

P7_TA(2014)0148

A belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások *I**

Az Európai Parlament 2014. február 26-i jogalkotási állásfoglalása az 1370/2007/EK rendeletnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról (COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD))

(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottságnak a Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2013)0028),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 91. cikkére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C7-0024/2013),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,
 - tekintettel a litván Parlament, a luxemburgi Képviselőház, a holland Felsőház és Alsóház, az osztrák Szövetségi Tanács és a svéd Parlament által a szubszidiaritás és az arányosság elvének alkalmazásáról szóló 2. jegyzőkönyv alapján előterjesztett indokolt véleményre, melyek szerint a jogalkotási aktus tervezete nem egyeztethető össze a szubszidiaritás elvével,
 - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,
 - tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,
 - tekintettel eljárási szabályzatának 55. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére, valamint a Foglalkoztatási és Szociális Bizottság és a Regionális Fejlesztési Bizottság véleményeire (A7-0034/2014),
1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot;
 2. felhívja a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez abban az esetben, ha javaslatát lényegesen módosítani kívánja, vagy helyébe másik szöveget szándékozik léptetni;
 3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

¹ HL C 327., 2013.11.12., 122. o.

² HL C 356., 2013.12.5., 92. o.

Az Európai Parlament álláspontja, amely első olvasatban 2014. február 26-án került elfogadásra az 1370/2007/EK rendeletnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása tekintetében történő módosításáról szóló .../2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására tekintettel

(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 véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

a rendes jogalkotási eljárás keretében³,

¹ HL C 327., 2013.11.12., 122. o.

² HL C 356., 2013.12.5., 92. o.

³ Az Európai Parlament 2014. február 26-i álláspontja.

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, *az ár* és a minőség tekintetében nem tartottak lépést a folyamatosan változó igényekkel a többi közlekedési mód fejlődésével. *Ennélfogva le kell vonni az összes vonatkozó tanulságot az Unió által az előző három vasúti reform során alkalmazott megközelítésből.* [Mód. 1]
- (1a) *A vasúti közlekedés társadalmi és környezetvédelmi szempontból, illetve a mobilitás tervezése szempontjából egyaránt lényeges szerepet játszik, és az európai személyszállításból való általános részesedése jelentősen növelhető. E tekintetben a kutatási, infrastrukturális, valamint a vasúti járművekkel kapcsolatos beruházások jelentős mértékben hozzájárulhatnak az új növekedéshez, és ezáltal a vasúti ágazatban közvetlenül, valamint a többi ágazat munkavállalói mobilitásának növelése révén közvetett módon is növelhetik a foglalkoztatottságot. A vasúti szállítás az Unió jelentős modern iparágává nőheti ki magát, feltéve hogy a tagállamok megállapodnak a fokozott együttműködésben.* [Mód. 2]

- (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 könyvében¹ 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. ***E cél megfelelőbb elérése érdekében a jelenlegi reform tervezésekor figyelembe kell venni az Unión belül hatékonynak bizonyult vasúti modelleket.***
[Mód. 5]
- (3a) ***A vasúti személyszállításban a közszolgáltatások minőségét javítani, hatékonyságát pedig növelni kell, egyidejűleg megőrizve a hatékonyan működő meglévő személyszállítási közszolgáltatásokat.*** [Mód. 6]

¹ Fehér könyv – Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé; COM(2011)0144.

- (3b) *Az uniós vasúti piacnyitás kiteljesítését elengedhetetlennek kell tekinteni ahhoz, hogy a vasút az ár és a minőség terén más közlekedési módok hiteles alternatívájává váljon. [Mód. 7]*
- (3c) *Nélkülözhetetlen, hogy az illetékes hatóságok központi szerepet játsszanak a személyszállítási közszolgáltatások megszervezésében. E hatóságok felelőssége a személyszállítási közszolgáltatások megtervezése – ideértve azon útvonalak meghatározását, amelyeket nyílt hozzáférésűeknek kell kijelölni, illetve amelyeket közszolgáltatási szerződés keretében kell odaítélni –, valamint az odaítélés módjának meghatározása. Meg kell továbbá indokolniuk, hogy az általuk választott odaítélési mód biztosítja a láthatóság, hatékonyság és minőség tekintetében kitűzött célok elérését, és ezt az indokolást közzé kell tenniük. [Mód. 8]*

- (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, szükséges és arányos legyen. Ezt a szakpolitikát piaci alapú közlekedési megoldásoknak teret hagyó, **fenntartható** 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. [Mód. 9]
- (5) A **fenntartható** tömegközlekedési tervekben meghatározott célkitűzések elérését szolgáló hatékony és eredményes finanszírozás érdekében az illetékes hatóságoknak a tömegközlekedési célkitűzés megvalósítását célzó közszolgáltatási kötelezettségeket **egyszerre minőségi és 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. ***Ez azt is jelenti, hogy el kell kerülni a közszolgáltatási kötelezettségek tartalmával vagy a pénzügyi kötelezettségeknek az illetékes hatóságok által történő be nem tartásával összefüggő alulkompenzálást és túlkompenzálást. A közszolgáltatási kötelezettségek olyan hálózatokra is vonatkozhatnak, amelyeken egyes szolgáltatások nyújtása pénzügyi kompenzáció nélkül is ésszerű nyereséget termel; e szolgáltatásoknak a közszolgáltatási kötelezettségek körébe történő bevonása nem járhat olyan kompenzációs kifizetésekkel, amelyek meghaladják a hálózati szolgáltatások összességének biztosításához szükséges összeget.*** [Mód. 10]

- (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, **versenytárgyalási eljárás alapján odaitérendő** közszolgáltatási szerződések ~~maximális éves~~ volumenét ~~az e~~ **olyan módon kell meghatározni, hogy elősegítse a kis ajánlattevők, az új belépők és a meglévő szolgáltatók között a** szerződésekért folyó ~~verseny megkönnyítése~~ érdekében ~~meg kell határozni versenyt~~, ugyanakkor az illetékes hatóságok számára **bizonyos rugalmasságot kell biztosítani** a volumen gazdasági és üzemeltetési megfontolások szerinti optimalizálásának ~~terén bizonyos rugalmasságot kell biztosítani optimalizálására~~. [Mód. 64]

- (8) A pályázatok előkészítésének megkönnyítése és ezzel a verseny fokozása érdekében az illetékes hatóságoknak **az üzleti titok védelme mellett** biztosítaniuk kell, hogy a közszolgáltatási szerződésben érintett szállítási szolgáltatásokra és infrastruktúrára vonatkozó információk a pályázat benyújtása iránt érdeklődő minden közszolgáltatóhoz eljussanak **oly módon, hogy ne lehessen úgy ítélni, hogy az ajánlatkérő megkülönböztetést alkalmaz velük szemben más versenytársakkal szemben.** [Mód. 12]
- (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.
- (9a) **A tisztességes verseny biztosítása és az ellentételezésekkel való visszaélés megakadályozása érdekében alkalmazni kell a kölcsönösség elvét. Ezt az elvet nemcsak a tagállamokra és az Unióban székhellyel rendelkező vállalkozásokra kell alkalmazni, hanem az Unióban meghirdetett közbeszerzési eljárásokban részt venni kívánó harmadik országbeli vállalkozásokra is.** [Mód. 65]

- (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, *figyelembe véve az egyes tagállamok egyedi körülményeit.*
[Mód. 14]
- (11) Azon keretfeltételek kialakítása ~~szempontjából~~ *érdekében*, 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. **[Mód. 16]**
- (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. **[Mód. 66]**~~

- ~~(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. [Mód. 67]~~
- (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 végrehajtása egységes feltételek mellett történjen, indokolt végrehajtási hatásköröket ruházni a Bizottságra. Ezeket a hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹ összhangban kell gyakorolni.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (18) A 994/98/EK tanácsi rendelet (felhatalmazó rendelet)¹ módosításának összefüggésében a Bizottság javaslatot tesz az 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (COM(2012)0730) 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 A Tanács.../.../EU 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)0730, 2012.12.5.

1. cikk

Az 1370/2007/EK rendelet *a közbeszerzésre vonatkozó uniós jog 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ sérelme nélkül* a következőképpen módosul: [Mód. 17]

1. A 2. cikk *nélkül* a következőképpen módosul:

-a) *A következő pont kerül beillesztésre:*

„aa) „vasúti személyszállítási közszolgáltatás”: kötött pályán megvalósuló személyszállítási közszolgáltatás, az egyéb kötöttpályás személyszállítási módok, így a metró, a villamos vagy – a tagállamok erre irányuló döntése esetén – a vasút-villamos rendszerek kivételével;” [Mód. 18]

a) A c) pont helyébe a következő szöveg lép:

*„c) „illetékes helyi hatóság”: bármely illetékes hatóság, amelynek földrajzi illetékessége nem országos, hanem *például* egy városi agglomeráció ~~vagy és/vagy~~ vidéki körzet *térség vagy valamely – akár határokon átnyúló – régió* közlekedési szükségleteire terjed ki;”* [Mód. 19]

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/25/EU irányelve (2014. február 26.) a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről és a 2004/17/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 94., 2014.3.28., 243. o.).

b) Az e) pontja a következő albekezdéssel egészül ki:

„A közszolgáltatási kötelezettségek hatálya ~~nem terjed ki azokra a~~ ***alá tartozik valamennyi olyan közlekedési közszolgáltatásokra, amelyek túlmutatnak közszolgáltatás, amelyre*** a helyi, regionális vagy szubnacionális hálózatokban rejlő, ***többek között gazdasági, műszaki vagy földrajzi*** lehetőségek kiaknázásához ~~szükséges kereteken~~ ***szükség van. Ilyen hálózati lehetőségek a közlekedési szolgáltatások integrációján keresztül jönnek létre, ami vonzóbbá teszi a tömegközlekedést az utasok számára, és hatékonyabbá teszi a tömegközlekedési ágazatot. Hálózati lehetőségeket gazdaságilag egyensúlyban lévő és egyensúlyban nem lévő szolgáltatások egyaránt generálhatnak különféle földrajzi, vasúti menetrendi, illetve díjszabási szinteken.***” [Mód. 20]

2. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„2a. cikk

Multimodális és fenntartható tömegközlekedési tervek és közszolgáltatási kötelezettségek [Mód. 21]

- (1) Az illetékes hatóságoknak el kell készíteniük és rendszeresen naprakésszé kell tenniük a felelősségi körükbe tartozó terület minden vonatkozó szállítási módra kiterjedő ***multimodális*** 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, ***előmozdítva a társadalmi és a területi kohéziót. Lehetővé kell tenni, hogy ezek a tervek a már meglévő tömegközlekedési tervekkel kapcsolatos nyilvános információkat foglalják magukban. Az esetlegesen már létező régióközi szolgáltatásokat figyelembe kell venni.*** E-A terveknek legalább a következőket kell tartalmazniuk: [Mód. 22]
- a) a pályahálózat vagy az útvonalak szerkezete;

- b) a tömegközlekedési ajánlat által kielégítendő alapkövetelmények, például a hozzáférhetőség, a területi összeköttetés, a biztonság, **ideértve többek között a fogyatékkal élő személyek számára biztosított akadálymentességet** és 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 **összekapcsolódásokat**; [Mód. 23]
- ba) **vasúti személyszállítási közszolgáltatások esetében a hatékonysági kritériumok, ideértve többek között a tömegközlekedés részarányát, a pontosságot, a költséghatékonyságot, a szolgáltatások gyakoriságát, a felhasználói elégedettséget és a vasúti járművek minőségét**; [Mód. 24]
- c) az olyan tételekhez kapcsolódó minőségi és **biztonsági** szabványok, mint a megálló 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 **járművekkel, az infrastruktúrával és a szolgáltatásokkal kapcsolatos ellenőrzési szempontok, ideértve az információkat**; [Mód. 25]
- d) a díjszabási politika elvei, **például a szociális díjszabás alkalmazása**; [Mód. 26]

- e) olyan működési követelmények, mint a kerékpárszállítás, a forgalomirányítás és a zavarok esetén követendő katasztrófaterv *az utasjogokra, a szociális és a foglalkoztatási feltételekre és a környezetvédelemre alkalmazandó szabályok, valamint a környezeti célok megállapítása.* [Mód. 27]

A tömegközlekedési tervek kidolgozása során az illetékes hatóságoknak ügyelniük kell különösen az utasjogokkal, a szociális védelemmel, a foglalkoztatással és környezetvédelemmel kapcsolatos alkalmazandó szabályokra. [Mód. 28]

Az illetékes hatóságok az érintett érdekelt felekkel – *köztük legalább a közlekedési szolgáltatókkal, a pályahálózat-működtetőkkel, a reprezentatív utas- és munkavállalói szervezetekkel* – 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.~~ [Mód. 29]

- (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, ***vagyis az odaítélés módszerét az elérendő minőségi szabványokra és az alkalmas eszközökre tekintettel kell meghatározni, hogy megvalósuljanak a tömegközlekedési terv célkitűzései; [Mód. 30]***
 - c) ~~nem haladhatják meg~~ a tömegközlekedési terv célkitűzéseinek eléréséhez ~~szükséges~~ ***szükségeseknek és arányos mértékű arányosoknak kell lenniük, emellett a vasúti személyszállítási közszolgáltatások tekintetében figyelemmel kell lenniük a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvre*. [Mód. 31]***

A b) pontban említett megfelelőség felmérése során szem előtt kell tartani, hogy a közszféra személyszállítási közszolgáltatások nyújtásába való beavatkozása az alkalmas mód-e a tömegközlekedési tervekben megfogalmazott célkitűzések elérésére. [Mód. 32]

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)[†] 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. [Mód. 33]

- (4) A közszolgáltatási kötelezettségek meghatározásának és azok nettó pénzügyi hatása ellentételezésének: a) — a legköltséghatékonyabb *költséghatékony* módon kell elérnie a tömegközlekedési terv célkitűzéseit; és b) — a tömegközlekedési tervben előírt követelmények értelmében pénzügyileg hosszú távon fenn kell tartania a személyszállítási közszolgáltatást. [Mód. 34]

[†] — HL L 343., 2012.12.14., 32. o.

- (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 megfelelésére 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-működtetőkkel, a reprezentatív utas- és munkavállalói szervezetekkel, és mérlegelnie kell álláspontjaikat. **[Mód. 35]**

- (6) A vasúti személyszállítási közszolgáltatás vonatkozásában:
- a) az értékelés, valamint az e cikkben meghatározott eljárás e cikk rendelkezéseinek való megfelelését a 2012/34/EU irányelv 55. cikkében meghatározott igazgatási szervezetnek kell biztosítania, ~~beleértve a saját kezdeményezésére történő eseteket is~~ ***bármely érintett érdekelt fél kérésére.*** **[Mód. 36]**

- b) **az a vasúti közlekedésre vonatkozó egyes közszolgáltatási szerződések vonatkilométerben megadott maximális éves volumenét 10 *minimális száma az egyes tagállamokban:***
- **20 millió ~~vasútkilométer~~ vagy a *vonatkilométerig terjedő nemzeti piaci volumenű, közszolgáltatási szerződések szerződés* keretében nyújtott teljes nemzeti személyszállítási volumen egyharmada közül a nagyobb értékben kell megállapítani *biztosított vasúti személyszállítás esetén egy;***
 - **20 millió és 100 millió vonatkilométer közötti nemzeti piaci volumenű, közszolgáltatási szerződés keretében *biztosított vasúti személyszállítás esetén kettő, azzal a feltétellel, hogy egy szerződés volumene nem haladhatja meg a közszolgáltatási szerződések alá eső teljes piaci volumen 75%-át;***
 - **100 millió és 200 millió vonatkilométer közötti nemzeti piaci volumenű, közszolgáltatási szerződés keretében *biztosított vasúti személyszállítás esetén három, azzal a feltétellel, hogy egy szerződés volumene nem haladhatja meg a közszolgáltatási szerződések alá eső teljes piaci volumen 75%-át;***
 - **200 millió vonatkilométert meghaladó nemzeti piaci volumenű, közszolgáltatási szerződés keretében *biztosított vasúti személyszállítás esetén négy, azzal a feltétellel, hogy egy szerződés volumene nem haladhatja meg a közszolgáltatási szerződések alá eső teljes piaci volumen 50%-át;*” [Mód. 69]**

ba) az illetékes hatóság a 2012/34/EU irányelvvel összhangban meghatározza a közszolgáltatási szerződések keretében odaítélendő útvonalakat. [Mód. 38]

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

3. A 4. cikk a következőképpen módosul:

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

„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 **közlekedési hálózatokat, valamint elő kell írniuk az üzemeltetők számára – az üzleti titkok védelme mellett – a szolgáltatási szerződések odaítélése szempontjából lényeges összes információ illetékes hatóság számára történő átadását;**” [Mód. 39]

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~~ **ne** haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerült költségekre és elért bevételre gyakorolt nettó pénzügyi hatás fedezéséhez szükséges összeget, **de ne is maradjon el attól**, figyelembe véve az ezzel kapcsolatosan a közszolgáltató által megtartott bevételeket, valamint egy ésszerű nyereséget;” [Mód. 40]

ba) Az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A nemzeti és közösségi **az uniós** jog sérelme nélkül, beleértve a **reprezentatív** szociális partnerek közötti kollektív szerződéseket, az illetékes hatóságok ~~kérhetik~~ **megkívánják** a kiválasztott közszolgáltatótól, hogy a szolgáltatások nyújtásához **személyzet számára biztosítsa a kötelező erejű nemzeti, regionális vagy helyi szociális normák szerinti munkafeltételeket, és/vagy szolgáltatóváltás esetén kötelezően vegye át a személyzetet. Ilyen átvételek esetén a korábbi szolgáltató által** előzetesen felvett személyzetnek ~~adja meg azokat~~ **ugyanazokat** a jogokat **kell megadni, mint** amelyekben az akkor részesülne, ha a 2001/23/EK irányelv szerinti átruházás történt volna. Amennyiben az illetékes hatóságok a közszolgáltatókat egyes szociális előírások teljesítésére kötelezik, a versenytárgyalási eljárással kapcsolatos dokumentumokban és a közszolgáltatási szerződésben fel kell sorolni az érintett személyzetet, és ~~átlátható adatokat kell adni~~ **átláthatóan részletekkel kell szolgálni** szerződéses jogaikról és azon feltételekről, amelyek alapján e munkavállalók a szolgáltatásokhoz kapcsolódónak tekintendők.”; [Mód. 41]

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

„(6) ~~Amennyiben~~ az illetékes hatóságok a nemzeti joggal összhangban bizonyos **kötelező erejű** minőségi és társadalmi előírásoknak való megfelelést, vagy **szociális előírásokat határoznak meg, megfelelő** szociális és minőségi kritériumok megállapítását írják elő a közszolgáltatók számára, ezeket az előírásokat **kritériumokat állapítanak meg – ideértve annak előírását, hogy a közszolgáltatóknak eleget kell tenniük az alkalmazandó kollektív szerződéseknek –, valamint biztosítják a tisztességes foglalkoztatást és munkafeltételeket, feltüntetve azokat vagy egy rájuk való hivatkozást** a pályázati dokumentumokban és a közszolgáltatási szerződésekben, ~~fel kell tüntetni~~ **függetlenül az odaítélési eljárástól.**”; [Mód. 42]

d) A szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(8) Az illetékes hatóságoknak **az üzleti titkok védelme mellett** minden érdekelt fél számára elérhetővé kell tenniük a versenytárgyalási eljárás keretében benyújtandó ajánlat elkészítéséhez kapcsolódó vonatkozó információkat. Ezeknek az információknak tartalmazniuk kell például a pályázatot személyszállítási közszolgáltatáshoz kapcsolódó utasigényt, a díjszabásokat, a költségeket és a bevételeket, valamint a szükséges járművek üzemeltetéséhez kapcsolódó infrastruktúra-jellemző 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.” [Mód. 43]

4. Az 5. cikk a következőképpen módosul:

-a) A szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(1a) Minden illetékes hatóság – függetlenül attól, hogy önálló hatóság vagy (akár több tagállambeli) hatóságok csoportja – közszolgáltatási szerződéseket ítélhet oda az e rendeletben meghatározott szabályokkal összhangban.” [Mód. 44]

-aa) A cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(3a) A 8. cikk (2) bekezdésében említett átmeneti időszak végéig a tagállamok és – ha a nemzeti jog lehetővé teszi – az illetékes hatóságok az e cikk (3) bekezdése szerint a területükön illetékes hatóság által szervezett, közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló versenytárgyalási eljárásokból kizárhatnak bármely vasúttársaságot, szolgáltatót vagy közvetlenül vagy közvetve vasúttársaság, illetve holdingtársaságuk irányítása alatt álló bármely leányvállalatot, amennyiben az irányítást gyakorló vasúttársaság vagy az irányítást gyakorló holdingtársaság vagy leányvállalataik:

- a) *olyan tagállamban rendelkeznek engedéllyel és nyújtanak belföldi vasúti szolgáltatásokat, amelyben az illetékes hatóságok nem ítélnék oda közszolgáltatási szerződéseket versenytárgyalási eljárások útján, és*
- b) *olyan, közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződésekben részesültek vasúti szolgáltatások vonatkozásában, amelyek aránya az értéket tekintve meghaladja az adott vasút- vagy holdingtársaság és leányvállalataik számára odaítélt összes, vasúti szolgáltatásra irányuló közszolgáltatási szerződés összértékének 50%-át.*

E bekezdés alkalmazásában irányítás alatt olyan jogok, szerződések vagy más eszközök értendők, amelyek akár külön-külön, akár együttesen és a kapcsolódó ténybeli és jogi megfontolásokra tekintettel lehetőséget adnak egy vállalkozás feletti meghatározó befolyás gyakorlására, különösen a következők révén:

- a) *a vállalkozás eszközei egészének vagy részének tulajdonjoga vagy használati joga;*
- b) *olyan jogok vagy szerződések, amelyek jogot biztosítanak arra, hogy birtokosuk meghatározó befolyást gyakoroljon egy vállalkozás összetétele, illetve társasági szervezeteinek szavazásai vagy döntései felett.*

(3b) A tagállamok és – ha a nemzeti jog lehetővé teszi – az illetékes hatóságok a versenytárgyalási eljárásokból kizárhatnak bármely olyan szolgáltatót vagy vállalkozást, amelyek felett az irányítást – közvetlenül vagy közvetve – harmadik országban vagy országokban bejegyzett természetes vagy jogi személyek gyakorolják, kivéve ha az adott ország vagy országok hoztak olyan rendelkezéseket, amelyek lehetővé teszik a közszolgáltatási szerződések valamely tagállamban engedéllyel rendelkező vasúttársaságnak versenytárgyalás útján történő odaítélését.”; [Mód. 68]

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 ~~kilométernél~~ **járműkilométernél**, illetve vasúti személyszállításra vonatkozó közszolgáltatási szerződés esetén ~~150 000 kilométernél~~ **500 000 járműkilométernél** kevesebb személyszállítási közszolgáltatás nyújtására vonatkoznak.

[Mód. 47]

ba) ha a vasúti személyszállítási közszolgáltatásban az elszigetelt vasúti rendszerek műszaki előírásai jelentős mértékben eltérnek az érintett tagállam fő vasúti hálózatának átjárhatósági műszaki előírásaitól, amelyhez nem csatlakoznak. [Mód. 75]

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 ~~kilométernyi~~ **járműkilométernyi** szolgáltatásra.”; [Mód. 48]

aa) Az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A szolgáltatásnyújtás megszakadása vagy ilyen helyzet közvetlen kockázata esetén az illetékes hatóság sürgősségi intézkedést hozhat. ***A sürgősségi helyzetek körébe tartozhat, ha az illetékes hatóság nem tudja időben elindítani a közszolgáltatási szerződés pályázati eljárását és/vagy időben odaítélni a szerződést egy szolgáltatónak.*** Ez a sürgősségi intézkedés közszolgáltatási szerződés közvetlen odaítélése, közszolgáltatási szerződés meghosszabbítására vonatkozó hivatalos megállapodás vagy meghatározott közszolgáltatások nyújtásának előírásaként hozható meg. A közszolgáltatónak joga van fellebbezni a meghatározott közszolgáltatások nyújtását előíró határozat ellen. A közszolgáltatási szerződés sürgősségi intézkedés révén való odaítélése vagy meghosszabbítása vagy az ilyen szerződés előírása nem szólhat két évnél hosszabb időtartamra.”; [Mód. 63]

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

„(6) Az illetékes hatóságok dönthetnek úgy, hogy a vasúttársaságok közötti verseny fokozása érdekében az egy adott pályahálózat vagy útvonalasomag 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. A 2012/34/EU irányelvvel összhangban, és amennyiben azt a nemzeti jog nem tiltja, a 2a. cikkben említett tömegközlekedési tervek elkészítéséért felelős illetékes hatóságok az alábbi feltételek fennállása esetén határozhatnak úgy, hogy közvetlenül ítélik oda a vasúti személyszállításra vonatkozó közszolgáltatási szerződéseket:

- a) *a tömegközlekedési terv a szerződés teljes időtartamára vonatkozó követelményeket tartalmaz a következőket érintően:*
- *az utasszám alakulása,*
 - *a szolgáltatás pontossága,*
 - *költséghatékonyság a tőke produktivitását tekintve,*
 - *a vonatok üzemeltetésének gyakorisága,*
 - *felhasználói elégedettség,*
 - *a vasúti járművek minősége.*
- b) *az illetékes hatóság a szerződés kezdete előtt legkésőbb 18 hónappal közzéteszi, hogyan kell teljesíteni az e bekezdés a) pontjában meghatározott követelményeket a közszolgáltatási szerződés közvetlen odaítélésével, és a 7. cikk (1) bekezdésében említett éves jelentésben rendszeresen értékeli a követelményeknek való megfelelést. Ha egy érdekelt vasúttársaság vagy vállalkozás panaszt tesz a szerződés közvetlen odaítélése miatt, a szabályozó szerv értékeli az illetékes hatóság által adott indokokat, és a panasz benyújtását követő két hónapon belül határozatot hoz. A szabályozó szerv saját kezdeményezésére is eljárhat.*

c) a szabályozó szerv az adott szerződés lejárta előtt legkésőbb 24 hónappal értékeli, hogy teljesültek-e az e bekezdés a) pontjában rögzített és a 7. cikk (1) bekezdése szerint értékelt követelmények. Az illetékes hatóság az értékeléshez minden szükséges adatot biztosít a szabályozó szerv számára.

Amennyiben a szabályozó szerv úgy ítéli meg, hogy az e bekezdés a) pontjában rögzített követelmények nem teljesültek, haladéktalanul kötelezi az illetékes hatóságot arra, hogy az e cikk (3) bekezdésének megfelelően ítéljen oda új közszolgáltatási szerződést.

A független szabályozó hatóság határozata kötelező erejű és azonnal végrehajtandó.

A 4. cikk (3) bekezdésétől eltérve e szerződések időtartama nem haladhatja meg a kilenc évet.

A Bizottság a 9a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletezi az e bekezdés a) pontjában rögzített követelményeket.” [Mód. 50]

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

„5a. cikk

Járműállomány

(1) ~~A tagállamoknak~~ **Az illetékes hatóságoknak** 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~~ **hozzáférési feltételeket** biztosítsanak vasúti személyszállítási közszolgáltatásra alkalmas járművekhez.

[Mód. 51]

(2) Amennyiben olyan járműlízings-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 **különböző, méretgazdaságosságot elősegítő** módokon tehet eleget: **[Mód. 52]**

- a) a közszolgáltatási szerződés végrehajtásához használt járműállományt saját maga szerzi be **piaci áron** 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; [Mód. 53]
- 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.
- ca) ***nagyobb járműállomány kialakítása érdekében együttműködik a szomszédos helyi hatóságokkal.*** [Mód. 54]

- (3) A (2) bekezdés második albekezdésének b) és a c) ~~pontban~~ **pontjában** 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.” [Mód. 55]
- (3) (4) 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.” [Mód. 56]
- ~~(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.” [Mód. 57 és 82]~~

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 részletesen bemutatja az elért eredményeket, és meghatározza a szállítási szolgáltatási tevékenységhez tartozó összes mutatót, nevezetesen a pontosságot, a megbízhatóságot, a tisztaságot, a nyilvános felmérés keretében mért felhasználói elégedettséget, valamint a minimális kapacitáskihasználtságot.*** A jelentés különbséget tesz az autóbusz-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. ***Ezekről a jelentésekről a Bizottság összefoglalót készít, és azt minden munkanyelven továbbítja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.***”

[Mód. 58]

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~~ **a közúti közlekedésre és az egyéb kötőtpályás közlekedési módok módokra**, például a ~~metró és a villamos kivételével~~ **metróra, a villamosra vagy a vasút-villamos rendszerekre vonatkozó közszolgáltatási szerződések** odaítélésének 2019. december 3-tól meg kell felelnie az 5. cikk (3) bekezdésének. ~~Minden egyéb kötőtpályás közlekedési módra~~ **A vasúti személyszállítási közszolgáltatásokra vonatkozó, illetve közúti közszolgáltatási szerződést az 5. cikk (3) bekezdésével összhangban legkésőbb 2019. december 3-ig kell odaítélni. A 2019. december 3-ig tartó szerződések odaítélésének 2012. december 3-tól meg kell felelnie az 5. cikknek. A 2a. cikkben említett tömegközlekedési tervek elkészítéséért felelős illetékes hatóságok 2022. december 3-ig az összes szükséges hatáskört megkapják a közszolgáltatási szerződések 5. cikk szerinti odaítéléséhez. Az átmeneti időszak időszakok** során a tagállamok intézkedéseket hoznak az 5. cikk (3) bekezdésének való fokozatos megfelelés érdekében, elkerülendő a különösen a szállítási kapacitást érintő súlyos szerkezeti problémákat.” [Mód. 59]

aa) A (2) bekezdés a következő albekezdéssel egészül ki:

„Az átmeneti időszakok első felét követő hat hónapon belül a tagállamok jelentést nyújtanak be a Bizottságnak az elért haladásról, amelyben kiemelik a közszolgáltatási szerződések 5. cikknek megfelelően történő, fokozatos odaítélésének végrehajtását. A tagállamok elért haladásról készített jelentései alapján a Bizottság megfelelő, a tagállamoknak címzett intézkedéseket javasolhat.”;
[Mód. 60]

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

„(2a) A ~~2013. január 1. és 2019. december 2. között~~ **2022. december 3. előtt** közvetlenül odaítélt, **az 5. cikknek meg nem felelő** vasúti személyszállítási közszolgáltatási szerződések ~~lejáratauk dátumáig hatályban maradhatnak. Azonban 2022. december 31. után semmilyen körülmények között nem maradhatnak hatályban~~**legkésőbb ...-án/-én⁺ hatályukat veszítik.**”

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 a 2012/34/EU irányelv 62. cikkével létrehozott egységes európai vasúti térségért felelős bizottság segíti. E bizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet* értelmében vett bizottságnak minősül.

⁺ *E rendelet (azaz a módosító aktus, 2013/0028(COD)) hatálybalépése után 10 évvel.*

- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

- * Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).”

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba. ***A kihirdetését követő három hónapon belül az általa módosított 1370/2007/EK rendelettel egységes szerkezetbe foglalt formában közzétételre kerül. [Mód. 62]***

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

Kelt ...,

*az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*