

**A közösségi vasutak fejlesztése \*\*\*II**

**Az Európai Parlament jogalkotási állásfoglalása a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre vonatkozó tanácsi közös álláspontról (5895/2/2006 – C6-0309/2006–2004/0047(COD))**

**(Együttdöntési eljárás: második olvasat)**

*Az Európai Parlament,*

- tekintettel a Tanács közös állásponyjára (5895/2/2006 – C6-0309/2006)<sup>1</sup>,
  - tekintettel állásponyjára az első olvasat során<sup>2</sup> a Bizottságnak a Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslatára vonatkozóan (COM(2004)0139)<sup>3</sup>,
  - tekintettel az EK-Szerződés 251. cikkének (2) bekezdésére,
  - tekintettel eljárási szabályzata 62. cikkére,
  - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság második olvasatra vonatkozó ajánlására (A6-0475/2006),
1. jóváhagyja a közös állásponyt, annak módosított formájában;
  2. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament állásponyját a Tanácsnak és a Bizottságnak.

---

<sup>1</sup> HL C 289. E, 2006.11.28., 30. o.

<sup>2</sup> HL C 227. E, 2006.9.21., 460. o.

<sup>3</sup> A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

**Az Európai Parlament álláspontja amely második olvasatban 2007. január 18-án került elfogadásra a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló 2007/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 71. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>1</sup>,

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

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően<sup>3</sup>,

mivel:

- (1) A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv<sup>4</sup> célja a közösségi vasutaknak az egységes piac követelményeihez való hozzáigazításának megkönnyítése, valamint hatékonyságuk fejlesztése.

---

<sup>1</sup> HL C 221., 2005.9.8., 56. o.

<sup>2</sup> HL C 71., 2005.3.22., 26. o.

<sup>3</sup> Az Európai Parlament 2005. szeptember 28-i álláspontja (HL C 227. E, 2006.9.21., 460. o.), a Tanács 2006. július 24-i közös álláspontja (HL C 289. E, 2006.11.28., 30. o.), és az Európai Parlament 2007. január 18-i álláspontja.

<sup>4</sup> HL L 237., 1991.8.24., 25. o. A legutóbb a 2006/103/EK irányelvvel (HL L 363., 2006.12.20., 344. o.) módosított irányelv.

- (2) A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>1</sup> a vasúti infrastruktúra használati díjainak megállapítását és felszámítását, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására vonatkozóan alkalmazandó elveket és eljárásokat szabályozza.
- (3) A Bizottság az „Európai közlekedéspolitika 2010-ig: ideje dönteni” című fehér könyvben kifejezte azon szándékát, hogy a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitását javasolva tovább építi a belső piacot a vasúti szolgáltatások terén.
- (4) Ezen irányelv célja a Közösségen belüli nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások — nem pedig a tagállamok és harmadik ország közötti szolgáltatások — piacának megnyitása. A tagállamok kizárhatják ezen irányelv alkalmazási köréből a Közösség területén átmenő szolgáltatásokat is.
- (5) A nemzetközi vasúti szolgáltatások jelenleg nagyon ellentmondásos képet mutatnak. A távolsági szolgáltatások (például az éjszakai vonatok) nehéz helyzetben vannak, az azokat működtető vasúttársaságok a veszteségek csökkentése érdekében a közelmúltban többet megszüntettek. A nemzetközi nagysebességű szolgáltatások piaca viszont a forgalom erős növekedését mutatta, és a nagysebességű transzeurópai hálózat 2010-re történő megkétszereződésével és összekapcsolódásával továbbra is erőteljesen fejlődni fog. Mindkét esetben nagy nyomást gyakorolnak azonban a verseny terén az olcsó járatokat üzemeltető légitársaságok. Ezért alapvető a vasúttársaságok közötti verseny elősegítésével új kezdeményezések ösztönzése.

---

<sup>1</sup> HL L 75., 2001.3.15., 29. o. A legutóbb a 2004/49/EK irányelvvvel (HL L 164., 2004.4.30., 44. o.) módosított irányelv. Helyesbítve: HL L 220., 2004.6.21., 16. o.

- (6) *A személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása nem lehetséges az infrastruktúrához való hozzáférésre, az átjárhatóság területén megvalósuló jelentős fejlesztésre, valamint a vasútbiztonsági szigorú keretszabályozásra vonatkozó, nemzeti és európai szintű részletes rendelkezések nélkül. A 91/440/EGK tanácsi irányelvet módosító 2001. február 26-i 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek<sup>1</sup>, a 91/440/EGK tanácsi irányelvet módosító, 2004. április 29-i 2004/51/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek<sup>2</sup>, 95/18/EK tanácsi irányelvet módosító, 2001. február 26-i 2001/13/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek<sup>3</sup>, a 2001/14/EK irányelvnek és a vasutak biztonságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek<sup>4</sup> a nemzeti jogba történő átültetését követően mindezen elemek rendelkezésre állnak. Szükséges, hogy ezen új szabályozási keret a javasolt időpontra létrehozott, összehangolt gyakorlaton alapuljon annak érdekében, hogy **a személyszállítási szolgáltatások piaca nyitottá váljon. Az Európai Unióhoz 2004. május 1-jén vagy azt követően csatlakozott tagállamoknak joguk van a nemzeti személyszállításra vonatkozó 2017-es céldátum legfeljebb öt évvel történő elhalasztására.***
- (7) A közbenső megállók nélküli vasúti szolgáltatások száma rendkívül korlátozott. A közbenső megállókkal rendelkező útvonalak esetében rendkívül fontos az új piacra lépők számára engedélyezni az utasok felvételét és leszállását az útvonalon annak biztosítása érdekében, hogy az ilyen tevékenységek valós gazdasági életképességgel rendelkezzenek, valamint annak elkerülésére, hogy a lehetséges versenytársak azon meglévő üzemeltetőknél kedvezőtlenebb helyzetbe kerüljenek, akiknek a teljes útvonalon jogában áll utasokat felvenni és leszállítani. Ez a jog nem érinti a versenypolitikára vonatkozó közösségi és nemzeti **szabályozást.**
- (8) A vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet<sup>5</sup> felhatalmazza a tagállamokat és az önkormányzatokat a közszolgáltatási szerződések odaítélésére. Ezek a szerződések kizárólagos jogokat biztosíthatnak egyes szolgáltatások nyújtására. Szükséges ezért annak biztosítása, hogy azon rendelet rendelkezései összhangban legyenek a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások versenynek való megnyitásának elvével.

---

<sup>1</sup> HL L 75., 2001.3.15., 1. o.

<sup>2</sup> HL L 164., 2004.4.30., 164. o. Helyesbítve: HL L 220., 2004.6.21., 58. o.

<sup>3</sup> HL L 75., 2001.3.15., 26. o.

<sup>4</sup> HL L 164., 2004.4.30., 44. o. Helyesbítve: HL L 220., 2004.6.21., 16. o.

<sup>5</sup> HL L 156., 1969.6.28., 1. o. A legutóbb az 1893/91/EGK rendelettel (HL L 169., 1991.6.29., 1. o.) módosított rendelet.

- (9) Az olyan nemzetközi személyszállítási szolgáltatások versenynek való megnyitása, amelyek magukba foglalják az utasok felvételét egy nemzetközi szolgáltatás útvonalán található bármely állomáson és leszállását egy másik állomáson, beleértve az ugyanazon tagállamban található állomásokat is, hatást gyakorolhat a közszolgáltatási szerződés alapján nyújtott vasúti személyszállítási szolgáltatások megszervezésére és finanszírozására. A tagállamok számára lehetővé kell tenni a piachoz való hozzáférési jog korlátozását abban az esetben, ha ez a jog veszélyeztetné a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát, és amennyiben a 2001/14/EK irányelv 30. cikkében említett szabályozó szerv a jóváhagyását a közszolgáltatási szerződést odaítélő illetékes hatóság kérelmére, objektív gazdasági elemzés alapján adja meg.
- (10) Néhány tagállam már megkezdte a vasúti személyszállítási piac megnyitása felé történő elmozdulást azáltal, hogy átlátható, nyitott verseny pályázatokat indított egyes ilyen szolgáltatások nyújtására. Ezen tagállamoknak nem kell a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások tekintetében is teljes és nyílt hozzáférést biztosítaniuk, hiszen ez az egyes vasúti útvonalak használati jogát célzó verseny már megfelelően lemérte az ilyen szolgáltatásnyújtás piaci értékét.
- (11) Annak értékelése során, hogy a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya veszélybe kerülne-e, olyan előre meghatározott szempontok is figyelembe vehetőek, mint a közszolgáltatási szerződésben szereplő bármely szolgáltatás nyereségességére gyakorolt hatás — beleértve a szerződést odaítélő illetékes hatóságnál felmerülő nettó költségre gyakorolt közvetett hatást is — az utasigény, a jegyárazás, a jegyváltásra vonatkozó szabályozók, a megállók helye és száma a határ mindkét oldalán valamint a javasolt új szolgáltatás menetrendje és gyakorisága. Ezen értékelés és az érintett szabályozó szerv döntésének tiszteletben tartása mellett a tagállamok engedélyezhetik, módosíthatják vagy megtagadhatják a kért nemzetközi személyszállítási szolgáltatás nyújtását, beleértve azt is, hogy díjat vehetnek ki az új nemzetközi személyszállítási szolgáltatás üzemeltetőjére a gazdasági elemzésnek megfelelően, valamint a közösségi joggal, továbbá az egyenlőség és a megkülönböztetésmentesség elvével összhangban.
- (12) ***A közszolgáltatási feladatot teljesítő személyszállítási szolgáltatások működtetéséhez való hozzájárulás*** érdekében helyénvaló ***az arra igényt tartó tagállamok számára*** annak lehetővé tétele, hogy ***felhatalmazzák az e szolgáltatásokért felelős hatóságaikat arra, hogy joghatóságuk alatt*** díjat vessenek ki a személyszállítási szolgáltatásokra. ***E díjnak hozzá kell járulnia a közösségi joggal összhangban megkötött közszolgáltatási szerződésben megállapított közszolgáltatási kötelezettségek finanszírozásához. A díjat a közösségi joggal, és különösen a méltányosság, átláthatóság, megkülönböztetésmentesség és arányosság elvével összhangban kell kivetni.***

- (13) A szabályozó szervnek úgy kell működnie, hogy az elbírálás alatt álló közszolgáltatási szerződés odaitélésekor el kell kerülnie bármilyen összeférhetetlenséget és az esetleges érintettséget . Különösen, amennyiben szervezési vagy jogi okokból szorosan kapcsolódik az elbírálás alatt álló közszolgáltatási szerződés odaitélésében érintett illetékes hatósághoz, biztosítani kell, hogy működési függetlensége ne sérüljön. A szabályozó hatóság hatáskörét ki kell terjeszteni annak érdekében, hogy képes legyen értékelni a nemzetközi szolgáltatás célját és adott esetben a meglévő közszolgáltatási szerződésekre kifejtett lehetséges gazdasági hatást.
- (14) Ez az irányelv a vasúti piac megnyitásának további szakaszát hozza létre. Néhány tagállam már megnyitotta a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piacát a saját területén. Ebben az összefüggésben ez az irányelv nem értelmezhető úgy, hogy olyan kötelezettséget ró a fenti tagállamokra, hogy azok 2010. január 1-e előtt biztosítsanak hozzáférési jogokat olyan tagállamban engedéllyel rendelkező vasúttársaságoknak, ahol a hasonló jogok nem biztosítottak.
- (15) ***Speciális infrastruktúrák, például a nagysebességű vasútvonalak kiépítéséhez a vasúttársaságoknak tervezési és jogi biztonságra van szükségük, amely arányos a nagyszabású és hosszú távú beruházások jelentőségével. Ennélfogva lehetővé kell tenni számukra, hogy általában 15 évig terjedő időtartamra kössenek keretszerződéseket.***
- (16) A nemzeti szabályozó szerveknek a 2001/14/EK irányelv 31. cikke alapján információt kell cserélniük, és ha szükséges, egyes egyedi esetekben össze kell hangolniuk az arra vonatkozó értékelési elveket és a gyakorlatot, hogy veszélyeztetett-e egy közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya. Tapasztalataik alapján fokozatosan iránymutatásokat kell kidolgozniuk.
- (17) Ezen irányelv alkalmazását a Bizottság által ***egy*** évvel a nemzetközi, ***illetve nemzeti*** személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitását követően benyújtandó ***két*** jelentés alapján értékelni kell. ***A Bizottságnak 2012. december 31-ig egy további jelentést kell benyújtania, amely a nemzeti személyszállítási szolgáltatások vasúti piacának megnyitásával kapcsolatos előkészületek helyzetére összpontosít, és lehetőség szerint javaslatot tesz az e lépést támogató intézkedésekre.***

- (18) Azon tagállamokra, amelyek nem rendelkeznek vasúti *rendszerrel*, és e helyzet változására nincs a közeljövőben kilátás, a 91/440/EGK és a 2001/14/EK irányelv átültetése és végrehajtása aránytalan és értelmetlen kötelezettséget róna. Ezért az ilyen tagállamokat arra az időre, amíg nem rendelkeznek vasúti *rendszerrel*, mentesíteni kell ezen irányelvek átültetésének és végrehajtásának kötelezettsége alól.
- (19) ***A 91/440/EGK és a 2001/14/EK irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal összhangban kell elfogadni<sup>1</sup>.***
- (20) ***A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen arra, hogy elfogadjon általános hatályú intézkedéseket, amelyek célja a fenti irányelvek nem alapvető fontosságú elemeinek módosítása az 1999/468/EK irányelv 5a. cikkében meghatározott, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban.***
- (21) Mivel ezen irányelv célját, azaz a közösségi vasutak fejlesztését, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, tekintettel arra, hogy biztosítani kell az infrastruktúrákhoz való hozzáférés tisztességes és megkülönböztetésmentes feltételeit, és figyelembe kell venni a vasúthálózat jelentős részei működésének nyilvánvalóan nemzetközi dimenzióját, valamint összehangolt, határokon átnyúló intézkedésekre van szükség, és ezért azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében meghatározottak szerinti szubszidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ezen irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (22) A jogalkotásról minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás<sup>2</sup> 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönözik arra, hogy a maguk számára, illetve a Közösség érdekében készítsenek táblázatokat, amelyek a lehető legpontosabban bemutatják az ezen irányelv és az átültető rendelkezések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé.
- (23) Ezért a 91/440/EGK és a 2001/14/EK irányelvet ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

---

<sup>1</sup> ***HL L 184., 1999.7.17., 23. o., a 2006/512/EK határozat (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) által módosított határozat.***

<sup>2</sup> HL L 321., 2003.12.31., 1. o.

## 1. cikk

A 91/440/EGK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4) A tagállamok kizárhatják ezen irányelv alkalmazási köréből a Közösség területén átmenő azon vasúti szolgáltatásokat is, amelyek a Közösség területén kívül kezdődnek és végződnek.”;

2. a 3. cikk negyedik franciabekezdését el kell hagyni;

3. a 3. cikk az ötödik franciabekezdést követően a következő franciabekezdéssel egészül ki:

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

4. a 3. cikk a hatodik franciabekezdést követően a következő franciabekezdéssel egészül ki:

„— „átmenő vasúti szolgáltatás”: a Közösség területén, áruk be- vagy kirakodása nélkül, és/vagy utasok felvétele vagy leszállása nélkül végzett áthaladás.”;

5. az 5. cikk (3) bekezdésének első franciabekezdését el kell hagyni;

6. a 8. cikk (1) bekezdésében az „és nemzetközi csoportosulások” szövegrészt el kell hagyni;



7. a 10. cikk (1) bekezdését el kell hagyni;
8. a 10. cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(3a) A **nemzetközi személyszállítási szolgáltatás működtetésének céljából** a 2. cikk hatálya alá tartozó vasúttársaságok számára 2010. január **1-ig valamennyi** tagállamban biztosítani kell az infrastruktúrákhoz való hozzáférési **jogot**. A nemzetközi személyszállítási szolgáltatás keretében a vasúttársaságoknak jogukban áll utasok felvételét és leszállását biztosítani a nemzetközi útvonalon található bármely állomáson, beleértve az ugyanazon tagállamban található állomásokat is.

Az azon tagállamok infrastruktúrájához való hozzáférés jogát, amelyekben a nemzetközi vasúti személyszállítás az adott tagállam vasúttársaságai utasforgalmának több mint felét teszi ki, 2012. január 1-ig biztosítani kell.

Az érintett illetékes hatóságok és/vagy az érdekelt vasúttársaságok kérését követően a 2001/14/EK irányelv 30. cikkében említett szabályozó szerv vagy szervek állapítják meg, hogy a szolgáltatás fő célja-e a különböző tagállamokban található állomások közötti személyszállítás.

(3b) A tagállamok korlátozhatják a (3a) bekezdésben meghatározott hozzáférési jogot az olyan kiindulási és célállomás közötti szolgáltatások esetén, amelyek egy vagy több, a hatályos közösségi jogszabályoknak megfelelő közszolgáltatási szerződés tárgyát képezik. Az ilyen korlátozás nem akadályozhatja az utasoknak egy nemzetközi szolgáltatás útvonalán található bármely állomáson történő felvételét vagy leszállását, beleértve az ugyanazon tagállamban található állomásokat is, kivéve, ha ez a jog veszélyeztetné a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát.

Azt, hogy a gazdasági egyensúly sérülne-e, a 2001/14/EK irányelv 30. cikkében említett szabályozó szerv vagy szervek állapítják meg objektív gazdasági elemzés és előre meghatározott szempontok alapján, a következők kérelmére:

- a közszolgáltatási szerződést odaítélő illetékes hatóság vagy hatóságok;
- bármely egyéb érdekelt illetékes hatóság, amely e cikk alapján jogosult a hozzáférés korlátozására;
- a pályahálózat-működtető; vagy
- a közszolgáltatási szerződést teljesítő vasúttársaság.

Az illetékes hatóságok és a közszolgáltatást végző vasúttársaságok a szabályozó szerv vagy szervek rendelkezésére bocsátják a megalapozott döntéshez szükséges információkat. A szabályozó szerv megvizsgálja a nyújtott információkat, adott esetben valamennyi érintett féllel konzultál azokról, és az érintett feleket előre meghatározott, ésszerű időn belül, de legkésőbb az összes lényeges információ kézhezvételét követő két hónapon belül tájékoztatja az indokolással ellátott határozatáról. A szabályozó szerv megindokolja a határozatát, és meghatározza a szükséges feltételeket és azon időtartamot, amelyen belül:

- az érintett illetékes hatóság vagy hatóságok,
- a pályahálózat-működtető,
- a közszolgáltatási szerződést teljesítő vasúttársaság, vagy
- a hozzáférést kérelmező vasúttársaság

a határozat felülvizsgálatát kérheti.

- (3c) A tagállamok korlátozhatják a nemzetközi személyszállítási szolgáltatás útvonalán az utasok ugyanazon tagállam állomásain való felvételére és leszállására való jogosultságot is, amennyiben az ezen állomások közötti személyszállítás kizárólagos jogát tisztességes versenypályázati eljárás alapján és a közösségi jog vonatkozó elveivel összhangban, ...<sup>+</sup> megelőzően, koncessziós szerződéssel ítélték oda. Ez a korlátozás a szerződés eredeti időtartamáig vagy 15 évig tarthat attól függően, hogy melyik időtartam a rövidebb.
- (3d) Ezen irányelv rendelkezései alapján a tagállamok nem kötelesek **a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások esetében** 2010. január 1-je előtt a (3a) bekezdésben említett hozzáférési jogot az olyan tagállamban engedéllyel rendelkező vasúttársaságok és azok közvetlen vagy közvetett ellenőrzése alá tartozó leányvállalatok részére biztosítani, amelyben nem biztosítanak hasonló hozzáférési jogokat.
- (3e) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a (3b), (3c) és (3d) bekezdésben említett határozatok bírói felülvizsgálatnak legyenek alávetettek.
- (3f) A (3b) bekezdés sérelme nélkül, a tagállamok az e cikkben megállapított feltételek mellett felhatalmazhatják **a vasúti szállításért felelős hatóságokat, hogy díjat vessenek ki azon vasúti vállalkozásokra, amelyek nemzetközi személyszállítási szolgáltatást működtetnek olyan útvonalakon, amelyek az adott hatóságok joghatóságán belül az adott tagállam két állomása között működnek.**

***Ebben az esetben a nemzeti szállítási szolgáltatást nyújtó vasúti vállalkozásokra ezen útvonalak tekintetében azonos díj vonatkozik.***

***A díj célja a hatóság számára ellentételezés nyújtása a közösségi joggal összhangban megkötött közszolgáltatási szerződésekben megállapított közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséért. Az ellentételezés nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerült költségek fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve a vonatkozó bevételeket és az említett kötelezettségek teljesítéséből származó elfogadható mértékű hasznot is.***

---

<sup>+</sup> HL: kérem illessze be ezen irányelv hatályba lépésének időpontját.

A díjat a közösségi jogszabályoknak megfelelően kell kivetni, tiszteletben tartva különösen a méltányosság, az átláthatóság, a megkülönböztetésmentesség és az arányosság elvét, legfőképpen a szolgáltatás ára és a díj mértéke között. **Az összes kivetett díj** nem veszélyeztetheti **azon** nemzetközi személyszállítási szolgáltatás gazdasági életképességét, **amelyre azt kirótták**.

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

9. a 10. cikk (8) bekezdése helyébe a következő lép:

„(8) A Bizottság 2009. január 1-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek, Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának ezen irányelv végrehajtásáról.

Ez a jelentés tartalmazza:

- az irányelv végrehajtását a tagállamokban, **különösen a kis tagállamokban kifejtett hatását**, és a különféle érintett szervek tényleges működését;
- a piac alakulását, különösen a nemzetközi közlekedési folyamatokat, és valamennyi piaci szereplő, köztük az új belépők tevékenységét és piaci részesedését.”;

10. a 10. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(9) A Bizottság **2018. január 1-ig** jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának a **(3b) és (3d) bekezdés** rendelkezéseinek végrehajtásáról.

*A Bizottság által az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának 2012. december 31-ig benyújtandó jelentésnek külön elemeznie kell, hogy állnak a nemzeti személyszállítási szolgáltatások piaca megnyitásának előkészületei. A Bizottság ebben a jelentésben szükség esetén további kiegészítő intézkedéseket javasol a vasúti piac megnyitásának és a közszolgáltatási kötelezettségek tiszteletben tartásának elősegítésére.”;*

11. *Az 11. cikk (2) bekezdése helyébe az alábbi szöveg lép:*

*„(2) A mellékletek módosításához szükséges intézkedéseket a 11a. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”;*

12. *A 11a. cikk (3) bekezdése helyébe az alábbi szöveg lép:*

*„(3) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.”;*

13. A 15. cikk a következő albekezdéssel egészül ki:

*„Az ezen irányelv nemzeti jogba történő átültetésére és végrehajtására vonatkozó kötelezettségek nem vonatkoznak Ciprusra és Máltára, mindaddig, amíg területükön nem hoznak létre vasúti hálózatot.”.*

## 2. cikk

A 2001/14/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. az 1. cikk (3) bekezdése a következő ponttal egészül ki:

*„e) a Közösség területén átmenő vasúti szolgáltatások formájában végzett közlekedési tevékenységek.”;*

2. a 2. cikk a következő ponttal egészül ki:

„n) „átmenő vasúti szolgáltatás”: a Közösség területén, áruk be- vagy kirakodása nélkül, és/vagy utasok felvétele vagy leszállása nélkül végzett áthaladás.”;

3. az 13. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4) Amennyiben egy kérelmező infrastruktúra-kapacitást szándékozik kérelmezni a 91/440/EGK irányelv 3. cikkében meghatározott nemzetközi személyszállítási szolgáltatás üzemeltetése céljából, tájékoztatnia kell erről az érintett pályahálózat-működtetőket és szabályozó szerveket. A különböző tagállamokban található állomások közötti nemzetközi személyszállítási szolgáltatás célja, valamint a hatályos közszolgáltatási szerződésekre gyakorolt lehetséges gazdasági hatása értékelésének elősegítése érdekében, a szabályozó szervek biztosítják a közszolgáltatási szerződésben meghatározott vasúti személyszállítást odaitélő bármely illetékes hatóság, valamint az egyéb, a 91/440/EGK irányelv 10. cikkének (3b) bekezdése alapján a hozzáférés korlátozására jogosult bármely érdekelt illetékes hatóság és az ezen a nemzetközi személyszállítási szolgáltatási útvonalon közszolgáltatási szerződést teljesítő bármely vasúttársaság tájékoztatását.”;

4. a 17. cikk (5) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A keretegyezmények elvben ötéves időtartamra szólnak, és az eredeti érvényességi idejükkel megegyező időtartamokkal meghosszabbíthatóak. A pályahálózat-működtető egyedi esetekben rövidebb vagy hosszabb időtartamban is megállapodhat. Az öt évnél hosszabb időtartamot kereskedelmi szerződések meglétére, különleges beruházásokra vagy kockázatokra vonatkozó hivatkozásokkal kell megindokolni.

(5a) A 24. cikkben említett szakosított infrastruktúrát használó, jelentős és hosszú távú befektetéseket igénylő szolgáltatások esetében — a kérelmező kellő indokolása esetén — a keretegyezmények tizenöt évre köthetők. Az időtartam csak kivételes esetekben, elsősorban nagyléptékű, hosszú távú beruházások esetében haladhatja meg a 15 évet, és különösen akkor, ha a beruházásra vonatkozó kötelezettségvállalásokat a többéves amortizációs tervvel együtt szerződésbe foglalták.

A kérelmező ebben az esetben megkövetelheti a számára a keretegyezmény érvényességi ideje alatt biztosítandó kapacitásmutatók részletes meghatározását — beleértve a menetvonalak kihasználtságát, mennyiségét és minőségét. A pályahálózat-működtető csökkentheti a 27. cikkben *említett küszöbértéket* legalább egy hónapban nem elérő fenntartott kapacitást.

*A nemzetközi személyszállítás számára* 2010. január 1-től kezdődően ötéves időtartamra szóló, egyszer megújítható első keretegyezmény hozható létre a szolgáltatást 2010-et megelőzően üzemeltető kérelmezők által használt kapacitásmutatók alapján, a különleges beruházások vagy a létező kereskedelmi szerződések figyelembevételére érdekében. A 30. cikkben említett szabályozó szerv felel az ilyen egyezmény hatálybalépésének engedélyezéséért.”;

5. a 30. cikk (1) bekezdése az utolsó mondat előtt a következő mondattal egészül ki:  
„Továbbá bármely, a közszolgáltatási szerződések odaítélésében részt vevő illetékes hatóságtól függetlenül kell működnie.”;
6. ***A 34. cikk (3) bekezdése helyébe az alábbi szöveg lép:***  
„(3) ***A mellékletek módosításához szükséges intézkedéseket a 35. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.***”;
7. ***A 35. cikk (3) bekezdése helyébe az alábbi szöveg lép:***  
„(3) ***Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.***”;
8. A 38. cikk a következő albekezdéssel egészül ki:  
„Az ezen irányelv nemzeti jogba történő átültetésére és végrehajtására vonatkozó kötelezettségek nem vonatkoznak Ciprusra és Máltára, mindaddig, amíg területükön nem hoznak létre vasúti hálózatot.”.

### 3. cikk

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb ...\* -ig megfeleljenek. Ezen rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

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

- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.
- (3) Az 1. cikk 2., 5., 6. és 7. pontjának rendelkezései 2010. január 1-étől alkalmazandók.

### 4. cikk

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

### 5. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

*Kelt,*

az Európai Parlament részéről  
az elnök

a Tanács részéről  
az elnök

---

\* Ezen irányelv hatálybalépését követően 18 hónappal.