II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2016/545 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2016. április 7.)

a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról szóló keretmegállapodásokra vonatkozó eljárások és kritériumok megállapításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvre ([1]) és annak 42. cikke (8) bekezdésére,

mivel:

(1) Keretmegállapodások kötésekor a pályahálózat-működtetőknek törekedniük kell a rendelkezésre álló vasúti infrastruktúra-kapacitás lehető leghatékonyabb kihasználására. Ugyanakkor a szolgáltatásokba való beruházáshoz a keretkapacitás-kérelmezőknek az egy menetrend érvényességénél hosszabb időszakra rendelkezésre álló infrastruktúra-kapacitás tekintetében nagyobb jogbiztonságra lehet szükségük.

(2) A pályahálózat-működtetőknek kapacitást kell fenntartaniuk az éves menetrend-szerkesztési eljáráshoz annak érdekében, hogy a 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ([2]) 14. cikke (3) és (5) bekezdésének megfelelően az előre meghatározott menetvonalakat megszervezzék. Ezenfelül – a 2012/34/EU irányelv 48. cikkének (2) bekezdése értelmében – adott esetben kapacitástartalékot kell biztosítaniuk az eseti kérésekre is. A keretmegállapodások a 2012/34/EU irányelv 42. cikkének megfelelően nem akadályozhatják meg az éves menetrendszerkesztést. Ezért a pályahálózat-működtetőknek a fent említetett kapacitástartalékokat legalább a tervezésnél figyelembe kell venniük, és számolniuk kell az azokkal járó korlátokkal, mielőtt a fennmaradó kapacitás egy részét keretmegállapodások révén elosztanák.

(3) A potenciális kérelmezők számára fontos, hogy átlátható legyen az egyes vonalak tekintetében elosztott keretkapacitás és az előreláthatólag fennmaradó kapacitás. A keretmegállapodásokkal kapcsolatos adminisztratív terhek elkerülése érdekében a potenciális kérelmezőknek előzetes információhoz kell jutniuk kérelmük jóváhagyásának valószínűségéről. A pályahálózat-működtetőknek ezért közzé kell tenniük a keretkapacitási nyilatkozatokat a hálózati üzletszabályzatukban. A keretkapacitási nyilatkozatban indokolt kitérni arra, hogy a keretmegállapodások áru- vagy személyszállításra vagy mindkettőre vonatkoznak-e.

(4) A pályahálózat-működtetők és a kérelmezők számára a keretkapacitási kérelmek benyújtásának időpontja tekintetében bizonyos mértékű rugalmasságot kell biztosítani. Ugyanakkor a rendelkezésre álló infrastruktúra-kapacitás optimális kihasználását biztosító kritériumok alkalmazása akkor a leghatékonyabb, ha azokat a lehető legtöbb kérelemre egyidejűleg alkalmazzák. Ezért a keretmegállapodások megkötése előtt a meghatározott éves vagy többéves határidőt nem alkalmazó pályahálózat-működtetőknek indokolt konzultálniuk mindazon kérelmezőkkel, akik esetleg érdekeltek lehetnek keretmegállapodás kötésében.

([1]) HL L 343., 2012.12.14., 32. o.
([2]) Az Európai Parlament és a Tanács 2010. szeptember 22-i 913/2010/EU rendelete a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról (HL L 276., 2010.10.20., 22. o.).

(5) A kérelmezőket tájékoztatni kell arról, hogy a pályahálózat-működtetők – mind egyéni hálózataikon, mind közösen az egységes európai vasúti térség egészében – kötelesek biztosítani a rendelkezésre álló infrastruktúra-kapacitás lehető leghatékonyabb kihasználását. E kötelezettséget az egyes keretmegállapodások időtartama alatt folyamatosan teljesíteni kell, és az vonatkozik a keretmegállapodások keretében elosztott valamennyi menetvonalra is. Ennek eredményeként mindkét félnek, mielőtt döntést hozna egy új keretmegállapodás megkötéséről, indokolt figyelembe vennie a rendelkezésre álló infrastruktúra-kapacitás leghatékonyabb kihasználása tekintetében e rendeletben előírt kritériumokat.

(6) A keretmegállapodások nem határozhatnak meg konkrét menetvonalat, azonban elegendő rugalmasságot lehetővé tevő időkeretet kell biztosítaniuk a menetvonalak éves menetrendjének szerkesztéséig. Ugyanakkor a vasúti szolgáltatások kapcsán eltérő igények merülhetnek fel a szolgáltatás működtetési időpontjának pontos meghatározását illetően; ennek fényében az egyes időkereteket különböző nagyságrendekben kell megállapítani.

(7) Az új vasúti szolgáltatások bevezetése előzetes műszaki és biztonsági engedélyeztetést és/vagy gördülőállomány-beszerzést tesz szükségessé, amely akár több évig is eltarthat. A befektetőknek, mielőtt ilyen beruházásokról döntenek, biztosítékra van szükségük a rendelkezésre álló kapacitással kapcsolatban. Emiatt indokolt a kérelmezők számára biztosítani, hogy a keretmegállapodás megkötésétől az annak keretében végrehajtandó szolgáltatások megkezdéséig olyan időszak álljon rendelkezésre, mely során többek között megszerezhetik a szükséges engedélyeket és igazolásokat, valamint beszerezhetik a gördülőállományt. Nem helyénvaló, hogy azon kérelmezők, akik bizonyítani tudják, hogy működésük megkezdése előtt szükségük van ilyen időszakra, hátrányt szenvedjenek azáltal, hogy keretmegállapodásuk időtartama megrövidül.

(8) A keretmegállapodások megkötésének kritériumait – a 2012/34/EU irányelv 26. cikkének megfelelően – úgy kell megállapítani, hogy azok lehetővé tegyék a pályahálózat-működtetők számára a rendelkezésre álló infrastruktúra-kapacitás értékesítését és lehető leghatékonyabb kihasználását.

(9) A keretmegállapodásoknak biztosítaniuk kell, hogy az egymással ütköző kérelmek sikeresen összehangolhatók legyenek, ezért meg kell felelniük bizonyos kritériumoknak a rendelkezésre álló kapacitás más kérelmezőknek való elosztása, illetve a keretkapacitás módosítása és visszaadása tekintetében.

(10) Az egy adott keretmegállapodásban már részt vevő kérelmezők igényeinek összehangolása, illetve a velük való konzultáció mind a pályahálózat-működtetőkre, mind a kérelmezőkre nézve terhet jelenthet. Ez a teher aránytalan lehet azon vonalakra és napszakokra nézve, melyek esetében a keretmegállapodások által lefedett kapacitás kihasználtsága amúgy is jóval a maximum alatt marad. Következésképpen a pályahálózat-működtetők számára ilyen esetekre biztosítani kell az e rendeletben előírt eljárásoktól vagy kritériumoktól való eltérés lehetőségét. Ugyanakkor azokban az esetekben, ahol a maximális kihasználtság kiszámítása vagy a határérték-alkalmazás nehéznek vagy önkényesnek bizonyul, a tagállamoknak érdekükben állhat, hogy a pályahálózat-működtetők ne éljenek az eltérés lehetőségével. Ilyenkor az adminisztratív terhek csökkentése céljából az igazgatási szervnek minden keretmegállapodást jóvá kell hagynia még megkötése előtt.

(11) Előfordulhat, hogy az új keretmegállapodásokra vonatkozó kérelmek és már meglévő keretmegállapodások konfliktusban állnak egymással, illetve az egy keretmegállapodás értelmében kérelmezett menetvonalak és egy keretmegállapodáson kívül, az éves menetrendszerkesztés keretében kérelmezett menetvonalak ütköznek egymással. Ilyen esetekben a pályahálózat-működtetőnek össze kell hangolnia a felek igényeit, felkérve őket azok módosítására és összeegyeztetésére. Az összeegyeztetés magában foglalhatja az időkeretek elosztásának megváltoztatását és az útvonal módosítását is. A 2012/34/EU irányelv 46. cikke eljárást állapít meg a menetvonalakra irányuló, egymással ütköző kérelmek összehangolására; ezen eljárást indokolt a keretmegállapodások esetében is modellként alkalmazni.

(12) Abban az esetben, ha a menetrendszerkesztésre vonatkozóan a 2012/34/EU irányelv 47. cikkének (3) és (6) bekezdése szerint felállított és közzétett elsőbbségi feltételek nagyobb súllyal esnek latba annál, hogy az éves menetrend-szerkesztési eljárás keretébe tartozó adott kérelmet keretmegállapodás értelmében nyújtották-e be vagy sem, a pályahálózat-működtetőnek lehetőséget kell biztosítani arra, hogy eltekinthessen a keretmegállapodásokra megállapított feltételek alkalmazásától, és helyettük az éves menetrend-szerkesztésre megállapított elsőbbségi feltételeket alkalmazza.

(13) Az infrastruktúra-kapacitás elosztása tekintetében fontos a lehető legnagyobb rugalmasságot biztosítani a pályahálózat-működtetők számára, ennek azonban összhangban kell lennie a kérelmező indokolt igényeinek kielégítésével. A pályahálózat-működtetőknek egy-egy új keretmegállapodás megkötése előtt átlátható kritériumokat kell mérlegelniük.

(14) A kérelmezők csak olyan keretkapacitást igényelhetnek, amelyre valóban szükségük van. Ha az igényelt keretkapacitás egy részét vagy egészét egy adott időszakon keresztül nem használják, a keretmegállapodást felül kell vizsgálni azzal a céllal, hogy a kérelmező a kihasználatlan kapacitást visszaadja („használd vagy elveszíted” elve), kivéve, ha igazolni tudja, hogy a kapacitás kihasználatlanul hagyása rajta kívül álló okok miatt történt.

(15) A pályahálózat-működtetőknek olyan együttműködést kell kialakítaniuk, amely biztosítja, hogy az egynél több hálózatot használó szolgáltatásokra vonatkozó keretmegállapodások koherensek legyenek, és a kérelmezők részéről ésszerűen elvárható minőségű vasúti szolgáltatásokat eredményezzenek. Az említett koherenciát a keretmegállapodások megkötésétől egészen a menetvonalak elosztásáig biztosítani kell.

(16) Az ésszerű szinten megállapított szankciók ösztönözhetik a kérelmezőket reális keretmegállapodási kérelmek benyújtására, valamint arra, hogy a pályahálózat-működtetőt a lehető leggyorsabban tájékoztassák bármely, a keretmegállapodás értelmében biztosított kapacitással kapcsolatos változtatás szükségességéről, mihelyt az a tudomásukra jutott.

(17) A keretmegállapodások módosítására vagy felbontására vonatkozó szankcióknak – amennyiben azokról a felek megállapodtak – megkülönböztetésmenteseknek kell lenniük. Szintjüket a kitűzött célnak megfelelően kell megállapítani, és összegüket ténylegesen ki kell fizetni, vagy szükség esetén végre kell hajtani. Az ösztönző hatás fenntartása és a megkülönböztetésmentesség biztosítása érdekében a keretmegállapodások nem tehetik lehetővé a pályahálózat-működtetők számára, hogy eltekintsenek a szankció kifizetésétől, ha a kérelmező egy másik keretmegállapodást köt.

(18) Ezenfelül a tagállamoknak lehetőséget kell biztosítani arra, hogy – korlátozott időszakon keresztül – ne alkalmazzák e rendelet bizonyos rendelkezéseit azon keretmegállapodásokra, amelyeket a 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([1]) átültetésére előírt határidő napján, azaz 2003. március 15-én vagy azt követően kötöttek, illetve amelyeket az Európai Unióhoz ezen időpont után csatlakozott tagállamok esetében a csatlakozás napján vagy azt követően kötöttek. Ugyanakkor, mivel a 2001/14/EK irányelv 17. cikkének (3) bekezdése előírja, hogy a keretmegállapodások módosíthatók vagy korlátozhatók a vasúti infrastruktúra jobb kihasználása érdekében, e rendelet említett rendelkezéseit csak az olyan keretmegállapodások módosításaira helyénvaló alkalmazni, amelyekben lényeges és az e rendelet hatálybalépése után jóváhagyott módosítások szerepelnek.

(19) A Bizottság felülvizsgálhatja e rendeletet az alkalmazása vagy az európai vasúti árufuvarozási folyosókról szóló 913/2010/EU rendelet alkalmazása során nyert tapasztalatok fényében.

(20) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a 2012/34/EU irányelv 62. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet a keretmegállapodások kötésénél követendő eljárást és kritériumokat határozza meg.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában a 2012/34/EU irányelv 3. cikkében szereplő fogalommeghatározásokon túl az alábbi fogalommeghatározások alkalmazandók:

1. „keretkapacitás”: keretmegállapodás értelmében elosztott infrastruktúra-kapacitás;

2. „keretkapacitási nyilatkozat”: egy adott hálózat vonalain elosztott keretkapacitás áttekintése és az érintett vonalakon rendelkezésre álló kapacitás mennyiségének és jellegének ismertetése, amely grafikus ábrázolást is tartalmazhat; célja, tájékoztatni a keretmegállapodás-kötésben potenciálisan érdekelt kérelmezőket;

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 2001. február 26-i 2001/14/EK irányelve a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról (HL L 75., 2001.3.15., 29. o.)

3. „időkeret”: egy keretmegállapodásban meghatározott időtartam, amelyen belül a menetrend-szerkesztési eljárás során egy vagy több menetvonal elosztását tervezik;

4. „ellenőrzési időszak”: az elosztott keretkapacitás és a fennmaradó szabad kapacitás összehasonlítására szolgáló legfeljebb kétórás, a pályahálózat-működtető által meghatározott időtartam, melynek rendeltetése, hogy a keretmegállapodás kötésében potenciálisan érdekelt kérelmezőket indikatív módon tájékoztassa az elosztott keretkapacitásról és a fennmaradó kapacitásról.

3. cikk

Keretkapacitási nyilatkozat

(1) A pályahálózat-működtető keretkapacitási nyilatkozatot készít, melyben ellenőrzési időszakonként – és indokolt esetben szolgáltatástípusonként – minden vonalszakaszra megadja az alábbi információkat:

a) a már elosztott keretkapacitás és a menetvonalak száma;

b) a keretmegállapodások kötéséhez még rendelkezésre álló, olyan infrastruktúrán belüli kapacitás irányadó meghatározása, amelyre vonatkozóan már kötöttek keretmegállapodásokat;

c) adott esetben a keretmegállapodások kötéséhez rendelkezésre álló legnagyobb kapacitás vonalszakaszonként.

(2) A keretkapacitási nyilatkozat megfelel az üzleti titoktartás elvének.

(3) A 2012/34/EU irányelv 42. cikkének (7) bekezdése alapján a pályahálózat-működtetőnek a hálózati üzletszabályzatban keretkapacitási nyilatkozatot kell megjelentetnie, vagy egy olyan, nyilvánosan elérhető weboldalra vezető internetes címet kell feltüntetnie, amelyen hozzáférhető a keretkapacitási nyilatkozat, vagy legalább az egyes megkötött keretmegállapodások lényegének ismertetése. A 2012/34/EU irányelv 27. cikkének (1) bekezdése, amely meghatározza a hálózati üzletszabályzat díját és nyelveit, a keretkapacitási nyilatkozatra is alkalmazandó.

(4) A pályahálózat-működtető egy keretmegállapodás megkötését, jelentős módosítását vagy felbontását követően legfeljebb három hónapon belül frissíti a keretkapacitási nyilatkozatot. Az említett információkat az üzleti titoktartás betartása mellett teszi hozzáférhetővé.

4. cikk

A hálózati üzletszabályzat e rendelethez való hozzáigazítása

A pályahálózat-működtetők hozzáigazítják hálózati üzletszabályzatukat az e rendeletben foglalt követelményekhez, és a keretkapacitási nyilatkozatot az e rendeletnek az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő első menetrendi váltás alkalmával közzéteszik.

5. cikk

Keretkapacitás elosztása

(1) A pályahálózat-működtető felkérheti a potenciális kérelmezőket, hogy – éves vagy többéves határidővel – keretmegállapodás iránti kérelmeket nyújtsanak be. A pályahálózat-működtető az adott határidő lejártával haladéktalanul feldolgozza a kérelmeket. Ha a pályahálózat-működtető a keretmegállapodásokra irányuló felkéréshez többéves határidőt állapít meg, közzé kell tennie olyan éves határidőket, amelyeken belül a többéves határidőt követően beérkezett kérelmeket indokolatlan késedelem nélkül feldolgozza.

(2) Ha a pályahálózat-működtető nem szab meg éves vagy többéves határidőt, és keretmegállapodás megkötésére vagy módosítására irányuló kérelem érkezik hozzá, ésszerű lépéseket tesz annak érdekében, hogy a többi potenciális kérelmezőt tájékoztassa keretmegállapodás-kötési szándékáról, és számukra 1–4 hónapos válaszadási határidőt biztosít. A pályahálózat-működtető dönthet úgy, hogy nem tájékoztatja a többi potenciális kérelmezőt, amennyiben a beérkező kérelem egy keretmegállapodás jelentéktelen, a többi keretmegállapodást nem befolyásoló módosítására irányul.

A pályahálózat-működtető a keretmegállapodásokra irányuló kérelmekről haladéktalanul dönt.

(3) Ha két vagy több keretmegállapodási kérelem érkezik ugyanarra a kapacitásra vonatkozóan, a pályahálózat-működtető egyidejűleg vizsgálja meg és bírálja el azokat.

(4) Amennyiben egy megkötendő vagy jelentősen módosítandó keretmegállapodás egy vasúti árufuvarozási folyosó vasútvonalait érinti, és amennyiben az ügyvivő testület e tekintetben tájékoztatási kötelezettséget írt elő, a pályahálózat-működtető a 913/2010/EU rendelet 13. cikkének megfelelően tájékoztatja e tényről az érintett vasúti árufuvarozási folyosó(k)nak az ügyvivő testületét. A pályahálózat-működtető az említett információt a keretmegállapodás megkötése vagy jelentős módosítása előtt legalább egy hónappal rendelkezésre bocsátja.

(5) A keretmegállapodások megkötéséről szóló határozattól függetlenül a pályahálózat-működtető – megkülönböztetésmentes módon és adott esetben az igazgatási szerv előzetes jóváhagyásával – dönthet úgy, hogy nem kínál keretmegállapodásokat minden olyan vonalra, amelyet a 2012/34/EU irányelv 47. cikkének (1) bekezdése szerint túlterheltnek minősítettek. A pályahálózat-működtető a keretkapacitási nyilatkozatban meghatározza, hogy mely vonalakra nem kínál keretmegállapodásokat, még mielőtt az (1) bekezdésnek megfelelően felkéri a kérelmezőket más vonalakra irányuló keretmegállapodási kérelmeik benyújtására. Az igazgatási szerv jóváhagyásának érvényessége adott esetben legfeljebb két évig tarthat, és nem hosszabbítható meg automatikusan.

(6) A pályahálózat-működtető a keretmegállapodások visszautasításáról, megkötéséről vagy módosításáról szóló döntéseit köteles indokolni. Az indokolást írásban kell közölni a megállapodáskötés vagy a módosítás kérelmezőjével.

6. cikk

Keretmegállapodások kötése

(1) Új keretmegállapodás kötése vagy egy már meglévő keretmegállapodás keretkapacitásának kiterjesztése, illetve jelentős növelése előtt a pályahálózat-működtető többek között az alábbiakat veszi figyelembe:

a) a hozzáférhető infrastruktúra-kapacitás optimális felhasználásának biztosítása, ideértve más hálózatok használatát is, a tervezett kapacitáskorlátozások ismeretében;

b) a kérelmező jogos kereskedelmi szükségletei, amennyiben a kérelmező bizonyította, hogy ténylegesen szándékában és módjában áll a keretmegállapodásban igényelt kapacitás használata;

c) az utasok, az árufuvarozási ágazat és a beruházók – köztük állami szervek és más köz- vagy magánszervezetek – szükségletei;

d) az infrastruktúrához való megkülönböztetésmentes hozzáférés biztosítása, valamint a kapcsolódó létesítmények és az ezen létesítményekben nyújtott szolgáltatások hozzáférhetőségének figyelembevétele, amennyiben a pályahálózat-működtető rendelkezik ezzel az információval;

e) a pályahálózat-működtető és a jövőbeli hálózatfejlesztés finanszírozása;

f) az infrastruktúra, valamint – a lehetőségekhez mérten – a kapcsolódó létesítmények hatékony működtetésének elősegítése, ideértve a tervezett karbantartást, fejlesztést és felújítást;

g) a 913/2010/EU rendelet 14. cikkében a nemzetközi vasúti áruszállítási folyosókon belüli kapacitásra előírt követelmények;

h) arányos, célzott, átlátható, tisztességes és elegendő forrással rendelkező hálózatirányítás biztosítása;

i) e rendelet 11. cikke (2) és (3) bekezdésének megfelelően a kapacitás kihasználatlanul hagyásának korábbi esetei, ha voltak, és azok okai;

j) a menetrend-szerkesztési eljárás során a menetvonal-elosztásra vonatkozó, a 2012/34/EU irányelv 47. cikkében említett elsőbbségi feltételek és túlterheltté minősítések;

k) közszolgáltatási szerződés keretében biztosított tömegközlekedésnél adott esetben a hosszú távú pénzügyi teljesítmény biztosításának szükségessége.

A pályahálózat-működtető a hálózati üzletszabályzatban közzéteszi az a)–k) pontban felsorolt elemeket és az azokon kívül általa figyelembe venni kívánt további elemeket.

(2) A keretmegállapodás az alábbiakat tartalmazza:

a) olyan rendelkezések, amelyek lehetővé teszik az e rendelet 8–11. és 13. cikkében foglalt feltételek mellett a keretkapacitás módosítására irányuló kérelmek benyújtását;

b) olyan rendelkezések, amelyek lehetővé teszik a keretkapacitás módosítására irányuló kérelmek benyújtását a vasúti infrastruktúra hatékonyabb felhasználásának biztosításához szükséges állandó jellegű infrastruktúraváltozások esetében;

c) olyan rendelkezések, amelyek lehetővé teszik keretkapacitás önkéntes visszaadását vagy átcsoportosítását.

A keretmegállapodás nem tartalmazhat olyan rendelkezést, amely tiltja, hogy a pályahálózat-működtető hozzáférhető kapacitás rendelkezésére állása esetén a hálózatán belüli egy vagy több vonalon hozzáférési jogokat biztosítson egy másik kérelmezőnek.

(3) A kérelmezők kérhetik, hogy a keretmegállapodás értelmében elosztott keretkapacitás felhasználásának kezdete bármely tetszőleges, de a kérelem időpontjától számított legfeljebb öt éven belüli időpontban történjen. A pályahálózat-működtetők nem utasíthatnak vissza ilyen kérelmet, ha a szolgáltatás megkezdése előtt szükséges időszakot az alábbi okok valamelyike indokolja:

a) a keretmegállapodás az új szolgáltatáshoz szükséges gördülőállomány finanszírozásának előfeltétele;

b) az a) pontban említett gördülőállomány engedélyeztetését be kell fejezni;

c) a feladási pontok vagy rakodóterminálok működtetésének kezdeti időpontját, illetve az infrastruktúra kapcsolódó részeinek megnyitását meghatározó ütemezés;

d) infrastrukturális beruházásra van szükség a nagyobb kapacitás hozzáférhetővé tételéhez;

e) már meglévő közszolgáltatási szerződésében szereplő rendelkezés.

A pályahálózat-működtető vagy a kérelmező kérheti az igazgatási szervet, hogy az első albekezdés első mondatában említettnél hosszabb időszakot hagyjon jóvá. Az igazgatási szerv a kérelmet az első albekezdés a)–e) pontjában szereplőktől eltérő indokkal is jóváhagyhatja. A keretmegállapodásban elosztott azon kapacitás, amelyet a kérelmező amiatt nem használ fel, mert a szolgáltatás megkezdését megelőzően időre van szüksége, hozzáférhető marad a többi kérelmező számára.

(4) Keretmegállapodásra irányuló kérelem nem utasítható el azzal az indokkal, hogy az 5. cikk (1) bekezdésében említett határidőt követően kapta meg a pályahálózat-működtető; az ilyen kérelmet a következő eljárás keretében, megkülönböztetésmentes módon, az 5. cikkben foglaltaknak megfelelően kell feldolgozni. Ha a pályahálózat-működtető a potenciális kérelmezőket olyan határidővel kéri fel kérelmeik benyújtására, amely többéves keretmegállapodásra vonatkozik, akkor az említett határidő után beérkező kérelmeket vagy az 5. cikk (1) bekezdése szerinti éves keretmegállapodásra irányadó határidőig vagy az 5. cikk (2) bekezdésében foglaltak szerint dolgozza fel.

Az e cikk (3) bekezdésében szereplő feltételeket teljesítő kérelmek esetében a keretmegállapodásra irányuló kérelem kézhezvételének időpontja nem vehető figyelembe a keretmegállapodás időtartamának meghatározásához. Ez nem alkalmazandó azon kérelmezőkre, akik számára az érintett vonalon belül már elosztottak keretkapacitást vagy menetvonalakat.

7. cikk

Időkeretről szóló megállapodás

A pályahálózat-működtető és a kérelmező eseti alapon időkeretről állapodik meg, amely – a kapcsolódó keretkapacitás elosztásának megkönnyítése érdekében – a lehető legnagyobb mértékben igazodik az ellenőrzési időszakhoz. Az időkeretnek tükröznie kell a vasúti szolgáltatás szükségleteit.

Az időkeret legfeljebb 24 órás lehet. Kivételes esetekben a kérelmező kérésére és az igazgatási szerv előzetes jóváhagyásával a pályahálózat-működtető elfogadhat 24 óránál hosszabb időkeretet is.

A pályahálózat-működtető a két óránál hosszabb időkeretek esetében a keretkapacitást a kétórás ellenőrzési időszakhoz a lehető legközelebb határozza meg.

Az egy keretmegállapodáson vagy különböző keretmegállapodásokon belül meghatározott időkeretek között előfordulhat átfedés. A keretmegállapodásban részt vevő felek megállapodhatnak a szolgáltatás gyakoriságáról.

8. cikk

A keretkapacitás-elosztás felső határértékei

(1) A pályahálózat-működtető minden 24 órás időszakot feloszt egyenként legfeljebb kétórás ellenőrzési időszakokra. A keretkapacitás elosztásakor a pályahálózat-működtető az időkereteket ellenőrzési időszakokhoz rendeli.

(2) Ha a pályahálózat-működtető bármely adott ellenőrzési időszakban az adott vonalon rendelkezésre álló legnagyobb kapacitás legfeljebb 70 %-át osztja el keretkapacitásként, dönthet úgy, hogy az említett ellenőrzési időszak tekintetében nem alkalmazza a 9. cikk (3)–(6) bekezdését, a 10. cikket, valamint a 11. cikk (1) bekezdését. A legnagyobb kapacitás az érintett vonalon a vonatok már meglévő és tervezett járatsűrűsége, valamint becsült száma alapján számítandó ki. A pályahálózat-működtető a hálózati üzletszabályzatban közzéteszi azon módszereket, amelyeket az e bekezdésben foglaltak céljából a legnagyobb kapacitás kiszámítására használ.

(3) Ha a keretmegállapodásokat az igazgatási szervnek a 2012/34/EU irányelv 42. cikke (1) bekezdésének második albekezdése szerint előzetesen jóvá kell hagynia, a tagállamok dönthetnek úgy, hogy eltekintenek a (2) bekezdésben, a 9. cikk (3)–(6) bekezdésében és a 10. cikkben foglalt egyes vagy valamennyi rendelkezés(ek) alkalmazásától.

9. cikk

A következő menetrendi időszakon túlra vonatkozó keretmegállapodásokra irányuló, egymással ütköző kérelmek összehangolása

(1) Ha a pályahálózat-működtető ütközést fedez fel a már meglévő keretmegállapodások és az új vagy módosított keretmegállapodásokra vonatkozó kérelmek, illetve több új keretmegállapodásra irányuló kérelem között, a 2012/34/EU irányelv 46. cikkének (3) és (4) bekezdésében a menetvonal-igénylésekre vonatkozóan előírt összehangolási eljárás alkalmazandó.

(2) A pályahálózat-működtető egy első összehangolási kísérlet keretében megpróbálja elérni az egymással ütköző kérelmek vagy egy kérelem és már meglévő keretmegállapodások lehető legnagyobb fokú összeegyeztetését.

(3) Amennyiben az első összehangolási kísérlet azért nem járt eredménnyel a már meglévő keretmegállapodások és az új keretmegállapodások iránti vagy a megállapodások módosítására irányuló kérelmek összeegyeztetése terén, mert az érintett felek elutasították a pályahálózat-működtető által javasolt megoldásokat, ez utóbbi értékeli a szóban forgó kérelmeket vagy adott esetben a meglévő keretmegállapodásokat, figyelembe véve a 10. cikk (2)–(4) bekezdésében foglalt kritériumokat.

(4) A (3) bekezdés szerinti értékelés alapján a pályahálózat-működtető másodszor is kísérletet tesz az igények összehangolására. Amennyiben a második összehangolási kísérlet eredménytelennek bizonyul, és ha a kérelmezett keretmegállapodás az infrastruktúra hatékonyabb kihasználását biztosítja, a pályahálózat-működtető a már meglévő keretmegállapodások szerint elosztott keretkapacitás módosítását kéri.

(5) Amennyiben a második összehangolási kísérlet eredménytelennek bizonyul, és ha a kérelmezett keretmegállapodás esetében az infrastruktúra-kihasználás nem hatékonyabb, mint a már meglévő, ütköző keretmegállapodás(ok) esetében, a pályahálózat-működtető visszautasítja a kérelmet.

(6) A pályahálózat-működtető visszautasíthatja a kérelmezett keretmegállapodást, ha az új keretmegállapodás megkötésével járó bevételtöbblet legalább nem egyenlíti ki a 13. cikkben említett, az e cikk (4) bekezdése szerinti módosítást követő lehetséges szankciókat.

(7) Ha valós vagy várható infrastruktúra-hiány miatt nincsen lehetőség a keretmegállapodások iránti kérelmekben foglalt igények teljesítésére, a pályahálózat-működtető az érintett infrastruktúra-szakaszt a 2012/34/EU irányelv 47. cikkének megfelelően túlterheltnek minősítheti.

10. cikk

Keretmegállapodásokon belüli egymással ütköző menetvonal-kérelmek összehangolása a menetrend-szerkesztési eljárás során

(1) Amennyiben bizonyos menetvonal-kérelmeknek – egy már meglévő keretmegállapodással való ütközés miatt – nem lehet a 2012/34/EU irányelv 45. cikke szerinti menetrendszerkesztésnek megfelelően eleget tenni, a pályahálózat-működtető tesz egy első – a 2012/34/EU irányelv 46. cikkének megfelelő – kísérletet az igények összehangolására. Erre az összehangolási kísérletre akkor is sort kell keríteni, ha a keretmegállapodásban részt vevő felek időkereteikről önként lemondtak, vagy önként módosították azokat. Ha a kérelmeket a pályahálózat-működtető nem tudja összeegyeztetni, a keretmegállapodásokat és a menetvonal-kérelmeket a (2) és (3) bekezdésben megadott kritériumok szerint értékeli.

Amennyiben az említett kritériumok alapján megállapítást nyer, hogy a kérelmezett menetvonalak hatékonyabb infrastruktúra-kihasználást biztosítanának, és ha az e menetvonalak elosztásával járó bevételtöbblet legalább kiegyenlítené az egy vagy több, már meglévő keretmegállapodás módosításával vagy felbontásával járó, a 13. cikkben említett lehetséges szankciókat, a pályahálózat-működtető a következő menetrendi időszakra kéri a már meglévő keretmegállapodások módosítását.

(2) A pályahálózat-működtető az alábbi kritériumokat veszi figyelembe:

a) a módosítás nem veszélyeztetné a keretkapacitással rendelkező kérelmező üzleti modelljének vagy egy közszolgáltatási szerződés gazdasági modelljének életképességét;

b) a módosítás nem veszélyeztetné a pályahálózat-működtető üzleti modelljének életképességét, ha az kizárólag az érintett vonalat működteti;

c) a keretmegállapodás teljesítménye alacsonyabb azon elsőbbségi feltételek fényében értékelve, amelyeket a menetrend-szerkesztési eljárás során a 2012/34/EU irányelv 39. cikkében említett kapacitáselosztási szabályok szerinti menetvonal-elosztásra alkalmaznak (ideértve a 2012/34/EU irányelv 47. és 49. cikkében meghatározott elsőbbségi feltételeket is);

d) az érintett vonalon jelentős mértékű az egyetlen kérelmező rendelkezésére álló vagy egyetlen kérelmező által igényelt teljes kapacitás;

e) a kérelmező jogos kereskedelmi szükségletei, amennyiben a kérelmező bizonyította, hogy ténylegesen szándékában és módjában áll a keretmegállapodásban igényelt kapacitás használata;

f) az egymással ütköző kérelmek egyikének esetében a szolgáltatás hossza – ideértve a más hálózatokra való kiterjedést is – lényegesen rövidebb, mint a másik esetében;

g) a keretmegállapodás vagy az üzleti terv fennmaradó időtartama rövid, és a beruházás egésze vagy nagy része már leírásra került.

A tagállamok a 2012/34/EU irányelv 39. cikkében említett kapacitáselosztási keretben meghatározhatják e kritériumok fontossági sorrendjét.

(3) Az igazgatási szerv jóváhagyásával a pályahálózat-működtető dönthet úgy, hogy az a)–g) pontokban felsoroltakat további kritériumokkal egészíti ki. Amennyiben a pályahálózat-működtető a kritériumokat eltérő módon súlyozza, a súlyozást az igazgatási szervnek jóvá kell hagynia.

(4) Határátlépő forgalom esetében az érintett pályahálózat-működtetők dönthetnek közösen úgy, hogy további kritériumokat alkalmaznak, vagy hogy módosítják azok súlyozását.

(5) Az (1), (2) és (3) bekezdéstől eltérve a pályahálózat-működtető dönthet úgy, hogy az egymással ütköző menetvonal-kérelmek esetében a 2012/34/EU irányelv 39. cikkében említett kapacitáselosztási szabályokat – ideértve az éves menetrend-szerkesztési eljárás keretében a 2012/34/EU irányelv 47. és 49. cikkének megfelelően alkalmazott elsőbbségi feltételeket is – mind a keretmegállapodáson belüli, mind pedig valamennyi más menetvonal-kérelemre alkalmazza. Ha a pályahálózat-működtető így dönt, és ha az egymással ütköző kérelmek összeegyeztetése az (1) bekezdésben említett első összehangolási kísérletet követően nem jár sikerrel, akkor alkalmazni kell a 2012/34/EU irányelv 39. cikkében említett kapacitáselosztási szabályokat – ideértve a 2012/34/EU irányelv 47. és 49. cikkének megfelelően megállapított elsőbbségi feltételeket is. Ha a pályahálózat-működtető e bekezdés alkalmazása mellett dönt, a felek által elfogadott keretmegállapodásban azt egyértelművé kell tennie.

11. cikk

A keretkapacitás kiigazítása keretmegállapodáson belül

(1) A pályahálózat-működtető a kérelmezőkkel együtt rendszeres időközönként felülvizsgálja a keretmegállapodást a keretkapacitás mérlegelése céljából. A kérelmezők haladéktalanul tájékoztatják a pályahálózat-működtetőt, amennyiben szándékukban áll, hogy a keretkapacitás egészét vagy egy részét tartósan nem használják ki.

(2) Ha az éves menetrendszerkesztés során a kérelmező a keretmegállapodás alapján nem igényel a 2012/34/EU irányelv 44. cikkének (3) bekezdésével összhangban menetvonalakat, a pályahálózat-működtető ennek megfelelően csökkenti a keretkapacitást a folyamatban lévő éves menetrend érvényességi idejére. A fenti csökkentés abban az esetben nem alkalmazandó, ha a kérelmező haladéktalanul indokolja a menetvonal-kérelmek elmaradását, és az rajta kívül álló okokra vezethető vissza.

(3) A pályahálózat-működtető a hálózati üzletszabályzatban meghatározza és közzéteszi a keretmegállapodás részt vevő felei által használandó keretkapacitás arányaira vonatkozó követelményeket. Az említett arányt megfelelő módon, a vonalon felhasznált kapacitásra figyelemmel kell megállapítani. Ellenkező esetben az igazgatási szerv kérheti az arány módosítását.

Ha a megállapodásban részt vevő fél szándékában áll, hogy az említett keretkapacitási arányt több mint egy hónapon keresztül nem használja ki, arról haladéktalanul és legalább egy hónappal korábban értesíti a pályahálózat-működtetőt.

Amennyiben a megállapodásban részt vevő fél a keretkapacitási arány egy részét vagy egészét több mint egy hónapon keresztül nem használja ki, és e szándékáról nem értesítette a pályahálózat-működtetőt legalább egy hónappal korábban, a pályahálózat-működtető a folyamatban lévő menetrend érvényességi idejére csökkenti az e fél számára elosztott kapacitást, kivéve, ha a kapacitásfelhasználás ilyen elmaradása a kérelmezőn kívül álló okokra vezethető vissza. A pályahálózat-működtető a folyamatban lévő menetrend érvényességi idejét követő időszakra is csökkentheti az e fél számára elosztott keretkapacitást.

A pályahálózat-működtető a szóban forgó keretkapacitást felajánlja egy kérelmezőnek, annak ellenére, hogy a keretmegállapodásban részt vevő félnek esetleg jogában áll az adott kapacitást a 2012/34/EU irányelv 48. cikkének (1) bekezdésében említett eseti kérésekről szóló rendelkezéseknek megfelelően kérelmezni.

(4) Amikor a pályahálózat-működtető új keretkapacitást ajánl fel egy kérelmezőnek, mérlegelnie kell a keretkapacitás használatának vagy az egyes menetvonalak keretmegállapodás alapján való kérelmezésének bármely elmaradását, valamint annak okait.

12. cikk

Együttműködés a több hálózatra kiterjedő keretkapacitás elosztásában

(1) Az Unión belüli vasúti rendszer több hálózatán áthaladó szolgáltatás esetében az érintett pályahálózat-működtetők a lehetőségekhez mérten biztosítják az alábbiakat:

a) amennyiben egy ilyen vasúti szolgáltatásra egy vagy több keretmegállapodás vonatkozik, a kérelmezett időkeretek illeszkednek azokhoz az időkeretekhez, amelyekről a felek a keretmegállapodásban megegyeztek, vagy amelyeket a keretmegállapodás alapján kérelmeztek, valamint az egyes keretmegállapodások szerinti, előreláthatólag hozzáférhető kapacitások is illeszkednek egymáshoz;

b) a menetvonalak menetrendjének szerkesztése során a menetvonalak illeszkednek egymáshoz.

Több hálózaton áthaladó vasúti szolgáltatásra vonatkozó, érvényben lévő keretmegállapodás vagy ilyenre irányuló kérelem esetén az érintett pályahálózat-működtetők a kérelmező kérésére kijelölnek maguk közül egyet a keretmegállapodások iránti vagy azok módosítására vonatkozó kérelmek összehangolására.

(2) Amennyiben az időkeretek és a menetvonalak összeegyeztetése nem lehetséges, az érintett pályahálózat-működtetők egyeztetnek egymással, hogy megfelelő alternatív megoldást találjanak, vagy írásban indokolják, ha nincsen ilyen megfelelő alternatív megoldás. A kérelmező tájékoztatja azokat a pályahálózat-működtetőket, akik a kérelmet megkapták, bármely olyan lehetséges vagy tényleges kérelemről, amely ugyanazon vasúti szolgáltatás kapcsán másik keretmegállapodásra irányul.

Az egyeztetés során a pályahálózat-működtetők figyelembe veszik a kapacitáskorlátozásokat – például azokat, amelyek a karbantartási munkákból fakadnak – mihelyt azokról tudomást szereznek.

(3) Az e rendeletben foglaltak végrehajtása céljából az érintett pályahálózat-működtetők a 2012/34/EU irányelv 40. cikkének megfelelően együttműködnek, abban az esetben is, amikor egyikük vagy közülük több nem ajánl fel keretmegállapodásokat, valamint ha kapacitáselosztási célból társulnak egymással.

13. cikk

Szankciók

(1) Ha a felek egyike a 2012/34/EU irányelv 42. cikkének (4) bekezdése szerint a keretmegállapodásban szankciók meghatározását kéri, nem utasíthatja el a másik fél által kért hasonló szankciókat.

(2) A keretmegállapodás nem állapíthat meg olyan szankciókat, amelyek meghaladják a módosítás vagy felbontás miatt kártalanítandó fél számára ésszerű módon felmerült vagy várhatóan felmerülő költségeket, közvetlen veszteségeket és ráfordításokat (ideértve a bevételkiesést is). A kártalanítandó fél ésszerű lépéseket tesz a megállapodás módosításának elkerülésére vagy a módosítás mértékének csökkentésére, illetve a felbontás elkerülésére vagy a felbontás hatásának csökkentésére, valamint bármely költség, veszteség vagy ráfordítás visszatérítésére, illetve a költségek, közvetlen veszteségek és ráfordítások (ideértve a bevételkiesést is) más módon történő mérsékelésére.

(3) A pályahálózat-működtető az alábbi esetekben a szankciók kifizetését legfeljebb a keretmegállapodás módosításából vagy felbontásából fakadó adminisztratív költségek mértékéig követelheti:

a) a megállapodás módosítása vagy felbontása a kérelmezőn kívül álló okból történt, amelyről az késedelem nélkül értesítette a pályahálózat-működtetőt;

b) a kérelmező olyan kiegészítő keretkapacitási kérelmet nyújtott be, amelyet visszautasítottak, így a tervezett vasúti szolgáltatás nem valósítható meg;

c) a pályahálózat-működtető újra tudta osztani a menetvonalakat és a keretkapacitást oly módon, hogy a keretmegállapodás módosítása vagy felbontása nyomán keletkezett veszteségek már megtérültek.

(4) A keretmegállapodás nem tartalmazhat olyan rendelkezést, miszerint a szankció kifizetésétől el lehet tekinteni, amennyiben a kérelmező a lemondott kapacitástól eltérő másik kapacitás iránt külön kérelmet nyújt be. Szankció nem követelhető, ha a módosítások a megállapodás szerinti kapacitásnak csupán jelentéktelen megváltoztatására irányulnak.

(5) Az igazgatási szerv kérésére a pályahálózat-működtető bizonyítékokat nyújt be annak igazolására, hogy a szankció kifizetése időben megtörtént.

14. cikk

Eltérés

Amennyiben egy pályahálózat-működtető nem ajánl fel keretmegállapodásokat, és nem is rendelkezik ilyen érvényben lévő megállapodásokkal, hálózatára az 1–11. és a 13. cikk nem alkalmazandó. A hálózati üzletszabályzatban nyilatkozni kell erről.

A tagállamok dönthetnek úgy, hogy a 2003. március 15. előtt megkötött keretmegállapodásokra nem alkalmazzák az 1–11. cikket.

15. cikk

Egyes rendelkezések alkalmazásának mellőzése

A 2016. április 28. előtt megkötött keretmegállapodások esetében a tagállamok dönthetnek úgy, hogy e rendelet hatálybalépésétől számított legfeljebb ötéves időtartamig nem alkalmazzák a 6. cikk (2) bekezdését, a 7., a 8., a 9., a 10., a 11. vagy a 13. cikket.

Az (1) bekezdéstől eltérve a tagállamok nem élhetnek az előző mondatban szereplő lehetőséggel olyan keretmegállapodások módosításai esetében, amelyeket 2016. április 28. után fogadtak el, és amelyek az elosztott keretkapacitás növelését vagy a keretmegállapodás időtartamának meghosszabbítását érintenék.

16. cikk

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

E rendeletet 2016. december 1-jétől kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2016. április 7-én.

a Bizottság részéről

az elnök

Jean-Claude JUNCKER