzügyi garanciák sem közvetlenül, sem közvetve nem részesítenek előnyben egy adott vállalkozó vasúti társaságot.”;

2. A 3. cikk a következőképpen módosul:

a) a 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2. »pályahálózat-működtető»: olyan szervezet vagy társaság, amely egy hálózat vasúti infrastruktúrájának működtetését, karbantartását és felújítását biztosítja, és részt vesz annak fejlesztésében az adott tagállam által az infrastruktúrák fejlesztésére és finanszírozására vonatkozó általános politika keretében meghatározottak szerint.”

b) a cikk a következő pontokkal egészül ki:

- „2a. »a vasúti infrastruktúra fejlesztése«: hálózattervezés, pénzügyi és beruházástervezés, valamint az infrastruktúra építése és korszerűsítése;
- 2b. »a vasúti infrastruktúra működtetése«: a menetvonalak elosztása, forgalomirányítás és az infrastruktúra-használati díjak kivetése;
- 2c. »a vasúti infrastruktúra karbantartása«: a meglévő infrastruktúra állagának és kapacitásának megőrzését célzó munkák;
- 2d. »a vasúti infrastruktúra felújítása«: a meglévő infrastruktúrán belüli cserékre irányuló nagyobb munkák, amelyek nem változtatják meg annak összeteljesítményét;
- 2e. »a vasúti infrastruktúra korszerűsítése«: az infrastruktúrán belüli módosításokra irányuló nagyobb munkák, amelyek javítják annak összeteljesítményét;
- 2f. a pályahálózat-működtetők »alapvető feladatai«: a menetvonalak elosztásával kapcsolatos döntéshozatal, ideértve az egyes menetvonalak meghatározását, rendelkezésre állásuknak vizsgálatát és elosztásukat, továbbá az infrastruktúra-használati díjakkal kapcsolatos döntéshozatal, ideértve a díjak meghatározását és beszedését is, a tagállamok által a 29. és a 39. cikk alapján kidolgozott díjszabási és kapacitáselosztási rendszerrel összhangban.”;

c) a cikk a következő pontokkal egészül ki:

„31. »vertikálisan integrált vállalkozás«: olyan vállalkozás, amelynek esetében a 139/2004/EK tanácsi rendelet (\*) értelmében:

- a) a pályahálózat-működtető egy olyan vállalkozás irányítása alatt áll, amely egyben a pályahálózat-működtető hálózatán vasúti szolgáltatásokat nyújtó egy vagy több vállalkozó vasúti társaságot is irányít;
- b) a pályahálózat-működtető egy vagy több olyan vállalkozó vasúti társaság irányítása alatt áll, amely a pályahálózat-működtető hálózatán vasúti szolgáltatásokat nyújt; vagy
- c) a pályahálózat-működtető hálózatán vasúti szolgáltatásokat nyújtó egy vagy több vállalkozó vasúti társaság a pályahálózat-működtető irányítása alatt áll.

Ezenkívül olyan vállalkozást is jelent, amely különálló részlegekből áll, magában foglal egy pályahálózat-működtetőt és egy vagy több, saját jogi személyiséggel nem rendelkező részleget, amelyek szállítási szolgáltatásokat nyújtanak.

Amennyiben egy pályahálózat-működtető és egy vállalkozó vasúti társaság teljesen független egymástól, de mindkettő közvetlenül, köztes szervezet beiktatása nélkül valamely tagállam irányítása alatt áll, ezen irányelv alkalmazásában nem tekinthetők vertikálisan integrált vállalkozásnak.

32. »a köz- és a magánszféra partnersége«: közfeladatot ellátó szervek és egy tagállam fő pályahálózat-működtetőjétől eltérő egy vagy több vállalkozás közötti, kötelező erejű megállapodás, amelynek értelmében a vállalkozások részben vagy egészben kiépítik és/vagy finanszírozzák a vasúti infrastruktúrát és/vagy megszerzik a jogot arra, hogy a 2. pontban felsorolt feladatok bármelyikét gyakorolják egy előre meghatározott időtartamon belül. A megállapodás a nemzeti jogban előírt bármely, megfelelő jogi erővel rendelkező formában létrejöhet;
33. »igazgatótanács«: egy vállalkozás vezető szintű, végrehajtási és igazgatási feladatokat ellátó testülete, amely a vállalkozás napi szintű irányításáért felel;
34. »felügyelőbizottság«: egy vállalkozás legmagasabb szintű, felügyeleti feladatokat ellátó testülete, amely ellenőrzést gyakorol az igazgatótanács felett, és általános stratégiai döntéseket hoz a vállalkozással kapcsolatban;
35. »átszállójegy«: egy vagy több vasúttársaság által működtetett, egymást követő vasúti szolgáltatásokra jogosító szállítási szerződést képviselő menetjegy vagy menetjegyek;
36. »nagy sebességű személyszállítási szolgáltatások«: egymástól 200 km-t meghaladó távolságra lévő két helyszín között, közbelső megállók nélkül közlekedő olyan személyszállítási szolgáltatások, amelyek speciális konstrukciójú, nagy sebességű, legalább 250 km/h sebességre kialakított vonalakon működnek, és átlagosan e sebességgel közlekednek.

(\*) A Tanács 139/2004/EK rendelete (2004. január 20.) a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről (az EK összefonódás-ellenőrzési rendelete) (HL L 24., 2004.1.29., 1. o.)”

3. A 6. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) E cikk alkalmazásában a 7a. cikk (3) bekezdését alkalmazó tagállamok előírják a vállalkozásnak, hogy a vállalkozáson belül különálló jogi személyiséggel nem rendelkező részlegeket állítson fel.”;

4. A 7. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7. cikk

#### **A pályahálózat-működtető függetlensége**

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtető feleljen a hálózat működtetéséért, karbantartásáért és felújításáért, és hogy a nemzeti joggal összhangban megbízzák az adott hálózat vasúti infrastruktúrájának fejlesztésével.

A tagállamok biztosítják, hogy a vertikálisan integrált vállalkozáshoz tartozó egyetlen más jogi személy se befolyásolhassa érdemben a pályahálózat-működtetőnek az alapvető funkciókkal kapcsolatos döntéseit.

A tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtető felügyelőbizottságának és igazgatótanácsának tagjai, illetve a nekik közvetlenül alárendelt vezetők megkülönböztetéstől mentes módon járjanak el, és pártatlanságukat ne veszélyeztesse összeférhetlenség.

(2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a pályahálózat-működtető szervezetileg a vállalkozó vasúti társaságtól jogi értelemben elkülönüljön, vertikálisan integrált vállalkozások esetén pedig a vállalkozáshoz tartozó minden más jogi személytől elkülönüljön.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy ugyanazon személyeket ne lehessen egyidejűleg az alábbi munkakörökben kinevezni vagy alkalmazni:

- a) pályahálózat-működtető és vállalkozó vasúti társaság igazgatótanácsának tagjaiként;
- b) az alapvető feladatokkal kapcsolatos döntéshozatallal megbízott személyekként és a vállalkozó vasúti társaság igazgatótanácsának tagjaiként;
- c) ha van felügyelőbizottság, a pályahálózat-működtető és vállalkozó vasúti társaság felügyelőbizottságának tagjaiként;
- d) vertikálisan integrált vállalkozás részét alkotó olyan felügyelőbizottság tagjaiként, amely a vállalkozó vasúti társaság és a pályahálózat-működtető felett egyaránt ellenőrzést gyakorol, továbbá az említett pályahálózat-működtető igazgatótanácsának tagjaiként.

(4) Vertikálisan integrált vállalkozások esetében a pályahálózat-működtető igazgatótanácsának tagjai és az alapvető feladatokkal kapcsolatos döntéshozatallal megbízott személyek nem részesülhetnek teljesítményalapú díjazásban a vertikálisan integrált vállalkozás egyetlen más jogi személyétől sem, és nem kaphatnak olyan jutalmakat sem, amelyek alapvetően bizonyos vállalkozó vasúti társaságok pénzügyi teljesítményéhez kapcsolódnak. Kaphatnak azonban a vasútrendszer összteljesítményéhez kapcsolódó jutalmakat.

(5) Ha az egyazon vertikálisan integrált vállalkozáson belüli szervezetek közös információs rendszereket használnak, az alapvető feladatokhoz kapcsolódó érzékeny információkhoz való hozzáférést a pályahálózat-működtető erre felhatalmazott személyzetére kell korlátozni. Érzékeny információk nem adhatók át a vertikálisan integrált vállalkozáshoz tartozó más szervezetnek.

(6) E cikk (1) bekezdésének rendelkezései nem érintik a tagállamoknak a vasúti infrastruktúra fejlesztésével és finanszírozásával kapcsolatos döntéshozatali jogát, valamint az infrastruktúrák finanszírozásával és díjszabással, valamint a kapacitáselosztással kapcsolatos, a 4. cikk (2) bekezdésében, a 8., a 29. és a 39. cikkben meghatározott tagállami hatásköröket.”

5. A szöveg a következő cikkekkal egészül ki:

„7a. cikk

#### **Az alapvető feladatok függetlensége**

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtetők az alapvető feladatok tekintetében szervezeti és döntéshozatali függetlenséget élvezzenek a 4. cikk (2) bekezdésében, a 29. cikkben és a 39. cikkben meghatározott korlátok között.



- (2) Az (1) bekezdés alkalmazása keretében a tagállamok különösen az alábbiakat szavatolják:
- a) sem vállalkozó vasúti társaság, sem más jogi személy nem gyakorol döntő befolyást a pályahálózat-működtetőkre az alapvető feladatokat illetően, ez azonban nem érinti a tagállamoknak a díjszabási rendszer, a kapacitáselosztási rendszer és a konkrét díjszabási szabályok meghatározásában a 29. és a 39. cikk értelmében betöltött szerepét;
  - b) vállalkozó vasúti társaság, illetve a vertikálisan integrált vállalkozáshoz tartozó más jogi személy nem gyakorol döntő befolyást az alapvető feladatokkal kapcsolatos döntések meghozatalával megbízott személyek kinevezésére és felmentésére;
  - c) az alapvető feladatokkal megbízott személyek mobilitása nem vezet összeférhetlenséghez.
- (3) A tagállamok határozhatnak úgy, hogy az infrastruktúra-használati díjak meghatározását és a menetvonalak kijelölését a vállalkozó vasúti társaságoktól jogi formáját, szervezetét és döntéshozatali struktúráját tekintve független, a díjszabásért és/vagy a menetvonalak elosztásáért felelős szerv végezze. Ilyen esetben az érintett tagállam eltekinthet a 7. cikk (2) bekezdésének és a 7. cikk (3) bekezdése c) és d) pontjának alkalmazásától.

A 7. cikk (3) bekezdésének a) pontja és a 7. cikk (4) bekezdése a pályahálózat-működtetéssel és a vasúti szolgáltatásnyújtással megbízott részlegek vezetői tekintetében értelemszerűen alkalmazandó.

(4) A pályahálózat-működtetők alapvető feladataira vonatkozó, ebben az irányelvben foglalt rendelkezések a díjszabásért és/vagy a menetvonalak kijelöléséért felelős független szervre is alkalmazandók.

#### 7b. cikk

### A pályahálózat-működtető pártatlansága a forgalomirányítás és a karbantartás-tervezés terén

- (1) A tagállamok biztosítják a forgalomirányítási és karbantartás-tervezési feladatok átlátható és megkülönböztetésmentes ellátását, valamint azt, hogy az e funkciókkal kapcsolatos döntésekért felelős személyekkel kapcsolatban ne álljon fenn összeférhetlenség.
- (2) A forgalomirányítás terén a tagállamok gondoskodnak arról, hogy a vállalkozó vasúti társaságok kellő időben és teljes körűen hozzáférhessenek minden releváns információhoz, amennyiben őket érintő hálózati zavar lép fel. Ha a pályahálózat-működtető további hozzáférést engedélyez a forgalomirányítási eljárásokhoz, ezt átlátható és megkülönböztetésmentes módon kell biztosítani a vállalkozó vasúti társaságoknak.
- (3) A vasúti infrastruktúra nagyobb karbantartási és/vagy felújítási munkálatainak hosszú távú tervezését illetően a pályahálózat-működtetőnek konzultálnia kell a kérelmezőkkel, és a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell vennie a felmerült aggályokat.

A pályahálózat-működtetőnek megkülönböztetésmentes módon kell végeznie a karbantartási munkák ütemezését.

#### 7c. cikk

### A pályahálózat-működtető feladatainak kiszervezése és megosztása

- (1) Feltéve, hogy nem áll fenn összeférhetlenség és nem sérül az üzleti szempontból érzékeny információk titkossága, a pályahálózat-működtető:
- a) kiszervezheti feladatait egy másik szervezetnek, amennyiben az nem vállalkozó vasúti társaság, nem irányít vállalkozó vasúti társaságot, illetve azt nem ellenőrzi vállalkozó vasúti társaság. A vertikálisan integrált vállalkozásokon belül nem lehet az alapvető feladatokat a vertikálisan integrált vállalkozás egy másik egységének kiszervezni, kivéve, ha ez az egység kizárólag az alapvető feladatok ellátására szakosodott;
  - b) kiszervezheti a vasúti infrastruktúra fejlesztésével, karbantartásával és felújításával kapcsolatos munkákat és kapcsolódó feladatokat vállalkozó vasúti társaságoknak vagy vállalkozó vasúti társaságot irányító vállalatoknak vagy vállalkozó vasúti társaság által irányított vállalatoknak.

A pályahálózat-működtető megtartja a 3. cikk (2) bekezdésében említett feladatok ellátása feletti felügyeleti jogkört, és a végső felelősség is őt terheli azok ellátásáért. Az alapvető feladatokat ellátó szervezeteknek meg kell felelniük a 7., 7a., 7b. és 7d. cikkben foglaltaknak.

(2) A 7. cikk (1) bekezdésétől eltérve a pályahálózat-működtetői feladatokat más pályahálózat-működtetők – többek között a köz- és magánszféra közötti partnerséget létrehozó megállapodásban részes felek – is elláthatják, feltéve, hogy megfelelnek a 7. cikk (2)–(6) bekezdésében és a 7a., 7b. és 7d. cikkben foglalt követelményeknek, és teljes körű felelősséget vállalnak az érintett feladatok ellátásáért.

(3) Amennyiben az energiaellátás üzemeltetője nem lát el alapvető feladatokat, mentesíteni kell a pályahálózat-működtetők tekintetében alkalmazandó szabályok alól, feltéve, hogy biztosított a hálózatfejlesztést illetően fennálló rendelkezéseknek, és mindenképp a 8. cikkben foglaltaknak való megfelelés.

(4) Az igazgatási szerv vagy a tagállamok által kijelölt bármely egyéb független illetékes szerv felügyelete mellett a pályahálózat-működtetők megkülönböztetésmentes módon együttműködési megállapodásokat köthetnek egy vagy több vállalkozó vasúti társasággal annak érdekében, hogy a hálózatnak a megállapodás hatálya alá tartozó részein olyan előnyöket nyújtsanak az ügyfeleknek, mint az alacsonyabb költségek vagy a jobb teljesítmény.

Az említett szerv nyomon követi az ilyen megállapodások végrehajtását, és indokolt esetben a megállapodás megszüntetését javasolhatja.

7d. cikk

### **Pénzügyi átláthatóság**

(1) Az egyes tagállamokban alkalmazandó belső eljárások tiszteletben tartása mellett a pályahálózat-működtetői tevékenységből származó bevételeket – köztük közpénzeszközöket – a pályahálózat-működtető kizárólag saját vállalkozásának finanszírozására használhatja fel, ideértve adósságszolgálatának teljesítését is. A pályahálózat-működtető az ilyen bevételből osztalékot is fizethet a társaság tulajdonosainak, akik között lehetnek magánrészesek, azonban nem lehetnek vertikálisan integrált vállalkozásba tartozó és valamely vállalkozó vasúti társaság és az említett pályahálózat-működtető felett egyaránt ellenőrzést gyakorló vállalkozások.

(2) A pályahálózat-működtetők sem közvetlenül, sem közvetve nem nyújthatnak kölcsönt vállalkozó vasúti társaságoknak.

(3) Vállalkozó vasúti társaságok sem közvetlenül, sem közvetve nem nyújthatnak kölcsönt pályahálózat-működtetőknek.

(4) Egy vertikálisan integrált vállalkozáson belül a jogi személyek csak piaci kamattal és az érintett szervezet egyéni kockázati profiljának megfelelő feltételek mellett nyújthatnak, folyósíthatnak és törleszhetnek egymásnak kölcsönt.

(5) Az egyazon vertikálisan integrált vállalkozáson belüli jogi személyek között 2016. december 24. előtt nyújtott kölcsönök lejáratukig érvényben maradnak, feltéve, hogy piaci kamatlábon kötötték a kölcsönszerződést, és ténylegesen sor került a kölcsönök folyósítására és törlesztésére.

(6) Egy vertikálisan integrált vállalkozáshoz tartozó valamely más jogi személy csak szerződéses alapon nyújthat szolgáltatást a pályahálózat-működtetőnek, a szolgáltatásért fizetett díjat pedig vagy piaci áron vagy olyan áron kell megállapítani, amely tükrözi az előállítási költségeket és egy észszerű mértékű haszonkulcsot.

(7) A pályahálózat-működtető tartozásait egyértelműen el kell választani a vertikálisan integrált vállalkozáshoz tartozó egyéb jogi személyek tartozásaitól. Az említett tartozásokat külön kell törleszteni. Ez nem gátolja meg, hogy a végtörlesztés egy olyan vállalkozáson keresztül történjen, amely egy vertikálisan integrált vállalkozás részét alkotó olyan felügyelőbizottság tagja, amely a vállalkozó vasúti társaság és a pályahálózat-működtető felett egyaránt ellenőrzést gyakorol, vagy hogy az a vállalkozás egy másik szervezetén keresztül történjen.

(8) A pályahálózat-működtető és a vertikálisan integrált vállalkozáshoz tartozó egyéb jogi személyek könyvelését oly módon kell vezetni, amely biztosítja e cikk teljesítését, és lehetővé teszi a vállalkozáson belül elkülönítetten vezetett számviteli nyilvántartást és a pénzügyi folyamatok átláthatóságát.

(9) A vertikálisan integrált vállalkozásokon belül a pályahálózat-működtetőnek részletes nyilvántartást kell vezetnie a vállalkozáshoz tartozó más jogi személyekhez fűződő kereskedelmi és pénzügyi kapcsolatairól.

(10) Amennyiben az alapvető feladatokat a 7a. cikk (3) bekezdésének megfelelően egy független, a díjszabásért és/vagy a kapacitáselosztásért felelős szerv látja el, és a tagállamok nem alkalmazzák a 7. cikk (2) bekezdését, úgy e cikk rendelkezései értelemszerűen alkalmazandók. A vertikálisan integrált vállalkozások pályahálózat-működtetőire, vállalkozó vasúti társaságaira és az ilyen vállalkozásokhoz tartozó egyéb jogi személyekre e cikkben tett hivatkozások a vállalkozás megfelelő részlegeire történő hivatkozásnak tekintendők. Az e cikkben foglalt követelményeknek való megfelelést a vállalkozás különböző részlegeinél elkülönítetten vezetett számviteli nyilvántartásokban kell igazolni.

7e. cikk

### **Koordinációs mechanizmusok**

A tagállamok biztosítják, hogy – a főbb pályahálózat-működtetők és a 8. cikk (3) bekezdésében említett érdekelt vállalkozó vasúti társaságok, valamint kérelmezők közötti koordináció biztosítása érdekében – megfelelő koordinációs mechanizmusok álljanak rendelkezésre. Adott esetben fel kell kérni a részvételt a vasúti teher- és személyszállítási szolgáltatás igénybevevőinek képviselőit, a nemzeti hatóságokat, valamint a helyi vagy regionális hatóságokat is. Az érintett igazgatási szerv megfigyelőként vehet részt a folyamatban. A koordinációnak egyebek mellett az alábbiakra kell kiterjednie:

- a) az infrastruktúra-kapacitás karbantartására és fejlesztésére vonatkozó kérelmezői igények;
- b) a 30. cikkben említett szerződésekben foglalt felhasználó-központú teljesítménycélok, valamint a 30. cikk (1) bekezdésében említett ösztönzők tartalma és végrehajtása;
- c) a 27. cikkben említett hálózati üzletszabályzat tartalma és alkalmazása;
- d) az intermodalitás és a kölcsönös átjárhatóság kérdései;
- e) minden olyan egyéb kérdés, amely az infrastruktúrához való hozzáférésnek, az infrastruktúra használatának feltételeire, illetve a pályahálózat-működtető szolgáltatásainak minőségére vonatkozik.

A pályahálózat-működtetőnek az érdekelt felekkel konzultálva koordinációs iránymutatásokat kell kidolgoznia és közzétennie. A koordinációnak évente legalább egy alkalommal kell sorra kerülnie, és a pályahálózat-működtetőnek áttekintést kell közzétennie a honlapján az e cikk alapján végzett tevékenységekről.

Az e cikk szerinti koordináció nem érinti sem a kérelmezőknek azt a jogát, hogy jogorvoslati kérelemmel forduljanak az igazgatási szervhez, sem az igazgatási szervnek az 56. cikkben meghatározott hatáskörét.

7f. cikk

### **Pályahálózat-működtetők európai hálózata**

(1) A tagállamok az Unión belüli hatékony és eredményes vasúti szolgáltatások nyújtása érdekében biztosítják, hogy főbb pályahálózat-működtetők egy olyan hálózatban vegyenek részt és működjenek együtt, amely rendszeres időközönként ülésezik a következők érdekében:

- a) az uniós vasúti infrastruktúra fejlesztése;
- b) az egységes európai vasúti térség mielőbbi és hatékony kialakításának támogatása;
- c) a legjobb gyakorlatok megosztása;
- d) a teljesítmény nyomon követése és mutatókkal történő értékelése;
- e) a 15. cikkben említett piaci nyomonkövetési tevékenységekhez való hozzájárulás;
- f) a határokon átnyúló szűk keresztmetszetek kezelése; továbbá
- g) a 37. és a 40. cikk alkalmazásának megvitatása.

A d) pont alkalmazásában a hálózatnak közös elveket és gyakorlatokat kell megállapítania a teljesítmény következő nyomon követése és mutatókkal történő értékelése céljából.

Az e bekezdés szerinti koordináció nem érinti sem a kérelmezőknek azt a jogát, hogy jogorvoslati kérelemmel forduljanak az igazgatási szervhez, sem az igazgatási szervnek az 56. cikkben meghatározott hatáskörét.

(2) A Bizottság szintén a hálózat tagja. A Bizottság támogatja a hálózat működését és megkönnyíti a koordinációt.”

6. A 10. cikk a következőképpen módosul:

a) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(1a) Az Unió és a tagállamok nemzetközi kötelezettségeinek sérelme nélkül, harmadik országgal szomszédos tagállamok korlátozhatják az e cikkben foglalt hozzáférési jogot az adott harmadik országból, illetve annak irányába olyan hálózatokon végzett szolgáltatások esetében, amelyek nyomtávolsága eltér az Unión belüli fő vasúti hálózat nyomtávolságától, ha versenytorzulás jelentkezik a tagállamok és az adott harmadik ország közötti, határokon átnyúló vasúti közlekedésben. Ilyen versenytorzulás többek között az érintett harmadik országban a vasúti infrastruktúrához és a hozzá kapcsolódó szolgáltatásokhoz való megkülönböztetésmentes hozzáférés hiányából keletkezhet.

Ha valamely tagállam e bekezdéssel összhangban olyan határozatot kíván elfogadni, amellyel korlátozza a hozzáférési jogot, a határozattervezetet benyújtja a Bizottságnak, és konzultál a többi tagállammal.

Ha a határozattervezet benyújtását követő három hónapon belül sem a Bizottság, sem valamely másik tagállam nem emel kifogást, a tagállam elfogadhatja a határozatot.

A Bizottság elfogadhatja azokat a végrehajtási jogi aktusokat, amelyek részletesen meghatározzák az e bekezdés alkalmazásában követendő eljárásokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 62. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.”;

b) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A vállalkozó vasúti társaságok – az 1370/2007/EK rendelet sérelme nélkül – a vasúti személyszállítási szolgáltatások valamennyi típusának üzemeltetése céljából méltányos, megkülönböztetésmentes és átlátható feltételek mellett az összes tagállamban meg kell, hogy kapják a hozzáférési jogot a vasúti infrastruktúrához. A vállalkozó vasúti társaságok számára biztosítani kell a jogot arra, hogy bármely állomáson utasokat vegyenek fel és azok számára egy másik állomáson lehetővé tegyék a kiszállást. E jognak magában kell foglalnia az ezen irányelv II. mellékletének 2. pontjában említett kiszolgáló létesítményeket összekötő infrastruktúrához való hozzáférést is.”;

c) a (3) és a (4) bekezdést el kell hagyni.

7. A 11. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok korlátozhatják a 10. cikk (2) bekezdésében foglalt hozzáférési jogot olyan adott kiindulási és adott célállomás közötti személyszállítási szolgáltatások esetében, amelyeknél egy vagy több közszolgáltatási szerződés is ugyanazt az útvonalat vagy annak alternatíváját fedi le, amennyiben e jog gyakorlása veszélyeztetné az érintett közszolgáltatási szerződés vagy szerződések gazdasági egyensúlyát.”;

b) a (2) bekezdésben az első albekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Azt, hogy a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya veszélybe kerülne-e, az 55. cikkben említett megfelelő igazgatási szervnek vagy szerveknek kell megállapítaniuk objektív gazdasági elemzés alapján, a döntésüket előre meghatározott kritériumokra alapozva. Ezt az alábbi szereplők bármelyikének a 38. cikk (4) bekezdésében említett, a kérelmezni szándékozott személyszállítási szolgáltatásról szóló tájékoztatás kézhezvételétől számított egy hónapon belül benyújtott kérelmére kell megállapítaniuk:

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.”;

c) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az igazgatási szervnek meg kell indokolnia a határozatát, és meg kell határoznia azokat a feltételeket, amelyek alapján a határozatról küldött értesítést követő egy hónapon belül a következők valamelyike a határozat felülvizsgálatát kérheti:

a) a megfelelő illetékes hatóság vagy hatóságok;

b) a pályahálózat-működtető;

- c) a közszolgáltatási szerződést teljesítő vállalkozó vasúti társaság;
- d) a hozzáférést kérelmező vállalkozó vasúti társaság.

Amennyiben az igazgatási szerv azt állapítja meg, hogy a 38. cikk (4) bekezdésében említett, tervezett személyszállítási szolgáltatás veszélyeztetné valamely közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát, jeleznie kell a szolgáltatás azon lehetséges módosításait, amelyekkel biztosítható lenne, hogy a 10. cikk (2) bekezdésében foglalt hozzáférési jog megadásának feltételei teljesülnek.”;

- d) a (4) bekezdés a következő albekezdéssel egészül ki:

„A Bizottság – az igazgatási szervek, az illetékes hatóságok és a vállalkozó vasúti társaságok tapasztalatai, valamint az 57. cikk (1) bekezdésében említett hálózat tevékenysége alapján – 2018. december 16-ig elfogadja azon végrehajtási jogi aktusokat, amelyek részletesen meghatározzák az e cikk (1), (2) és (3) bekezdésének alkalmazásában a belföldi személyszállítási szolgáltatások tekintetében követendő eljárásokat és kritériumokat. Ezeket a végrehajtási aktusokat a 62. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.”;

- e) az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A tagállamok abban az esetben is korlátozhatják az ugyanazon tagállamon belüli, egy adott kiindulási és célállomás között működtetett belföldi személyszállítási szolgáltatások céljából a vasúti infrastruktúrához való hozzáférési jogot ha:

- a) egy 2015. június 16. előtt odaítélt közszolgáltatási szerződés keretében az ezen állomások közötti utasszállításra vonatkozóan kizárólagos jogot biztosítottak; vagy ha
- b) 2018. december 25-ig az adott állomások közötti kereskedelmi személyszállítási szolgáltatások valamely más szolgáltatóval versenyben történő működtetésére vonatkozóan újabb jog/engedély került kiadásra tisztességes versenytárgyalási eljárás alapján,

és a szolgáltatók számára nem biztosítanak ellentételezést e szolgáltatások nyújtásáért.

Ez a korlátozás a szerződés vagy engedély eredeti időtartamáig vagy 2026. december 25-ig tarthat attól függően, hogy melyik időtartam a rövidebb.”

- 8. A szöveg a következő cikkekkkel egészül ki:

„11a. cikk

#### **Nagy sebességű személyszállítási szolgáltatások**

(1) A nagy sebességű személyszállítási szolgáltatások piacának fejlesztése, a rendelkezésre álló infrastruktúra optimális kihasználásának elősegítése, valamint a nagy sebességű személyszállítási szolgáltatások versenyképességének az utasok számára kedvező hatásokkal járó javítása céljából – és a 11. cikk (5) bekezdésének sérelme nélkül – a 10. cikkben foglalt hozzáférési jognak a nagy sebességű személyszállítási szolgáltatásokkal kapcsolatban történő gyakorlására kizárólag az igazgatási szerv által e cikknek megfelelően meghatározott követelmények vonatkoznak.

(2) Amennyiben az igazgatási szerv a 11. cikk (2), (3) és (4) bekezdésében előírt elemzést követően azt állapítja meg, hogy az egy adott kiindulási és célállomás között működtetni tervezett nagy sebességű személyszállítási szolgáltatás veszélyeztetni az ugyanazon útvonalat vagy annak alternatíváját lefedő közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát, az igazgatási szervnek jeleznie kell a szolgáltatás azon lehetséges módosításait, amelyekkel biztosítható lenne, hogy a 10. cikk (2) bekezdésében foglalt hozzáférési jog megadásának feltételei teljesüljenek. E módosítások magukban foglalhatják a tervezett szolgáltatás módosítását is.”

„13a. cikk

#### **Közös információs és átszállójegrendszer**

(1) Az 1371/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (\*) és a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (\*\*) sérelme nélkül, a tagállamok előírhatják a belföldi személyszállítási szolgáltatásokat működtető vállalkozó vasúti társaságok számára, hogy a menet- és átszállójegy-kiadás, valamint a helyfoglalások vonatkozásában csatlakozzanak egy közös információs és integrált jegykiadó rendszerhez, vagy dönthetnek úgy, hogy az illetékes hatóságokat hatalmazzák fel e rendszer létrehozására. E rendszer létrehozását követően a tagállamok gondoskodnak arról, hogy az ne okozzon piaci torzulást vagy a vállalkozó vasúti társaságok közötti megkülönböztetést, és hogy a rendszert egy állami vagy magánszektorbeli jogi személy vagy a személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó összes vállalkozó vasúti társaságot tömörítő társulás irányítsa.

(2) A Bizottság nyomon követi a vasúti piacon a közös információs és átszállójegyrendszerek bevezetésével és használatával kapcsolatos fejleményeket, és a piaci kezdeményezéseket figyelembe véve megvizsgálja, hogy szükség van-e uniós szintű fellépésre. Megvizsgálja különösen, hogy a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok megkülönböztetéstől mentes módon hozzáférnek-e az utazások megtervezéséhez és a jegyek foglalásához szükséges adatokhoz. A Bizottság 2022. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlament és a Tanács számára az ilyen közös információs és átszállójegyrendszerek elérhetőségéről, és ahhoz adott esetben jogalkotási javaslatokat mellékel.

(3) A tagállamok a személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó vállalkozó vasúti társaságok számára vészhelyzeti tervek elkészítését írják elő, és gondoskodnak e tervek megfelelő koordinálásáról abból a célból, hogy a szolgáltatásokban bekövetkező nagyobb zavarok esetén az 1371/2007/EK rendelet 18. cikke értelmében segítséget nyújtsanak az utasoknak.

(\*) Az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről (HL L 315., 2007.12.3., 14. o.).

(\*\*) Az Európai Parlament és a Tanács 2010/40/EU irányelve (2010. július 7.) az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről (HL L 207., 2010.8.6., 1. o.).”

9. A 19. cikk a következő ponttal egészül ki:

„e) nem ítélték el adott esetben a kötelező erejű kollektív szerződésekből a nemzeti jog alapján eredő kötelezettségek súlyos megsértése miatt.”

10. A 32. cikk (4) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Az (EU) 2016/919 bizottsági rendeletben (\*) meghatározott vasúti folyosók infrastruktúra-használati díjai differenciálhatók annak érdekében, hogy ösztönözzék a vonatok olyan ETCS-sel való felszerelését, amely megfelel a 2008/386/EK bizottsági határozattal (\*\*) elfogadott változatnak és az azt követő változatoknak. A differenciálás semmilyen átfogó növekedést nem idézhet elő a pályahálózat-működtető bevételeiben.

A tagállamok dönthetnek úgy, hogy az infrastruktúra-használati díjak differenciálása ne vonatkozzon az (EU) 2016/919 rendeletben meghatározott olyan vasútvonalakra, amelyeken kizárólag ETCS-sel felszerelt vonatok közlekedhetnek.

A tagállamok dönthetnek úgy, hogy ezt a differenciálást kiterjesztik az (EU) 2016/919 rendeletben meg nem határozott vasútvonalakra is.

(\*) A Bizottság (EU) 2016/919 rendelete (2016. május 27.) az Európai Unió vasúti rendszerének „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 158., 2016.6.15., 1. o.)

(\*\*) 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.).”

11. A 38. cikk (4) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Amennyiben egy kérelmező személyszállítási szolgáltatás nyújtása céljából infrastruktúra-kapacitást szándékozik kérelmezni egy olyan tagállamban, ahol a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés jogát a 11. cikkel összhangban korlátozták, erről legalább 18 hónappal az adott kapacitáskérelemhez kapcsolódó üzemi menetrend hatálybalépése előtt tájékoztatnia kell az érintett pályahálózat-működtetőket és igazgatási szerveket. Annak érdekében, hogy az érintett igazgatási szervek értékelni tudják a hatályos közszolgáltatási szerződésekre gyakorolt lehetséges gazdasági hatást, az igazgatási szerveknek biztosítaniuk kell a közszolgáltatási szerződésben meghatározott vasúti személyszállítási szolgáltatást az adott útvonalra odaítélő bármely illetékes hatóság, valamint a 11. cikk alapján a hozzáférés korlátozására jogosult bármely egyéb érdekelt illetékes hatóság és az e személyszállítási szolgáltatási útvonalon a közszolgáltatási szerződést teljesítő bármely vállalkozó vasúti társaság haladéktalan – de legkésőbb 10 napon belüli – tájékoztatását.”

12. Az 53. cikkben a (3) bekezdés a következő albekezdéssel egészül ki:

„Az igazgatási szerv előírhatja a pályahálózat-működtető számára, hogy továbbítsa neki ezeket az információkat, amennyiben ezt szükségesnek tartja.”

13. Az 54. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A vasúti közlekedés műszaki hiba vagy baleset miatti zavara esetén a pályahálózat-működtető köteles minden szükséges intézkedést megtenni a szokásos állapot visszaállítása érdekében. E célból vészhelyzeti tervet kell kidolgoznia, amelyben felsorolja a vasúti közlekedésben bekövetkezett súlyos balesetek vagy súlyos zavarok esetén értesítendő szerveket. A határokon átnyúló közlekedést potenciálisan befolyásoló zavar esetén a pályahálózat-működtetőnek minden lényeges információt meg kell osztania azokkal a pályahálózat-működtetővel, amelyek hálózatát és közlekedését az adott zavar érintheti. Az érintett pályahálózat-működtetőknek együtt kell működniük a határokon átnyúló forgalom helyreállítása céljából.”;

14. Az 56. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés a következő pontokkal egészül ki:

„h) forgalomirányítás;

i) felújítás tervezése és tervszerű vagy nem tervszerű pályafenntartási munkák;

j) a 2. cikk (13) bekezdésében, valamint a 7., a 7a., a 7b., a 7c. és a 7d. cikkben meghatározott követelményeknek való megfelelés, az összeférhetetlenséggel kapcsolatos követelményeket is beleértve.”;

b) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A nemzeti versenyhatóságoknak a vasúti szolgáltatások piacán folyó verseny biztosítására vonatkozó hatáskörének sérelme nélkül, az igazgatási szerv jogkörének ki kell terjednie a vasúti szolgáltatások piacán és különösen a nagy sebességű személyszállítási szolgáltatások piacán zajló versenynek, valamint a pályahálózat-működtetők az (1) bekezdés a)–j) pontjával kapcsolatos tevékenységeinek a nyomonkövetésére. Az igazgatási szervnek saját kezdeményezésére és a kérelmezőkkel szembeni hátrányos megkülönböztetés elkerülése érdekében kiemelten kell ellenőriznie az (1) bekezdés a)–j) pontjának való megfelelést. Kiemelt figyelemmel kell ellenőriznie, hogy a hálózati üzletszabályzat nem tartalmaz-e diszkriminatív rendelkezéseket vagy nem ruhazza-e fel a pályahálózat-működtetőt olyan mérlegelési jogkörrel, amelyet fel lehetne használni a kérelmezőkkel szembeni hátrányos megkülönböztetésre.”;

c) a (9) bekezdés első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(9) Az igazgatási szerv 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, észszerű 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 határozatáról. A nemzeti versenyhatóságoknak a vasúti szolgáltatások piacán folyó verseny biztosítása terén meglévő hatáskörének sérelme nélkül, az igazgatási szerv 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)–j) pontjára.”;

d) a (12) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(12) A 6. cikkben meghatározott számviteli elkülönítésre és a 7d. cikkben meghatározott pénzügyi átláthatóságra vonatkozó rendelkezéseknek való megfelelés ellenőrzése céljából az igazgatási szervet fel kell hatalmazni arra, hogy ellenőrzéseket végezzen, illetve külső ellenőrzéseket kezdeményezzen a pályahálózat-működtetőknél, a kiszolgáló létesítmények üzemeltetőinél és – adott esetben – a vállalkozó vasúti társaságoknál. Vertikálisan integrált vállalkozások esetében ezt a felhatalmazást az összes jogi személyre ki kell terjeszteni. Az igazgatási szervet fel kell jogosítani arra, hogy minden releváns információt bekérhessen. Az igazgatási szervet különösen arra kell feljogosítani, hogy felkérje a pályahálózat-működtetőt, a kiszolgáló létesítmények üzemeltetőit, valamint minden olyan vállalkozást vagy egyéb jogi személyt, amely a 6. cikk (1) és (2) bekezdésében, valamint a 13. cikkben említett módon különböző típusú vasúti szállítási vagy pályahálózat-működtetési feladatokat lát el vagy foglal egységbe, hogy bocsássa rendelkezésre a VIII. mellékletben foglalt könyvelési adatok egészét vagy egy részét a szükségesnek és arányosnak ítélt részletességgel.

Az állami támogatással kapcsolatos kérdésekért felelős hatóságok hatásköreinek sérelme nélkül, az igazgatási szerv ezekből a könyvelési adatokból is vonhat le következtetéseket az állami támogatásokra vonatkozóan, és ezekről jelentést kell tennie e hatóságoknak.

Az igazgatási szervnek nyomon kell követnie a 7d. cikk (1) bekezdésében említett pénzügyi forgalom, a 7d. cikk (4) és (5) bekezdésében említett kölcsönök, valamint a 7d. cikk (7) bekezdésében említett adósságok alakulását.

Amennyiben valamely tagállam a 7c. cikk (4) bekezdésében említett független illetékes szervként jelölte meg az igazgatási szervet, az igazgatási szerv értékeli az abban a cikkben említett együttműködési megállapodásokat.”

15. Az 57. cikk a következőképpen módosul:

a) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(3a) Amennyiben nemzetközi szolgáltatással kapcsolatos kérdések két vagy több igazgatási szerv döntését igénylik, az érintett igazgatási szerveknek együtt kell működniük egymással a döntésük meghozatala során, hogy a kérdésre megfelelő megoldást találjanak. E célból az érintett igazgatási szerveknek az 56. cikknek megfelelően kell ellátniuk a feladataikat.”;

b) a (8) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(8) Az igazgatási szerveknek közös elveket és gyakorlatokat kell kidolgozniuk azon döntések meghozatalára vonatkozóan, amelyekre ezen irányelv alapján jogosultak. E közös elveknek és gyakorlatoknak intézkedéseket kell tartalmazniuk a (3a) bekezdés szerinti viták rendezésére. Az igazgatási szervek tapasztalatai és az (1) bekezdésben említett hálózat tevékenysége alapján, valamint szükség esetén az igazgatási szervek megfelelő együttműködésének biztosítása érdekében a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el e közös elvek és gyakorlatok megállapítására. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 62. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.”;

c) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(10) A két tagállamot érintő infrastruktúrákkal kapcsolatos döntések esetében a két érintett tagállam 2016. december 24-ét követően bármikor megállapodhat abban, hogy kötelezi az érintett igazgatási szerveket arra, hogy a döntéseik hatásának összehangolása érdekében egyeztessenek egymással.”

16. A 63. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A Bizottság 2024. december 31-ig értékeli a vasúti ágazatról szóló ezen irányelv hatását, és jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának ezen irányelv végrehajtásáról.

A Bizottság a jelentésben értékeli különösen a nagy sebességű vasúti szolgáltatások fejlesztését, és értékeli, hogy a nagy sebességű vonalokhoz való hozzáférés tekintetében megfigyelhető-e diszkriminatív gyakorlatok. A Bizottság megvizsgálja, hogy szükség van-e jogalkotási javaslat előterjesztésére.

Ugyanezen időpontig a Bizottság értékeli, hogy a vertikálisan integrált vállalkozáshoz tartozó pályahálózat-működtetőkkel továbbra is kapcsolatba hozható-e diszkriminatív gyakorlatok vagy a verseny torzításának egyéb módjai. A Bizottság adott esetben jogalkotási tervezetet terjeszt elő.”

## 2. cikk

(1) A 3. cikk (2) bekezdésétől eltérve a tagállamok elfogadják és legkésőbb 2018. december 25-ig kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.

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

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.



*3. cikk*

- (1) Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.
- (2) Az 1. cikk 6–8. és 11. pontját 2019. január 1-jétől kell alkalmazni annak érdekében, hogy lehetővé váljon az üzemi menetrend 2020. december 14-i érvénybelépése.

*4. cikk*

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2016. december 14-én.

*az Európai Parlament részéről*  
*az elnök*  
M. SCHULZ

*a Tanács részéről*  
*az elnök*  
I. KORČOK

---