

Brüsszel, 30.1.2013
COM(2013) 29 final

2013/0029 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2013) 10 final}
{SWD(2013) 11 final}
{SWD(2013) 12 final}
{SWD(2013) 13 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

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 (a 2012/34/EU irányelvben: vállalkozó vasúti társaságok) 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 kiaknázásának 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 jelentőségét. Az egységes piac jobb irányításáról szóló, 2012. június 8-án elfogadott bizottsági közlemény² ugyancsak a közlekedési ágazat fontosságát hangsúlyozta.

A Bizottság ezzel párhuzamosan javasolta, hogy a következő, 2014 és 2020 közötti időszakra szóló többéves pénzügyi keret hozza létre az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközt, és az összesen 50 milliárd eurós keretösszegeből 31,7 milliárd eurót a közlekedési infrastruktúrára irányozzon elő.

Az elmúlt évtizedben három vasúti jogalkotási csomag fokozatosan megnyitotta a nemzeti piacokat, és az Unió szintjén versenyképesebbé és átjárhatóbbá tette a vasúti ágazatot. Mindazonáltal a vasút Unión belüli közlekedésben vállalt részaránya az „uniós vívmányok” figyelemreméltó fejlődése ellenére továbbra is szerény mértékű. Ez a javaslat a vasúti piacok eredményességét korlátozó még fennmaradó akadályokat célozza.

1.1. A megoldásra váró problémák

A fennmaradó akadályok mindenekelőtt a belföldi személyszállítási szolgáltatások piacra jutásához kapcsolódnak. E piacok sok tagállamban el vannak zárva a verseny elől, ami nemcsak fejlődésüket korlátozza, de aránytalanságokat is teremt a piacaikat megnyitó és a piac megnyitásától elzárkózó tagállamok között.

A belföldi személyszállítási szolgáltatások többsége nem nyújtható kizárólag kereskedelmi alapon, üzemeltetésükhöz állami támogatásra van szükség. Ezekre a szolgáltatásokra közszolgáltatási szerződések keretében kerül sor. Ebből adódóan ez a jogalkotási csomag a közszolgáltatási szerződésekkel kapcsolatos verseny mellett további kérdésekre is kitér, ilyen például a járművek rendelkezésére állása az ilyen szerződések iránt érdeklődő potenciális ajánlattevők számára, vagy az utasok javát szolgáló integrált menetrend-összeállításhoz és jegykiadó rendszerekhez való megkülönböztetésmentes hozzáférés.

A vasúti piac teljes potenciáljának felszabadítását akadályozó problémák másik csoportját a pályahálózat-működtetők irányításával kapcsolatos kérdések alkotják. Mivel a pályahálózat-

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.

működtetők természetes monopóliumok, nem mindig reagálnak a piacok és azok felhasználóinak igényeire, korlátok közé szorítva ezzel az egész ágazat teljesítményét. Egyes tagállamokban a pályahálózat-működtetők nem tudják ellátni a feladataikat, mert funkcióik különböző szervek között vannak megosztva. Ezenkívül a jelenlegi jogi keret sem javította eddig a pályahálózat-működtetők határokon átnyúló együttműködését.

Ezen túlmenően a piacra lépés akadályainak egy része abból adódik, hogy az infrastruktúra működtetése és a szállítási tevékenységek lebonyolítása bizonyos esetekben ugyanazon integrált struktúra részét képezi. Ilyen esetben a pályahálózat-működtetők összeférhetetlenséggel szembesülnek, hiszen miközben szem előtt kell tartaniuk az integrált struktúra és az ahhoz tartozó közlekedési leányvállalatok üzleti érdekeit, abban is érdekeltek, hogy az infrastruktúrához való hozzáférés biztosítása során megkülönböztetést alkalmazzanak.

Végezetül az integrált struktúrák igen megnehezítik az infrastruktúra-működtetés és a szállítási tevékenységek tényleges számviteli elkülönítését. A szabályozók nehezen tudják nyomon követni az integrált struktúrához tartozó különböző leányvállalatok és a holdingtársaság közötti pénzmozgásokat. Különbőféle könyvelési megoldások lehetőséget adnak arra, hogy az adott leányvállalatok eredményeit mesterségesen növeljék vagy csökkentsék. A keresztfinanszírozási gyakorlatok és az infrastruktúraalapok versenypiaci tevékenységekre való átcsoportosítása komoly akadályt jelent az olyan új szereplők piacra jutásában, akik ilyen pénzeszközökre nem támaszkodhatnak. A keresztfinanszírozások akár versenypiaci tevékenységekhez nyújtott állami támogatásoknak is tekinthetők.

1.2 Általános célkitűzések

Az Európai Unió közlekedéspolitikájának fő célkitűzése, hogy magas fokú versenyképesség és a gazdasági tevékenységek harmonikus, kiegyensúlyozott és fenntartható fejlődése révén belső piacot hozzon létre. A 2011. évi, közlekedésről szóló fehér könyv szerint 2050-re a közepes távolságú személyszállítás nagyobb részét vasúton kell lebonyolítani. Ez a modális váltás hozzájárulna az üvegházhatást okozó gázkibocsátásnak az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedést célzó Európa 2020 stratégiában előirányzott 20 %-os csökkenéséhez³. A fehér könyv következtetése szerint a közlekedésben nem lehet jelentős változást elérni megfelelő hálózat és annak intelligensebb hasznosítása nélkül.

A negyedik vasúti csomag általános célkitűzése az, hogy az egységes európai vasúti térség továbbfejlesztése érdekében a még meglévő jogi, intézményi és technikai akadályok elhárításával javítsa a vasúti szolgáltatások minőségét és hatékonyságát, valamint előmozdítsa a vasúti ágazat teljesítményét és versenyképességét.

1.3 Konkrét célkitűzések

E javaslatban foglalt rendelkezések célja a következő:

a) A belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása a belföldi vasúti piacok versenyképességének fokozása és a személyszállítási szolgáltatások mennyiségének növelése és minőségének javítása céljából. Ezeket a javaslatokat az 1370/2007/EK rendelet (közszolgáltatási kötelezettségek) javasolt módosításaival együtt kell értelmezni, és ebben az összefüggésben e javaslatok arra irányulnak, hogy növeljék a személyszállítási szolgáltatások közfinanszírozásának hatékonyságát.

³ A Bizottság közleménye: Európa 2020 – Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája; COM(2010) 2020.

b) A pályahálózat-működtetők irányításának megerősítése az infrastruktúrához való egyenlő hozzáférés biztosítása céljából. Ezt a pályahálózat-működtetők piachoz való hozzáférésről hozott döntéseit befolyásoló összeférhetlenségnek és a kereszttámogatás integrált struktúrákban adott lehetőségének felszámolásával kell elérni. A javaslat további célja, hogy a pályahálózat-működtetők valamennyi funkciójának ellátása következetes legyen. A javaslat végül a pályahálózat-működtetők közötti, határokon átnyúló együttműködés megszilárdítása mellett a pályahálózat-működtetők és a vállalkozó vasúti társaságok közötti koordináció megerősítését is célul tűzi ki, hogy ennek révén azok jobban ki tudják elégíteni a piaci igényeket.

2. AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

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

A tanulmány az érdekelt felek véleményét nyílt konzultáció helyett különböző célzott konzultációs módszerek segítségével gyűjtötte össze. 2012. március 1. és április 16. között 427, vasúthoz kapcsolódó érdekelt fél (vállalkozó vasúti társaságok, pályahálózat-működtetők, tömegközlekedési minisztériumok, biztonsági hatóságok, minisztériumok, képvisleti testületek, munkavállalói szervezetek stb.) kapott testre szabott kérdőíveket. A válaszadási arány 40 %-os volt. Az utasok véleményét egy, a vasúttal rendelkező 25 tagállam között egyenletesen megoszló 25 000 lakosra kiterjedő Eurobarométer-felmérés útján gyűjtötték össze. A helyi és regionális önkormányzatokat a Régiók Bizottságának hálóján keresztül érték el, és a konzultációba bevonták a vasúti ágazati szociális párbeszédért felelős bizottságot is.

Ezeket 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, 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. Franciaországban, Németországban, Olaszországban, Hollandiában, Magyarországon, Lengyelországban, Svédországban és az Egyesült Királyságban is szerveztek látogatásokat és az érdekelt felekkel folytatott közvetlen megbeszéléseket.

A célzott konzultáció során az érdekelt felek többsége egyetértett abban, hogy az Európai Unióban a vasúti szolgáltatások minőségét és az ágazat versenyképességét a vállalkozó vasúti társaságok hozzáférését akadályozó különféle tényezők befolyásolják. 69 %-uk szerint problémát jelent a jogszabályok eltérő értelmezése. A válaszadók a vállalkozó vasúti társaságok előtt álló legfőbb hozzáférési akadálnak az infrastruktúra-kapacitási korlátokat tekintették (83 %).

A konzultáció eredménye azt mutatta, hogy a vasúti infrastruktúra független és hatékony irányítását biztosítandó megoldások megfelelőségét illetően a vélemények nagymértékben megoszlának. A közlekedési minisztériumok, a versenyhatóságok, az igazgatási szervezetek, a független pályahálózat-működtetők és vállalkozó vasúti társaságok, valamint az utasok és a szállítmányozók szövetségei a teljes átláthatóságot és valamennyi szereplő számára egyenlő versenyfeltételeket biztosító teljes körű elkülönítés mellett álltak ki. Ezzel szemben a

holdingtársaságok, az ilyen holdingtársaságoktól függő pályahálózat-működtetők és a munkavállalók képviselői olyan szakirodalomra hivatkoztak, amely az elkülönítés hátrányaira – például a magasabb tranzakciós költségekre és az elkülönítés okozta hatékonyságsökkenés kockázatára – hívja fel a figyelmet. Ezek az érdekelt felek úgy vélték, hogy a problémák megoldásához elég lenne, ha az igazgatási felügyelet hangsúlyosabb szerepet kapna. A válaszadók 64 %-a támogatta egy, az infrastruktúra-használók képviselőiből álló testület létrehozásának gondolatát, ami biztosítaná az érdekek megkülönböztetésmentes figyelembevételét.

A konzultációs folyamat során a Bizottság proaktív módszerrel ösztönözte részvételre az érdekelt feleket. Mivel mindegyik érdekelt fél alkalmat kapott véleményének kifejtésére, a Bizottság konzultációs minimumkövetelményei teljesültek.

A fent említett külső tanulmány és az érdekelt felekkel folytatott konzultációs folyamatból levont következtetések alapján a Bizottság a javasolt intézkedések hatásáról mennyiségi és minőségi szempontú vizsgálatot végzett. Az értékelés alternatív lehetőségeket is megvizsgált a meglévő szabályozási keret korszerűsítését célzó új intézkedések tekintetében.

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

3.1. A pályahálózat-működtető fogalmának meghatározása (3. cikk (2) bekezdés)

Az egyértelműsítés meghatározza az infrastruktúra működtetése kapcsán elvégzendő valamennyi vonatkozó pályahálózat-üzemeltetői funkciót, ezáltal biztosítva e funkciók mindegyikének következetes módon való ellátását. Megszünteti annak – a jelenlegi jogszabályban meghatározott – lehetőségét, hogy a pályahálózat-működtető feladatait egy hálózaton vagy annak egy részén több szervezet vagy cég között osszák meg. A meghatározás pontosítja az infrastruktúra-működtetés különböző funkcióinak jelentését is.

3.2. A nemzetközi személyszállítási szolgáltatások fogalmának meghatározása (3. cikk 5. pont)

A nemzetközi személyszállítási szolgáltatásokat a jelenlegi 3. cikk 5. pontja határozza meg. A belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitásával azonban az irányelv szempontjából a nemzetközi és a belföldi személyszállítási szolgáltatások megkülönböztetése okafogyottá válik. Ezért ez a fogalom meghatározás törlendő.

3.3. Számviteli elkülönítés integrált csoporton belül (6. cikk (2) bekezdés)

A jelenlegi 6. cikk (2) bekezdése lehetővé teszi az infrastruktúra- és a szállítási szolgáltatások azonos vállalkozáson belüli szervezését úgy, hogy emellett a számviteli elkülönítés követelményei is teljesülnek. Mivel a javaslat konkrét szabályokat tartalmaz a két tevékenység elkülönítésére vonatkozóan, ezt a rendelkezést törölni kell.

3.4. A pályahálózat-működtető intézményi elkülönítése (7. cikk)

E rendelkezés értelmében a pályahálózat-működtetőknek az infrastruktúra fenntartható fejlesztéséhez szükséges összes feladatot el kell tudniuk látni. A cikk bevezeti továbbá a pályahálózat-működtető vasúti szállítási tevékenységektől történő intézményi elkülönítését is annak megtiltásával, hogy egyazon jogi vagy természetes személy legyen jogosult a pályahálózat-működtető és a vállalkozó vasúti társaság egyidejű irányítására, illetve az azok fölötti befolyás egyidejű gyakorlására. A rendelkezés az adott tagállam számára mindamellett lehetővé teszi, hogy mindkét jogi személy a tulajdonában legyen, és ebben az esetben az azok feletti ellenőrzést különálló és jogi értelemben elkülönülő hatóságoknak kell gyakorolniuk.

3.5. A vertikálisan integrált társaságokhoz tartozó pályahálózat-működtetők függetlensége (7a. és 7b. cikk)

A javaslat a vertikálisan integrált társaságok számára – ideértve a holdingtársasági struktúrában működőket is – lehetővé teszi a pályahálózat-működtető tulajdonjogának fenntartását. Azt azonban leszögezi, hogy erre csak azon feltételek teljesülése esetén van mód, amelyek biztosítják, hogy a pályahálózat-működtető minden funkcióját illetően tényleges döntési jogosultságokkal rendelkezzen. Meghatározza továbbá, hogy ezt a pályahálózat-működtető függetlenségének védelmét biztosító, erős és hatékony védintézkedésekkel kell szavatolni. Kimondja, hogy e védintézkedések bevezetésére a vállalkozások szerkezete miatt, többek között a pályahálózat-működtető és az integrált csoport más vállalatai közötti pénzügyi folyamatok elkülönítése okán van szükség. Ezenkívül szabályokat határoz meg a pályahálózat-működtetők irányítási struktúrájára vonatkozóan is.

3.6. A megfelelés ellenőrzése (7c. cikk)

Ez a rendelkezés lehetőséget biztosít a tagállamoknak a vertikálisan integrált társaságokhoz tartozó vasúti szolgáltatók hozzáférési jogainak korlátozására abban az esetben, ha a Bizottságnak nem áll módjában ellenőrizni, hogy a pályahálózat-működtető függetlenségét biztosító védintézkedéseket hatékonyan hajtották-e végre.

3.7. Koordinációs bizottság (7d. cikk)

E rendelkezés célja, hogy megfelelő koordinációt biztosítson a pályahálózat-működtető és döntései által érintett pályahálózat-használók, többek között a kérelmezők, az utasok képviselői, az áruszállítási szolgáltatások igénybe vevői, valamint a regionális és a helyi önkormányzatok között. Sorra veszi azokat a kérdéseket, amelyekkel kapcsolatban a pályahálózat-működtetőnek célszerű kikérnie a felhasználók tanácsát, azaz többek között az infrastruktúra fejlesztésével, a teljesítményi célkitűzésekkel, a kapacitáselosztással és a használati díjakkal kapcsolatos igényekkel összefüggő kérdéseket.

3.8. Pályahálózat-működtetők Európai Hálózata (7e. cikk)

A javaslat az európai vasúti hálózat kialakítása érdekében egy határokon átnyúló együttműködést elősegítő pályahálózat-működtetői fórumot hoz létre. Ez az együttműködés kiterjed a törzshálózat-folyosók és a vasúti áru fuvarozási folyosók létrehozására és az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS) megvalósítási tervének végrehajtására. A javaslat arra is kitér, hogy a pályahálózat-működtetők által nyújtott szolgáltatások minőségének javítása érdekében e hálózatnak milyen szerepet kellene betöltenie a pályahálózat-működtetők teljesítményének nyomon követésében.

3.9. A vasúti infrastruktúrához való hozzáférés feltételei (10. cikk)

A 10. cikk módosított (2) bekezdése az európai vállalkozó vasúti társaságoknak a belföldi személyszállítási szolgáltatások működtetésének céljából is hozzáférési jogot biztosít. Mivel a nemzetközi és a belföldi szolgáltatások között a jelenlegi jogszabályok szerinti fennálló különbségtételt megszüntették, a 10. cikk (3) és (4) bekezdését – amelyek célja valamely szolgáltatás nemzetközi, illetve belföldi jellegének megállapítása volt – el kell hagyni.

3.10. A hozzáférési jog korlátozása (11. cikk)

E rendelkezés a tagállamok számára lehetővé teszi azt, hogy a belföldi vagy nemzetközi szolgáltatások működtetése kapcsán korlátozzák a hozzáférési jogot, amennyiben e jog gyakorlása valamely közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát veszélyeztetné. Mivel a nemzetközi szolgáltatások tekintetében jelenleg ez a helyzet, a rendelkezés előírása szerint annak megállapítása, hogy egy belföldi szolgáltatás a közös eljárások és feltételrendszer

alapján veszélyezteti-e a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát, az igazgatási szervezetek felelőssége.

3.11. Közös információs és integrált jegykiadó rendszerek (13a. cikk)

Annak érdekében, hogy az utasok továbbra is élvezhessék a hálózati hatások előnyeit, ez a rendelkezés lehetőséget ad a tagállamoknak arra, hogy a belföldi személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó valamennyi vállalkozó vasúti társaságra kiterjedő és a piaci versenyt nem torzító információs és integrált jegykiadó rendszereket hozzanak létre. Ezenkívül arról is rendelkezik, hogy a vállalkozó vasúti társaságok fogadjanak el összehangolt veszélyhelyzeti terveket a jelentős forgalmi zavarok esetén az utasoknak biztosított segítségnyújtásról.

3.12. Kapacitásjogok (38. cikk (4) bekezdés)

Ez a rendelkezés módosításra került annak érdekében, hogy tevékenységének fejlesztéséhez minden piaci szereplő megfelelő jogbiztonságot élvezhessen. Meghatározza azt az időkeretet, amelyen belül az igazgatási szervezeteknek fel kell mérniük, azt, hogy veszélyben lenne-e egy adott közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya. Ez összhangban áll az infrastruktúra-kapacitás elosztásának folyamatával.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása 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 tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,
tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁴,
tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁵,
a rendes jogalkotási eljárásnak megfelelően,
mivel:

- (1) A vasúti utasforgalom elmúlt évtizedben bekövetkezett növekedése nem volt elégséges ahhoz, hogy a közúti és a légi közlekedéssel szemben növelje a vasúti ágazat részarányát. A vasúti személyszállítás Európai Unión belüli 6 %-os részaránya meglehetősen stabil maradt. A vasúti személyszállítási szolgáltatások a kínálat és a minőség tekintetében nem tartottak lépést a folyamatosan változó igényekkel.
- (2) 2007-től, illetve 2010-től a 2004/51/EK irányelv⁶, illetve a 2007/58/EK irányelv⁷ nyitotta meg az uniós piacokat a vasúti áruszállítás, valamint a nemzetközi vasúti személyszállítás versenye előtt. Ezenkívül néhány tagállam nyílt hozzáférési jogok bevezetésével, a közszolgálati szerződések versenytárgyalási eljárás útján történő odaítélésével, illetve e két módszer együttes alkalmazásával belföldi személyszállítási szolgáltatásait megnyitotta a verseny előtt.
- (3) Az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁸ egy olyan egységes európai vasúti térséget hoz létre, amelyben általános szabályok érvényesülnek a vállalkozó vasúti

⁴ HL C [...], [...], [...]. o.

⁵ HL C [...], [...], [...]. o.

⁶ HL L 164., 2004.4.30., 164. o.

⁷ HL L 315., 2007.12.3., 44. o.

⁸ HL L 343., 2012.12.14., 32. o.

társaságok és a pályahálózat-működtetők irányítására, az infrastruktúra finanszírozására és használati díjainak kiszabására, a vasúti infrastruktúrához és szolgáltatásokhoz való hozzáférés feltételeire és a vasúti piac igazgatási felügyeletére vonatkozóan. Mindezen elemek bevezetésével mára lehetővé vált az uniós vasúti piac megnyitásának befejezése és a pályahálózat-működtetők irányításának az infrastruktúrához való egyenlő hozzáférés biztosítása céljából történő megreformálása.

- (4) A 2012/34/EU irányelv előírja a Bizottság számára, hogy adott esetben javasoljon jogalkotási intézkedéseket a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitásával, valamint azon feltételek kidolgozásával kapcsolatban, amelyek azt hivatottak biztosítani, hogy az infrastruktúra működtetésének a szállítási tevékenységektől való elkülönítésére vonatkozó jelenlegi szabályozás alapján az infrastruktúrához való hozzáférés megkülönböztetésmentes legyen.
- (5) Az infrastruktúra hatékony működtetése és használata érdekében a pályahálózat-működtetők és a vállalkozó vasúti társaságok közötti koordinációt koordinációs bizottság létrehozásával kell javítani.
- (6) A tagállamoknak biztosítaniuk kell továbbá azt, hogy a vasúti infrastruktúra fenntartható működéséhez, karbantartásához és fejlesztéséhez szükséges valamennyi funkciót következetesen maga a pályahálózat-működtető lássa el.
- (7) A határokon átnyúló kérdéseket a különböző tagállamok pályahálózat-működtetői között hatékony módon, a pályahálózat-működtetők európai hálózatának létrehozásával kell megoldani.
- (8) Az infrastruktúrához való egyenlő hozzáférés biztosítása érdekében az infrastruktúra működtetését és a szállítási tevékenységeket is felölelő integrált struktúrákból fakadó esetleges összeférhetlenségeket fel kell számolni. A vasúti infrastruktúrához való megkülönböztetésmentes hozzáférés egyedül a versenytársakkal szembeni megkülönböztetés ösztönzésének felszámolásával lehetséges. Ez a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piaca sikeres megnyitásának egyik feltétele. Ennek egyúttal az ilyen integrált struktúrákban létező és a piaci verseny torzulását is előidéző keresztfinanszírozás lehetőségét is meg kell szüntetnie.
- (9) A 2012/34/EU irányelvben megállapított, a pályahálózat-működtetők vállalkozó vasúti társaságoktól való függetlenségére vonatkozó meglévő követelmények kizárólag az alapvető pályahálózat-működtetői funkciókra, így a menetvonalak elosztásával és az infrastruktúra használatára vonatkozó díjképzéssel kapcsolatos döntéshozatalra vonatkoznak. Ugyanakkor fontos, hogy minden funkciót függetlenül lássanak el, mivel a versenytársakkal szemben alkalmazott megkülönböztetésre más funkciók is felhasználhatók. Ez különösen igaz a beruházásokkal, illetve a karbantartással kapcsolatos döntések esetében, amelyek meghozatalával a hálózatnak elsősorban az integrált vállalkozás szállítási szolgáltatói által használt részei kerülnek előnyös helyzetbe. A karbantartási munkák tervezéséről hozott döntések befolyásolhatják a menetvonalak rendelkezésre állását a versenytársak számára.
- (10) A 2012/34/EU irányelv jelenlegi követelményei kizárólag jogi, szervezeti és döntéshozatali függetlenséget írnak elő. Ez nem zárja ki maradéktalanul egy integrált szervezet fenntartásának lehetőségét, feltéve, hogy a függetlenség e három kategóriája adott. A döntéshozatali függetlenségre vonatkozóan biztosítani kell, hogy a megfelelő védintézkedések kizárják azt, hogy a pályahálózat-működtető döntéshozatali folyamata fölött egy integrált szervezet ellenőrzést gyakoroljon. Ugyanakkor még az ilyen védintézkedések teljes körű alkalmazása sem szünteti meg teljesen azokat a

vertikálisan integrált vállalkozások esetében fennálló lehetőségeket, amelyek alkalmat adhatnak a versenytársakkal szembeni megkülönböztető magatartásra. A kereszttámogatási lehetőség különösen az integrált struktúrák esetében van még továbbra is jelen, de az igazgatási szervezetek számára legalábbis komoly nehézséget jelent az ilyen kereszttámogatások megelőzésére létrehozott védintézkedések ellenőrzése és betartatása. E problémák leghatékonyabb megoldását a pályahálózat-működtető és a szállítási tevékenységek intézményi elkülönítése jelenti.

- (11) A tagállamoknak ezért biztosítaniuk kell, hogy ugyanazon jogi vagy természetes személy vagy személyek egyidejűleg nem gyakorolhat(nak) ellenőrzést egy pályahálózat-működtető felett, nem végezhet(nak) ellenőrzést és nem gyakorolhat(nak) bármilyen más jogot egy vállalkozó vasúti társaság felett. Megfordítva, valamely vállalkozó vasúti társaság feletti ellenőrzésnek eleve ki kell zárnia egy pályahálózat-működtető feletti ellenőrzés vagy jog gyakorlásának lehetőségét.
- (12) Amennyiben a tagállamok ragaszkodnak egy vertikálisan integrált társasághoz tartozó pályahálózat-működtetőhöz, akkor legalább szigorú védintézkedésekről kell gondoskodniuk, garantálva a pályahálózat-működtető mindenre kiterjedő függetlenségét az integrált társaságtól. Ezeknek a védintézkedéseknek nemcsak a pályahálózat-működtető integrált vállalkozással összefüggő vállalati felépítésére és irányítási struktúrájára kell kiterjedniük, hanem – az integrált struktúra lehetőségein belül – meg kell akadályozniuk a pályahálózat-működtető és az integrált vállalkozás egyéb jogi személyei közötti pénzügyi tranzakciókat is. Ezen védintézkedések hatálya nem korlátozódik arra, ami a 2012/34/EU irányelv értelmében a pályahálózat-működtető működtetési függetlensége szempontjából az alapvető funkciókkal összefüggő döntéshozatali függetlenséggel kapcsolatos jelenlegi követelmények teljesítéséhez szükséges, hanem e követelményeken túlmenően további rendelkezéseket is tartalmaznak, kizárva annak lehetőségét, hogy a pályahálózat-működtető bevételeiből a vertikálisan integrált társasághoz tartozó más jogi személyt finanszírozzanak. Ez a tagállamok fiskális jogszabályainak alkalmazásától függetlenül és az EU állami támogatásokra vonatkozó szabályainak sérelme nélkül alkalmazandó.
- (13) A függetlenséget garantáló védintézkedések ellenére a vertikálisan integrált társaságok visszaélhetnek a struktúrájuk adta lehetőségekkel, jogtalan versenyelőnyhöz juttatva az ilyen társasághoz tartozó vállalkozásokat. Éppen ezért az Európai Unió működéséről szóló szerződés 258. cikkének sérelme nélkül, a Bizottság az adott tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére ellenőrizheti, hogy hatékonyan hajtották-e végre a szóban forgó védintézkedéseket, és hogy felszámolták-e a meglévő versenytorzulásokat. Ha a Bizottságnak nem áll módjában ellenőrizni, hogy teljesültek-e ezek a célok, a tagállamoknak lehetőségük van az érintett integrált szolgáltatók hozzáférési jogainak korlátozására vagy visszavonására.
- (14) A belföldi személyszállítási szolgáltatások üzemeltetése céljából az összes tagállam vasúti infrastruktúrájára kiterjedő hozzáférési jog európai uniós vállalkozó vasúti társaságoknak való megadása a közszolgáltatási szerződés keretében nyújtott vasúti személyszállítási szolgáltatások szervezésére és finanszírozására is kihathat. A tagállamok számára lehetővé kell tenni e hozzáférési jog korlátozását abban az esetben, ha ez a jog veszélyeztetné a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát, és ha az érintett igazgatási szervezet ehhez hozzájárulását adta.
- (15) Az igazgatási szervezeteknek az érdekelt felek megkeresését követően egy objektív gazdasági elemzés alapján értékelniük kell, hogy a nyílt hozzáférésű feltételekkel

nyújtandó belföldi személyszállítási szolgáltatások milyen gazdasági hatást fejthetnek ki a meglévő közszolgáltatási szerződésekre.

- (16) Az értékelési folyamatnak figyelembe kell vennie azt, hogy minden piaci szereplő számára megfelelő szintű jogbiztonságot kell biztosítani tevékenységének fejlesztéséhez. Az eljárásnak a lehető legegyszerűbbnek, leghatékonyabbnak és legátláthatóbbnak kell lennie, és összhangban kell állnia az infrastruktúra-kapacitás elosztásának folyamatával.
- (17) Annak értékelése során, hogy a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya veszélybe kerülne-e, előre meghatározott szempontok veendőek figyelembe. E szempontok és a követendő eljárás részletei – különösen az igazgatási szervezetek, az illetékes hatóságok és a vállalkozó vasúti társaságok tapasztalatainak fényében – idővel változhatnak, és akár a belföldi személyszállítási szolgáltatások konkrét jellemzőit is figyelembe vehetik.
- (18) Annak értékelése során, hogy a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya veszélybe kerülne-e, az igazgatási szervezeteknek figyelembe kell venniük a bevezetésre váró szolgáltatásnak a már meglévő közszolgáltatási szerződésekre gyakorolt gazdasági hatását, számításba véve az e közszolgáltatási szerződésekben szereplő szolgáltatások nyereségességére gyakorolt hatását, és a szerződést odaítélő illetékes hatóságnál felmerülő nettó költségre kiható következményeit. Ezen értékelés elkészítéséhez olyan tényezőket kell megvizsgálni, mint az utasigény, a díjszabás, a jegyváltásra vonatkozó szabályok, a megállók helye és száma, valamint a javasolt új szolgáltatás menetrendje és gyakorisága.
- (19) Annak érdekében, hogy a vasúti szolgáltatások vonzóbbá váljanak az utasok számára, a tagállamokat olyan helyzetbe kell hozni, hogy a belföldi személyszállítási szolgáltatásokat működtető vállalkozó vasúti társaságok számára előírassák, hogy a menetjegy- és átszállójegy-kiadás, valamint a helyfoglalások vonatkozásában egy közös információs és integrált jegykiadó rendszerhez csatlakozzanak. Egy ilyen rendszer létrehozása esetén biztosítani kell, hogy az ne okozzon piaci torzulást és ne alkalmazzon megkülönböztetést a vállalkozó vasúti társaságok tekintetében.
- (20) A tagállamoknak és a Bizottságnak a magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatával⁹ összhangban a tagállamok vállalták, hogy az áttöltető intézkedéseikről szóló értesítéshez egy vagy több olyan dokumentumot mellékelnek, amely indokolt esetben megmagyarázza az irányelv elemei és az azt áttöltető nemzeti jogi eszközök megfelelő részei közötti kapcsolatot. Ezen irányelv tekintetében a jogalkotó úgy ítéli meg, hogy indokolt ilyen dokumentumok átadása,

ELFOGADTÁK EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2012/34/EU irányelv a következőképpen módosul:

1. A 3. cikk a következőképpen módosul:
 - a) a 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

⁹ HL C 369., 2011.12.17., 14. o.

„2. »pályahálózat-működtető«: olyan szervezet vagy cég, amely egy hálózat vasúti infrastruktúrájának fejlesztését, működtetését és karbantartását biztosítja; a fejlesztés hálózattervezést, pénzügyi és beruházástervezést, valamint az infrastruktúra építését és korszerűsítését foglalja magában; az infrastruktúra működtetése a menetvonalak elosztásának folyamatát tartalmazza, beleértve a mind az egyes menetvonalak meghatározását, mind azok rendelkezésre állásának felmérését, mind pedig azok elosztását, a forgalomirányítást és az infrastruktúra-díjszabást, beleértve a díjak meghatározását és beszedését; míg a karbantartás infrastruktúra-bővítést és egyéb vagyonkezelési tevékenységeket foglal magában”;

- b) az 5. pontot el kell hagyni;
- c) a bekezdés az alábbi új, 31. ponttal egészül ki:

„31. »vertikálisan integrált vállalkozás«: olyan vállalkozás, amelyben:

- egyazon pályahálózat-működtetőként eljáró vállalkozás kizárólagos vagy résztulajdonosa egy vagy több vállalkozó vasúti társaságnak (holdingtársaság), vagy
- egy vagy több vállalkozó vasúti társaság kizárólagos vagy résztulajdonosa egy pályahálózat-működtetőnek, illetve
- egy pályahálózat-működtető kizárólagos vagy résztulajdonosa egy vagy több vállalkozó vasúti társaságnak”.

- 2. A 6. cikk (2) bekezdését el kell hagyni.
- 3. A 7. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7. cikk

A pályahálózat-működtető intézményi elkülönítése

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtető ellátja a 3. cikk 2. pontjában említett feladatokat, és független minden vállalkozó vasúti társaságtól.

A pályahálózat-működtetők függetlenségének garantálása érdekében a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a pályahálózat-működtetők olyan szervezetbe tömörülnek, amely jogilag elkülönül minden vállalkozó vasúti társaságtól.

- (2) A tagállamoknak biztosítaniuk kell továbbá, hogy egyazon jogi vagy természetes személy vagy személyek:
 - a) egyidejűleg nem gyakorolhatnak a 139/2004/EK tanácsi rendelet¹⁰ értelmében vett közvetlen vagy közvetett irányítást egy vállalkozó vasúti társaság és egy pályahálózat-működtető felett, illetve ilyen társaságokban nem tartanak fenn pénzügyi érdekeltséget és nem gyakorolhatnak semmilyen jogot;

¹⁰

HL L 24., 2004.1.29., 1. o.

- b) nem nevezhetnek ki tagokat egy pályahálózat-működtető felügyelőbizottságába, igazgatótanácsába vagy a vállalkozást jogilag képviselő egyéb testületbe, és ezzel egyidejűleg nem gyakorolhatnak közvetlen vagy közvetett irányítást egy vállalkozó vasúti társaság felett, illetve ilyen társaságban nem tarthatnak fenn pénzügyi érdekeltséget és nem gyakorolhatnak semmilyen jogot;
 - c) nem vállalhatnak egyidejűleg tagságot egy vállalkozó vasúti társaság és egy pályahálózat-működtető felügyelőbizottságában, igazgatótanácsában vagy a vállalkozást jogilag képviselő egyéb testületekben;
 - d) a vasúti infrastruktúra működtetésével vagy a pályahálózat-működtető irányító testületében való közreműködéssel egyidejűleg egy vállalkozó vasúti társaság felett nem gyakorolhatnak közvetlen vagy közvetett irányítást, ilyen társaságban nem tarthatnak fenn pénzügyi érdekeltséget és nem gyakorolhatnak semmilyen jogot; a vállalkozó vasúti társaság vezetőségében való közreműködéssel egyidejűleg nem gyakorolhatnak közvetlen vagy közvetett irányítást egy pályahálózat-működtető felett, ilyen társaságban nem tarthatnak fenn érdekeltséget és nem gyakorolhatnak semmilyen jogot.
- (3) E cikk végrehajtása tekintetében, amennyiben a (2) bekezdésben említett személy egy tagállam vagy más közigazgatási szerv, két olyan hatóság, amelyek egymástól működési és jogi szempontból elkülönülnek, és amelyek egyfelől a pályahálózat-működtető felett, másfelől a vállalkozó vasúti társaság felett irányítást vagy a (2) bekezdésben említett egyéb jogokat gyakorolnak, nem tekintendő ugyanazon személynek vagy személyeknek.
- (4) Feltéve, hogy nem merül fel összeférhetetlenség, és hogy a kereskedelmileg érzékeny információk bizalmas kezelése garantált, a pályahálózat-működtető a vállalkozó vasúti társaságoknak vagy egyéb, a pályahálózat-működtető felügyelete alatt eljáró szervezetnek – azok feletti döntéshozatali hatáskörének megtartása mellett – konkrét fejlesztési, felújítási és karbantartási feladatokat adhat alvállalkozásba.
- (5) Amennyiben ezen irányelv hatályba lépésének időpontjában a pályahálózat-működtető egy vertikálisan integrált társasághoz tartozik, a tagállamok dönthetnek úgy, hogy nem alkalmazzák e cikk (2)–(4) bekezdését. Ebben az esetben az érintett tagállam biztosítja, hogy a pályahálózat-működtető ellátja valamennyi, a 3. cikk 2. pontjában említett feladatát, és a 7a–7c. cikk szerinti követelményeknek megfelelően szervezeti és döntéshozatali szempontból ténylegesen független minden vállalkozó vasúti társaságtól.”
4. A szöveg a következő 7a–7e. cikkel egészül ki:
- „7a. cikk
- A pályahálózat-működtető tényleges függetlensége a vertikálisan integrált társaságon belül
- (1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a pályahálózat-működtető szervezetileg jogi értelemben elkülönüljön minden vállalkozó vasúti társaságtól vagy ilyen társaságot irányító holdingtól, illetve a vertikálisan integrált vállalkozásokhoz tartozó minden más jogi személytől.

- (2) A vertikálisan integrált vállalkozás vasúti szállítási szolgáltatási piacon tevékenykedő jogi személyiségű szervezetei sem közvetlen, sem közvetett részesedéssel nem rendelkezhetnek a pályahálózat-működtetőben. Ugyanígy a pályahálózat-működtető sem rendelkezhet sem közvetlen, sem közvetett részesedéssel a vasúti szállítási szolgáltatások piacán aktív szerepet vállaló vertikálisan integrált vállalkozás egyetlen, jogi személyiséggel bíró szervezetében sem.
- (3) A pályahálózat-működtető bevétele nem használható a vertikálisan integrált vállalkozáshoz tartozó más jogi személy finanszírozására, csupán a pályahálózat-működtető tevékenységének finanszírozására és a vertikálisan integrált társaság végső tulajdonosai részére történő osztalékfizetésre. A pályahálózat-működtető nem nyújthat kölcsönöket a vertikálisan integrált vállalkozás egyéb jogi személyeinek, és a vertikálisan integrált vállalkozás egyéb jogi személyei sem nyújthatnak kölcsönt a pályahálózat-működtetőnek. A pályahálózat-működtető számára más jogi személyek által kínált szolgáltatások kizárólag szerződés alapján, a piaci ár megfizetése ellenében vehetők igénybe. A pályahálózat-működtetőnek tulajdonított tartozást egyértelműen el kell választani a vertikálisan integrált vállalkozáshoz tartozó egyéb jogi személyeknek tulajdonított tartozástól, és az ezekre vonatkozó adósságszolgálatokat el kell különíteni. A pályahálózat-működtető és a vertikálisan integrált vállalkozás egyéb jogi személyeinek számvitelét oly módon kell vezetni, amely biztosítja e rendelkezések teljesítését, és lehetővé teszi, hogy a pályahálózat-működtető pénzügyi folyamatai elkülönüljenek a vertikálisan integrált vállalkozás egyéb jogi személyeinek pénzügyi folyamataitól.
- (4) A 8. cikk (4) bekezdésének sérelme nélkül a pályahálózat-működtetőnek a tőkepiacokon függetlenül, nem pedig a vertikálisan integrált vállalkozás egyéb jogi személyein keresztül kell finanszírozáshoz jutnia. A vertikálisan integrált vállalkozás egyéb jogi személyei nem juthatnak finanszírozáshoz a pályahálózat-működtetőn keresztül.
- (5) A pályahálózat-működtetőnek részletes nyilvántartást kell vezetnie a vertikálisan integrált társaság más, jogi személyiséggel rendelkező szervezeteihez fűződő kereskedelmi és pénzügyi kapcsolatairól, és azt – annak kérésére – az 56. cikk (12) bekezdésének megfelelően az igazgatási szervezet rendelkezésére kell bocsátania.

7b. cikk

A pályahálózat-működtető személyzetének és irányításának tényleges függetlensége a vertikálisan integrált társaságon belül

- (1) Az igazgatási szervezet 56. cikk értelmében meghozott döntéseinek sérelme nélkül a pályahálózat-működtetőnek a 3. cikk 2. pontjában említett valamennyi feladat tekintetében a vertikálisan integrált vállalkozáshoz tartozó többi jogi személytől független, tényleges döntéshozatali jogkörrel kell rendelkeznie. A pályahálózat-működtető általános irányítási struktúrája és vállalati alapszabálya biztosítja, hogy a vertikálisan integrált vállalkozáshoz tartozó egyetlen más jogi személy sem befolyásolhatja közvetlenül vagy közvetetten a pályahálózat-működtető e feladatokkal kapcsolatos magatartását.

- (2) A pályahálózat-működtető igazgatótanácsának tagjai és vezető tisztségviselői a vertikálisan integrált vállalkozás egyetlen másik jogi személyiséggel rendelkező szervezetében sem vállalhatnak felügyelőbizottsági vagy igazgatósági tagságot, illetve nem tölthetnek be vezető tisztséget.

A vertikálisan integrált vállalkozás más, jogi személyiséggel rendelkező szervezetei felügyelőbizottságának vagy igazgatótanácsának tagjai és vezető tisztségviselői nem vállalhatnak igazgatósági tagságot, illetve nem tölthetnek be vezető tisztséget a pályahálózat-működtetőnél.

- (3) A pályahálózat-működtetőnek rendelkeznie kell egy felügyelőbizottsággal, amely a vertikálisan integrált vállalkozás végső tulajdonosainak képviselőiből áll.

A felügyelőbizottság egyeztethet a 7d. cikk szerinti koordinációs bizottsággal az annak illetékességi körébe eső ügyekről.

A pályahálózat-működtető igazgatósági tagjainak kinevezésére, kinevezésének meghosszabbítására, munkakörülményeire (köztük díjazására), valamint hivatalából történő felmentésére vonatkozó döntéseket a felügyelőbizottságnak kell meghoznia. A felügyelőbizottság által a pályahálózat-működtető igazgatótanácsába való kinevezés vagy e kinevezés meghosszabbítása céljából megnevezett személyek személyazonosságát, a hivataluk időtartama és az abból való felmentésük tekintetében irányadó feltételeket, valamint a hivatal idő előtti felmondására vonatkozó döntésvajaslal indokolását el kell juttatni az 55. cikkben említett igazgatási szervezethez. E feltételek és az e bekezdésben említett döntések csak akkor válnak kötelező erejűvé, ha az igazgatási szervezet kifejezetten jóváhagyta azokat. Az igazgatási szervezet az ilyen döntések ellen akkor emelhet kifogást, ha kétségek merülnek fel az igazgatótanácsba kinevezendő személy szakmai függetlenségét illetően, illetve ha a pályahálózat-működtető valamely igazgatósági tagját hivatali idejének lejártá előtt mentik fel.

Az igazgatótanács azon tagjai számára, akik panasszal kívánnak élni a hivatali idejük lejártá előtt felmentésük miatt, tényleges fellebbezési jogot kell biztosítani az igazgatási szervezetnél.

- (4) A pályahálózat-működtető felügyelőbizottsági és igazgatósági tagjai, valamint vezető tisztségviselői a pályahálózat-működtetőtől való távozásukat követően nem tölthetnek be vezető tisztséget a vertikálisan integrált vállalkozás más, jogi személyiséggel rendelkező szervezeteinél. A vertikálisan integrált vállalkozás e más, jogi személyiséggel rendelkező szervezeteinek felügyelőbizottsági és igazgatósági tagjai, valamint vezető tisztségviselői az ilyen jogi személyektől való távozásukat követően három évig nem tölthetnek be vezető tisztséget a pályahálózat-működtetőnél.
- (5) A pályahálózat-működtetőnek saját személyi állománnyal kell rendelkeznie, és a vertikálisan integrált vállalkozás más jogi személyeitől elkülönülő helyiségekben kell működnie. A pályahálózat-működtető függetlenségének biztosítása érdekében az informatikai rendszerekhez való hozzáférést védeni kell. A belső szabályzatoknak vagy a munkavállalói szerződéseknek a vertikálisan integrált vállalkozáshoz tartozó más jogi személyekkel való érintkezést egyértelműen korlátozniuk kell annak kikötésével, hogy annak tartalma kizárólag a pályahálózat-működtető feladatainak ellátásával

összefüggésben a vertikálisan integrált vállalkozáson kívüli egyéb vállalkozó vasúti társaságokkal is folytatott hivatalos kommunikáció tartalmára szorítkozhat. Az alkalmazottaknak a pályahálózat-működtető és a vertikálisan integrált vállalkozás más jogi személyei közötti, a c) pont szerinti esettől eltérő áthelyezésére csak akkor van lehetőség, ha biztosítható, hogy ne kerüljön sor közöttük érzékeny információ cseréjére.

- (6) A pályahálózat-működtetőnek rendelkeznie kell az ahhoz szükséges szervezeti kapacitással, hogy funkcióit a vertikálisan integrált vállalkozás más, jogi személyiséggel rendelkező szerveitől függetlenül el tudja látni, és e funkciók vagy az azokhoz kapcsolódó tevékenységek végrehajtásával e jogi személyeket nem bízhatja meg.
- (7) A pályahálózat-működtető felügyelő szerve vagy igazgatósága tagjai, valamint vezető tisztviselői nem rendelkezhetnek érdekeltséggel a vertikálisan integrált vállalkozás más jogi személyeiben, illetve nem részesülhetnek semmilyen, közvetlenül vagy közvetetten e jogi személyektől származó pénzügyi előnyből. Díjazásuk teljesítményalapú összetevői nem függhetnek a vertikálisan integrált vállalkozás részét képező vagy annak irányítása alatt álló más jogi személyek üzleti eredményeitől, hanem kizárólag a pályahálózat-működtető eredményeitől.

7c. cikk

A megfelelés ellenőrzésének folyamata

- (1) A Bizottság valamely tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére eldöntheti, hogy a vertikálisan integrált társaságba tartozó pályahálózat-működtetők teljesítik-e a 7a. és 7b. cikk követelményeit, illetve hogy e követelmények végrehajtása alkalmas-e arra, hogy egyenlő versenyfeltételeket biztosítson valamennyi vállalkozó vasúti társaság számára, és hogy elhárítsa a versenytorzulásokat az adott piacon.
- (2) A Bizottság jogosult arra, hogy ésszerű határidőn belül minden szükséges információt bekérjen attól a tagállamtól, amelyben a vertikálisan integrált társaságot bejegyezték. A Bizottság egyeztet az érintett igazgatási szervezettel vagy szervezetekkel, valamint – megfelelő esetben – az igazgatási szervezetek 57. cikk szerinti hálózatával.
- (3) A tagállamok korlátozhatják a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés 10. cikkben meghatározott jogát azon vállalkozó vasúti társaságok tekintetében, amelyek az pályahálózat-működtetőt is magában foglaló vertikálisan integrált társasághoz tartoznak, ha a Bizottság arról tájékoztatja a tagállamot, hogy nem érkezett hozzá az (1) bekezdés szerinti kérés, vagy ameddig a Bizottság meg nem vizsgálja az adott kérést, vagy a 62. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban úgy nem dönt, hogy
 - a) a Bizottságnak a (2) bekezdés szerinti információbekérésére nem érkezett érdemi válasz, vagy
 - b) az érintett pályahálózat-működtető nem teljesíti a 7a. és 7b. cikkben meghatározott követelményeket, vagy
 - c) a 7a. és 7b. cikkben meghatározott követelmények végrehajtása nem alkalmas arra, hogy egyenlő versenyfeltételeket biztosítson valamennyi vállalkozó vasúti társaság számára, és hogy elhárítsa a

versenytorzulásokat abban a tagállamban, amelyben az érintett pályahálózat-működtetőt bejegyezték.

A Bizottság ésszerű időn belül hoz döntést.

- (4) A 62. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően az érintett tagállam kérheti a Bizottságtól a (3) bekezdésben említett döntés hatályon kívül helyezését, ha képes meggyőzni a Bizottság arról, hogy a döntés okai már nem állnak fenn. A Bizottság ésszerű időn belül hoz döntést.
- (5) Az (1)–(4) bekezdés sérelme nélkül, a 7a. és 7b. cikkben meghatározott követelményeknek való folyamatos megfelelést az 55. cikk szerinti igazgatási szervezet követi nyomon. Bármely kérelmező jogorvoslati kérelemmel fordulhat az igazgatási szervezethez, ha úgy véli, hogy e követelmények nem teljesülnek. Ilyen kérelem esetében az igazgatási szervezetnek az 56. cikk (9) bekezdésében meghatározott határidőig döntenie kell a helyzet orvoslásához szükséges intézkedésekről.

7d. cikk

Koordinációs bizottság

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtetők minden hálózathoz egy koordinációs bizottságot hozzanak létre és szervezzenek meg. A bizottságnak tagja lehet legalább a pályahálózat-működtető, a 8. cikk (3) bekezdésében meghatározott ismert kérelmezők, valamint – ha kéri – a potenciális kérelmezők, azok képviselői szervei, a vasúti teher- és személyszállítási szolgáltatás igénybevevőinek képviselői és adott esetben a regionális és helyi önkormányzatok. A koordinációs bizottság üléseire megfigyelői minőségben meg kell hívni a tagállamok képviselőit és az érintett igazgatási szervezetet.
- (2) A koordinációs bizottságnak javaslatokat kell előterjesztenie, illetve tájékoztatnia kell a pályahálózat-működtetőt és – szükség esetén – a tagállamot a következő témakörökben:
 - a) az infrastruktúra-kapacitás karbantartására és fejlesztésére vonatkozó kérelmezői igények;
 - b) a 30. cikkben említett szerződésekben foglalt felhasználó-központú teljesítménycélok, valamint a 30. cikk (1) bekezdésében említett ösztönzők tartalma és végrehajtása;
 - c) a 27. cikkben említett vasúthálózat-használati feltételek tartalma és végrehajtása;
 - d) az állami díjszabási rendszer és szabályok, a pályahálózat-működtető által a 29. cikk szerint létrehozott díjképzési konstrukció, és az infrastruktúra-használati díjak mértéke és szerkezete;
 - e) az infrastruktúra-kapacitás elosztásának folyamata, többek között a kapacitásoknak az infrastruktúra-felhasználók különböző kategóriái közötti elosztására vonatkozó elsőbbségi szabályok;
 - f) intermodalitási kérdések;

- g) minden olyan egyéb kérdés, amely az infrastruktúrához való hozzáférésnek és az infrastruktúra használatának feltételeire, illetve a pályahálózat-működtető szolgáltatásainak minőségére vonatkozik.

A koordinációs bizottságnak jogában áll, hogy e feladatok végrehajtása érdekében az a)–g) pontokkal kapcsolatban pontos tájékoztatást kérjen a pályahálózat-működtetőtől.

- (3) A koordinációs bizottságnak eljárási szabályzatot kell összeállítania, amely tartalmazza különösen az üléseken való részvételre és azok gyakoriságára (amely nem lehet negyedévenkéntinél ritkább) vonatkozó szabályokat. A koordinációs bizottságban folytatott megbeszélésekről a pályahálózat-működtető, a tagállam, az érintett igazgatási szervezet és a Bizottság részére éves jelentést kell benyújtani, amelyben a bizottság tagjainak álláspontját is fel kell tüntetni.

7e. cikk

Pályahálózat-működtetők európai hálózata

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtetők hálózatba szerveződjenek és együttműködjenek egymással az uniós vasúti infrastruktúra fejlesztése és különösen egy hatékony transzeurópai közlekedési hálózat létrehozása érdekében, beleértve a törzshálózatot alkotó folyosókat, a 913/2010/EU rendelet¹¹ szerinti vasúti árufuvarozási folyosókat és az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszernek (ERTMS) a 2012/88/EU határozatban¹² előírt európai megvalósítási tervét.

A hálózat részét alkotja a Bizottságnak is. A Bizottságnak koordinálnia, támogatnia és adott esetben ajánlásokkal kell segítenie a hálózat munkáját. Biztosítania kell a megfelelő pályahálózat-működtetők aktív együttműködését.

- (2) A hálózatnak szerepet kell vállalnia 15. cikkben említett piaci nyomonkövetési tevékenységekben, és a pályahálózat-működtetők hatékonyságát olyan közös mutatók és minőségi szempontok alapján kell értékelnie, mint a megbízhatóság, a kapacitás, a rendelkezésre állás, a pontosság, hálózataik biztonsága, az eszközminőség és -felhasználás, a karbantartás, a felújítások, a bővítések, a beruházások és a pénzügyi hatékonyság.
- (3) A Bizottság intézkedéseket fogadhat el a hálózat általános elveinek és gyakorlatainak meghatározására, különösen a referenciamérések és a hálózaton belüli együttműködés során követett eljárások következetességének biztosítása érdekében. Ezeket az intézkedéseket a 62. cikk (3) bekezdésében említett eljárással összhangban, végrehajtási jogi aktus útján kell elfogadni.”

5. A 10. cikk a következőképpen módosul:

- a) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A vállalkozó vasúti társaságok a vasúti szolgáltatások valamennyi típusának működtetése céljából egyenlő, megkülönböztetésmentes és átlátható

¹¹ HL L 276., 2010.10.20, 22. o.

¹² HL L 51., 2012.2.23, 51. o.

feltételek mellett hozzáférési jogot kapnak a vasúti infrastruktúrához az összes tagállamban. A vállalkozó vasúti társaságoknak jogukban áll utasokat felvenni és leszállásukat biztosítani bármely állomáson. Ez a jog magában foglalja a II. melléklet 2. pontjában említett kiszolgáló létesítményeket összekötő infrastruktúrához való hozzáférést is.”

- b) a (3) és (4) bekezdést el kell hagyni.

6. A 11. cikk a következőképpen módosul:

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

„(1) A tagállamok korlátozhatják a 10. cikk (2) bekezdésében foglalt hozzáférési jogot olyan adott kiindulási és adott célállomás közötti személyszállítási szolgáltatások esetében, amelyeknél egy vagy több közszolgáltatási szerződés is ugyanazt az útvonalat vagy annak alternatíváját fedi le, ha e jog gyakorlása veszélyeztetné az érintett közszolgáltatási szerződés vagy szerződések gazdasági egyensúlyát.”;

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

„Azt, hogy a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya sérülne-e, az 55. cikkben említett igazgatási szervezet vagy szervezetek állapítják meg objektív gazdasági elemzés alapján, a döntést előre meghatározott szempontokra alapozva. Ezt az alábbi szereplők bármelyikének a 38. cikk (4) bekezdésében említett, a kérelmezni szándékozott személyszállítási szolgáltatásról szóló tájékoztatástól számított egy hónapon belül benyújtott kérelmére kell megállapítaniuk:

- a) a közszolgáltatási szerződést odaítélő illetékes hatóság vagy hatóságok,
- b) bármely egyéb érdekelt illetékes hatóság, amely e cikk alapján jogosult a hozzáférés korlátozására,
- c) a pályahálózat-működtető,
- d) a közszolgáltatási szerződést teljesítő vállalkozó vasúti társaság.”;

- c) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az igazgatási szervezet megindokolja a határozatát, és meghatározza azokat a szükséges feltételeket, amelyek szerint az értesítését követő egy hónapon belül a következők bármelyike a határozat felülvizsgálatát kérheti:

- a) az érintett illetékes hatóság vagy hatóságok,
- b) a pályahálózat-működtető,
- c) a közszolgáltatási szerződést teljesítő vállalkozó vasúti társaság,
- d) a hozzáférést kérelmező vállalkozó vasúti társaság.

Amennyiben az igazgatási szervezet azt állapítja meg, hogy a 38. cikk (4) bekezdésében említett kívánt személyszállítási szolgáltatás veszélyeztetné valamely közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát, jeleznie kell a szolgáltatás azon lehetséges módosításait, amelyekkel biztosítható lenne, hogy a 10. cikk (8) bekezdésében foglalt hozzáférési jog megadásának feltételei teljesülnek.”;

- d) az (5) bekezdést el kell hagyni.

7. A szöveg a következő 13a. cikkel egészül ki:

„13a. cikk

Közös információs és integrált jegykiadó rendszerek

- (1) Az 1371/2007/EK rendelet¹³ és a 2010/40/EU irányelv¹⁴ sérelme nélkül a tagállamok előírhatják a belföldi személyszállítási szolgáltatásokat működtető vállalkozó vasúti társaságok számára, hogy a menetjegy- és átszállójegykiadás, valamint a helyfoglalások vonatkozásában csatlakozzanak egy közös információs és integrált jegykiadó rendszerhez, vagy dönthetnek úgy, hogy egy illetékes hatóságot hatalmaznak fel e rendszer létrehozására. E rendszer létrehozása esetén a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az nem okoz piaci torzulást és nem alkalmaz megkülönböztetést a vállalkozó vasúti társaságok között, illetve azt, hogy a rendszert egy állami- vagy magánszektorbeli jogalany vagy a személyszállítási szolgáltatásokat működtető összes vállalkozó vasúti társaság társulása irányítja.
- (2) A tagállamok a személyszállítási szolgáltatásokat üzemeltető vállalkozó vasúti társaságok számára veszélyhelyzeti tervek bevezetését és koordinálását írják elő abból a célból, hogy az 1371/2007/EK rendelet 18. cikke értelmében a szolgáltatásokban bekövetkező nagyobb zavarok esetén segítséget nyújtsanak az utasoknak.”

8. A 38. cikk (4) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Ha egy kérelmező infrastruktúra-kapacitást szándékozik kérelmezni személyszállítási szolgáltatás nyújtása céljából, erről legalább 18 hónappal az adott kapacitáskérelemhez kapcsolódó üzemi menetrend hatálybalépése előtt tájékoztatnia kell az érintett pályahálózat-működtetőket és igazgatási szervezeteket. Annak érdekében, hogy az érintett igazgatási szervezetek értékelni tudják a hatályos közszolgáltatási szerződésekre gyakorolt lehetséges gazdasági hatást, az igazgatási szervezetek biztosítják a közszolgáltatási szerződésben meghatározott vasúti személyszállítási szolgáltatást erre az útvonalra odaítélő bármely illetékes hatóság, valamint az egyéb, a 11. cikk alapján a hozzáférés korlátozására jogosult bármely érdekelt illetékes hatóság és az ezen a személyszállítási szolgáltatási útvonalon közszolgáltatási szerződést teljesítő bármely vállalkozó vasúti társaság haladéktalan – legkésőbb öt napon belüli – tájékoztatását.”

9. A 63. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A Bizottság 2024. december 31-ig értékeli a vasúti ágazatról szóló jelen irányelv hatását és jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának ezen irányelv végrehajtásáról.

Ugyanezen időpontig a Bizottság megítéli, hogy a vertikálisan integrált társasághoz tartozó pályahálózat-működtetővel továbbra is kapcsolatba hozhatók-e diszkriminatív gyakorlatok vagy a verseny torzításának egyéb fajtái. Megfelelő esetben a Bizottság újabb jogi intézkedésekre tesz javaslatot.”

¹³ HL L 315., 2007.12.3., 14. o.

¹⁴ HL L 207., 2010.8.6., 1. o.

2. cikk

- (1) A tagállamok elfogadják és legkésőbb [a hatálybalépést követő 18. hónap]-ig közzéteszik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.

A tagállamok a kérdéses rendelkezések elfogadásakor gondoskodnak arról, hogy azok tartalmazzanak hivatkozást erre az irányelvre, vagy kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozás kíséretében jelenjenek meg. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

- (2) A tagállamok megküldik a Bizottságnak nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az irányelv tárgykörében fogadnak el.

3. cikk

- (1) Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.
- (2) Az 1. cikk 5–8. pontja 2018. január 1-jétől lép hatályba [hogy lehetővé váljon az üzemi menetrend 2019. december 14-i érvénybe lépése].

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*Az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*