



Brüsszel, 2015. október 1.
(OR. en)

12243/15

Intézményközi referenciaszámok:
2013/0028 (COD)
2013/0029 (COD)

TRANS 296
CODEC 1215

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	11998/15 TRANS 287 CODEC 1185
Biz. dok. sz.:	5960/13 TRANS 35 CODEC 209 5985/13 TRANS 36 CODEC 216
Tárgy:	Negyedik vasúti csomag: Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012/34/EU irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosításáról Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az 1370/2007/EK rendeletnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása tekintetében történő módosításáról – Általános megközelítés

I. Bevezetés

A Bizottság 2013. január 30-án előterjesztette a negyedik vasúti csomagot, amely hat olyan jogalkotási javaslatot tartalmaz, melyek célja, hogy felszámolják azokat az akadályokat, amelyek még az egységes európai vasúti térség kiteljesítésének útjában állnak, ezzel is hozzájárulva ahhoz, hogy növekedjen a vasút modális részaránya az EU-n belüli közlekedésben.

A jogalkotási csomag fő célja konkrétan az, hogy javítsa a vasúti szolgáltatások minőségét és hatékonyságát azáltal, hogy felszámolja a még fennálló jogi, intézményi és műszaki akadályokat, valamint javítja a vasúti ágazat teljesítményét és versenyképességét.

A jogalkotási csomag két pillére a „műszaki”, illetve a „piaci” pillér.

A műszaki pillérről 2015 júniusában megállapodás született az Európai Parlamenttel. A piaci pillér keretében a Tanács jelenleg két bizottsági javaslatot tárgyal: az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012/34/EU irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosításáról szóló irányelvjavaslatot (a továbbiakban: irányítási irányelv), valamint az 1370/2007/EK rendeletnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása tekintetében történő módosításáról szóló rendeletjavaslatot (a továbbiakban: a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló rendelet).

II. A tanácsi szervek keretében folyó munka

A piaci pillérbe tartozó három bizottsági javaslat vizsgálatát 2014 júliusában kezdte meg a szárazföldi közlekedési munkacsoport. Az olasz elnökség alatt irányadó vitára és az elért eredményekről szóló jelentés elfogadására került sor. A lett elnökség alatt újabb irányadó vitára és az elért eredményekről szóló második jelentés elfogadására került sor.

A luxemburgi elnökség 2015 júliusában a munkacsoport elé terjesztette az irányítási irányelvre és a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló rendeletre vonatkozó kompromisszumos javaslatait. A munkacsoport a július 9-i, 16-i és 23-i, valamint a szeptember 8-i, 10-i, 16-i, 17-i és 22-i ülésén megvizsgálta a javaslatokat.

A COREPER szeptember 30-án vizsgálta meg a módosított elnökségi kompromisszumos javaslatokat. Ezen ülés során a lezáratlan kérdések többségére sikerült megoldást találni. Két kérdés azonban továbbra is lezáratlan. Az elnökség tudomásul vette a delegációk észrevételeit, és e dokumentumban módosított szövegjavaslatokat terjeszt a miniszterek elé vizsgálat céljából.

Az e jelentés mellékleteiben lévő szövegben a COREPER jelentéséhez képest tett változtatásokat **félkövér aláhúzott** betűtípus, illetve [...] jelzi.

Ezekkel a változtatásokkal kapcsolatban valamennyi delegáció vizsgálati fenntartással él. UK emellett parlamenti vizsgálati fenntartással élt.

III. Lezáratlan kérdések

Az elnökség tudomásul vette azokat az észrevételeket, amelyeket több tagállam tett a COREPER ülésén a két szöveggel kapcsolatban, mégpedig az átmeneti időszakokat illetően. Az elnökség véleménye szerint az ezzel a kérdéssel kapcsolatos kompromisszumos javaslata kiegyensúlyozott, mivel néhány tagállam hosszabb átmeneti időszakokat részesítene előnyben, más tagállamok viszont rövidebbet. Mindenesetre nagy a valószínűsége annak, hogy ez a kérdés az Európai Parlammal folytatandó tárgyalásokon is napirendre fog kerülni.

A COREPER ülésén lezajlott megbeszélések alapján az elnökségnek az a véleménye, hogy az alábbiakban szereplő két pontról a minisztereknek döntést kell hozniuk ahhoz, hogy a két jogszabály-javaslatra vonatkozóan általános megközelítést lehessen kialakítani.

Az irányítási irányelv

Az irányítási irányelv és a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló rendelet közötti koherencia – a 10. cikk (2) bekezdése

A COREPER ülésén az egyik delegáció olyan szövegjavaslatot terjesztett elő, amelynek célja a jogbiztonság biztosítása a vasúti infrastruktúrához való szabad hozzáférés elvét illetően az irányítási irányelv és a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló irányelv egymásnak esetleg ellentmondó rendelkezései tekintetében. Ezt a szövegjavaslatot több delegáció is támogatta. Más delegációk azonban határozott aggályaiknak adtak hangot, mivel véleményük szerint ez a szövegjavaslat egyenlőtlen versenyfeltételek kialakulásához vezetne, és ezáltal aláásná a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló irányelv és az irányítási irányelv közötti egyensúlyt.

E megbeszéléseket követően az elnökség előterjesztett néhány kompromisszumos javaslatot, amelyekkel a COREPER ülésén felszólalt delegációk által felvetett aggályokat kívánta eloszlatni. Egy változtatás történt az irányítási irányelv 10. cikkének (2) bekezdésében, illetve pontosításokra került sor egy kapcsolódó preambulumbekkezdésben. Ezeket a változtatásokat az I. mellékletben szereplő szöveg tartalmazza.

A közszolgáltatási kötelezettségekről szóló rendelet

Átmeneti eltérés kivételes körülmények esetén – az 5. cikk (3a) bekezdése

A COREPER ülésén egy delegáció néhány változtatásra tett javaslatot az 5. cikk (3a) bekezdésével kapcsolatos elnökségi szövegben. Ez a rendelkezés legfeljebb hét évben meghatározott időtartamú átmeneti eltérést vezet be abból a célból, hogy figyelembe vegye azon tagállamok helyzetét, amelyek rendszerint versenytárgyalási eljárás keretében ítélnék oda szerződéseket, de amelyek élni kívánnak azzal a lehetőséggel, hogy kivételes körülmények fennállása esetén közvetlenül ítélhessenek oda új közszolgáltatási szerződéseket. Ezen kivételes körülmények felsorolását a rendelkezés tartalmazza.

Az említett delegáció által javasolt változtatások közül néhány szerepel a II. mellékletben lévő elnökségi szövegjavaslatban, amelynek ismertetésére szintén sor került a Coreper ülésén.

IV. Konklúzió

Felkérjük a Tanácsot, hogy vizsgálja meg az e jelentés mellékleteiben foglalt szövegeket, oldja meg a lezáratlan kérdéseket, és a 2015. október 8-i ülésén fogadjon el általános megközelítést mindkét szövegre vonatkozóan.

Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012/34/EU irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosításáról

1. cikk

A 2012/34/EU irányelv a következőképpen módosul:

-1. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) a (3) bekezdés első mondata helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) A tagállamok a 7., 7a., 7b., 7c., 7d., 8. és 13. cikk, valamint a IV. fejezet rendelkezéseinek hatálya alól kivonhatják a következőket:”;

aa) a cikk a következő új (3a) bekezdéssel egészül ki:

„(3a) A tagállamok a 7., 7a., 7b., 7c., 7d. és 8. cikk rendelkezéseinek hatálya alól kivonhatják a következőket:

Az alacsony forgalmú, legfeljebb 100 km hosszúságú helyi hálózatok, amelyeket egy fővonal és az annak mentén elhelyezkedő kiinduló- és végállomások közötti teherszállításra használnak, feltéve, hogy e vonalakat a fő pályahálózat-működtetőtől eltérő szervezet működteti, és vagy a) egyetlen árufuvarozó használja, vagy pedig b) az alapvető feladatokat olyan szerv látja el, amely nem tartozik egyetlen vasúti társaság irányítása alá sem [...]. Amennyiben egyetlen árufuvarozóról van szó, azt a tagállamok mentesíthetik a IV. fejezet alkalmazása alól is, ameddig a kapacításra más kérelmező nem tart igényt. Ez a rendelkezés akkor is alkalmazható, ha az adott vonalat korlátozott mértékben személyszállításra is használják. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot arról a szándékukról, hogy az említett vonalakat kivonják a 7., 7a., 7b., 7c., 7d. és 8. cikk hatálya alól.”

ab) a cikk a következő új (3b) bekezdéssel egészül ki:

„(3b) A tagállamok a 7., 7a., 7b., 7c. és 7d. cikk rendelkezéseinek hatálya alól kivonhatják a következőket:

Alacsony forgalmú, regionális hálózatok, amelyeket a fő pályahálózat-működtetőtől eltérő szervezet üzemeltet, és amelyet a tagállam fő vasúti társaságától eltérő, egyetlen vasúti társaság által üzemeltetett regionális személyszállítási szolgáltatások céljára használnak, ameddig nem merül fel kereslet az adott hálózaton való személyszállítási kapacitás iránt, és amennyiben a társaság független a teherszállító vasúti társaságoktól. Ez a rendelkezés akkor is alkalmazható, ha az adott vonalat korlátozott mértékben teherszállításra is használják. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot arról a szándékukról, hogy az említett vonalakat kivonják a 7., 7a., 7b., 7c. és 7d. cikk hatálya alól. ”

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

„(4) A (3) bekezdés sérelme nélkül a tagállamok a 8. cikk (3) bekezdésének hatálya alól kivonhatják a vasúti piac működése szempontjából stratégiai jelentőséggel nem bíró helyi és regionális vasúti infrastruktúrákat, a 7., 7a., 7c. cikk és a IV. fejezet hatálya alól pedig a vasúti piac működése szempontjából stratégiai jelentőséggel nem bíró helyi vasúti infrastruktúrákat. A tagállamok értesítik a Bizottságot arról a szándékukról, hogy az említett vasúti infrastruktúrákat kivonják az említett rendelkezések hatálya alól. A Bizottság a 62. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban, az érintett vasútvonalak hosszának és kihasználtsági szintjének, valamint az esetlegesen érintett forgalom mértékének figyelembevételével dönt arról, hogy az adott vasúti infrastruktúra stratégiai jelentőséggel nem bíró infrastruktúrának tekinthető-e.”;

ba) a cikk a következő új (8a) bekezdéssel egészül ki:

„(8a) Az irányelv hatálybalépését követő 10 éven keresztül a tagállamok – a 10., 13. és 56. cikk kivételével – kivonhatják az irányelv II. és IV. fejezetének hatálya alól az 500 km-nél rövidebb, a fő belföldi vasúti hálózattól eltérő nyomtávolságú, az országot egy az uniós vasúti jogszabályokat nem alkalmazó harmadik országgal összekötő, elszigetelt vasútvonalakat, amelyeket a fő belföldi vasúti hálózat működtetőjétől eltérő pályahálózat-működtető működtet. A kizárólag ilyen vonalakon működő vasúti társaságok mentesülhetnek a II. fejezet alkalmazása alól.

A mentesség legfeljebb ötéves időszakokra meghosszabbítható. A mentességet meghosszabbítani kívánó tagállam a mentesség lejártát megelőzően legkésőbb 12 hónappal értesíti erről a szándékáról a Bizottságot. A Bizottság megvizsgálja, hogy az előző albekezdésben említett mentesség feltételei továbbra is teljesülnek-e. Amennyiben nem, a Bizottság a 62. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban határozatot fogad el a mentesség megszüntetéséről.”;

c) a cikk a következő (12) bekezdéssel egészül ki:

„(12) Ha egy, a köz- és magánszféra között létrejött, 2015. június 16. előtt megkötött partnerség keretében a magánberuházó az adott infrastruktúrát használó személyszállítási szolgáltatások nyújtásáért felelős vasúti társaság is egyben, a tagállamok a továbbiakban is mentesíthetik a magánberuházót a 7. 7a. és 7d. cikk alkalmazása alól, és korlátozhatják a köz- és magánszféra közötti partnerségben részt vevő magánberuházó által nyújtott személyszállítási szolgáltatásokhoz használt infrastruktúrával azonos infrastruktúrát használó vasúti társaságok által működtetett szolgáltatások keretében az utasok felvételére és leszállítására vonatkozó jogot.”

d) a cikk a következő (13) bekezdéssel egészül ki:

„(13) Azokat a magánberuházó pályahálózat-működtetőket, amelyek részes felei egy a köz- és magánszféra között létrejött, [az irányelv hatályba lépésének időpontja] előtt megkötött partnerségnek, és amelyek nem részesülnek állami támogatásban, ki kell vonni a 7d. cikk hatálya alól, feltéve, hogy a pályahálózat-működtető által nyújtott, illetve igénybe vett hitelek és pénzügyi garanciák sem közvetlenül, sem közvetve nem részesítenek előnyben egy adott vasúti társaságot.”

1. A 3. cikk a következőképpen módosul:

a) a 2. pont helyébe a következő szöveg lép: ¹

„2. »pályahálózat-működtető«: olyan szervezet vagy cég, amely egy hálózat vasúti infrastruktúrájának működtetését, karbantartását és felújítását biztosítja és részt vesz annak fejlesztésében, mégpedig az adott tagállam által az infrastruktúrák fejlesztésére és finanszírozására vonatkozó általános politika keretében meghatározottak szerint;

2a. »a vasúti infrastruktúra fejlesztése«: hálózattervezés, pénzügyi és beruházástervezés, valamint az infrastruktúra építése és korszerűsítése;

2aa. »a vasúti infrastruktúra működtetése«: a menetvonalak elosztása, forgalomirányítás és az infrastruktúra-használati díjak;²

2b. »a vasúti infrastruktúra karbantartása«: a meglévő infrastruktúra állagának és kapacitásának megőrzését célzó munkák;

¹ Preambulumbekezdésben lehetne egyértelművé tenni, hogy a vasúti infrastruktúra működtetése lehetséges különálló struktúrák, vertikálisan integrált vállalkozások, valamint kiszervezéssel kombinált vertikálisan integrált vállalkozások formájában is.

² Preambulumbekezdésben lehetne tisztázni, hogy a vasúti infrastruktúra működtetése az ellenőrzést, az irányítást és a jelzőrendszereket is magában foglalja. Preambulumbekezdés fogja pontosítani, hogy ezzel összefüggésben gondoskodni kell arról, hogy az infrastruktúra alkalmas legyen a rendeltetésszerű használatra.

- 2c. »a vasúti infrastruktúra felújítása«: a meglévő infrastruktúrán belüli cserékre irányuló nagyobb munkák, amelyek nem változtatják meg annak összteljesítményét;
- 2d. »a vasúti infrastruktúra fejlesztése«: az infrastruktúrán belüli módosításokra irányuló nagyobb munkák, amelyek javítják annak [...] összteljesítményét;
- 2e. a pályahálózat-működtetők »alapvető feladatai«: a menetvonalak elosztásával kapcsolatos döntéshozatal, ideértve az egyes menetvonalak meghatározását, rendelkezésre állásuknak vizsgálatát és elosztásukat, továbbá az infrastruktúra-használati díjakkal kapcsolatos döntéshozatal, ideértve a díjak meghatározását és beszedését is, a tagállamok által a 29. és a 39. cikk alapján kidolgozott díjszabási és kapacitáselosztási rendszerrel összhangban.”;

b) a cikk a következő pontokkal egészül ki:

„31. »vertikálisan integrált vállalkozás«: olyan vállalkozás, amelynek esetében a 139/2004/EK tanácsi rendelet értelmében:

- a pályahálózat-működtető egy olyan vállalkozás irányítása alatt áll, amely egyben a pályahálózat-működtető hálózaton vasúti szolgáltatásokat nyújtó egy vagy több vasúti társaságot is irányít, vagy
- a pályahálózat-működtető egy vagy több olyan vasúti társaság irányítása alatt áll, amely a pályahálózat-működtető hálózaton vasúti szolgáltatásokat nyújt, vagy
- a pályahálózat-működtető hálózaton vasúti szolgáltatásokat nyújtó egy vagy több vasúti társaság a pályahálózat-működtető irányítása alatt áll.

Ezenkívül olyan vállalkozást is jelent, amely különálló részlegekből áll, magában foglal egy pályahálózat-működtetőt és egy vagy több, saját jogi személyiséggel nem rendelkező részleget, amelyek szállítási szolgáltatásokat nyújtanak.

Amennyiben egy pályahálózat-működtető és egy vasúti társaság teljesen függetlenek egymástól, de mindkettő közvetlenül, köztes szervezet beiktatása nélkül valamely tagállam irányítása alatt áll, ezen irányelv alkalmazásában nem tekinthetők vertikálisan integrált vállalkozásnak³;

32. »a köz- és a magánszféra partnersége«: közfeladatot ellátó szervek és egy tagállam fő pályahálózat-működtetőjétől⁴ eltérő egy vagy több vállalkozás közötti, kötelező erejű megállapodás, amelynek értelmében a vállalkozások részben vagy egészben kiépítik és/vagy finanszírozzák a vasúti infrastruktúrát és/vagy megszerzik a jogot arra, hogy a 2. pontban felsorolt feladatok bármelyikét gyakorolják egy előre meghatározott időtartamon belül. A megállapodás a nemzeti jogban előírt bármely, megfelelő jogi erővel rendelkező formában létrejöhet.

33. »igazgatótanács«: egy vállalkozás [...] **vezető szintű**, végrehajtási és igazgatási feladatokat ellátó testülete, amely a vállalkozás napi szintű irányításáért felel;

33a. »felügyelőbizottság«: egy vállalkozás [...] **legmagasabb szintű**, felügyeleti feladatokat ellátó testülete, amely ellenőrzést gyakorol az igazgatótanács felett, és általános stratégiai döntéseket hoz a vállalkozással kapcsolatban.”

2. A 6. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„E cikk alkalmazásában a 7a. cikk (3) bekezdését alkalmazó tagállamok előírják a vállalkozásnak, hogy a vállalkozáson belül különálló, saját jogi személyiséggel nem rendelkező részlegeket állítson fel.”

³ A teljes függetlenség fogalmát e fogalommeghatározás alkalmazásának céljából preambulumbekkezdésben lehetne pontosítani. A „köztes szervezet” nem lehet minisztérium.

⁴ Preambulumbekkezdésben lehetne pontosítani azt a tényt, hogy a tagállam dönt arról, hogy országában mely szervezet a fő pályahálózat-működtető.

3. A 7. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7. cikk

A pályahálózat-működtető függetlensége

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtető feleljen a hálózat működtetéséért, karbantartásáért és felújításáért, és hogy a nemzeti joggal összhangban megbízzák az adott hálózat vasúti infrastruktúrájának fejlesztésével.

(2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a pályahálózat-működtető szervezetileg a vasúti társaságoktól jogi értelemben elkülönüljön, vertikálisan integrált vállalkozások esetén pedig elkülönüljön a vállalkozáshoz tartozó minden más jogi személytől.

(3) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy ugyanazon személyeket ne lehessen egyidejűleg az alábbi munkakörökben alkalmazni:

- pályahálózat-működtető és vasúti társaság igazgatótanácsának tagjaiként,
- az alapvető feladatokkal kapcsolatos döntéshozatallal megbízott személyekként és a vasúti társaság igazgatótanácsának tagjaként,
- ha van felügyelőbizottság, a pályahálózat-működtető és vasúti társaság felügyelőbizottságának tagjaiként.

(4) Vertikálisan integrált vállalkozások esetében a pályahálózat-működtető igazgatótanácsának tagjai és az alapvető feladatokkal kapcsolatos döntéshozatallal megbízott személyek nem kaphatnak pénzügyi juttatásokat vagy alapvetően egyes vasúti társaságok [...] pénzügyi teljesítményéhez kapcsolódó jutalmakat a vasúti társaságoktól. Kaphatnak azonban a vasútszisztem összteljesítményéhez kapcsolódó jutalmakat.

(5) Ha egy vertikálisan integrált vállalkozáson belüli szervezetek közös információs rendszereket használnak, az alapvető feladatokhoz kapcsolódó érzékeny információkhoz való hozzáférést a pályahálózat-működtető erre felhatalmazott személyzetére kell korlátozni.

(6) Az (1) bekezdés rendelkezései nem érintik a tagállamoknak a vasúti infrastruktúra fejlesztésével és finanszírozásával kapcsolatos döntéshozatali jogát, valamint az infrastruktúrák finanszírozásával és a díjszabással, valamint a kapacitáselosztással kapcsolatos, a 4. cikk (2) bekezdésében, a 8., a 29. és a 39. cikkben meghatározott tagállami hatásköröket.”

4. A szöveg a következő 7a–7g. cikkel egészül ki:

„7a. cikk

Az alapvető feladatok függetlensége

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtetők az alapvető feladatok tekintetében szervezeti és döntéshozatali függetlenséget élvezzenek a 4. cikk (2) bekezdésében, a 29. cikkben és a 39. cikkben meghatározott korlátok között.

(2) Az (1) bekezdés alkalmazása keretében a tagállamok különösen az alábbiakat szavatolják:

- sem vasúti társaság, sem más jogi személy nem gyakorol döntő befolyást a pályahálózat-működtetők az alapvető feladatokat illetően, ez azonban nem érinti a tagállamoknak a díjszabási rendszer, a kapacitáselosztási rendszer és a konkrét díjszabási szabályok meghatározásában a 29. és a 39. cikk értelmében betöltött szerepét;
- vasúti társaság nem gyakorol döntő befolyást az alapvető feladatokkal kapcsolatos döntések meghozatalával megbízott személyek kinevezésére és felmentésére⁵.
- az alapvető feladatokkal megbízott személyek mobilitása nem vezet összeférhetetlenséghez.

⁵ Preambulumbekezdésben lehetne egyértelművé tenni, hogy ennek a rendelkezésnek a hatálya a panasztételi eljárásra is kiterjed.

(3) A tagállamok határozhatnak úgy, hogy az infrastruktúra-használati díjak meghatározását és a menetvonalak kijelölését a vasúti társaságoktól jogi formáját, szervezetét és döntéshozatali struktúráját tekintve független, a díjszabásért felelős testület, illetve a menetvonalak elosztásáért felelős testület végezze. A fent említett esetekben a tagállamok dönthetnek úgy, hogy nem alkalmazzák a 7. cikk (2) bekezdését és a 7. cikk (3) bekezdésének harmadik francia bekezdését.⁶ A 7. cikk (3) bekezdésének első francia bekezdése és a 7. cikk (4) bekezdése értelemszerűen alkalmazandó a pályahálózat-működtetéssel és a vasútszolgáltatás-nyújtással megbízott részlegek vezetői tekintetében.

(4) A pályahálózat-működtetők alapvető feladataira vonatkozó, ebben az irányelvben foglalt rendelkezések a díjszabásért és/vagy a menetvonalak kijelöléséért felelős testületre is alkalmazandók.

7b. cikk

A pályahálózat-működtető pártatlansága a forgalomirányítás és a karbantartás-tervezés terén

(1) A forgalomirányítási és karbantartás-tervezési feladatokat átlátható és megkülönböztetésmentes módon kell ellátni.

(2) A forgalomirányítás terén a tagállamok gondoskodnak arról, hogy a vasúti társaságok kellő időben és teljes körűen hozzáférhessenek minden releváns információhoz, amennyiben őket érintő hálózati zavar lép fel. Ha pályahálózat-működtető további hozzáférést engedélyez a forgalomirányítási eljárásokhoz, ezt átlátható és megkülönböztetésmentes módon kell biztosítani a vasúti társaságoknak.

(3) A vasúti infrastruktúra nagyobb karbantartási és/vagy felújítási munkálatainak hosszú távú tervezését illetően a pályahálózat-működtetőnek konzultálnia kell a kérelmezőkkel, és a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell vennie a felmerült aggályokat.

⁶ Preambulumbekezdésben lehetne kifejteni, hogy ennek az irányelvnek a vonatkozó rendelkezései értelemszerűen alkalmazandók a vertikálisan integrált vállalkozásokra, amennyiben a pályahálózat-működtető és a vasúti társaság ugyan nem rendelkezik különálló jogi személyiséggel, de egy vállalkozáson belül külön részlegként működik.

7c. cikk

A pályahálózat-működtető feladatainak kiszervezése és megosztása⁷

(1) Feltéve, hogy nem áll fenn összeférhetetlenség és nem sérül a bizalmas üzleti adatok titkossága, a pályahálózat-működtető:

- a) kiszervezheti feladatait egy másik szervezetnek, amennyiben az nem vasúti társaság, nem irányít vasúti társaságot, valamint azt nem ellenőríz vasúti társaság;
- b) kiszervezheti a vasúti infrastruktúra [...] fejlesztésével, karbantartásával és felújításával kapcsolatos munkákat és kapcsolódó feladatokat vasúti társaságoknak vagy vasúti társaságot irányító vállalatoknak vagy vasúti társaság által irányított vállalatoknak.

A pályahálózat-működtető megtartja a 3. cikk (2) bekezdésében említett feladatok ellátása feletti felügyeleti jogkört, és a végső felelősség is őt terheli azok ellátásáért. Az alapvető feladatokat ellátó szervezeteknek meg kell felelniük a 7., 7a., 7b. és 7d. cikkben foglaltaknak.

(2) A 7. cikk (1) bekezdésétől eltérve a pályahálózat-működtetői feladatokat más pályahálózat-működtetők – többek között a köz- és magánszféra közötti partnerséget létrehozó megállapodásban részes felek – is elláthatják, feltéve, hogy megfelelnek a 7. cikk (2)–(6) bekezdésében, továbbá a 7a., 7b. és 7d. cikkben foglalt követelményeknek, és teljes körű felelősséget vállalnak az érintett feladatok ellátásáért.

⁷ Preambulumbekezdésben tisztázni lehetne, hogy a nemzeti jog szerinti jogalkotási aktusok révén engedélyezni lehet a pályahálózat-működtető feladatainak kiszervezését.

(2a) Amennyiben a tápenergia-ellátás üzemeltetője nem lát el alapvető feladatokat, mentesíteni kell a pályahálózat-működtetők tekintetében alkalmazandó szabályok alól, feltéve, hogy biztosított a hálózatfejlesztést illetően fennálló rendelkezéseknek, és mindenekelőtt a 8. cikkben foglaltaknak való megfelelés.

(3) A tagállamok által kijelölt független illetékes szerv felügyelete mellett a pályahálózat-működtetők megkülönböztetésmentes módon együttműködési megállapodásokat köthetnek egy vagy több vasúti társasággal annak érdekében, hogy a hálózatnak a megállapodás hatálya alá tartozó részein olyan előnyöket nyújtsanak az ügyfeleknek, mint az alacsonyabb költségek vagy a jobb teljesítmény.

Az illetékes szervnek kell felügyelnie az ilyen megállapodások végrehajtását, és indokolt esetben a megállapodás megszüntetését javasolhatja.

Pénzügyi átláthatóság

A 6. cikk mellett az alábbi rendelkezések alkalmazandók:

- a) Az egyes tagállamokban alkalmazandó belső eljárások tiszteletben tartása mellett a pályahálózat-működtetői tevékenységből származó bevételeket – az állami forrásokat is ideértve – a pályahálózat-működtető csak saját vállalkozásának finanszírozására használhatja fel, ideértve adósságszolgálatának teljesítését és a vállalat tulajdonosainak⁹ – akik magánrészvényesek is lehetnek – történő osztalékfizetést¹⁰.
- b) A pályahálózat-működtetők sem közvetlenül, sem közvetve nem nyújthatnak kölcsönt vasúti társaságoknak.
- bb) Vasúti társaságok sem közvetlenül, sem közvetve nem nyújthatnak kölcsönt pályahálózat-működtetőknek.
- c) Egy vertikálisan integrált vállalkozáson belül a jogi személyek csak piaci kamattal és az érintett szervezet egyéni kockázati profiljának megfelelő feltételek mellett nyújthatnak, folyósíthatnak és törleszthetnek egymásnak kölcsönt.
- cc) Az egyazon vertikálisan integrált vállalkozáson belüli jogi személyek között [az irányelv hatálybalépésének dátuma] előtt nyújtott kölcsönök lejáratukig érvényben maradnak, feltéve, hogy piaci kamatlábon kötötték a kölcsönszerződést, és ténylegesen sor került a kölcsönök folyósítására és törlesztésére.

⁸ Preambulumbekezdésben lehetne leszögezni, hogy a 31. cikk nem gátolja meg a tagállamokat abban, hogy arról rendelkezzenek, hogy a pályahálózat-működtetők infrastruktúra-használati díjából származó bevétele megjelenjen a nemzeti számlákon.

⁹ Preambulumbekezdésben lehetne tisztázni, hogy a vállalat tulajdonosai alatt az állam és bármely magánrészvényes értendő, a holdingtársaságok kivételével.

¹⁰ Preambulumbekezdésben lehetne tisztázni, hogy a pályahálózat-működtető ezeket a jövedelmeket és osztalékokat közvetlenül vagy a vállalkozáson belüli más szervezeten keresztül is kifizetheti.

- d) Egy vertikálisan integrált vállalkozáshoz tartozó valamely más jogi személy csak szerződéses alapon nyújthat szolgáltatást a pályahálózat-működtetőnek, a szolgáltatásért fizetett díjat pedig vagy piaci áron vagy olyan áron kell megállapítani, amely tükrözi az előállítási költségeket és egy ésszerű haszonkulcsot.
- dd) A pályahálózat-működtető tartozásait egyértelműen el kell választani a vertikálisan integrált vállalkozáshoz tartozó egyéb jogi személyek tartozásaitól. Az említett tartozásokat külön kell törleszteni. Ez nem gátolja meg, hogy a végtörlesztés a 3. cikk 31. pontjának első francia bekezdésében említett vállalkozáson vagy a vállalkozás egy másik szervezetén keresztül történjen.
- de) A pályahálózat-működtető és a vertikálisan integrált vállalkozáshoz tartozó egyéb jogi személyek könyvelését oly módon kell vezetni, amely biztosítja e rendelkezések teljesítését, és lehetővé teszi a vállalkozáson belül elkülönítetten vezetett számviteli nyilvántartást és a pénzügyi folyamatok átláthatóságát.
- f) A vertikálisan integrált vállalkozásokon belül a pályahálózat-működtetőnek részletes nyilvántartást kell vezetnie a vállalkozáshoz tartozó más jogi személyekhez fűződő kereskedelmi és pénzügyi kapcsolatairól.

Amennyiben az alapvető feladatokat a 7a. cikk (3) bekezdésének megfelelően egy független, a díjszabásért és a kapacitáselosztásért felelős testület látja el, és a tagállamok nem alkalmazzák a 7. cikk (2) bekezdését, úgy e cikk rendelkezései értelemszerűen alkalmazandók. A vertikálisan integrált vállalkozások pályahálózat-működtetőire, vasúti társaságaira és az ilyen vállalkozásokhoz tartozó egyéb jogi személyekre a 7d. cikkben tett hivatkozások a vállalkozás megfelelő részlegeire történő hivatkozásnak tekintendők. A 7d. cikkben foglalt követelményeknek való megfelelést a vállalkozás különböző részlegeinél elkülönítetten vezetett számviteli nyilvántartásokban kell igazolni.

Koordinációs mechanizmusok

A tagállamok adott esetben gondoskodnak arról, hogy a 8. cikk (3) bekezdésével összhangban megfelelő koordinációs mechanizmusok álljanak a főbb pályahálózat-működtetők, valamint az érdekelt vasúti vállalkozások és kérelmezők rendelkezésére. A szolgáltatások igénybevevőinek képviselőit és a helyi/regionális hatóságokat is fel lehet kérni a részvételre. A koordinációnak egyebek mellett az alábbiakra kell kiterjednie:

- 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 alkalmazása;
- d) az intermodalitás és a kölcsönös átjárhatóság kérdései;
- e) minden olyan egyéb kérdés, amely az infrastruktúrához való hozzáférésnek és az infrastruktúra használatának feltételeire, illetve a pályahálózat-működtető szolgáltatásainak minőségére vonatkozik.

7f. cikk

Pályahálózat-működtetők európai hálózata¹¹

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy fő pályahálózat-működtetőik egy rendszeres időközönként ülésező hálózatba szerveződjenek, és együttműködjenek egymással az alábbiak érdekében:

- a) az uniós vasúti infrastruktúra fejlesztése;
- b) az egységes európai vasúti térség mielőbbi és hatékony kialakításának támogatása;
- c) a legjobb gyakorlatok megosztása;
- d) a teljesítmény nyomon követése, valamint
- e) a 15. cikkben említett piaci nyomonkövetési tevékenységekhez való hozzájárulás.

(2) A Bizottság e hálózat tagja, és támogatja annak munkáját.”

¹¹ Egy preambulumbekezdésben lehetne egyértelművé tenni, hogy a már meglévő struktúrák jogalapot fognak kapni.

(5) A 10. cikk a következőképpen módosul:

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

„(2) A vasúti társaságok – **az 1370/2007/EK rendelet sérelme nélkül** – a [...] vasúti személyszállítási szolgáltatások valamennyi típusának üzemeltetése céljából méltányos, megkülönböztetésmentes és átlátható feltételek mellett az összes tagállamban meg kell, hogy kapják a hozzáférési jogot a vasúti infrastruktúrához. A vasúti társaságok számára biztosítani kell a jogot arra, hogy bármely állomáson utasokat vegyenek fel és azok számára egy másik állomáson lehetővé tegyék a kiszállást. E jognak magában kell foglalnia a II. melléklet 2. pontjában említett kiszolgáló létesítményeket összekötő infrastruktúrához való hozzáférést is.”;¹²

¹² Preambulumbekezdésben lehetne tisztázni, hogy a vasúti infrastruktúrákhoz a belföldi személyszállítási szolgáltatás céljából való szabad hozzáférést biztosító rendelkezés nem érinti az illetékes hatóságok előjogát, amikor döntenek arról, hogy melyik társaságnak ítéljék oda közvetlenül a közszolgáltatási szerződéseket: „A vasúti társaságok ahhoz való joga, hogy hozzáférhessenek az infrastruktúrához, nem befolyásolja az illetékes hatóságok lehetőségét arra, hogy kizárólagos jogokat biztosítsanak az 1370/2007/EK rendelet 3. cikkének megfelelően, vagy hogy közszolgáltatási szerződéseket közvetlenül ítéljenek oda az említett rendelet 5. cikkében megállapított feltételek mellett. Ilyen közszolgáltatási szerződések megléte nem jogosíthatja fel a tagállamokat arra, hogy más vasúti társaságoktól megtagadják az érintett vasúti infrastruktúrához való, személyszállítási szolgáltatások nyújtása céljából történő hozzáférést, kivéve ha az adott szolgáltatásnyújtás sértene a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát.”

- b) a cikk a következő új (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) Az Unió és a tagállamok nemzetközi kötelezettségeinek sérelme nélkül, harmadik országgal szomszédos tagállamok korlátozhatják a 10. cikkben foglalt hozzáférési jogot az adott harmadik országból, illetve irányába olyan hálózatokon végzett szolgáltatások esetében, amelyek nyomtávolsága eltér az EU-n belüli fő vasúti hálózat nyomtávolságától, ha versenytorzulás jelentkezik a tagállamok és az adott harmadik ország közötti, határokon átnyúló vasúti közlekedésben. Ilyen versenytorzulás többek között az érintett harmadik országban a vasúti infrastruktúrához és a hozzá kapcsolódó szolgáltatásokhoz való megkülönböztetésmentes hozzáférés hiányából keletkezhet.

Ha valamely tagállam e bekezdéssel összhangban olyan határozatot kíván elfogadni, amellyel korlátozza a hozzáférési jogot, a határozattervezetet benyújtja az Európai Bizottságnak, és konzultál a többi tagállammal.

Ha a benyújtást követő három hónapon belül sem a Bizottság, sem pedig valamely tagállam nem emel kifogást, a tagállam elfogadhatja a határozatot.

A Bizottság intézkedéseket fogadhat el, amelyek részletesen meghatározzák az e bekezdés alkalmazásában követendő eljárásokat és kritériumokat. Ezeket a végrehajtási aktusokat a 62. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.”

13

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

¹³ Egy preambulumbekkezdésben lehetne egyértelműsíteni, hogy a tagállamok határozhatnak úgy, hogy a vasúti személyszállítási szolgáltatások üzemeltetése céljából a vasúti infrastruktúrához való hozzáférési jog biztosítására vonatkozó feltételek között olyan feltételek is szerepeljenek, amelyek célja, hogy egy integrált menetrendrendszeren belül létrejöhessen a vasúti személyszállítási szolgáltatások rendszere.

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 megfelelő igazgatási szervezetnek vagy szervezeteknek kell megállapítaniuk objektív gazdasági elemzés alapján, a döntésüket előre meghatározott kritériumokra 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 vasúti társaság.”;

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

„(3) Az igazgatási szervezetnek meg kell indokolnia a határozatát, és meg kell határoznia azokat a feltételeket, amelyek alapján a határozatról küldött értesítést követő egy hónapon belül a következők valamelyike a határozat felülvizsgálatát kérheti:

- a) a megfelelő illetékes hatóság vagy hatóságok;
- b) a pályahálózat-működtető;
- c) a közszolgáltatási szerződést teljesítő vasúti társaság;
- d) a hozzáférést kérelmező vasúti társaság.

Amennyiben az igazgatási szervezet azt állapítja meg, hogy a 38. cikk (4) bekezdésében említett, tervezett személyszállítási szolgáltatás veszélyeztetné valamely közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát, jeleznie kell a szolgáltatás azon lehetséges módosításait, amelyekkel biztosítható lenne, hogy a 10. cikk (2) bekezdésében foglalt hozzáférési jog megadásának feltételei teljesülnek.”;

- d) a (4) bekezdés a következő második mondattal egészül ki:

„A Bizottság [ezen irányelv hatálybalépését követő 36 hónap]-ig hasonló intézkedéseket fogad el a belföldi személyszállítási szolgáltatások tekintetében.

e) az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A tagállamok abban az esetben is korlátozhatják az ugyanazon tagállamon belüli, egy adott kiindulási és célállomás között működtetett belföldi személyszállítási szolgáltatások céljából a vasúti infrastruktúrához való hozzáférési jogot, ha egy 2015. június 16. előtt odaítélt közszolgáltatási szerződés keretében az ezen állomások közötti utasszállításra vonatkozóan kizárólagos jogot biztosítottak, és ha a közszolgáltató számára nem biztosítanak ellentételezést e szolgáltatások nyújtásáért. Ez a korlátozás a szerződés eredeti időtartamáig vagy az ezen irányelv hatálybalépését követő 10 évig tarthat attól függően, hogy melyik időtartam a rövidebb.”¹⁴

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

„13a. cikk

Közös információs és integrált jegykiadó rendszerek

(1) Az 1371/2007/EK rendelet¹⁵ és a 2010/40/EU irányelv¹⁶ sérelme nélkül a tagállamok előírhatják a belföldi személyszállítási szolgáltatásokat működtető vasúti társaságok számára, hogy a menet- és átszállójegy-kiadás, valamint a helyfoglalások vonatkozásában csatlakozzanak egy közös információs és integrált jegykiadó rendszerhez, vagy dönthetnek úgy, hogy az illetékes hatóságokat hatalmazzák fel e rendszer létrehozására. E rendszer létrehozását követően a tagállamok gondoskodnak arról, hogy az ne okozzon piaci torzulást vagy a vasúti társaságok közötti megkülönböztetést, és hogy a rendszert egy állami- vagy magánszektorbeli jogi személy vagy a személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó összes vasúti társaságot tömörítő társulás irányítsa.

(2) A tagállamok a személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó vasúti társaságok számára vészhelyzeti tervek elkészítését írják elő és gondoskodnak e tervek megfelelő koordinálásáról abból a célból, hogy a szolgáltatásokban bekövetkező nagyobb zavarok esetén az 1371/2007/EK rendelet 18. cikke értelmében segítséget nyújtsanak az utasoknak.”

¹⁴ Ennek a kérdésnek is megfelelő módon szerepelnie kell a közszolgáltatási kötelezettségről szóló szövegben, többek között annak biztosítása érdekében, hogy némi koherencia legyen a közszolgáltatási kötelezettségről és az irányításról szóló szövegekben szereplő időszakok között.

¹⁵ HL L 315., 2007.12.3., 14. o.

¹⁶ HL L 207., 2010.8.6., 1. o.

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

„(4) Amennyiben egy kérelmező személyszállítási szolgáltatás nyújtása céljából infrastruktúra-kapacitást szándékozik kérelmezni egy olyan tagállamban, ahol a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés jogát a 11. cikkkel összhangban korlátozták, 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 szervezeteknek biztosítaniuk kell a közszolgáltatási szerződésben meghatározott vasúti személyszállítási szolgáltatást az adott útvonalra odaítélő bármely illetékes hatóság, valamint a 11. cikk alapján a hozzáférés korlátozására jogosult bármely egyéb érdekelt illetékes hatóság és az e személyszállítási szolgáltatási útvonalon a közszolgáltatási szerződést teljesítő bármely vasúti társaság haladéktalan – legkésőbb 10 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 ezen 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 értékeli, hogy a vertikálisan integrált vállalkozáshoz tartozó pályahálózat-működtetőkkel továbbra is kapcsolatba hozhatók-e diszkriminatív gyakorlatok vagy a verseny torzításának egyéb módjai. Adott esetben a Bizottság újabb jogalkotási intézkedésekre tesz javaslatot.”

10. Az 56. cikk (1) bekezdése a következő h), i) és j) ponttal egészül ki:

„h) forgalomirányítás;

i) a karbantartás és a felújítás tervezése;

j) a 2. cikk (13) bekezdésében, a 7., a 7a., a 7b., a 7c. és a 7d. cikkben meghatározott követelményeknek való megfelelés.”

11. Az 56. cikk (2) és (9) bekezdésében a „g)” pontra történő hivatkozás helyébe a „j)” pontra történő hivatkozás lép.

12. Az 56. cikk (12) bekezdése a következőképpen módosul:

„A 6. cikkben meghatározott számviteli elkülönítésre és a 7d. cikkben meghatározott pénzügyi átláthatóságra vonatkozó rendelkezéseknek való megfelelés ellenőrzése céljából az igazgatási szervezetet fel kell hatalmazni arra, hogy ellenőrzéseket végezzen, illetve külső ellenőrzéseket kezdeményezzen a pályahálózat-működtetőknél, a kiszolgáló létesítmények üzemeltetőinél és – adott esetben – a vasúti társaságoknál. Vertikálisan integrált vállalkozások esetében ezt a felhatalmazást az összes jogi személyre ki kell terjeszteni. Az igazgatási szervezetet fel kell jogosítani arra, hogy minden releváns információt bekérhessen. Az igazgatási szervezetet különösen arra kell feljogosítani, hogy felkérje a pályahálózat-működtetőt, a kiszolgáló létesítmények üzemeltetőit, valamint minden olyan vállalkozást vagy egyéb jogi személyt, amely a 6. cikk (1) és (2) bekezdésében, valamint a 13. cikkben említett módon különböző típusú vasúti szállítási vagy pályahálózat-működtetési feladatokat lát el vagy foglal egységbe, hogy bocsássa rendelkezésre a VIII. mellékletben foglalt könyvelési adatok egészét vagy egy részét a szükségesnek és arányosnak ítélt részletességgel.

Az állami támogatással kapcsolatos kérdésekért felelős hatóságok hatásköreinek sérelme nélkül, az igazgatási szervezet ezekből a könyvelési adatokból is vonhat le következtetéseket az állami támogatásokra vonatkozóan, és ezekről jelentést kell tennie e hatóságoknak.

Az igazgatási szervezetnek figyelemmel kell kísérnie a 7d. cikk a) pontjában említett pénzügyi forgalom, a 7d. cikk c) és cc) pontjában említett kölcsönök, valamint a 7d. cikk dd) pontjában említett adósságok alakulását.

Amennyiben valamely tagállam a 7c. cikk (3) bekezdésében említett független illetékes szervként jelölte meg az igazgatási szervezetet, az igazgatási szervezetnek meg kell vizsgálnia az abban a cikkben említett együttműködési megállapodásokat.”

13. A 32. cikk (4) bekezdése a következőképpen módosul:

„A 2009/561/EK bizottsági határozatban meghatározott vasúti folyosók infrastruktúra-használati díjai differenciálhatók annak érdekében, hogy ösztönözzék a vonatoknak olyan ETCS-sel való felszerelését, amely megfelel a 2008/386/EK bizottsági határozattal elfogadott változatnak és az azt követő változatoknak. A differenciálás semmilyen átfogó növekedést nem idézhet elő a pályahálózat-működtető bevételeiben.

A tagállamok dönthetnek úgy, hogy az infrastruktúra-használati díjak differenciálása ne vonatkozzon a 2009/561/EK határozatban meghatározott olyan vasútvonalakra, amelyeken csak ETCS-sel felszerelt vonatok közlekedhetnek.

A tagállamok dönthetnek úgy, hogy ezt a differenciálást kiterjesztik a 2009/561/EK határozatban meg nem határozott vasútvonalakra is.”

14. Az 57. cikk a következő (10) bekezdéssel egészül ki:

„(10) A két tagállamot érintő infrastruktúrára vonatkozó döntésekkel kapcsolatban a tagállamok előírhatják az érintett igazgatási szervezetek közötti koordinációt, hogy összehangolt, ugyanolyan hatást eredményező döntések szülessenek.”

2. cikk¹⁷

- (1) A 3. cikk (2) bekezdésétől eltérve a tagállamok elfogadják és legkésőbb a hatálybalépést követő 36. hónapig kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.

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

- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

- (1) Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.
- (2) Az 1. cikk 5–12. pontját 2020. január 1-jétől kell alkalmazni annak érdekében, hogy lehetővé váljon az üzemi menetrend 2020. december 14-i érvénybe lépése.

¹⁷ A szöveg az alábbi preambulumbekezdéssel egészülhet ki annak egyértelműsítése érdekében, hogy a tagállamok az átmeneti időszak alatt alkalmazhatják a nemzeti joguk alapján kialakított, a piacra jutásra vonatkozó hatályos belső szabályokat: „A tagállamoknak – azon eljárás keretében, amikor minden vasúti társaságnak hozzáférést biztosítva a hálózatokhoz lehetővé teszik a versenyt a nemzeti vasúti piacokon – elegendően hosszú átmeneti időszakot kell biztosítani ahhoz, hogy ennek megfelelően kiigazítsák nemzeti jogukat és szervezetüket. Következésképpen lehetővé kell tenni, hogy az átmeneti időszak végéig a tagállamok alkalmazhassák a piacra jutásra vonatkozó hatályos nemzeti szabályaikat.”

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről a Tanács részéről

az elnök az elnök

Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az 1370/2007/EK rendeletnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása tekintetében történő módosításáról

1. cikk

Az 1370/2007/EK rendelet a következőképpen módosul¹⁸:

1. A szöveg a 2. cikk a) pontja után a következő ponttal egészül ki:

„aa) »vasúti személyszállítási közszolgáltatás«: vasúti személyszállítási közszolgáltatás az egyéb kötöttpályás közlekedési módok, például a metró és a villamos kivételével;”.

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

„2a. cikk

A közszolgáltatási kötelezettségek meghatározása

- (1) Az illetékes hatóságnak a személyszállítási közszolgáltatás terén a 2. cikk e) pontjának megfelelően meg kell határoznia a közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó előírásokat, valamint azok hatályát.

Az előírásoknak összhangban kell lenniük a tömegközlekedési politika célkitűzéseivel.

- (2) A közszolgáltatási kötelezettségek meghatározásának és azok nettó pénzügyi hatása ellentételezésének:

- a) költséghatékony módon kell elérnie a tömegközlekedési politika célkitűzéseit. Ez magában foglalja annak lehetőségét is, hogy a költségeket fedező szolgáltatásokat összevonjanak a költségeket nem fedező szolgáltatásokkal;

¹⁸ A szöveget a következő preambulumbekezdéssel lehetne kiegészíteni: „E rendelet egyik konkrét célkitűzése a vasúti személyszállítási közszolgáltatás minőségének, átláthatóságának, hatékonyságának és teljesítményének a javítása.”

- b) a tömegközlekedési szakpolitikában meghatározott követelményeknek megfelelően pénzügyileg hosszú távon fenn kell tartania a személyszállítási közszolgáltatást.”¹⁹ ²⁰

3. A 4. cikk a következőképpen módosul:

0a) az (1) bekezdés a) pontjának 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;”

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

„A nem az 5. cikk (1) vagy (3) bekezdésének értelmében odaítélt közszolgáltatási szerződések esetében ezeket a paramétereket úgy kell meghatározni, hogy az ellentételezés egyetlen esetben sem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerült költségekre és elért bevételekre gyakorolt nettó pénzügyi hatás fedezéséhez szükséges összeget, figyelembe véve az ezzel kapcsolatosan a közszolgáltató által megtartott bevételeket, valamint egy ésszerű nyereséget;”

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

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

c[...]) a cikk a következő (8) bekezdéssel egészül ki:

¹⁹ A szöveget a következő preambulumbekkezdéssel lehetne kiegészíteni: „A közszolgáltatási kötelezettségeknek összhangban kell lenniük a tömegközlekedési politikával. Ez azonban nem jogosítja fel az illetékes hatóságokat arra, hogy ehhez kapcsolódóan meghatározott összegű finanszírozásban részesüljenek.”

²⁰ A szöveget a következő preambulumbekkezdéssel lehetne kiegészíteni: „A tagállamok sokszínű területi és politikai felépítésének figyelembe vétele céljából a közszolgáltatási szerződések odaítélését olyan illetékes hatóság is végezheti, amely különböző hatóságok kombinációjából áll. Ebben az esetben világos szabályokat kell kidolgozni, amelyek egyértelműen meghatározzák az egyes hatóságok szerepét a közszolgáltatási szerződés odaítélésére irányuló folyamatban.”

- „(8) Az illetékes hatóságoknak minden érdekelt fél számára elérhetővé kell tenniük a versenytárgyalási eljárás keretében benyújtandó ajánlat elkészítése szempontjából releváns információkat, ugyanakkor figyelmet kell fordítaniuk a bizalmas üzleti információk jogos védelmére is. 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-jellemzők részleteit, lehetővé téve az érdekelt felek számára, hogy üzleti terveiket a megfelelő információk birtokában készítsék el. A pályahálózat-működtetőknek támogatniuk kell az illetékes hatóságokat abban, hogy rendelkezésre bocsássák valamennyi releváns infrastruktúra-jellemzőt. A fent előírt rendelkezéseknek való megfelelés elmulasztását az e rendelet 5. cikkének (7) bekezdésében előírt jogi felülvizsgálatnak kell alávetni.”

4. Az 5. cikk a következőképpen módosul:

- 0a) a (2) bekezdés első mondata helyébe a következő szöveg lép:

„Ha a nemzeti jog nem tiltja, bármely illetékes helyi hatóság – függetlenül attól, hogy az önálló hatóság vagy integrált személyszállítási közszolgáltatást nyújtó hatóságcsoport-e – határozhat úgy, hogy saját maga nyújt személyszállítási közszolgáltatásokat vagy közvetlenül ítél oda közszolgáltatási szerződéseket olyan elkülönült jogi személy részére, amely felett az illetékes helyi hatóság – illetve hatóságcsoport esetén legalább egy illetékes helyi hatóság – a saját szervezeti egységei feletti ellenőrzéshez hasonló ellenőrzést gyakorol.

A vasúti szállítási közszolgáltatás esetében az előző **al**bekezdésben említett hatóságcsoport csak olyan illetékes helyi hatóságokból állhat, amelyek földrajzi illetékessége nem terjed ki az egész országra. Az előző **al**bekezdésben említett személyszállítási közszolgáltatás vagy közszolgáltatási szerződés hatálya csak városi agglomerációk és/vagy vidéki területek közlekedési szükségleteire terjedhet ki.”²¹

- 0aa) az 5. cikk (3) bekezdésében a „(4), (5) és (6) bekezdésben meghatározott” szöveg helyébe a „(3a), [...] (4), (4a), (5) és (6) bekezdésben meghatározott” szöveg lép;

²¹

A szöveget olyan preambulumbekezdéssel lehetne kiegészíteni, amely világosan leszögezi, hogy a tagállamok feladata a nemzeti jogban meghatározni azt, hogy mit takar a „városi agglomeráció” és a „vidéki terület” kifejezés: „A tagállamok közigazgatási egységeinek sokféleségére tekintettel, a vasúti személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozó, az illetékes helyi hatóságoknak az 5. cikk (2) bekezdésében említett csoportja által közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződések esetében a tagállamok mérlegelési jogkörébe tartozik annak meghatározása, hogy az érintett „városi agglomerációk” és „vidéki területek” tekintetében mely helyi hatóságok illetékesek.”

0b) a cikk a következő (3a) bekezdéssel egészül ki:

„(3a) A versenytárgyalási eljárás útján odaítélt, **vasúti szállításra** vonatkozó közszolgáltatási szerződések esetében az illetékes hatóság dönthet úgy, hogy ideiglenesen közvetlenül ítéli oda az új szerződéseket, amennyiben **ügy ítéli meg, hogy** [...] kivételes körülmények fennállása [...] miatt **a közvetlen odaítélés indokolt**. Kivételes körülménynek tekintendők többek között az alábbi esetek:

– az ajánlatok száma és minősége nem tekinthető elégségesnek a jó ár-érték arány garantálásához, vagy

– **az illetékes hatóság és/vagy más illetékes hatóságok már több olyan versenytárgyalást is folytatnak, amelyek érinthetik a várhatóan beérkező ajánlatok számát és minőségét abban az esetben, ha a szerződést versenytárgyalási eljárás útján ítéli oda, vagy**

– a közszolgáltatás-nyújtás optimalizálása érdekében módosítani kell egy vagy több közszolgáltatási szerződés hatályát.

Az illetékes hatóságnak indokolással ellátott határozatot kell hoznia, és erről haladéktalanul tájékoztatnia kell a Bizottságot.

[...] **Az e bekezdés értelmében odaítélt** szerződések időtartama a nem haladhatja meg a [hét] évet.

Az e bekezdésnek megfelelően odaítélt szerződéseket közzé kell tenni, és ennek során figyelmet kell fordítani a bizalmas üzleti információk és kereskedelmi érdekek jogos védelmére.”;²²

²² A szöveget olyan preambulumbekazdéssel lehetne kiegészíteni, amely világosan meghatározza az e rendelkezés hatálya alá tartozó eseteket.

0c) a cikk a következő (3b) bekezdéssel egészül ki:

„(3b) Az 5. cikk (3) bekezdésének alkalmazásakor az illetékes hatóságok dönthetnek úgy, hogy a következő eljárást alkalmazzák:

Az illetékes hatóságok a vasúti közszolgáltatási szerződés odaítélésére irányuló szándékukat oly módon is kihirdethetik, hogy tájékoztatót tesznek közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

A tájékoztatónak tartalmaznia kell az odaítélendő szerződés tárgyát képező szolgáltatások részletes leírását, valamint a szerződés típusát és időtartamát.

A szolgáltatók az illetékes hatóság által megállapítandó időtartamon belül jelezhetik érdeklődésüket; ez az időtartam nem lehet kevesebb mint a tájékoztató közzétételétől számított 60 nap.

Ha ezen időtartamot követően:

a) csupán egyetlen szolgáltató jelezte, hogy részt kíván venni a közszolgáltatási szerződés odaítélésére irányuló eljárásban, és

b) a szolgáltató kellőképpen igazolta, hogy ténylegesen nyújtani tudja a szállítási szolgáltatást, mégpedig oly módon, hogy ennek során megfelel a közszolgáltatási szerződésben meghatározott kötelezettségeknek, és

c) a verseny hiánya nem a közbeszerzési feltételek mesterséges leszűkítésének az eredménye, és

d) amennyiben nincs más ésszerű alternatíva,

az illetékes hatóságok tárgyalásokat kezdenek ezzel a szolgáltatóval annak céljából, hogy nyílt közbeszerzési eljárás kiírása nélkül szerződést kössenek vele.”;

- a) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
- „(4) Amennyiben a nemzeti jog nem tiltja, az illetékes hatóság dönthet úgy, hogy közvetlenül ítél oda olyan közszolgáltatási szerződéseket:
- a) amelyek becsült átlagos éves értéke kevesebb mint 1 000 000 EUR, illetve a vasúti személyszállítási közszolgáltatást is magában foglaló közszolgáltatási szerződés esetén kevesebb mint 7 500 000 EUR, vagy
- b) amelyek évente 300 000 kilométernél, illetve vasúti személyszállítási közszolgáltatást is magában foglaló közszolgáltatási szerződés esetén 500 000 kilométernél kevesebb személyszállítási közszolgáltatás nyújtására vonatkoznak.²³
- 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 átlagos éves értékre, vagy pedig évente 600 000 kilométernél kevesebb személyszállítási közszolgáltatás nyújtására.”;

²³ A szöveget olyan preambulumbekazdéssel lehetne kiegészíteni, amely egyértelműen meghatározza, hogy a magasabb küszöbérték a vasúti személyszállítási közszolgáltatásra, illetve az olyan személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozik, amelyben a vasút teszi ki az adott szolgáltatás értékének több mint 50 %-át.

aa) a cikk a következő (4a) bekezdéssel egészül ki:

„(4a) Amennyiben a nemzeti jog nem tiltja, az illetékes hatóság dönthet úgy, hogy közvetlenül ítél oda vasúti személyszállításra vonatkozó közszolgáltatási szerződéseket:

a) i. ha [...] úgy ítéli meg, hogy az érintett piac és hálózat strukturális és földrajzi sajátosságai indokolják a szerződés közvetlen odaítélését, különös tekintettel azok méretére, a kereslet jellemzőire, a hálózat összetettségére, **műszaki és földrajzi elszigeteltségére**, továbbá a szerződés hatálya alá tartozó szolgáltatásokra, **valamint**

(ii) ha az adott szerződés eredményeképpen a korábban kötött közszolgáltatási szerződéshez képest javulna a szolgáltatások minősége és/vagy a költséghatékonyság.

Ennek alapján az illetékes hatóságnak indokolással ellátott határozatot kell hoznia, és erről haladéktalanul tájékoztatnia kell a Bizottságot.

Úgy kell tekinteni, hogy teljesítik az i. alpontban foglalt feltételeket azok a tagállamok, amelyekben e rendelet hatálybalépésekor a legnagyobb éves volumen kevesebb mint 23 millió vonatkilométer, és amelyekben nemzeti szinten csupán egy illetékes hatóság van és a teljes hálózataukra egyetlen közszolgáltatási szerződés vonatkozik. Amennyiben ezek a tagállamok úgy döntenek, hogy valamely közszolgáltatási szerződést közvetlenül ítélik oda, erről értesítik a Bizottságot. Az Egyesült Királyság dönthet úgy, hogy ezt az albekezdést alkalmazza Észak-Írországra.

Amennyiben az illetékes hatóság úgy dönt, hogy valamely közszolgáltatási szerződést közvetlenül ítél oda, mérhető, átlátható és ellenőrizhető teljesítménykövetelményeket kell meghatároznia. Ezeket a követelményeket bele kell foglalni a szerződésbe.

A teljesítménykövetelményeknek ki kell terjedniük különösen a szolgáltatások pontosságára, a vonatok üzemeltetésének gyakoriságára, a vasúti járművek minőségére és a személyszállítási kapacitásra.

A szerződésnek az illetékes hatóság általi rendszeres értékelést lehetővé tevő konkrét teljesítménymutatókat kell magában foglalnia, továbbá hatékony és visszatartó erejű intézkedéseket kell meghatároznia arra az esetre, ha a vasúti társaság elmulasztja a teljesítménykövetelmények teljesítését.

Az illetékes hatóságnak rendszeresen értékelnie kell és közzé kell tennie, hogy a vasúti társaság elérte-e a szerződésben foglalt teljesítménykövetelmények teljesítésével kapcsolatos céljait. Megfelelő és jól időzített intézkedéseket – többek között hatékony és visszatartó erejű szerződéses szankciókat – kell hoznia abban az esetben, ha a szolgáltatások minőségében és/vagy a költséghatékonyságban nem áll be megfelelő mértékű javulás. Amennyiben a szolgáltató elmulasztja a teljesítménykövetelmények teljesítését, az illetékes hatóság bármikor – részben vagy egészben – felfüggesztheti vagy felmondhatja az e rendelkezés alapján odaítélt szerződést.

b) ha azok kizárólag vasúti személyszállítási szolgáltatások olyan szolgáltató általi biztosítására vonatkoznak, amely egyidejűleg üzemelteti a szolgáltatások nyújtása által érintett vasúti infrastruktúra egészét vagy annak túlnyomó részét, amire a 2012/34/EU irányelv 2. cikke (3) bekezdése a) vagy b) pontjának megfelelően nem alkalmazandó az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012/34/EU irányelv 7., 7a., 7b., 7c., 7d., 8., 13. cikke és IV. fejezete.

A 4. cikk (3) bekezdésétől eltérve, az e bekezdés értelmében közvetlenül odaítélt szerződések időtartama nem haladhatja meg a 10 évet, azon esetek kivételével, amelyekre a 4. cikk (4) bekezdése vonatkozik.

Az e bekezdésnek megfelelően odaítélt szerződéseket közzé kell tenni, és ennek során figyelmet kell fordítani a bizalmas üzleti információk és kereskedelmi érdekek jogos védelmére.”;

ab) az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A szolgáltatásnyújtás megszakadása vagy ilyen helyzet közvetlen kockázata esetén az illetékes hatóság [...] szükséghelyzeti intézkedéseket hozhat. A szükséghelyzeti intézkedés közszolgáltatási szerződés közvetlen odaítélése, közszolgáltatási szerződés meghosszabbítására vonatkozó hivatalos megállapodás vagy meghatározott közszolgáltatások nyújtásának előírása formájában hozható meg. A közszolgáltatónak joga van fellebbezni a meghatározott közszolgáltatások nyújtását előíró határozat ellen. A közszolgáltatási szerződés szükséghelyzeti intézkedés keretében való odaítélése vagy meghosszabbítása, vagy az ilyen szerződés előírása nem szólhat két évnél hosszabb időtartamra.”;

b) a cikk a következő (6a) bekezdéssel egészül ki:

„(6a) Az illetékes hatóságok dönthetnek úgy, hogy a vasúti társaságok közötti verseny fokozása érdekében az egy adott pályahálózat vagy útvonalcsomag szakaszaira vonatkozó vasúti személyszállítási közszolgáltatási szerződéseket különböző vasúti társaságoknak ítélik oda. Ennek érdekében az illetékes hatóságok a pályázati eljárás elindítását megelőzően dönthetnek úgy, hogy korlátozzák az egyazon vasúti társaságnak odaítélhető szerződések számát.”

5. A szöveg a következő **5a[...]** cikkel egészül ki:

„**5a[...]** cikk

Vasúti járművek

Az illetékes hatóságoknak meg kell vizsgálniuk, hogy az adott versenypályázati eljárás céljából szükség van-e olyan intézkedések meghozatalára, amelyek biztosítják a megfelelő járművekhez való tényleges és megkülönböztetéstől mentes hozzáférést.”²⁴

²⁴ Preambulumbekezdésben lehetne kifejteni, hogy e rendelkezés célja annak biztosítása, hogy a pályázati eljárás során tényleges versenyre kerüljön sor.

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 foglalt rendelkezéseknek, tekintet nélkül a szerződés odaítélésének módjára. A nem az 5. cikk (1) vagy (3) bekezdésének értelmében odaítélt közszolgáltatási szerződéshez vagy valamely általános szabályhoz kapcsolódó valamennyi ellentételezésnek természetétől függetlenül meg kell felelnie a mellékletben meghatározott rendelkezéseknek is.”

7. A 7. cikk a következőképpen módosul:

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

„(1) Minden illetékes hatóságnak évente egyszer összevont jelentést kell közzétennie 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 jelentésben különbséget kell tenni az autóbuszos szállítás és a vasúti szállítás között, annak lehetővé kell tennie a közlekedési közszolgáltatási hálózat teljesítményének, minőségének és finanszírozásának ellenőrzését és értékelését, valamint adott esetben tájékoztatást kell nyújtania a biztosított kizárólagos jogok jellegéről és terjedelméről. A tagállamok – például egy közös internetes portálon keresztül – központi hozzáférést biztosítanak e jelentésekhez.”;

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

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

8. A 8. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés első mondata helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A (3) bekezdés sérelme nélkül

- i. az 5. cikk 2019. december 3-tól alkalmazandó a közúti, valamint a vasúttól eltérő egyéb kötöttpályás közlekedési módok – például metró és villamos – igénybevételével történő személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó közszolgáltatási szerződésekre;
- ii. az 5. cikket – a (4a) bekezdés kivételével – 2019. december 3-tól kell alkalmazni a vasúti személyszállítási szolgáltatásokra;
- iii. az 5. cikk (4a) bekezdését az e rendelet hatálybalépésétől számított 10 év elteltével kell alkalmazni a vasúti személyszállítási szolgáltatásokra;
- iv. az e rendelet hatálybalépésétől számított 10 év elteltével megszűnik az 5. cikk (6) bekezdésének és a 7. cikk (3) bekezdésének az alkalmazandósága.

Az 5. cikk (6) bekezdésének megfelelően közvetlenül odaítélt vasúti személyszállítási közszolgáltatási szerződések hatályvesztésük dátumáig érvényben maradhatnak.”;

b) a cikk a következő (2a) bekezdéssel egészül ki:

„(2a) A vasúti személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozó, a tisztességes versenyeljárástól eltérő eljárás alapján e rendelet hatálybalépésének napja és 2019. december 3. között közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződések a hatályvesztésük dátumáig érvényben maradhatnak. A 4. cikk (3) bekezdésétől eltérve az ilyen szerződések időtartama nem haladhatja meg a 10 évet, azon esetek kivételével, amelyekre a 4. cikk (4) bekezdése vonatkozik.”;

c) a (3) bekezdés d) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„d) 2000. július 26. és [e rendelet hatálybalépése] között, tisztességes versenytárgyalási eljárástól eltérő eljárás alapján.”

2. cikk

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

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

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről a Tanács részéről

az elnök az elnök
