



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2013.1.30.
COM(2013) 28 final

2013/0028 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**az 1370/2007/EK rendeletnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának
megnyitása tekintetében történő módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2013) 10 final}

{SWD(2013) 11 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

A 2011. március 28-án elfogadott, közlekedéspolitikáról szóló, 2011. évi fehér könyvében¹ a Bizottság egy olyan belső vasúti piaccal rendelkező egységes európai vasúti térségről kialakított nézetét ismertette, ahol az európai vasúttársaságok szükségtelen műszaki és közigazgatási és jogi akadályok nélkül nyújthatnak szolgáltatásokat.

Eddig számos szakpolitikai kezdeményezés ismerte fel azt a vasúti infrastruktúrában rejlő lehetőséget, hogy a belső piac alapja és a fenntartható növekedés mozgatórugója legyen. Az Európai Tanács 2012. januári következtetéseiben kiemelte a teljes mértékben integrált egységes piacon rejlő növekedési potenciál, így többek között a hálózatos iparágakkal összefüggő intézkedések felszabadításának fontosságát. A Bizottság 2012. május 30-án elfogadott „Intézkedések a stabilitás, a növekedés és a munkahelyteremtés érdekében” című közleményében hangsúlyozta a szabályozási terhek és a vasúti ágazatba való belépés útjában álló akadályok további csökkentésének fontosságát. Az egységes piac jobb irányításáról szóló, 2012. június 6-án elfogadott bizottsági közlemény² ugyancsak a közlekedési ágazat jelentőségét hangsúlyozta.

Az előző évtizedben három jogalkotási „vasúti csomag” igyekezett megnyitni a nemzeti piacokat, és a vasutat uniós szinten még versenyképesebbé és átjárhatóbbá tenni. A vasúti és közúti személyszállítási szolgáltatásokról szóló, 2007 decemberében kihirdetett 1370/2007/EK rendelet keretet állapított meg a közszolgáltatási szerződések odaítéléséhez és a közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezéséhez, azonban a vasúti személyszállítási szerződések odaítéléséhez nem határozott meg közös módszert. A vasút Unión belüli közlekedésben vállalt részaránya azonban az új uniós jogszabály ellenére is szerény maradt.

1.2. A megoldásra váró problémák

Az érdekelt felek megítélése szerint a jelenlegi jogi keretek között a vasúti személyszállítási szolgáltatások teljesítménye a szolgáltatási minőség és a működési hatékonyság tekintetében elmarad a várakozásoktól. A 2012-ben készített Eurobarométer-felmérés válaszadóinak 54 % -a elégedetlen volt országának nemzeti, illetve a regionális vasúti rendszerével. A 2011-es Fogyasztói eredménytábla³ szerint az utasok általános elégedettségi mutatója 10-es skálán 6,7 volt, ami messze elmaradt a legtöbb fogyasztói termék és szolgáltatás iránti bizalom mutatójától. A vasúti szolgáltatások fogyasztói megítélése minden más közlekedési módnál rosszabb (a városi és különösen a légi közlekedés jobb pontszámokat ért el): a 30 szolgáltatási piacból a 27. helyen állnak. A legjobban és a legrosszabbul teljesítő vasúthálózatok között a működési hatékonyság terén jelentős különbségek mutatkoznak. Ezek a különbségek az eszközök (pl. a járműállomány) és az infrastruktúra kihasználása, valamint a munkatermelékenység tekintetében egyaránt számottevő eltérésekről tanúskodnak. A működési hatékonyság terén mutatkozó különbségek miatt más gazdasági ágazatokhoz képest (az infrastruktúra finanszírozását leszámítva) jelentős közfinanszírozási igény mutatkozik, mivel számos vasúti vállalkozás veszteséggel működik.

A vasúttársaságok működési hatékonyságának és szolgáltatásaik minőségének javítását azonban számtalan akadály hátráltatja. Ezek az akadályok mindenekelőtt a versenyképesség hiányával és a belföldi személyszállítási szolgáltatások piacra jutásával függnek össze. Sok

¹ Fehér könyv: „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé”; COM(2011) 144.

² Az egységes piac jobb irányítása; COM(2012) 259.

³ http://ec.europa.eu/consumers/consumer_research/cms_en.htm

tagállamban ez a piac el van zárva a verseny elől, ami nemcsak a növekedést korlátozza, hanem aránytalanságokat is teremt a piacokat megnyitó és a piacok megnyitásától elzárkózó tagállamok között. A belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitásával szemben tanúsított eltérő nemzeti hozzáállások hátráltatják a vasúti személyszállítási szolgáltatások valódi belső piacának létrejöttét.

Ugyanakkor a belföldi személyszállítási szolgáltatások túlnyomó többségét nem kereskedelmi alapon, hanem közszolgáltatási szerződések keretében biztosítják. Tekintve, hogy e szerződések odaítélésére közös uniós szabályok nem vonatkoznak, egyes tagállamok az ilyen szerződések odaítélésére versenytárgyalást vezettek be, míg más tagállamokban odaítélésük közvetlenül történik. Az uniós szabályozási keretek e széttagoltsága megnehezíti a belső piacon való működésben rejlő lehetőségek maradéktalan kiaknázására készülő vasúttársaságok helyzetét. Ebből adódóan ez a jogalkotási csomag a közszolgáltatási szerződésekkel kapcsolatos verseny mellett a versenyt hátráltató akadályokkal (például megfelelő járművek rendelkezésre állása az ilyen szerződések iránt érdeklődő potenciális ajánlattevők számára, valamint az utasok javát szolgáló információs és integrált jegykiadó rendszerekhez való megkülönböztetésmentes hozzáférés) is foglalkozik.

1.3. Általános célkitűzések

Az Európai Unió közlekedéspolitikájának fő célkitűzése egy olyan közlekedési belső piac létrehozása, amely a magas fokú versenyképességet és a gazdasági tevékenységek harmonikus, kiegyensúlyozott és fenntartható fejlődését egyaránt képes előidézni. A 2011. évi fehér könyv szerint 2050-re a közepes távolságú személyszállítást többségében vasúton kell lebonyolítani. Ez a „modális áttérés” hozzájárulna az üvegházhatást okozó gáz kibocsátásnak az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedést célzó Európa 2020 stratégiában⁴ előírt 20 %-os csökkenéséhez. A fehér könyv következtetése szerint a közlekedésben nem lehet jelentős változást elérni megfelelő hálózat és annak intelligensebb hasznosítása nélkül.

Ennek a javaslatnak a negyedik vasúti csomag részeként az az átfogó célkitűzése, hogy javítsa a vasúti személyszállítási szolgáltatások minőségét és működési hatékonyságát, ezáltal pedig javítsa a vasút más közlekedési módokkal szembeni versenyképességét és vonzerejét, valamint továbbfejlessze az egységes európai vasúti térséget.

1.4. Konkrét célkitűzések

Ez a javaslat a vasúti személyszállításra vonatkozó közszolgáltatási szerződések odaítélésének közös szabályait, valamint a versenytárgyalási eljárások eredményességének fokozását célzó kísérő intézkedéseket öleli fel.

A közszolgáltatási szerződések kötelezően versenytárgyaláson alapuló pályáztatásának célkitűzése, hogy fokozza a belföldi vasúti piacok versenyképességét, ezáltal növelve a személyszállítási szolgáltatások mennyiségét és emelve minőségét. A vasúti szerződések versenytárgyaláson alapuló pályáztatása emellett jobb a közlekedési közszolgáltatásokra fordított források kedvezőbb ár-érték arányát is biztosítani tudja. A szerződés-odaítélési eljárásra vonatkozó közös szabályok hozzájárulnak a vasúttársaságok üzleti feltételeinek egységesebbé tételéhez. Ezeket a javaslatokat az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (átdolgozás)⁵ – a vasúttársaságok számára nyílt hozzáférési jogokat bevezető és a vasúti infrastruktúrához való megkülönböztetésmentes hozzáférést biztosító rendelkezéseket megerősítő – javasolt módosításaival összefüggésben kell értelmezni.

⁴ A Bizottság közleménye: Európa 2020 – Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája; COM(2010) 2020.

⁵ HL L 343., 2012.12.14., 32. o.

2. AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

A hatásvizsgálati folyamatban végzett munkájának támogatása céljából a Bizottság külső tanácsadót kért fel támogató tanulmány elkészítésére és egy célzott konzultáció végrehajtására. A külső tanácsadó a 2011 decemberében megkezdett tanulmány záró jelentését 2012 szeptemberében nyújtotta be.

A tanulmány az érdekelt felek véleményét nyílt konzultáció helyett változatos összetételű célzott konzultációk útján gyűjtötte össze. 2012. március 1. és április 16. között 427, vasúthoz kapcsolódó érdekelt fél (vasúttársaságok, pályahálózat-működtetők, tömegközlekedési minisztériumok, biztonsági hatóságok, minisztériumok, képviseleti testületek, munkavállalói szervezetek stb.) kapott személyre szabott kérdőíveket. Az utasok véleményét a vasúttal rendelkező 25 tagállam között egyenletesen megoszló 25 000 válaszadó bevonásával készített Eurobarométer-felmérés útján gyűjtötte össze a vizsgálat. A helyi és regionális önkormányzatokat a Régiók Bizottságának hálózatán keresztül érték el.

A konzultációkat az érdekelt felek 2012. május 29-i, közel 85 résztvevővel zajló meghallgatása, egy 2012. szeptember 24-én tartott, körülbelül 420 fős konferencia és az egyes érdekelt felekkel 2012 folyamán folytatott megbeszélések egészítették ki. A Bizottság munkatársai találkoztak az Európai Vasutak Közössége (a vasúttársaságok képviselőjében), az Európai Személyszállítási Szolgáltatók Szövetsége, az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége, az Európai Utasok Szövetsége, az Európai Pályahálózat-működtetők és az UITP (Nemzetközi Tömegközlekedési Szövetség) képviselőivel. Az érdekelt felek számára Franciaországban, Németországban, Hollandiában, Lengyelországban, Svédországban és az Egyesült Királyságban is szerveztek tematikus üléseket.

A válaszadók többsége (60 %) egyetértett azzal, hogy a piaci integrációt további új nyílt hozzáférési jogok, kötelező versenytárgyalási eljárás, vagy e kettő ötvözte tudná ösztönözni. Az ismertetett lehetőségek közül a legpozitívabb megoldásnak a belföldi vasúti személyszállításhoz a közszolgáltatási szerződések életképességére gyakorolt esetleges hatásokat felmérő gazdasági egyensúlyvizsgálattól függően megadott nyílt hozzáférés bizonyult (a válaszadók 55 %-a). A jelenlegi rendszer megítélése rendkívül negatív volt (20 %-os támogatottság). A munkavállalói képviselők várakozása szerint a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának bármilyen fokú megnyitása a munkakörülmények romlását és a sztrájkok gyakoribbá válását fogja eredményezni.

A kötelező versenytárgyalási eljárás tekintetében a válaszadók 45 %-a támogatta az olyan rugalmas lehetőségeket, mint a tárgyalásos közbeszerzési eljárás, míg az összes közszolgáltatási szerződés fokozatos kifuttatásához biztosított átmeneti időszakokat a válaszadók 80 %-a helyeselte.

A válaszadók többsége (60 %) egyetértett abban, hogy járműlízing-társaságok létrehozása javítaná a járműellátottságot, túlnyomó többségük (75 %) pedig hangot adott annak, hogy a pályahálózat-működtetők biztosítsanak teljes körű hozzáférést a műszaki információkhoz. Az integrált jegykiadás tekintetében a válaszadók az uniós vagy tagállami szintű kötelező intézkedésekkel szemben a nem kötelező erejű rendelkezéseket, illetve az önkéntes megállapodások megkötésére felhatalmazó záradékokat részesítették előnyben.

A vasúti ágazati szociális párbeszédért felelős bizottság véleményét a vizsgálat március 26-án és június 19-én kérte ki, különösen a vasút szociális hatásának felmérése és lehetőségei tekintetében.

A fent említett külső tanulmány és az érdekelt felekkel folytatott konzultációs folyamat következtetései alapján a Bizottság a meglévő szabályozási keret korszerűsítésére kínálgzó számtalan lehetőség hatásairól mennyiségi és minőségi szempontú vizsgálatot végzett.

A hatásvizsgálat azt mutatta ki, hogy gazdasági, környezetvédelmi és társadalmi hatásait tekintve a legjobb megoldást, 2019 és 2035 között 21–29 milliárd EUR nettó jelenértéket generálva, az alábbiak ötvöze kínálná:

- a közszolgáltatási szerződések gazdasági egyensúlyára gyakorolt hatásuk vizsgálatától függő, tág értelemben meghatározott nyílt hozzáférési jogok;
- versenytárgyalásos alapon odaítélt közszolgáltatási szerződések;
- önkéntes alapú nemzeti integrált jegykiadó rendszerek, és
- a tagállamok kötelezettsége, amelynek értelmében a közbeszerzési pályázatokon részt venni kívánó vasúttársaságok számára megkülönböztetésmentes hozzáférést kell biztosítaniuk a megfelelő járművekhez.

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

3.1. Az illetékes helyi hatóság meghatározása (2. cikk c) pont)

Ez a módosítás azáltal fokozza a jogbiztonságot, hogy pontosítja: egy „illetékes helyi hatóság” hatóköre nem az ország területének nagy részére, hanem városi agglomerációkra és vidéki körzetekre terjed ki.

3.2. Rendelkezések a közszolgáltatási kötelezettségek és a közszolgáltatási szerződések földrajzi hatóköre illetékes hatóságok általi meghatározásának módjáról (2. cikk e) pont és új 2a. cikk)

Ez a cikk egy rugalmas, ugyanakkor alakszerű és átlátható eljárást ír elő a közszolgáltatási kötelezettségeknek és a közszolgáltatási szerződések földrajzi hatókörének meghatározásához arra az esetre, ha az illetékes hatóságok megítélése szerint a felelősségi körükbe tartozó terület szakpolitikai szempontból kívánatos mobilitási szintjének biztosításához a közszféra beavatkozására van szükség. A cikk a személyszállítási közszolgáltatási szakpolitika célkitűzéseit meghatározó tömegközlekedési tervek és a személyszállítási közszolgáltatás ellátási és teljesítményszerkezeeteinek kidolgozását írja elő az illetékes hatóságok számára. Előírja továbbá, hogy az illetékes hatóságoknak – a tömegközlekedési tervekben meghatározott célkitűzések elérése érdekében – meg kell indokolniuk az általuk a közlekedési szolgáltatókkal szemben bevezetni kívánt közszolgáltatási kötelezettségek jellegét és mértékét, valamint a közszolgáltatási szerződés hatályát. Az illetékes hatóságoknak a Szerződés általános elvein, például a megfelelőségen, a szükségességen és az arányosságon nyugvó szempontokat, illetve olyan gazdasági szempontokat kell alkalmazniuk, mint a költséghatékonyság és a pénzügyi fenntarthatóság. Ez a cikk azt is előírja, hogy az illetékes hatóságoknak biztosítaniuk kell az érdekelt felekkel – pl. utas- és munkavállalói szervezetekkel, valamint közlekedési szolgáltatókkal – folytatott megfelelő konzultációt. A vasúti szállítás esetében az eljárás jogi felülvizsgálatáról a független vasúti szabályozó szervezeteknek kell gondoskodniuk. Ezen túlmenően a cikk a vasúti személyszállítás kapcsán minden egyes közszolgáltatási szerződés esetében megállapít egy rugalmas felső forgalmi küszöbértéket, ezzel biztosítva a hatékony versenyt, ugyanakkor figyelembe véve a tagállamok vasúti személyszállítási piacainak eltérő méretét és közigazgatási szerkezetét.

3.3. A pályáztatásra bocsátandó közszolgáltatási szerződés hatálya alá eső személyszállításra vonatkozó üzemeltetési, műszaki és pénzügyi információk nyújtása (4. cikk (6) bekezdés és 4. cikk új (8) bekezdés)

A 4. cikk (8) bekezdésének ezen új rendelkezése arra kötelezi az illetékes hatóságokat, hogy a közszolgáltatási szerződésre pályázó potenciális ajánlattevőknek adjanak át bizonyos üzemeltetési, műszaki és pénzügyi információkat ahhoz, hogy ajánlataikat kellő tájékozottsággal készíthessék el, ami a verseny megerősödését eredményezi. A 4. cikk (6) bekezdésének módosítása egyértelműsíti, hogy az illetékes hatóságoknak a pályázati dokumentumokban egyértelműen fel kell tüntetniük, amennyiben a szociális előírásoknak vagy kritériumoknak való megfelelést követelményként írják elő a közszolgáltatók számára.

3.4. Alacsony volumenről szóló szerződések közvetlen odaítélésének felső határértékei, valamint közvetlen odaítélés kis- és közép vállalkozások számára (5. cikk (4) bekezdés)

Ez a rendelkezés konkrét felső határértékeket vezet be a közvetlenül odaítélt, alacsony volumenről szóló vasúti szállítási szerződések értékére vonatkozóan. A jelenlegi határértékeket autóbusszal vagy vasúttól eltérő egyéb kötöttpályás közlekedési móddal történő szállításhoz mérten határozták meg. A vasút esetében javasolt határérték értelmében egy szerződés közvetlen odaítélése akkor engedélyezhető, ha a pályázati eljárás megszervezésének költsége meghaladja a várható előnyöket. A kapcsolódó határérték vonatkilométerben adja meg a vasúti szállítási szolgáltatások nyújtásának átlagos egységköltségét.

3.5. Vasúti szerződések odaítélése kötelezően versenytárgyalásos alapon (5. cikk (6) bekezdés és 4. cikk)

Az 5. cikk (6) bekezdésének elhagyásával az illetékes hatóságok elesnek annak lehetőségétől, hogy eldönthessék: az adott vasúti közszolgáltatási szerződést közvetlenül vagy versenytárgyalási eljárás alapján ítélik oda. A vasút esetében is a versenytárgyalási eljárás általános szabálya alkalmazandó.

3.6. A szerződés odaítélésére vonatkozó megkötések (5. cikk új (6) bekezdés)

A vasúti szerződések versenytárgyalás-alapú pályáztatásának bevezetését követő verseny fokozása érdekében e rendelkezés értelmében az illetékes hatóságok dönthetnek úgy, hogy egy adott pályahálózat vagy útvonalcsomag különböző szakaszaira vonatkozó vasúti személyszállítási szerződéseket különböző vasúttársaságoknak ítélik oda. Ehhez az illetékes hatóságok dönthetnek úgy, hogy korlátozzák az egyazon vasúttársaságnak a versenypályázati eljárást követően odaítélendő szerződések számát.

3.7. Hozzáférés vasúti járművekhez (új 5a. cikk és új 9a. cikk)

Annak a tagállami kötelezettségnek a bevezetésével, amely szerint a vasúti személyszállítási közszolgáltatásokat nyújtani kívánó szolgáltatók számára a tagállamoknak a megfelelő járművekhez hatékony és megkülönböztetésmentes hozzáférést kell biztosítaniuk, a közszolgáltatási szerződésekért folyó hatékony verseny egyik jelentős akadálya hárul el. Azokban a tagállamokban, ahol a vasúti járművek mögül hiányoznak a jól működő lízingpiacok, az illetékes hatóságok feladata meghozni azokat a járművekhez való hozzáférést biztosító intézkedéseket, amelyek a piac megnyitásához szükségesek. Mivel azonban a helyzet és az igények országról országra változhatnak, az új rendelkezés – miközben feltünteti a leggyakrabban alkalmazott intézkedéseket – nagy teret enged az illetékes hatóságok számára a célkitűzés eléréséhez legmegfelelőbb intézkedések kiválasztásában. A járművekhez való hozzáférést biztosító eljárás és intézkedések részleteit az e rendelet 9a. cikkében említett vizsgálati eljáráson alapuló végrehajtási aktusokban kell meghatározni.

3.8. Közszolgáltatási szerződésekről szóló bizonyos információk közzététele (7. cikk (1) és (2) bekezdés)

Ez a rendelkezés arra kötelezi az illetékes hatóságokat, hogy a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló éves jelentéseikben és a tervezett pályázati eljárásokról kiadott előzetes értesítéseikben tüntessék fel a közszolgáltatási szerződések kezdő dátumát és időtartamát. Ez a kiegészítő információ, valamint a tagállamoknak az illetékes hatóságok által kiadott éves jelentésekhez való hozzáférés megkönnyítésére vonatkozó kötelezettsége fokozni fogja az odaítélt, illetve a valószínűsíthetően a jövőben odaítélendő közszolgáltatási szerződések átláthatóságát, miáltal megkönnyíti a közlekedési szolgáltatók felkészülését a későbbi pályázati eljárásokra.

3.9. A versenytárgyalási eljárásokra alkalmazott átmeneti időszak (8. cikk (2) bekezdés)

Ez a rendelkezés azt egyértelműsíti, hogy a 2019. december 2-ig tartó tízéves átmeneti időszak kizárólag az 5. cikk (3) bekezdésére vonatkozik, amely az illetékes hatóságokat versenypályázati eljárások szervezésére kötelezi. Az 5. cikk minden egyéb rendelkezése (például alacsony szerződési volumen esetén szükséghelyzeti intézkedésként a szerződés belső szolgáltatónak való esetleges közvetlen odaítélése, valamint az odaítélési határozat jogi felülvizsgálatának lehetősége) azonnali hatállyal alkalmazandó.

3.10. A már létező közvetlenül odaítélt vasúti szerződésekre vonatkozó átmeneti időszak (8. cikk új (2a) bekezdés)

Ez a rendelkezés további átmeneti időszakot vezet be azokkal a vasúti közszolgáltatási szerződésekkel kapcsolatban, amelyeket 2013. január 1. és 2019. december 2. között közvetlenül ítélnek oda. E szerződések lejáratukig, de legkésőbb 2022. december 31-ig maradhatnak hatályban. Ez a közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződést elnyerő vasúttársaságoknak elég időt biztosít arra, hogy igazodjanak a szerződések versenytárgyalás alapján történő odaítéléséhez, és felkészüljenek a versenytárgyalási eljárásra.

3.11. Az 1370/2007/EK rendelet kiigazításai az állami támogatások bejelentése alóli mentességek és az állami támogatásoknak a Szerződés követelményeivel való összeegyeztethetőségére vonatkozó feltételek tekintetében

A 994/98/EK rendelet (felhatalmazó rendelet)⁶ tervezett módosítására vonatkozó javaslatában a Bizottság az 1370/2007/EK rendelet módosítására is javaslatot tesz annak érdekében, hogy – összhangban a Szerződés 108. cikkének (4) bekezdésében és 109. cikkében előírt eljárásokkal – a felhatalmazó rendelet hatálya alá vonja a Szerződés 93. cikkében említett, a közlekedés összehangolásával vagy a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítésével kapcsolatos támogatást. A Bizottság jelenleg arra számít, hogy a kapcsolódó jövőbeni, csoportos mentességekről szóló rendelet tartalmát tekintve – az 1370/2007/EK rendeletnek az ezen (vasúti ágazatra vonatkozó) jogalkotási javaslattervezetben szereplő módosításától eltekintve – lényegében megfelel a jelenlegi mentesítésnek.

⁶ Javaslat: A TANÁCS RENDELETE az Európai Közösséget létrehozó szerződés 92. és 93. cikkének a horizontális állami támogatások bizonyos fajtáira történő alkalmazásáról szóló, 1998. május 7-i 994/98/EK tanácsi rendelet és a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, COM(2012) 730 végleges, 2012.12.5.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**az 1370/2007/EK rendeletnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása 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 tervezetének a nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,
 tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁷,
 tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁸,
 a rendes jogalkotási eljárás keretében,
 mivel:

- (1) A vasúti személyforgalom elmúlt évtizedben bekövetkezett növekedése nem volt elégséges ahhoz, hogy a közúti és a légi közlekedéssel összehasonlítva növelje a vasút részarányát. A vasúti személyszállítás Európai Unión belüli 6 %-os részaránya meglehetősen stabil maradt. A vasúti személyszállítási szolgáltatások a rendelkezésre állás és a minőség tekintetében nem tartottak lépést a folyamatosan változó igényekkel.
- (2) A nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások uniós piaca 2010-től nyitva áll a verseny előtt. Ezenkívül nyílt hozzáférési jogok bevezetésével vagy a közszolgálati szerződések versenypályázati eljárás útján történő odaítélésével, illetve e két módszer együttes alkalmazásával néhány tagállam belföldi személyszállítási szolgáltatásait megnyitotta a verseny előtt.
- (3) A Bizottság a közlekedéspolitikáról szóló, 2011. március 28-án elfogadott fehér könyvében⁹ bejelentette a belső vasúti piac kiteljesítésére irányuló szándékát, amely az uniós vasúttársaságok számára lehetővé teszi, hogy szükségtelen műszaki és közigazgatási akadályok nélkül nyújtsanak bármilyen típusú vasúti szállítási szolgáltatást.
- (4) Személyszállítási közszolgáltatásaik megszervezése során az illetékes hatóságoknak biztosítaniuk kell, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek és a közszolgáltatási szerződések földrajzi hatóköre a területükön érvényes személyszállítási közszolgáltatási szakpolitikai célkitűzések megvalósítása szempontjából megfelelő,

⁷ HL C [...], [...], [...] o.

⁸ HL C [...], [...], [...] o.

⁹ Fehér könyv: Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé; COM(2011) 144.

szükséges és arányos legyen. Ezt a szakpolitikát piaci alapú közlekedési megoldásoknak teret hagyó tömegközlekedési tervekben kell meghatározni. A tömegközlekedési tervek és a közszolgáltatási kötelezettségek meghatározásának folyamatát az érdekelt felek – köztük a potenciális piacra lépők – számára átláthatóvá kell tenni.

- (5) A tömegközlekedési tervekben meghatározott célkitűzések elérését szolgáló hatékony és eredményes finanszírozás érdekében az illetékes hatóságoknak a tömegközlekedési célkitűzés megvalósítását célzó közszolgáltatási kötelezettségeket költséghatékony módon, az e kötelezettségek nettó pénzügyi hatásához kapcsolódó ellentételezést szem előtt tartva kell meghatározniuk, és biztosítaniuk kell a közszolgáltatási szerződések keretében megszervezett tömegközlekedés hosszú távú pénzügyi fenntarthatóságát.
- (6) A vasúti személyszállítási közszolgáltatás zökkenőmentes működése érdekében különösen fontos, hogy az illetékes hatóságok teljesítsék ezeket a közszolgáltatási kötelezettségekre, valamint a közszolgáltatási szerződések hatályára vonatkozó kritériumokat, mivel a nyílt hozzáférésű közlekedési tevékenységeket jól össze kell hangolni a közszolgáltatási szerződés alapján megvalósuló közlekedési tevékenységekkel. Ezért e folyamat megfelelő alkalmazásának és átláthatóságának biztosítása a független vasúti szabályozó szervezet feladata.
- (7) A vasúti személyszállításra vonatkozó közszolgáltatási szerződések maximális éves volumenét az e szerződésekért folyó verseny megkönnyítése érdekében meg kell határozni, ugyanakkor az illetékes hatóságok számára a volumen gazdasági és üzemeltetési megfontolások szerinti optimalizálásának terén bizonyos rugalmasságot kell biztosítani.
- (8) A pályázatok előkészítésének megkönnyítése és ezzel a verseny fokozása érdekében az illetékes hatóságoknak biztosítaniuk kell, hogy a közszolgáltatási szerződésben érintett szállítási szolgáltatásokra és infrastruktúrára vonatkozó bizonyos információk a pályázat benyújtása iránt érdeklődő minden közszolgáltatóhoz eljussanak.
- (9) A közszolgáltatási szerződések közvetlen odaítélhetőségének felső határértékeit a vasúti szállítás esetében azokhoz a konkrét gazdasági feltételekhez kell igazítani, amelyek között az ágazat pályázati eljárásai lebonyolíthatók.
- (10) A vasúti személyszállítási szolgáltatások belső piacának létrehozásához az ágazatban lebonyolított közszolgáltatási szerződések versenytárgyalási eljárásainak tekintetében közös szabályokra van szükség, amelyeket minden tagállamban összehangolt módon kell alkalmazni.
- (11) Azon keretfeltételek kialakítása szempontjából, amelyek között a társadalom maradéktalanul kiaknázhathatja a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának eredményes megnyitásával járó előnyöket, fontos, hogy a tagállamok a közszolgáltatók alkalmazottai számára is megfelelő szintű szociális védelmet biztosítsanak.
- (12) A közszolgáltatók vasúti járművekhez való hozzáférését az illetékes hatóságoknak megfelelő és eredményes intézkedéseken keresztül kell elősegíteniük, amennyiben azt a piac megfelelő gazdasági és megkülönböztetésmentes feltételek mellett nem tudja biztosítani.
- (13) A közszolgáltatási szerződések kapcsán a jövőben induló pályázati eljárások bizonyos kulcsfontosságú jellemzőinek maradéktalanul átláthatónak kell lenniük, hogy a piac ily módon szervezettebben tudjon reagálni.

- (14) Az 1370/2007/EK rendelet belső logikájával összhangban világossá kell tenni, hogy a 2019. december 2-ig tartó átmeneti időszak kizárólag a közszolgáltatási szerződések versenytárgyalási eljárások megszervezésének kötelezettségére vonatkozik.
- (15) A vasúttársaságoknak a közszolgáltatási szerződések kötelezően versenytárgyaláson alapuló odaítélésére való felkészüléséhez több időre van szükségük, hogy az ilyen szerződéseket korábban közvetlenül elnyerő vállalatok eredményes és fenntartható belső szerkezetátalakítást tudjanak végrehajtani. Ezért az e rendelet hatálybalépésének dátuma és 2019. december 3. között közvetlenül odaítélt szerződésekre vonatkozóan átmeneti intézkedéseket kell megállapítani.
- (16) A belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása után megfelelő rendelkezések előírására van szükség, tekintve, hogy az illetékes hatóságoknak intézkedéseket kell hozniuk annak érdekében, hogy az egy vasúttársaságnak általuk odaítélt szerződések számának korlátozásával biztosítani tudják a magas szintű versenyt.
- (17) Annak érdekében, hogy e rendelet 5a. cikkének végrehajtása egységes feltételek mellett történjen, indokolt végrehajtási hatásköröket ruházni a Bizottságra. Ezeket a hatásköröket a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹⁰ összhangban kell gyakorolni.
- (18) A 994/98/EK rendelet (felhatalmazó rendelet)¹¹ módosításának összefüggésében a Bizottság javaslatot tesz az 1370/2007/EK rendelet (COM(2012) 730/3) módosítására is. Az állami támogatásokra vonatkozó csoportmentességi rendeletek összehangolt megközelítése érdekében és alkalmazva a Szerződés 108. cikkének (4) bekezdésében és 109. cikkében előírt eljárásokat, a Szerződés 93. cikkében említett, a közlekedés összehangolásával vagy a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítésével kapcsolatos támogatást a felhatalmazó rendelet hatálya alá kell vonni.
- (19) Ezért az 1370/2007/EK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell,
- ELFOGADTÁK EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1370/2007/EK rendelet a következőképpen módosul:

- (1) a) A 2. cikk c) pontjának helyébe a következő szöveg lép:
- „c) „illetékes helyi hatóság”: bármely illetékes hatóság, amelynek földrajzi illetékessége nem országos, hanem egy városi agglomeráció vagy vidéki körzet közlekedési szükségleteire terjed ki;”
- b) A 2. cikk e) pontja a következő szöveggel egészül ki:

¹⁰ HL L 55., 2011.2.28, 13. o.

¹¹ Javaslat: A TANÁCS RENDELETE az Európai Közösséget létrehozó szerződés 92. és 93. cikkének a horizontális állami támogatások bizonyos fajtáira történő alkalmazásáról szóló, 1998. május 7-i 994/98/EK tanácsi rendelet és a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, COM(2012) 730 végleges, 2012.12.5.

„A közszolgáltatási kötelezettségek hatálya nem terjed ki azokra a közlekedési közszolgáltatásokra, amelyek túlmutatnak a helyi, regionális vagy szubnacionális hálózatokban rejlő lehetőségek kiaknázásához szükséges kereteken.”

(2) A szöveg a következő 2a. cikkel egészül ki:

„2a. cikk

Tömegközlekedési tervek és közszolgáltatási kötelezettségek

1. Az illetékes hatóságoknak el kell készíteniük és rendszeresen naprakésszé kell tenniük a felelősségi körükbe tartozó terület minden vonatkozó szállítási módra kiterjedő személyszállítási közszolgáltatási terveit. E tömegközlekedési tervekben az illetékes hatóságok felelősségi körébe tartozó területen jelen levő valamennyi szállítási módra kiterjedően meg kell határozni a tömegközlekedési politika célkitűzéseit és megvalósításuk módját. E terveknek legalább a következőket kell tartalmazniuk:
 - a) a pályahálózat vagy az útvonalak szerkezete;
 - b) a tömegközlekedési ajánlat által kielégítendő alapkövetelmények, például a hozzáférhetőség, a területi összeköttetés, a biztonság, a fő csatlakozási csomópontok által biztosított modális és intermodális összekapcsolódások, valamint olyan ajánlati jellemzők, mint a működési idők, a szolgáltatások gyakorisága és a kapacitáskihasználás minimális szintje;
 - c) az olyan tételekhez kapcsolódó minőségi szabványok, mint a megállók és a járművek felszereltségi jellemzői, a pontosság és megbízhatóság, a tisztaság, az ügyfélszolgálat és -tájékoztatás, a panaszkezelés és a jogorvoslat, valamint a szolgáltatás minőségének nyomon követése;
 - d) a díjszabási politika elvei;
 - e) olyan működési követelmények, mint a kerékpárszállítás, a forgalomirányítás és a zavarok esetén követendő katasztrófaterv.

A tömegközlekedési tervek kidolgozása során az illetékes hatóságoknak ügyelniük kell különösen az utasjogokkal, a szociális védelemmel, a foglalkoztatással és környezetvédelemmel kapcsolatos alkalmazandó szabályokra.

Az illetékes hatóságok az érintett érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően elfogadják, majd közzéteszik a tömegközlekedési terveket. E rendelet alkalmazásában az érintett érdekelt felek közé tartoznak legalább a közlekedési szolgáltatók, adott esetben a pályahálózat-működtetők, reprezentatív utas- és munkavállalói szervezetek.

2. A közszolgáltatási kötelezettségek megállapításának és a közszolgáltatási szerződések odaítélésének összhangban kell állnia az alkalmazandó tömegközlekedési tervekkel.
3. A személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségek jellemzőit és hatályát az alábbiak szerint kell megállapítani:
 - a) meghatározásuk a 2. cikk e) pontjával összhangban történik;
 - b) a tömegközlekedési terv célkitűzéseinek elérése szempontjából megfelelőnek kell lenniük,

- c) nem haladhatják meg a tömegközlekedési terv célkitűzéseinek eléréséhez szükséges és arányos mértéket.

A b) pontban említett megfelelőség felmérése során szem előtt kell tartani, hogy a közsféra személyszállítási közszolgáltatások nyújtásába való beavatkozása az alkalmas mód-e a tömegközlekedési tervekben megfogalmazott célkitűzések elérésére.

A vasúti személyszállítási közszolgáltatás tekintetében a c) pontban említett szükségesség és arányosság felmérésének figyelembe kell vennie az egységes vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (átdolgozás)¹² 10. cikkének (2) bekezdése szerint nyújtott szállítási szolgáltatásokat, valamint mérlegelnie kell a pályahálózat-működtetők és az igazgatási szervezetek számára ugyanazon irányelv 38. cikke (4) bekezdésének első mondata alapján szolgáltatandó minden információt is.

- 4. A közszolgáltatási kötelezettségek meghatározásának és azok nettó pénzügyi hatása ellentételezésének:

- a) a legköltséghatékonyabb módon kell elérnie a tömegközlekedési terv célkitűzéseit;
- b) a tömegközlekedési tervben előírt követelmények értelmében pénzügyileg hosszú távon fenn kell tartania a személyszállítási közszolgáltatást.

- 5. A közszolgáltatási kötelezettségek meghatározása során az illetékes hatóságnak meg kell állapítania a közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó követelmények tervezetét és hatályát, az e kötelezettségek (2), (3) és (4) bekezdésben előírt követelményeknek való megfelelőségére irányuló felmérés alaplépéseit, valamint a felmérés eredményét.

Az illetékes hatóságnak a közszolgáltatási kötelezettségek meghatározásához megfelelő módon egyeztetnie kell az érintett érdekelt felekkel, így legalább a közlekedési szolgáltatókkal, adott esetben a pályahálózat-működtetővel, a reprezentatív utas- és munkavállalói szervezetekkel, és mérlegelnie kell álláspontjaikat.

- 6. A vasúti személyszállítási közszolgáltatás vonatkozásában:

- a) az értékelés, valamint az e cikkben meghatározott eljárás e cikk rendelkezéseinek való megfelelőségét a 2012/34/EU irányelv 55. cikkében meghatározott igazgatási szervezetnek kell biztosítania, beleértve a saját kezdeményezésére történő eseteket is.
- b) az egyes közszolgáltatási szerződések vonatkilométerben megadott maximális éves volumenét 10 millió vasútkilométer vagy a közszolgáltatási szerződések keretében nyújtott teljes nemzeti személyszállítási volumen egyharmada közül a nagyobb értékben kell megállapítani.”

- (3) A 4. cikk a következőképpen módosul:

- a) Az (1) bekezdés a) pontjának a helyébe a következő szöveg lép:

¹² HL L 343., 2012.12.14., 32. o.

„a) egyértelműen meg kell határozniuk a közszolgáltató által teljesítendő, a 2. cikk e) pontjában és a 2a. cikkben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségeket és az érintett földrajzi területeket;”

b) Az (1) bekezdés b) pontja utolsó mondatának helyébe a következő szöveg lép:

„Az 5. cikk (3) bekezdésének értelmében oda nem ítélt közszolgáltatási szerződések esetében ezeket a paramétereket úgy kell meghatározni, hogy az ellentételezés egyetlen esetben sem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerült költségekre és elért bevételre gyakorolt nettó pénzügyi hatás fedezéséhez szükséges összeget, figyelembe véve az ezzel kapcsolatosan a közszolgáltató által megtartott bevételeket, valamint egy ésszerű nyereséget;”

c) A (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Amennyiben az illetékes hatóságok a nemzeti joggal összhangban bizonyos minőségi és társadalmi előírásoknak való megfelelést, vagy szociális és minőségi kritériumok megállapítását írják elő a közszolgáltatók számára, ezeket az előírásokat a pályázati dokumentumokban és a közszolgáltatási szerződésekben fel kell tüntetni.”

d) A szöveg a következő (8) bekezdéssel egészül ki:

„8. Az illetékes hatóságoknak minden érdekelt fél számára elérhetővé kell tenniük a versenytárgyalási eljárás keretében benyújtandó ajánlat elkészítéséhez kapcsolódó vonatkozó információkat. Ezeknek az információknak tartalmazniuk kell például a pályázattal személyszállítási közszolgáltatáshoz kapcsolódó utasigényt, a díjszabásokat, a költségeket és a bevételeket, valamint a szükséges járművek üzemeltetéséhez kapcsolódó infrastruktúra-jellemzők részleteit, lehetővé téve számukra, hogy üzleti terveiket a megfelelő információk birtokában készítsék el. A pályahálózat-működtetőknek támogatniuk kell az illetékes hatóságokat minden vonatkozó infrastruktúra-jellemző biztosításában. A fent előírt rendelkezéseknek való megfelelés elmulasztását az e rendelet 5. cikkének (7) bekezdésében előírt jogi felülvizsgálatnak kell alávetni.”

(4) Az 5. cikk a következőképpen módosul:

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

„4. Amennyiben a nemzeti jog nem tiltja, az illetékes hatóságok dönthetnek úgy, hogy közvetlenül ítélnék oda olyan közszolgáltatási szerződéseket:

- a) amelyek becsült átlagos éves értéke: 1 000 000 eurónál, illetve vasúti személyszállításra vonatkozó közszolgáltatási szerződés esetén 5 000 000 eurónál kevesebb, vagy
- b) amelyek évente 300 000 kilométernél, illetve vasúti személyszállításra vonatkozó közszolgáltatási szerződés esetén 150 000 kilométernél kevesebb személyszállítási közszolgáltatás nyújtására vonatkoznak.

A legfeljebb 23 közúti járművet üzemeltető kis- és középvállalkozásoknak közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződések esetében e küszöbértékek megemelhetők vagy egy 2 000 000 EUR alatti becsült éves átlagértékre, vagy a személyszállítási közszolgáltatás keretében nyújtott kevesebb, mint évi 600 000 kilométernyi szolgáltatásra.”

b) A (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Az illetékes hatóságok dönthetnek úgy, hogy a vasúttársaságok közötti verseny fokozása érdekében az egy adott pályahálózat vagy útvonalcsomag szakaszaira vonatkozó vasúti személyszállítási közszolgáltatási szerződéseket különböző vasúttársaságoknak ítélik oda. Ennek érdekében az illetékes hatóságok a pályázati eljárás elindítását megelőzően dönthetnek úgy, hogy korlátozzák az egyazon vasúttársaságnak odaítélhető szerződések számát.”

(5) A szöveg a következő 5a. cikkel egészül ki:

„5a. cikk

Járműállomány

1. A tagállamoknak az állami támogatásokra vonatkozó szabályokkal összhangban meg kell tenniük a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a közszolgáltatás keretében vasúti személyszállítási közszolgáltatásokat nyújtani kívánó szolgáltatók számára hatékony és megkülönböztetésmentes hozzáférést biztosítsanak vasúti személyszállítási közszolgáltatásra alkalmas járművekhez.
2. Amennyiben olyan járműlízing-társaságok, amelyek az (1) bekezdésben említett járműveket minden érintett vasúti személyszállítással foglalkozó közlekedési szolgáltató számára megkülönböztetésmentes és kereskedelmileg életképes feltételek mellett tudnák lízingelni, a megfelelő piacon nem léteznek, a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a járművek maradványértékkockázatát – az állami támogatásokra vonatkozó szabályok értelmében – az illetékes hatóság viselje, amennyiben a közszolgáltatási szerződésekre meghirdetett közbeszerzési eljárásokban részt venni kívánó és képes szolgáltatók ilyen pályázati eljárásokon való részvétel céljából azt kérelmezik.

Az illetékes hatóság az első albekezdésben előírt követelménynek az alábbi módok egyikén tehet eleget:

- a) a közszolgáltatási szerződés végrehajtásához használt járműállományt saját maga szerzi be abból a célból, hogy azt piaci áron vagy a közszolgáltatási szerződés részeként a kiválasztott közszolgáltató rendelkezésére bocsássa, a 4. cikk (1) bekezdésének b) pontja, a 6. cikk és – adott esetben – a melléklet alapján;
- b) a közszolgáltatási szerződés végrehajtásához használt járműállomány finanszírozásához piaci áron vagy a közszolgáltatási szerződés részeként garanciát nyújt, a 4. cikk (1) bekezdésének b) pontja, a 6. cikk és – adott esetben – a melléklet alapján. Ez a garancia az adott esetben alkalmazandó, állami támogatásokra vonatkozó szabályok tiszteletben tartása mellett a maradványértékre is kiterjedhet;
- c) a közszolgáltatási szerződésben kötelezettséget vállal arra, hogy a járműállományt a szerződés lejártakor piaci áron átveszi.

A b) és a c) pontban említett esetekben az illetékes hatóságnak jogában áll előírni a közszolgáltatást nyújtó szolgáltató számára, hogy a közszolgáltatási szerződés lejártával a járműállományt adja át a szerződést elnyerő új szolgáltatónak. Az illetékes hatóság az új közszolgáltatót kötelezheti a járműállomány átvételére. Az átadást piaci árakon kell végrehajtani.”

3. Ha a járműállomány új tömegközlekedési szolgáltatónak való átadása megtörtént, az illetékes hatóságnak a pályázati dokumentumokban részletes

tájékoztatást kell nyújtania a járművek karbantartási költségeiről és fizikai állapotáról.

4. A Bizottság [e rendelet hatálybalépésétől számított 18 hónapig] intézkedéseket fogad el, amelyek részletesen meghatározzák az e cikk (2) és (3) bekezdésének alkalmazásához követendő eljárásokat. Ezeket a végrehajtási aktusokat a 9a. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálati eljárásnak megfelelően kell megalkotni.”

- (6) A 6. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„1. Valamely általános szabályhoz vagy közszolgáltatási szerződéshez kapcsolódó valamennyi ellentételezésnek meg kell felelnie a 4. cikkben meghatározott rendelkezéseknek, tekintet nélkül a szerződés odaítélésének módjára. Természetétől függetlenül az 5. cikk (3) bekezdésével összhangban oda nem ítélt közszolgáltatási szerződéshez vagy valamely általános szabályhoz kapcsolódó valamennyi ellentételezésnek a mellékletben meghatározott rendelkezéseknek is meg kell felelnie.”

- (7) A 7. cikk a következőképpen módosul:

- a) Az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„1. Minden illetékes hatóság évente egyszer összevont jelentést tesz közzé a felelősségi körébe tartozó közszolgáltatási kötelezettségekről, a közszolgáltatási szerződések kezdő dátumáról és időtartamáról, a kiválasztott közszolgáltatókról, valamint a visszatérítés útján az említett közszolgáltatóknak biztosított ellentételezésekről és kizárólagos jogokról. A jelentés különbséget tesz az autóbussz-közlekedés és a vasúti közlekedés között, megengedi a közlekedési közszolgáltatási hálózat teljesítményének, minőségének és finanszírozásának ellenőrzését és értékelését, valamint adott esetben tájékoztatást ad a biztosított kizárólagos jogok típusáról és terjedelméről. A tagállamok – például egy közös internetes portálon keresztül – központi hozzáférést biztosítanak e jelentésekhez.”

- b) A (2) bekezdés a következő ponttal egészül ki:

„d) a közszolgáltatási szerződés tervezett kezdő dátuma és időtartama.”

- (8) A 8. cikk a következőképpen módosul:

- a) A (2) bekezdés első albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„2. A (3) bekezdés sérelme nélkül, a vasúti közszolgáltatási szerződések – az egyéb kötőtpályás közlekedési módok, például a metró és a villamos kivételével – odaítélésének 2019. december 3-tól meg kell felelnie az 5. cikk (3) bekezdésének. Minden egyéb kötőtpályás közlekedési módra vonatkozó, illetve közúti közszolgáltatási szerződést az 5. cikk (3) bekezdésével összhangban legkésőbb 2019. december 3-ig kell odaítélni. A 2019. december 3-ig tartó átmeneti időszak során a tagállamok intézkedéseket hoznak az 5. cikk (3) bekezdésének való fokozatos megfelelés érdekében, elkerülendő a különösen a szállítási kapacitást érintő súlyos szerkezeti problémákat.”

- b) A szöveg a következő (2a) bekezdéssel egészül ki:

„2a. A 2013. január 1. és 2019. december 2. között közvetlenül odaítélt vasúti személyszállítási közszolgáltatási szerződések lejáratuk dátumáig hatályban maradhatnak. Azonban 2022. december 31. után semmilyen körülmények között nem maradhatnak hatályban.”

- c) A (3) bekezdés második albekezdése utolsó mondatának helyébe a következő szöveg lép:

„A d) pontban említett szerződések lejáratukig hatályban maradhatnak, feltéve, hogy azok az e rendelet 4. cikkében meghatározott időtartamokhoz hasonló határozott időtartamra szólnak.”

- (9) A szöveg a következő 9a. cikkel egészül ki:

„9a. cikk

A bizottság eljárása

1. A Bizottságot munkájában az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi (átdolgozott) irányelv¹³ 62. cikkével létrehozott egységes európai vasúti térségért felelős bizottság segíti. E bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
2. Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.”

2. cikk

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

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

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*Az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*

¹³ HL L 343., 2012.12.14., 32. o.