

A BIZOTTSÁG (EU) 2017/2075 FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ HATÁROZATA**(2017. szeptember 4.)****az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv VII. mellékletének felváltásáról****(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 különösen annak 43. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) A kapacitáselosztásra vonatkozó eljárásokat átláthatóvá kell tenni, figyelembe véve az elosztási folyamat hatékonyságát, valamint a vasúti infrastruktúra használatával és karbantartásával kapcsolatban érdekelt valamennyi fél operatív aggályait.
- (2) Az infrastruktúra-kapacitás elosztását kérelmezők számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy az üzemi menetrend tervezetéhez benyújtott kérelmek határideje és az üzemi menetrend váltása közötti időszakban a kapacitás üzemi menetrendbe való beépítésére irányuló kérelmet nyújthassanak be.
- (3) A menetvonalak elosztását követően a kérelmező szerződéses jogai magukban foglalják a pályahálózat-működtető által benyújtott, átutemezésre vonatkozó kérelem elutasításának vagy jóváhagyásának jogát.
- (4) Az infrastruktúra és a berendezések jó állapotának fenntartásához, valamint a piaci igényeknek megfelelő infrastruktúra-fejlesztéshez ideiglenes kapacitáskorlátozásokra van szükség.
- (5) A kérelmezőknek korai tájékoztatást kell kapniuk a várható kapacitáskorlátozásokról, hogy műveleteiket és szállítási szükségleteiket az infrastruktúra-kapacitásra vonatkozó korlátozásokkal összhangban ki tudják igazítani. Amennyiben a várható kapacitáskorlátozásokra vonatkozó információk már az éves menetrendre vonatkozó kapacitáskérelmek benyújtási időszakának kezdetén nyilvánosak, kisebb valószínűséggel lesz szükség a már elosztott menetvonalak átutemezésére.
- (6) A pályahálózat-működtetőknél nem csupán saját költségeiket kell figyelembe venniük, amikor a kapacitáskorlátozások különböző alternatívái közül választanak, hanem tekintettel kell lenniük az érintett kérelmezők kereskedelmi és működési korlátaira, valamint annak kockázatára is, hogy a közlekedés a kevésbé környezetbarát közlekedési módok felé toródik el.
- (7) A pályahálózat-működtetőknél átlátható kritériumokat kell meghatározniuk, közzétenniük és alkalmazniuk a vonatok elterelése és a korlátozott kapacitásnak a forgalom különböző típusai között való elosztása tekintetében. Ezt a kapacitáskorlátozások tekintetében együttesen vagy egyénileg is megtehetik.
- (8) A pályahálózat-működtetőknél ki kell igazítaniuk hálózati üzletszabályzataikat és menetrendi eljárásaikat annak érdekében, hogy kellő időben teljesíteni tudják az e határozattal bevezetett, a kapacitáskorlátozásra vonatkozó új szabályokat.
- (9) Az egynél több hálózatot érintő vasúti műveletek esetében az érintett pályahálózat-működtetőknél együtt kell működniük a kapacitáskorlátozás forgalomra gyakorolt hatásának csökkentése, az egy útvonalon zajló munkálataik összehangolása, valamint az elkerülő útvonalat érintő kapacitáskorlátozás megelőzése érdekében.
- (10) A jogi egyértelműség kedvéért, valamint figyelembe véve a 2012/34/EU irányelv VII. mellékletében végrehajtandó módosítások számát, indokolt az említett melléklet teljes egészét új szöveggel felváltani. Ezen túlmenően a szabályozási keret egyszerűsítésére a felhatalmazáson alapuló határozat a megfelelő jogi eszköz, mivel olyan világos és részletes szabályokat tartalmaz, amelyek nem igénylik a tagállamok általi átültetést, és amelyek Unió-szerte biztosítják a gyors és egységes végrehajtást.

⁽¹⁾ HL L 343., 2012.12.14., 32. o.

- (11) Az üzemi menetrend váltásának az e határozat mellékletének 2. pontja szerinti időzítése és a kapacitáskorlátozások koordinációjának, egyeztetésének és közzétételének az e határozat mellékletének 8–11. pontja szerinti átfutási ideje miatt a pályahálózat-működtetők a 8–11. pontban foglalt követelményeknek a második közzétételi forduló tekintetében csak az üzemi menetrend 2019. decemberi váltásakor, az első közzétételi forduló tekintetében csak az üzemi menetrend 2020. decemberi váltásakor, a 12. és a 14–17. pontban foglalt követelményeknek pedig csak az üzemi menetrend 2018. decemberi váltásakor tudnak először megfelelni.
- (12) A 2012/34/EU irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A 2012/34/EU irányelv VII. mellékletének helyébe e határozat mellékletének szövege lép.

2. cikk

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

Kelt Brüsszelben, 2017. szeptember 4-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude JUNCKER

MELLÉKLET

„VII. MELLÉKLET

AZ ELOSZTÁSI FOLYAMAT ÜTEMTERVE

(lásd a 43. cikket)

1. Üzemi menetrend minden naptári évben egyszer készül.
2. Az üzemi menetrend váltására december második szombatján éjfélkor kerül sor. Ha a téli évszak után kiigazításra kerül sor, különösen a regionális személyforgalom menetrendjének változásaira tekintettel, azt június második szombatján éjfélkor kell végrehajtani, továbbá ezen időpontok között akkor, amikor szükséges. A pályahálózat-működtetők eltérő napokban is megállapodhatnak, és ebben az esetben tájékoztatják a Bizottságot, ha ez érintheti a nemzetközi forgalmat.
3. Az üzemi menetrendbe bekerülő kapacitáskérelmek beérkezési határidejét úgy kell meghatározni, hogy az legfeljebb 12 hónappal előzze meg az üzemi menetrend váltását. A pályahálózat-működtetőnek a határidő után beérkező kérelmeket is figyelembe kell vennie.
4. Az üzemi menetrend váltása előtt legkésőbb 11 hónappal a pályahálózat-működtetőnek ideiglenes nemzetközi menetvonalakat kell kialakítaniuk más illetékes pályahálózat-működtetővel együttműködve. A pályahálózat-működtetőnek biztosítaniuk kell, hogy e menetvonalakat a későbbi eljárások során a lehető legnagyobb mértékben tartsák tiszteletben.
5. A pályahálózat-működtetőnek a 3. pontban említett első határidő után legkésőbb négy hónappal el kell készítenie és közzé kell tennie az üzemi menetrend tervezetét.
6. A 3. pontban említett határidő után beérkező kérelmekről a pályahálózat-működtető a hálózati üzletszabályzatban közzétett eljárással összhangban határoz.

A pályahálózat-működtető csak abban az esetben ütemezhet át egy kiosztott menetvonalat, ha arra a menetvonal-kérelmek lehetőség szerinti legjobb összeegyeztetése érdekében van szükség, és ha azt a kiosztott menetvonallal rendelkező kérelmező jóváhagyja. A pályahálózat-működtetőnek legkésőbb egy hónappal az üzemi menetrend váltása előtt frissítenie kell az üzemi menetrend tervezetét, belefoglalva a 3. pontban említett határidő után kiosztott valamennyi menetvonalat.

7. Az olyan, egyik hálózatról a másikba áthaladó vonatok esetében, amelyek 10 órát, illetve 2019. december 14-től 18 órát meg nem haladó várható késéssel érkeznek, a második hálózat pályahálózat-működtetője nem tekintheti töröltnek a menetvonalat és nem írhatja elő másik menetvonal kérelmezését – akkor sem, ha eltérő menetvonal kiosztása mellett dönt –, kivéve, ha a kérelmező arról tájékoztatja a pályahálózat-működtetőt, hogy a vonat nem fog átlépni a második hálózatra. A pályahálózat-működtetőnek haladéktalanul közölnie kell a kérelmezővel a frissített vagy új menetvonalat, ideértve – amennyiben eltérő menetvonallal van szó – a menetvonal-szám és a törölt menetvonal menetvonal-száma közötti kapcsolatot is.
8. A vasútvonalak kapacitásának – például infrastrukturális munkálatok és az azokhoz kapcsolódó sebességkorlátozások, tengelyterhelés, vonathossz, vontatás vagy úrszelvények miatt történő – olyan ideiglenes korlátozása („kapacitáskorlátozás”) esetében, amely hét egymást követő napnál hosszabb ideig tart és amely miatt a vasútvonal becsült forgalmának naponta több mint 30 %-a törlésre, átirányításra vagy más közlekedési móddal való helyettesítésre kerül, a pályahálózat-működtetőnek közzé kell tennie valamennyi kapacitáskorlátozást és a kérelmezőkkel folytatott konzultáció előzetes eredményeit, amennyiben ismertek, első alkalommal legalább 24 hónappal az érintett üzemi menetrend váltása előtt, második alkalommal pedig frissített formában legalább 12 hónappal az érintett üzemi menetrend váltása előtt.
9. Az érintett pályahálózat-működtetőnek ki kell alakítaniuk egy olyan mechanizmust is, melynek keretében – amennyiben a kapacitáskorlátozások hatása több hálózatra is kiterjed – az érdeklődő kérelmezőkkel, a pályahálózat-működtetőnek a 40. cikk (1) bekezdésében említett szövetségeivel és az érintett kiszolgáló létesítmények főbb üzemeltetőivel közös megbeszélésen megvitatják az említett kapacitási korlátozásokat azok első közzétételkor, kivéve, ha a pályahálózat-működtető és a kérelmezők egyetértenek abban, hogy nincs szükség ilyen mechanizmusra. A közös megbeszélések segítik a menetrendek kidolgozását, beleértve az elkerülő útvonalak biztosítását is.

10. A kapacitáskorlátozásoknak a 8. ponttal összhangban történő első közzétételekor a pályahálózat-működtetőnek egyeztetést kell kezdeményeznie a kérelmezőkkel és az érintett kiszolgáló létesítmények főbb üzemeltetőivel a kapacitáskorlátozásokról. Amennyiben a kapacitáskorlátozások első és második közzétételenek időpontja között a 11. ponttal összhangban koordinációra van szükség, a pályahálózat-működtetőnek a koordináció lezárulása után és a kapacitáskorlátozás második közzététele előtt egy második fordulóban is egyeztetniük kell a kérelmezőkkel és az érintett kiszolgáló létesítmények főbb üzemeltetőivel.
11. Amennyiben a kapacitáskorlátozások egynél több hálózatot érintenek, mielőtt az említett kapacitáskorlátozásokat a 8. ponttal összhangban közzétenék, az érintett pályahálózat-működtetőknél – beleértve a vonatátirányítások által esetlegesen érintett pályahálózat-működtetőket is – egymás között koordinálniuk kell azokat a kapacitáskorlátozásokat, amelyek menetvonalak törlését, átirányítását vagy más közlekedési móddal való helyettesítését foglalhatják magukban.

A második közzétételt megelőző koordinációt a következő időpontokig kell lezárni:

- legkésőbb 18 hónappal az üzemi menetrend váltása előtt, amennyiben egy vasútvonal becsült forgalmának naponta több mint 50 %-át törlik, irányítják át vagy helyettesítik más közlekedési móddal több mint 30 egymást követő napon át;
- legkésőbb 13 hónappal és 15 nappal az üzemi menetrendi időszak váltása előtt, amennyiben egy vasútvonal becsült forgalmának naponta több mint 30 %-át törlik, irányítják át vagy helyettesítik más közlekedési móddal több mint hét egymást követő napon át;
- legkésőbb 13 hónappal és 15 nappal az üzemi menetrendi időszak váltása előtt, amennyiben egy vasútvonal becsült forgalmának naponta több mint 50 %-át törlik, irányítják át vagy helyettesítik más közlekedési móddal legfeljebb hét egymást követő napon át.

A pályahálózat-működtetőknél szükség esetén fel kell kérniük az érintett vonalakon aktív kérelmezőket és a kiszolgáló létesítmények főbb üzemeltetőit, hogy vegyenek részt a koordinációban.

12. Az olyan, legfeljebb hét egymást követő napig tartó kapacitáskorlátozások esetében, amelyeket a 8. pont szerint nem kell közzétenni, és amelyek esetében a vasútvonal becsült forgalmának naponta több mint 10 %-a kerül törlésre, átirányításra vagy más közlekedési móddal való helyettesítésre, amennyiben azok a következő menetrendi időszakokra esnek és a pályahálózat-működtető az üzemi menetrend váltása előtt legkésőbb 6 hónappal és 15 nappal szerez róluk tudomást, a pályahálózat-működtetőnek egyeztetnie kell az érintett kérelmezőkkel a tervezett kapacitáskorlátozásokról és legalább négy hónappal az üzemi menetrend váltása előtt értesítenie kell őket a frissített kapacitáskorlátozásokról. A pályahálózat-működtetőnek részletes tájékoztatást kell nyújtania a felkínált menetvonalakról a személyszállító vonatok esetében legkésőbb négy hónappal, a teherszállító vonatok esetében legkésőbb egy hónappal a kapacitáskorlátozás kezdete előtt, kivéve, ha a pályahálózat-működtető és az érintett kérelmezők rövidebb átfutási időről állapodnak meg.
13. A pályahálózat-működtető a kérelmezőkkel és a létesítmények üzemeltetőivel folytatott egyeztetés alapján dönthetnek úgy, hogy az e mellékletben feltüntetettnél szigorúbb küszöbértékeket alkalmaznak a kapacitáskorlátozásokra vonatkozóan, amelyek rövidebb időszakokon vagy a becsült forgalom tekintetében alacsonyabb százalékos értékeken alapulnak, vagy hogy az e mellékletben említettekén kívül további kritériumokat is figyelembe vesznek. A pályahálózat-működtetőknél közzé kell tenniük a kapacitáskorlátozások csoportosítására szolgáló küszöbértékeket és kritériumokat hálózati üzletszabályzatukban a IV. melléklet 3. pontjának megfelelően.
14. A pályahálózat-működtető dönthet úgy, hogy nem alkalmazza a 8–12. pontban meghatározott időtartamokat, ha a kapacitáskorlátozásra a biztonságos vasúti üzemeltetés érdekében van szükség, ha a korlátozások időzítését a pályahálózat-működtető nem tudja befolyásolni, ha az említett időtartamok alkalmazása az eszközök élettartama vagy állapota szempontjából nem lenne költséghatékony vagy szükségtelen károkat okozna, vagy ha valamennyi érintett kérelmező egyetért az időtartamok alkalmazásának mellőzésével. Ezekben az esetekben és olyan egyéb kapacitáskorlátozások esetében, amelyek e melléklet egyéb rendelkezései szerint nem képezik egyeztetés tárgyát, a pályahálózat-működtetőnek haladéktalanul egyeztetnie kell az érintett kérelmezőkkel és a kiszolgáló létesítmények főbb üzemeltetőivel.
15. A pályahálózat-működtető által a 8., 12. vagy 14. pont szerinti eljárás keretében nyújtandó információknak a következőket kell tartalmazniuk:
- a kapacitáskorlátozás kezdetének és végének tervezett napja;
 - a kapacitáskorlátozás kezdetének és végének napszaka és – amint az rendelkezésre áll – órája;
 - a korlátozás által érintett vonalszakasz; valamint
 - adott esetben az elkerülő vonalak kapacitása.

A pályahálózat-működtetőnek a IV. melléklet 3. pontja szerint közzé kell tennie az említett információkat vagy azok elérési útját (linkjét) a hálózati üzletszabályzatában. A pályahálózat-működtetőnek naprakészen kell tartania az említett információkat.

16. A legalább 30 egymást követő napig tartó és a vasútvonal becsült forgalmának több mint 50 %-át érintő kapacitáskorlátozások esetében a pályahálózat-működtetőnek kérésre a kérelmezők rendelkezésére kell bocsátania az egyeztetés első fordulóján egy összehasonlítást, amely bemutatja a kapacitáskorlátozások legalább két alternatívájának feltételeit. A pályahálózat-működtetőnek a kérelmezők által a kérelem benyújtásakor megadott információk alapján és a kérelmezőkkel közösen kell kidolgoznia az alternatívákat.

Az összehasonlításnak minden egyes alternatíva esetében tartalmaznia kell legalább a következőket:

- a) a kapacitáskorlátozás időtartama;
- b) a várható infrastruktúra-használati díjak irányadó összege;
- c) az elkerülő vonalakon rendelkezésre álló kapacitás;
- d) a rendelkezésre álló alternatív útvonalak;
- e) a becsült utazási idők.

A kapacitáskorlátozási alternatívák közötti választás előtt a pályahálózat-működtetőnek egyeztetnie kell az érintett kérelmezőkkel, és figyelembe kell vennie a különböző alternatíváknak a kérelmezőkre és a szolgáltatások felhasználóira gyakorolt hatásait.

17. A 30 egymást követő napnál tovább tartó és a vasútvonal becsült forgalmának több mint 50 %-át érintő kapacitáskorlátozások esetében a pályahálózat-működtetőnek kritériumokat kell meghatároznia arra vonatkozóan, hogy minden egyes szolgáltatástípus esetében mely vonatokat kell átirányítani, figyelembe véve a kérelmező kereskedelmi és működési korlátait – kivéve, ha a működési korlátok a kérelmező vezetői vagy szervezeti döntéseiből erednek –, a pályahálózat-működtető költségeinek a 30. cikk (1) bekezdésével összhangban történő csökkentésére vonatkozó cél sérelme nélkül. A pályahálózat-működtetőnek a 8. pont szerinti eljárás esetén a hálózati üzletszabályzatban közzé kell tennie ezeket a kritériumokat, valamint a fennmaradó kapacitásnak a különböző típusú vasúti szolgáltatások közötti előzetes elosztását. Az egyeztetés lezárását követően és a pályahálózat-működtetőre a IV. melléklet 3. pontja szerint vonatkozó kötelezettségek sérelme nélkül a pályahálózat-működtetőnek a kérelmezőktől kapott visszajelzések alapján az érintett vasúti társaságok rendelkezésére kell bocsátania a fennmaradó kapacitás szolgáltatástípus szerinti indikatív bontását.”
-