



Brüsszel, 2026. április 7.
(OR. en)

16833/25

Intézményközi referenciaszám:
2023/0271(COD)

TRANS 650
CODEC 2139

JOGALKOTÁSI AKTUSOK ÉS EGYÉB ESZKÖZÖK

Tárgy: A Tanács álláspontja első olvasatban a vasúti infrastruktúra-kapacitás egységes európai vasúti térségben történő használatáról, a 2012/34/EU irányelv módosításáról és a 913/2010/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló EURÓPAI PARLAMENTI ÉS TANÁCSI RENDELET elfogadása céljából

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS
(EU) 2026/... RENDELETE

(...)

**a vasúti infrastruktúra-kapacitás egységes európai vasúti térségben történő használatáról,
a 2012/34/EU irányelv módosításáról és a 913/2010/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről**

(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 véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében³,

¹ HL C, C/2024/891, 2024.2.6., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj>.

² HL C, C/2024/1982, 2024.3.18., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

³ Az Európai Parlament 2024. március 12-i álláspontja (HL C, C/2025/1020, 2025.2.27., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1020/oj>) és a Tanács ...-i álláspontja első olvasatban (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). Az Európai Parlament ...-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

mivel:

- (1) A Bizottság 2019. december 11-i, „Az európai zöld megállapodás” című közleménye célul tűzte ki, hogy az Unió 2050-re klímasemlegessé váljon, valamint meghatározta azt az egyértelmű célkitűzést, hogy 2030-ig legalább 50 %-kal – de törekedve az 55 %-ra – kell csökkenteni a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátást az 1990-es szinthez képest. Az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴ mindkét célkitűzést rögzíti. Az európai zöld megállapodás a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás 90 %-os csökkentését, és ezzel egyidejűleg a szennyezőanyag-mentességi célkitűzés megvalósítására irányuló munka folytatását szorgalmazza annak érdekében, hogy 2030-ra több mint 55 %-kal csökkenjenek a légszennyezőanyag-kibocsátás egészségügyi hatásai, és 30 %-kal kevesebb ember legyen tartósan kitéve közlekedési zajártalomnak. A közlekedés az Unió teljes üvegházhatásúgáz-kibocsátásának mintegy 25 %-áért felelős, amely kibocsátások aránya nőtt az elmúlt években . Az európai zöld megállapodás kiemelt hangsúlyt fektet arra, hogy a jelenleg 75 %-ban közutakon lebonyolított szárazföldi áruszállítás jelentős része a vasútra és a belvízi utakra terelődjön át. Mivel a vasút nagyrészt villamosított és energiahatékony közlekedési mód, a vasúti szolgáltatások fokozottabb igénybevétele várhatóan hozzá fog járulni a közlekedés károsanyag-kibocsátásának és energiafelhasználásának csökkentéséhez.

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (HL L 243., 2021.7.9., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (2) A „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” című, 2020. december 9-i közleményben a Bizottság mérföldköveket határozott meg annak bemutatására, hogy az uniós közlekedési rendszer milyen úton halad a fenntartható, intelligens és reziliens mobilitásra vonatkozó célkitűzések megvalósítása felé. Előírta, hogy a vasúti áru fuvarozás forgalmának 2030-ra 50 %-kal, 2050-re pedig kétszeresére kell nőnie, a nagy sebességű vasúti forgalomnak 2030-ra meg kell kétszereződnie, 2050-re pedig meg kell háromszorozódnia, az 500 km-nél rövidebb távú, menetrend szerinti közösségi közlekedésnek pedig 2030-ra karbonsemlegessé kell válnia az Unión belül. E célok eléréséhez a vasúti személy- és áruszállításnak vonzóbbá kell válnia a megfizethetőség, a megbízhatóság és az akadálymentesség tekintetében. A vasúti szállítási szolgáltatásokat ezenfelül jobban hozzá kell igazítani az utazók és az áru fuvarozatók igényeihez.
- (3) E rendelet alapvető célja a vasúti infrastruktúra kihasználtságának növelése az infrastruktúra hatékonyabb igénybevétele által, mégpedig a tervezési és elosztási folyamatok, valamint a határokon átnyúló koordináció javítása révén, hozzájárulva ezáltal a vasúti szolgáltatásoknak az Unió dekarbonizációs céljaival összhangban történő bővítéséhez. E rendelet hatályán túlmutató további intézkedésekre lesz azonban szükség minden szinten a vasúti infrastruktúra kapacitásának további növeléséhez, hogy mind a személyszállítási, mind az áru fuvarozási szolgáltatások tekintetében ki lehessen elégíteni a vasúti kapacitás iránti megnövekedett keresletet, és növelni lehessen a vasút általános versenyképességét.

- (4) A 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁵ megállapítja a vasúti infrastruktúra irányítására és működtetésére vonatkozó szabályokat, valamint a belföldi és nemzetközi vasúti szolgáltatások számára történő kapacitáselosztásra vonatkozó elveket és eljárásokat.
- (5) A 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet⁶ előírja a vasúti árufuvarozási folyosók és az egyablakos ügyintézési rendszer annak érdekében történő létrehozását, hogy könnyebben lehessen infrastruktúra-kapacitásokat kérelmezni nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások céljára.
- (6) A vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodás és a vasúti forgalomirányítás elengedhetetlen a vasúti ágazat megfelelő működéséhez. A vasúti szállítási szolgáltatások, különösen a határokon átnyúló vasúti szolgáltatások működését körültekintően kell megtervezni és koordinálni ahhoz, hogy a – például a sebesség és a féktávolság tekintetében – nagyon eltérő jellemzőkkel rendelkező vonatok biztonságosan osztozhassanak ugyanazon a vágányon. Az optimális és harmonizált vasúti infrastruktúra-kapacitás-gazdálkodás több lehetőséget teremt, és fokozza a vasúti szolgáltatások megbízhatóságát. E rendeletnek kellő rugalmasságot kell biztosítania a pályahálózat-működtetők számára ahhoz, hogy hatékonyan gazdálkodjanak a vasúti infrastruktúra-kapacitásokkal, miközben – a tisztességes versenyt biztosítva – arról gondoskodnak, hogy a vasúti hálózathoz való hozzáférés tekintetében minden kérelmező méltányos, átlátható és megkülönböztetéstől mentes elbánásban részesüljön.

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU irányelve (2012. november 21.) az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (HL L 343., 2012.12.14., 32. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 913/2010/EU rendelete (2010. szeptember 22.) a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról (HL L 276., 2010.10.20., 22. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/913/oj>).

- (7) A 2012/34/EU irányelv elismeri a tagállamok azon jogát, hogy ne alkalmazzák a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására vonatkozó szabályokat a vasúti hálózat bizonyos részeire vagy bizonyos vasúti szolgáltatásokra, amennyiben ez az uniós jog hatálya alóli kivétel nem érinti az egységes európai vasúti térség működését. E kivételeknek – szigorúan korlátozott és kellően indokolt esetekben – továbbra is alkalmazandóknak kell lenniük, és a tagállamoknak továbbra is rendelkezniük kell azzal a joggal, hogy a jövőben e rendelettel kapcsolatban is ilyen kivételekre vonatkozókérelmekkel éljenek .
- (8) A Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetés üzemeltetését különösen a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága és a Francia Köztársaság közötti, a magánszektorbeli koncessziós jogosultak által kiépítendő és üzemeltetendő, a Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetésről szóló, 1986. február 12-én Canterburyben aláírt szerződés (a továbbiakban: Canterburyi Szerződés), valamint a közlekedési miniszter, a Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, a The Channel Tunnel Group Limited és a France-Manche S.A. között létrejött, 1986. március 14-én aláírt és azóta többször módosított koncessziós megállapodás (a továbbiakban: koncessziós megállapodás) szabályozza. A Canterburyi Szerződés és a koncessziós megállapodás értelmében a koncessziós jogosultaknak kell üzemeltetniük a vasúti infrastruktúrát és egy, a közúti járműveket szállító transzferszolgáltatást. Egyes rendelkezések kivételével a 2012/34/EU irányelv nem alkalmazandó azokra a vállalkozásokra, amelyek üzleti tevékenysége kizárólag közúti járműveknek a Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetésen át biztosított transzferszolgáltatásokra vagy közúti járműveknek ezen az állandó összeköttetésen át biztosított transzferszolgáltatások formájában megvalósuló szállítási műveletekre korlátozódik. Hasonlóképpen nem helyénvaló e rendeletet alkalmazni az ilyen szolgáltatások működtetéséhez szükséges vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásra. Eltérő rendelkezés hiányában e rendeletet az egyéb szolgáltatások, például a személy- és tehervonatok működtetéséhez szükséges vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásra kell alkalmazni.

- (9) E rendeletnek az uniós vasúti hálózat azon része tekintetében való végrehajtása során, amely a tenger révén földrajzilag el van szigetelve az említett hálózat többi részétől, így nincs konkrét szükség más tagállamokkal vagy a más tagállamokban található vasúti infrastruktúrákat kezelő pályahálózat-működtetőkkel való koordinációra, és ahol a kapacitás folyamatosan rendelkezésre áll, és ebben rövid, illetve középtávon nem várható változás, lehetővé kell tenni a tagállamok és a pályahálózat-működtetők számára, hogy az aránytalan költségek és adminisztratív terhek elkerülése érdekében pragmatikus és arányos megközelítést kövessenek, teljes mértékben eleget téve ugyanakkor az e rendeletben meghatározott kötelezettségeknek.
- (10) E rendelet nem akadályozhatja meg a tagállamokat abban, hogy olyan intézkedéseket fogadjanak el, amelyek az alapvető biztonsági vagy védelmi érdekek védelméhez, vagy annak biztosításához szükségesek, hogy a katonai erők elégséges hozzáféréssel rendelkezzenek a vasúti infrastruktúrához.

- (11) A közlekedési infrastruktúra képezi a gazdaság és a társadalom egészének gerincét. Bizonyos vasúti infrastruktúra döntő szereppel bír a létfontosságú társadalmi funkciók megfelelő működésének biztosítását illetően, és stratégiai jelentőségű a nemzetbiztonság szempontjából. Egyes esetekben a kapacitásjogok kérelmező számára történő megadása veszélyeztetheti a közbiztonságot vagy a közrendet az Unióban, többek között tagállami szinten is, például ha egy vállalkozó vasúti társaság az Unióba jogellenesen behozott veszélyes árut vagy fegyvereket kíván szállítani valamely tagállam vasúti infrastruktúráján. A zökkenőmentes, biztonságos és védett vasúti forgalom biztosítása, valamint vasúti infrastruktúrájuk védelmének biztosítása érdekében a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy előírják a pályahálózat-működtetőknek, hogy tagadják meg kapacitásjogoknak valamely kérelmező részére történő biztosítását, vagy vonják tőle vissza azokat, amennyiben a vasúti infrastruktúrájukhoz való hozzáférés kockázatot jelent a közrendre vagy a közbiztonságra – többek között a nemzetbiztonságra és a védelemre – nézve. Minden ilyen döntésnek kellően indokoltnak, szigorúan szükségesnek és a kitűzött céllal arányosnak kell lennie, figyelembe véve a döntésnek a versenyre és az ellátási láncok folytonosságára gyakorolt hatásait is – különös tekintettel a kritikus inputokkal történő ellátásra –, és azt, hogy a kért kapacitásjog több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjogot képez-e. Az érintett tagállam számára lehetővé kell tenni, hogy a közbiztonságot vagy a közrendet érintő kockázat értékelésekor egyéb tényezők mellett figyelembe vegye a következőket: annak tényét, hogy a kérelmező az Unió által elfogadott korlátozó intézkedések hatálya alá tartozik, és az ilyen intézkedések elfogadásának indokait; azt, hogy a kérelmező az Unió által elfogadott korlátozó intézkedések hatálya alá tartozó személy vagy szervezet tulajdonában van vagy tényleges ellenőrzése alatt áll, vagy az Unió által elfogadott korlátozó intézkedések hatálya alá tartozó személy vagy szervezet nevében vagy irányítása szerint jár el; illetve azt, hogy a kérelmező vagy az említett személy vagy szervezet jogellenes tevékenységekben vagy harmadik ország olyan katonai képességeinek fejlesztését elősegítő tevékenységekben vesz részt, amelyek veszélyt jelentenek a tagállam nemzetbiztonságára nézve. Az ilyen döntéseket a tagállamnak rendszeresen felül kell vizsgálnia, különösen annak értékelése révén, hogy azok továbbra is indokoltak és arányosak-e. A tagállamnak tájékoztatnia kell a Bizottságot, az igazgatási szervezetet és – a több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjogok esetében – a többi érintett tagállamot a meghozott döntésről és annak indokairól, és koordinációt kell folytatnia ezekkel a tagállamokkal, amennyiben azok aggályokat vetnek fel a meghozott döntéssel kapcsolatban. Amennyiben a valamely tagállam által felvetett aggályt nem sikerül koordináció útján eloszlatni, az érintett tagállam számára lehetővé kell tenni, hogy ajánlást kérjen a Bizottságtól a valamely másik tagállam által hozott döntéssel kapcsolatban.

- (12) A tagállamoknak jogosultsággal kell rendelkezniük arra, hogy stratégiai iránymutatást nyújtsanak a pályahálózat-működtetőnek annak biztosítása érdekében, hogy a vasúti infrastruktúra-kapacitás tervezése és használata összhangban legyen az általános célkitűzéseikkel és szakpolitikai irányvonalakkal. A tagállamok számára lehetővé kell tenni különösen annak előírását, hogy a pályahálózat-működtetők specifikusan kialakított menetrendeket – például integrált ütemes menetrendeket – készítsenek, bizonyos forgalomtípusok számára fenntartsanak egy kapacitásmennyiség-minimumot, és annak biztosítását, hogy a kapacitásfelosztási és a konfliktusrendezési módszertan paramétereiben tükröződjenek a nemzeti körülmények és szakpolitikai prioritások. Ennek során a tagállamoknak tiszteletben kell tartaniuk a pályahálózat-működtetők operatív kötelezettségeit, és biztosítaniuk kell, hogy a pályahálózat-működtetők számára megfelelő operatív mozgástér álljon rendelkezésre valamennyi feladatuk és kötelezettségük teljesítéséhez.
- (13) Mivel felmerülhet, hogy a pályahálózat-működtetőknek specifikusan kialakított menetrendet kell alkalmazniuk, a több pályahálózatra kiterjedő vasúti szolgáltatásokra különböző módon kialakított menetrendek vonatkozhatnak. Ennek, valamint más tényezőknek a fényében az olyan pályahálózat-működtetőkért felelős tagállamoknak, amelyek kapacitásjogokat osztanak ki valamely, különböző módon kialakított menetrendek szerint működő, több pályahálózatra kiterjedő vasúti szolgáltatás számára, koordinációt kell folytatniuk annak érdekében, hogy biztosítsák a stratégiai iránymutatásuk és a nemzeti követelményeik közötti összhangot. Ezen túlmenően, mivel a tagállamokban eltérő gyakorlatokat alkalmaznak a menetrendtervezésre, ezen gyakorlatok a pályahálózat-működtetők között is fokozott koordinációt tesznek szükségessé a határokon átívelően, különösen akkor, ha a pályahálózat-működtetőknek ütemes menetrendek alkalmazásával kell előre megtervezniük a kapacitást.

- (14) A vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásra vonatkozó szabályoknak és eljárásoknak megkülönböztetéstől mentes módon figyelembe kell venniük és ki kell elégíteniük az összes vasúti piaci szegmens igényeit. Figyelembe kell venniük különösen azt, hogy szükség van a személyszállítási szolgáltatások, így többek között a közszolgáltatási kötelezettségek keretében üzemeltetett szolgáltatások rendelkezésére álló kapacitás hosszú távú stabilitására, valamint az árufuvarozás rövid távú rugalmasságára a piaci kereslet kielégítése érdekében. A kapacitásgazdálkodási folyamatnak ezért már túlnyomórészt nem az egyéves időtávra kell összpontosítania, hanem azt a következő három, egymást követő szakaszba kell szervezni: stratégiai kapacitástervezés; a vasúti szolgáltatások ütemezése és a kapacitás elosztása; valamint a kapacitás módosítása és újratervezése. A kapacitásgazdálkodás terén a hosszú távú tervezés és a rövid távú módosítás lehetőségét biztosító, jobban meghatározott és strukturált szakaszok bevezetése különösen előnyös lenne olyan, kevésbé könnyen előre tervezhető vagy bonyolultabb szervezést igénylő szolgáltatások számára, mint például a teherszállító vonatok és a határon át közlekedő személyszállító vonatok, az éjszakai vonatokat is beleértve.
- (15) Az uniós vasúti hálózat egyre nagyobb része vagy túlterhelt, vagy a túlterheltség határán áll, és nem képes kielégíteni az összes kérelmező vasúti infrastruktúra-kapacitás iránti igényét, illetve nem képes lehetővé tenni a vasúti szállítás volumenének további növekedését. Az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv⁷ alapján kidolgozott átjárhatósági műszaki előírással összhangban történő infrastruktúra-fejlesztés és -digitalizálás – különösen az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) – közép-, illetve hosszú távon várhatóan a rendelkezésre álló kapacitás növekedését fogja eredményezni. Mindazonáltal valószínűtlen, hogy a pályahálózat-működtetők eleget tudnának tenni a nagy kihasználtságú vagy túlterhelt vasúti infrastruktúra használatára vonatkozó valamennyi kapacitáskérelemnek, és az igények előrejelzése, a kérelmezők korai tájékoztatása és a kapacitáselosztás elősegítése érdekében megbízható tervezésre kell támaszkodniuk.

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/797 irányelve (2016. május 11.) a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 138., 2016.5.26., 44. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- (16) A vasúti infrastruktúra-kapacitás optimális kihasználásának biztosítása érdekében a tervezési és elosztási folyamat során figyelembe kell venni társadalmi-gazdasági, működési és környezeti kritériumokat, különösen a vasúti infrastruktúra valamely nagy kihasználtságú vagy túlterhelt elemével kapcsolatos alternatív kapacitáselosztási lehetőségek értékelésekor, valamint konfliktusrendezési célból. Különösen a több tagállamban kapacitást igénylő kérelmezők számára lenne előnyös, ha a pályahálózat-működtetők olyan közös módszert és átlátható kritériumrendszert alkalmaznának, amelyek egyértelművé teszik, hogyan került sor ezen kritériumoknak a figyelembevételére, illetve hogy ezen kritériumok hogyan befolyásolták a döntéshozatalt.
- (17) A pályahálózat-működtetők európai hálózatának (a továbbiakban: ENIM) iránymutatást kell nyújtania egy olyan közös, objektív, átlátható és megkülönböztetésmentes módszer létrehozására vonatkozóan, amely a kapacitás felosztása és elosztása tekintetében társadalmi-gazdasági, működési és környezeti kritériumokon alapulna. Mivel a kapacitásfelosztásról vagy a konfliktusrendezésről való döntés vonatkozásában ez egy új módszer, és fontos lesz a paraméterértékek szintjét helyesen meghatározni, az ENIM-nek az alkalmazás előtt tesztelnie és kalibrálnia kell a működési, társadalmi-gazdasági és környezeti kritériumok alkalmazását.
- (18) A pályahálózat-működtetőknek adott esetben ki kell igazítaniuk a szabványos paraméterértékeket a helyi vagy nemzeti körülmények elfogadott megközelítések és empirikus bizonyítékok alapján történő figyelembevétele érdekében.

- (19) A kapacitás pályahálózat-működtetők általi stratégiai tervezésének javítania kell a vasúti infrastruktúra kihasználtságát azáltal, hogy – többek között a közlekedési piacon várható fejlemények elemzése révén – előrejelzi a vasúti szolgáltatások iránti keresletet, figyelembe véve a vasúti infrastruktúra tervezett fejlesztését, felújítását és karbantartását. Biztosítani kell, hogy a vasúti infrastruktúra-kapacitás olyan módon kerüljön elosztásra, amely maximalizálja a vasúti szolgáltatások értékét a társadalom számára. A pályahálózat-működtetőknek biztosítaniuk kell, hogy a stratégiai kapacitástervezés fokozatosan egyre részletesebb információkkal szolgáljon a rendelkezésre álló kapacitásról – figyelembe véve az operatív érdekelt felek visszajelzéseit –, és hogy ez képezze a kapacitáselosztás alapját.
- (20) Annak biztosítása érdekében, hogy rendelkezésre álljon kiosztható kapacitás a különböző vasúti piaci szegmensek – különösen az árufuvarozás és a határokon átnyúló vasúti szolgáltatások – részére, a pályahálózat-működtetők számára lehetővé kell tenni, hogy előre megtervezzék a kapacitás felhasználását a túlterhelt vagy nagy kihasználtságú vasúti infrastruktúráin, és szükség esetén a hálózat más szakaszait is bevonják az ilyen tervezésbe. A kapacitásnak az ilyen módon történő előre megtervezése során figyelembe kell venni a különféle kapacitáselosztási módszereket és a különböző vasúti piaci szegmensek jellemzőit. A kapacitásnak az előre történő megtervezésének lehetővé kell tennie a vasúti infrastruktúra jobb kihasználását azáltal, hogy a kapacitáselosztási szakaszban egy csoportba sorolja a hasonló teljesítményjellemzőkkel rendelkező vonatokat.

- (21) A kapacitáselosztás során a pályahálózat-működtetőknek meg kell felelniük a kapacitáskínálatra vonatkozó stratégiai terveiknek, és ezzel egyidejűleg biztosítaniuk kell, hogy a kapacitást a piaci keresletnek megfelelően, valamint tisztességes és megkülönböztetéstől mentes módon osszák el. E célból lehetővé kell tenni egyes, a kapacitáskínálati tervvel összeegyeztethetetlen kapacitáskérelmek elutasítását, valamint azt, hogy az ilyen kérelmek az elosztási szakaszban alacsonyabb prioritást kapjanak. A kapacitáskínálati tervet folyamatosan aktualizálni kell, hogy az tükrözze a rendelkezésre álló kapacitást.
- (22) A különböző vasúti piaci szegmensek területén működő vállalkozások eltérő mértékben képesek előre jelezni a vasúti infrastruktúra-kapacitással kapcsolatos igényeiket. Előfordulhat, hogy egyes áru fuvarozási szolgáltatók nem tudják időben meghatározni a kapacitásigényüket ahhoz, hogy azt figyelembe lehessen venni az üzemi menetrendben (vagyis a vonatok és a gördülőállomány mozgásának éves tervében), és az nem fér bele az említett menetrend éves ütemtervébe. A pályahálózat-működtetőknek képeseknek kell lenniük ezért arra, hogy megfelelő minőségű és mennyiségű kapacitást kínáljanak azon vasúti szolgáltatások számára is, amelyeket ingadozó kereslet jellemez, amelyek megszervezése viszonylag rövid határidővel történik, amelyek egynél több vonat közlekedtetését foglalják magukban, és amelyeknél előfordulhat, hogy többször közlekednek egy olyan adott időszak alatt, amely nem esik egybe az üzemi menetrendi időszak időtartamával. E célból lehetővé kell tenni tartalék kapacitás fenntartását a menetvonalak számára, amelyet később rövid időn belül ki lehet osztani.

- (23) A vasúti infrastruktúra-kapacitást kérelmezőknek képeseknek kell lenniük arra, hogy az üzemi menetrend révén éves szinten megtervezzék a vasúti infrastruktúra-kapacitást és kérelmezzék azt. A kérelmezők számára azt is lehetővé kell tenni, hogy az állandó jellegű, többéves vasúti szolgáltatások tekintetében keretmegállapodások révén időben jóval hamarabb kérelmezzenek vasúti infrastruktúra-kapacitást. Végezetül a kérelmezők számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy az üzemeltetéshez közeli időpontban is igényelhessenek kapacitást, mégpedig egyes vonatok tekintetében azonnali kapacitáskérelmek útján, ismétlődő vasúti szolgáltatás tekintetében pedig gördülő tervezési kérelmek útján. Mivel a gördülő tervezés különösen alkalmas megoldás a vasúti áru fuvarozási szolgáltatások esetében, azok jellemzői miatt, legalább a vasúti áru fuvarozási szolgáltatások tekintetében alkalmazni kell a gördülő tervezési folyamaton keresztüli kapacitáselosztást.

- (24) A vasúti árufuvarozás jelentős hányada távolsági fuvarozás, és a pályahálózat-működtetők közötti, határokon átnyúló koordinációt igényel. A vasúti forgalom növelésére irányuló szakpolitikai célkitűzést a határokon átnyúló személyszállítási szolgáltatások bővülése is alátámasztja. Az egységes európai vasúti térségben a határokon átnyúló forgalom növekedésének elősegítése és előmozdítása érdekében biztosítani kell a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásra vonatkozó szabályok és eljárások nagyobb összhangját és harmonizációját, a meghatározásukat illetően pedig az ágazat által felhalmozott tapasztalatokra és szakértelemre kell támaszkodni. Ennek megfelelően meg kell erősíteni az ENIM szerepét azáltal, hogy az ENIM megbízást kap iránymutatások kidolgozására annak céljából, hogy lehetővé váljon egyrészt az e rendeletben foglalt eljárások és módszerek egységes végrehajtása a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodás tekintetében, másrészt pedig a határokon átnyúló kapacitás és forgalom aktív koordinációja. Az ENIM-nek mindenekelőtt európai kereteket kell kidolgoznia a kapacitásgazdálkodásra, a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre, valamint a teljesítmény-felülvizsgálatra vonatkozóan. Az említett európai keretek kidolgozása során konzultálni kell a vállalkozó vasúti társaságokkal, a kérelmezőkkel és az egyéb operatív érdekelt felekkel.

- (25) A kapacitásgazdálkodás európai keretének, a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és válságkezelésre irányuló európai keretnek, valamint a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretének – amelyek mindegyikét az ENIM dolgozza ki – olyan iránymutatásokat kell nyújtania, amelyek meghatározzák az azt lehetővé tevő közös eszközöket, módszereket és eljárási szabályokat, hogy a pályahálózat-működtetők az egész egységes európai vasúti térségben egységes módon hajtsák végre e rendeletet a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodás, a határokon átnyúló forgalom koordinációja, a forgalmi zavarok és a válsághelyzetek kezelése, valamint a teljesítmény-felülvizsgálat tekintetében. Miközben ezen kereteknek és a bennük foglalt elemeknek nem kötelező erejűeknek kell lenniük, és a pályahálózat-működtetőknek továbbra is felelősséget kell viselniük az üzemeltetési döntéseikért, a pályahálózat-működtetőknek követniük kell a keretekben foglaltakat, kivéve, ha sajátos körülmények indokolják az azoktól való eltérést. Ilyen esetekben a pályahálózat-működtetőknek a „megfelelés vagy indoklás” elv alapján kell eljárniuk, és meg kell indokolniuk az említett keretektől való minden eltérést. Az említett megközelítés segít egyensúlyt teremteni azon igények között, hogy az egységes európai vasúti térségben koordinációra és egységes megközelítések alkalmazására van szükség, valamint, hogy az eljárásokat és a módszereket az egyes földrajzi területek sajátos körülményeihez kell igazítani. Amennyiben az ENIM nem jut megállapodásra a közös eszközökről, módszerekről és eljárási szabályokról, és ezért nem tudja kidolgozni az európai kereteket, vagy ha ilyen megállapodás létrejötté esetén az említett keretek nem alkalmasak a rendeltetési céljaik megvalósítására, vagy ha e keretek alkalmazásában jelentős, az e rendelet egységes végrehajtását aláásó eltérések mutatkoznak, a Bizottságnak végrehajtási jogi aktusokat kell elfogadnia, amelyekben kötelező szabályokat határoz meg az említett európai kereteknek vagy azok elemeinek egységes végrehajtásához szükséges közös eszközökre, módszerekre és eljárási szabályokra vonatkozóan.

- (26) Az ENIM-nek ki kell jelölnie egy hálózati koordinátort a támogatási és operatív feladatok ellátására. A hálózati koordinátor kinevezésekor az ENIM-nek egy olyan nonprofit szervezet kinevezését kell fontolóra vennie, amely tapasztalattal rendelkezik és részt vesz a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodás javításában.
- (27) A határokon átnyúló vasúti forgalom rendes körülmények között és zavarok esetén történő irányítására vonatkozó szabályoknak elő kell segíteniük a vasúti szállítási szolgáltatások zavartalan, reziliens és zökkenőmentes működését. Az említett szabályoknak létre kell hozniuk a pályahálózat-működtetők és más érdekelt felek közötti strukturált koordináció rendszerét.
- (28) A vasúti infrastruktúra működtetése nemcsak a pályahálózat-működtetők közötti, de a vállalkozó vasúti társaságokkal, valamint a vasúti és multimodális szállításban és logisztikai műveletekben közvetlenül érintett egyéb érdekelt felekkel való szoros együttműködést is megköveteli. Lehetőséget kell tehát biztosítani a strukturált konzultációra a pályahálózat-működtetők és más érdekelt felek között. Az európai vasúti platformnak kell betöltenie az ezen strukturált konzultációnak a lebonyolítására szolgáló platform szerepét, mivel várhatóan a vasúti szállítási szolgáltatásokban részt vevő valamennyi érdekelt fél képviselőit magában fogja foglalni, beleértve – de nem kizárólag – a vállalkozó vasúti társaságokat, a kiszolgáló létesítmények üzemeltetőit és a multimodális szállítási terminálok üzemeltetőit. Lehetővé kell tenni, hogy az európai vasúti platform az európai keretek kidolgozása során véleményt nyújtson be az ENIM számára, konkrét tapasztalatokkal és gyakorlati javaslatokkal szolgáljon a konkrét kihívásokkal kapcsolatban, és segítse az európai vasúti szállítási szolgáltatások működésének további javítását.

- (29) A vasúti ügyfelek és a kérelmezők által legtöbbször értékelt szempontok közé tartozik egyrészt a vasúti szolgáltatások megbízhatósága, másrészt pedig az, hogy jó előre tudni lehessen, hogy a szolgáltatások mikor állnak készen az üzemeltetésre. A menetrendek megbízhatósága szintén kritikus fontosságú a vasúti rendszer zavartalan működése szempontjából, mivel a menetrendek esetében szoros kölcsönhatások állnak fenn a szolgáltatások és a hálózati externáliák között. Ezért minimálisra kell csökkenteni a menetrendtől való eltéréseket, és megfelelő ösztönzőrendszert kell bevezetni annak előmozdítása érdekében, hogy a pályahálózat-működtetők, a vállalkozó vasúti társaságok és más releváns érdekelt felek teljesítsék a kötelezettségvállalásaikat.

- (30) E rendeletben létre kell hozni az olyan esetben fizetendő bírságok rendszerét, amikor akár a pályahálózat-működtető, akár a kérelmező nem teljesíti valamely kiutalt kapacitásjoggal kapcsolatos kötelezettségeit. A fizetendő bírság mértékének hatékonynak, arányosnak, visszatartó erejűnek és megkülönböztetéstől mentesnek kell lennie, hogy biztosítsa a kapacitás tervezett használatának tiszteletben tartását. A bírság mértékét az igazgatási szervezetnek is jóvá kell hagynia. A pályahálózat-működtető felhasználhatja a vasúthálózaton fizetett pályahasználati díjakat arra, hogy azok alapján tegyen javaslatot a bírságok mértékére. A bírság modulációja során több tényezőt is figyelembe kell venni, beleértve a módosításról szóló értesítés időpontját, a biztosított alternatív kapacitás minőségét a további távolság vagy idő, a műszaki jellemzők és egyéb releváns szempontok tekintetében, illetve azt, hogy a kapacitást ki lehet-e újra osztani, és azt fel tudja-e használni egy másik kérelmező. Kismértékű modulációt kell alkalmazni, ha az alternatíva magas színvonalú, vagy ha a kapacitást ki lehet újra osztani. Nagyobb mértékű modulációt kell alkalmazni, ha a módosítást röviddel a kapacitásjog használatának időpontja előtt kérik, vagy ha a minőség az eredetileg kiutalt kapacitásjoghoz képest túl alacsony. Azon tagállamok pályahálózat-működtetőinek, amelyek pénzneme nem az euro, a saját pénznemükben olyan mértékű bírságokat kell előírniuk, amely mérték e rendelet hatálybalépésének napján megfelel euróban a rendeletben meghatározott mértéknek. Az említett pályahálózat-működtetők felkérést kapnak arra, hogy – többek között az átváltási árfolyam alakulására tekintettel – rendszeresen vizsgálják felül a bírságok mértékét. Ezen bírságrendszernek arra kell irányulnia, hogy felgyorsítsa a vitarendezést és csökkentse a kiutalt kapacitásjogok be nem tartásával kapcsolatos jogviták számát, valamint hogy bizonyosságot, jogbiztonságot, kiszámíthatóságot és átláthatóságot biztosítson mind a pályahálózat-működtetők, mind a kérelmezők számára a kiutalt kapacitásjogokkal kapcsolatos kötelezettségeik tekintetében.

- (31) A vasúti infrastrukturális szolgáltatások és a vasúti szállítási szolgáltatások minőségének folyamatos nyomon követése előfeltétele annak, hogy javítani lehessen az említett szolgáltatások teljesítményét. Míg a pályahálózat-működtetőknek nemzeti szinten kell nyomon követniük és mutatókkal értékelniük a vasúti infrastrukturális szolgáltatások és a vasúti szállítási szolgáltatások teljesítményét, addig az ENIM-nek uniós szinten kell nyomon követnie azt. Ezért létre kell hozni a mutatók átlátható és objektív rendszerét, amely visszajelzést ad a teljesítmény azon aspektusairól, amelyek relevánsak a különböző operatív érdekelt felek és a vasúti szállítási szolgáltatások végfelhasználói számára. E rendszernek fő funkcióját tekintve arra kell irányulnia, hogy nyomon kövesse az operatív érdekelt felek által vállalt kötelezettségek teljesítését és a teljesítmény terén az idő múlásával elért előrehaladást, figyelembe véve ugyanakkor a vasúti ágazaton belüli eltérő körülményeket és jellemzőket. Egy ilyen rendszer létrehozása és az általa szolgáltatott kimeneti adatok elemzése érdekében biztosítani kell az ENIM és a Bizottság számára, hogy – egy teljesítmény tanácsadó testület formájában – független szakértőkre támaszkodhassanak. A teljesítmény tanácsadó testületnek képesnek kell lennie arra, hogy független tanácsadást nyújtson az ENIM és a Bizottság, valamint az operatív érdekelt felek és az európai koordinátorok számára minden olyan területen, amely befolyásolja a vasúti szolgáltatásoknak és a vasúti infrastruktúra működtetésének a teljesítményét. Emellett hozzájárulást kell nyújtania a teljesítmény-felülvizsgálati jelentés elkészítéséhez.

- (32) A vasúti infrastrukturális szolgáltatások teljesítményének az egységes európai vasúti térségben történő javítása érdekében az ENIM-nek ki kell alakítania a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretét. A keret azt hivatott biztosítani, hogy valamennyi uniós pályahálózat-működtető közös elveket, módszereket és eljárási szabályokat alkalmazzon a teljesítmény elfogadott mutatók révén történő méréséhez. A keretnek lehetővé kell tennie az uniós vasúti hálózat teljesítménybeli hiányosságainak azonosítását. A keretnek azt is biztosítania kell, hogy a pályahálózat-működtetők az általuk működtetett hálózat sajátosságait figyelembe véve tűzzék ki a teljesítménycélokat, miközben biztosítja az összhangot a legrelevánsabb teljesítménybeli hiányosságok azonosítása során. A keretnek lehetővé kell tennie a pályahálózat-működtetők számára, hogy uniós szinten együttműködjenek a teljesítménybeli hiányosságok kezelésére és azok hatásának nyomon követésére irányuló intézkedések meghatározása során. Az ENIM-nek rendszeresen felül kell vizsgálnia e keretet annak biztosítása érdekében, hogy az megfeleljen a célnak.
- (33) A vasúti pályahálózat-működtetők közötti hatékony, uniós szintű koordináció érdekében az ENIM-nek a jelenleginél működőképesebbé kell válnia. Rendelkeznie kell olyan döntéshozatali mechanizmusokkal, amelyek lehetővé teszik a vasúti pályahálózat-működtetők számára, hogy hatékonyan koordinálják a stratégiai kapacitástervezést.

(34) Az ENIM tagja kell legyen minden olyan tagállami pályahálózat-működtető, amely a transzeurópai közlekedési hálózat (a továbbiakban: TEN-T) törzshálózatának és kiterjesztett törzshálózatának részét képező vonalakért felelős. A TEN-T törzshálózaton és kiterjesztett törzshálózaton kívüli vonalakkal való stratégiai kapacitásgazdálkodásban részt vevő egyéb tagállami pályahálózat-működtetők számára is lehetővé kell tenni, hogy részt vegyenek az ENIM tanácskozásain. Más pályahálózat-működtetőket is meg lehet hívni, hogy megfigyelőként, szavazati jog nélkül részt vegyenek az ENIM munkájában. Ezen túlmenően az Unió érdeke annak lehetővé tétele, hogy az azon államok TEN-T-törzshálózatának vagy kiterjesztett törzshálózatának részét képező vonalakért felelős pályahálózat-működtetők, amelyek az Európai Szabadkereskedelmi Társulás tagjai és az Unió által az (EU) 2017/1937 tanácsi határozattal⁸ összhangban aláírt, a Közlekedési Közösséget létrehozó szerződés délkelet-európai részes felei, az ENIM tagjaivá váljanak, feltéve, hogy az említett államok vagy felek egy, az Unióval kötött nemzetközi megállapodás alapján alkalmazzák ezt a rendeletet. Az ENIM-ben való részvételük módját az említett államok és részes felek által az Unióval kötött megállapodásban kell meghatározni. Ezen államok és felek a közlekedési ágazat tekintetében szoros kapcsolatban állnak az Unióval. Ezenkívül – a földrajzi elhelyezkedésük miatt – többségüknek jelentős vasúti összeköttetései vannak a tagállamokkal, vagy rendelkeznek két vagy több tagállam közötti átmenő forgalommal. Ezért fontos az ENIM munkájához való hozzájárulásuk.

⁸ A Tanács (EU) 2017/1937 határozata (2017. július 11.) a Közlekedési Közösséget létrehozó szerződésnek az Európai Unió nevében történő aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról (HL L 278., 2017.10.27., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1937/oj>).

- (35) A vasúti igazgatási szervezeteknek uniós szinten együtt kell működniük annak érdekében, hogy biztosítsák a szabályozási keret koherens alkalmazását és a kérelmezőkkel szembeni következetes bánásmódot az egységes európai vasúti térségben. Ezt a vasúti igazgatási szervek európai hálózatán (a továbbiakban: ENRRB) keresztül kell megvalósítani annak érdekében, hogy közös gyakorlatokat dolgozzanak ki azon döntésekre vonatkozóan, amelyek meghozatalára e rendelet alapján jogosultak. E célból az ENRRB-nek koordinációs feladatokat kell ellátnia, és nem kötelező erejű ajánlásokat, véleményeket vagy jelentéseket fogadhat el a határokon átnyúló vasúti szolgáltatásokat, valamint a vasúti infrastrukturális szolgáltatások és a vasúti szállítási szolgáltatások teljesítményét illetően. Az ENRRB által elfogadott ajánlásoknak és véleményeknek elő kell mozdítaniuk az európai keretekben foglalt harmonizált eljárásokat támogató nemzeti döntéseket, amelyek nem érinthetik a vasúti igazgatási szervezetek vagy a pályahálózat-működtetők hatásköreit.

- (36) A hatékony vasúti infrastruktúra-kapacitás-gazdálkodáshoz és vasúti forgalomirányításhoz a pályahálózat-működtetők, a kérelmezők és az egyéb operatív érdekelt felek közötti adat- és információcserére van szükség. Az említett adat- és információcsere lényegesen eredményesebb és hatékonyabb lehet, ha azt kölcsönösen átjárható digitális eszközök és – lehetőség szerint – automatizálás támogatja. Ezért prioritásként kell végrehajtani a kölcsönös átjárhatósági előírásokat, és azokat tovább kell fejleszteni, hogy lépést tartsanak a technológiai fejlődéssel és az e rendeletben meghatározott új folyamatokkal. A telematikai alkalmazások európai rendszerhatóságaként az Európai Unió Vasúti Ügynökségét (ERA) be kell vonni az e rendeletben említett digitális eszközök fejlesztésébe és végrehajtásába annak biztosítása érdekében, hogy azok megfeleljenek az (EU) 2016/797 irányelvben meghatározott kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásoknak (ÁME), valamint az (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁹ 23. cikkével összhangban.
- (37) A pályahálózat-működtetőknek az (EU) 2021/2085 tanácsi rendelet¹⁰ 96. cikkében említett, rendszerpillért irányító csoporton, illetve a 97. cikkében említett kiépítési csoporton keresztül biztosítaniuk kell az összhangot – különösen a digitalizációt illetően – az említett rendelet által létrehozott Európai Vasút Közös Vállalkozás munkájával.

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/796 rendelete (2016. május 11.) az Európai Unió Vasúti Ügynökségéről és a 881/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 138., 2016.5.26., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

¹⁰ A Tanács (EU) 2021/2085 rendelete (2021. november 19.) a közös vállalkozásoknak a Horizont Európa keretében történő létrehozásáról, valamint a 219/2007/EK, az 557/2014/EU, az 558/2014/EU, az 559/2014/EU, az 560/2014/EU, az 561/2014/EU és a 642/2014/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 427., 2021.11.30., 17. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2085/oj>).

(38) A zökkenőmentes kapacitásgazdálkodási és forgalomirányítási folyamatnak a nemzetközi vasúti szolgáltatások tekintetében történő biztosítása, az elosztott kapacitások törlésének és a vasúti műveletekben a vasúti hálózat zavarai miatt bekövetkező fennakadásoknak a minimumra csökkentése, valamint a pályahálózat-működtetők gyakorlataiban bekövetkező változások, továbbá az új kapacitáselosztási módszerek és információs és kommunikációs technológiák alkalmazásának figyelembevétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a következőkre vonatkozóan: a stratégiai kapacitástervezés eredményeként összeállítandó dokumentumok egyes elemei; a stratégiai kapacitástervezési és a kapacitáselosztási folyamat ütemezése; az elosztott kapacitás módosításának időtartama és a kérelmezők számára alternatív megoldások kidolgozása; a vasúti infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozásokra vonatkozó koordinációnak és konzultációnak, valamint a kapacitáskorlátozások közzétételének az ütemezéséhez kapcsolódó egyes elemek; a nagy kihasználtságú és túlterhelt vasúti infrastruktúra kapacitás-kihasználásának küszöbértékei; a bírságok infláció szerinti kiigazítása, valamint az operatív érdekelt feleknek nyújtandó tájékoztatás. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban¹¹ megállapított elvekkel összhangban kerüljön sor. Így különösen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

¹¹ HL L 123., 2016.5.12., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

- (39) E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni azzal a céllal, hogy bevezesse a következőket: műszaki és működési követelmények az egységes európai vasúti térség zökkenőmentes működésének elősegítése érdekében a pályahálózat-működtetők által a kérelmezőkkel szemben támasztott követelményekre alkalmazandó egységes kritériumok vonatkozásában, a vészhelyzeti tervezésre vonatkozó műszaki és működési követelmények, a keretmegállapodások megkötésére irányuló eljárásra vonatkozó részletes szabályok, e keretmegállapodások formája és tartalma, valamint a gördülő tervezési folyamatra és az európai keretre vonatkozó részletes szabályok. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹² megfelelően kell gyakorolni. Ha a 2012/34/EU irányelv alapján létrehozott bizottság nem nyilvánít véleményt a vizsgálóbizottsági eljárás keretében, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét.
- (40) A Bizottság jelezte azon szándékát, hogy az (EU) 2016/796 rendelet tervezett felülvizsgálatára tekintettel értékelje, hogy ki lehet-e terjeszteni az ERA hatáskörét a vasúti infrastruktúra-kapacitásra, és felmérje ennek lehetséges előnyeit. Az értékelés kitérhet annak mérlegelésére, hogy miként lehet felhasználni az ERA-nak az ágazati konzultációs folyamatokban meglévő hatásköreit, különösen a másodlagos jogszabályok kidolgozása során, valamint arra, hogy az ERA támogató szerepet kaphat-e a független teljesítmény-ellenőrzés és a költségvetési vonzatok értékelésének elősegítésében.

¹² Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (41) A 2012/34/EU irányelvben meghatározott kapacitáselosztási szabályok helyébe az e rendeletben meghatározott szabályok lépnek. A pályahálózat-működtetők közötti együttműködés szabályait, a vasúti igazgatási szervezetek közötti együttműködés szabályait, a vállalkozó vasúti társaságok rendelkezésére álló vasúti infrastruktúra jellegét leíró hálózati üzletszabályzat elemeire vonatkozó követelményeket, az említett infrastruktúrához való hozzáférés feltételeit, valamint a kapacitáselosztás elveit és kritériumait ezért ebben a rendeletben kell meghatározni. E rendelet nem érintheti az együttműködésre és a koordinációra vonatkozó szabályokat, valamint a hálózati üzletszabályzat azon elemeit, amelyek nem kapcsolódnak a kapacitásgazdálkodáshoz.
- (42) A 913/2010/EU rendelet utólagos értékelése ahhoz a megállapításhoz vezetett, hogy az említett rendelet hatása túlságosan korlátozott volt ahhoz, hogy hozzájáruljon a közúti szállításról a vasúti szállításra való modális váltáshoz. Ezen túlmenően a tagállamok és a pályahálózat-működtetők között a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodás terén folytatott együttműködés a határokon átnyúló dimenzió szempontjából továbbra sem volt hatékony. Az értékelés arra is rámutatott, hogy a vasúti árufuvarozási folyosókat érintő kapacitással a hálózat többi részétől elkülönülően történő gazdálkodás nem hatékony. A vasúti infrastruktúra-kapacitás üzemeltetésére egységes szabályozási keretet kell alkalmazni, amely egységes szerkezetbe foglalja a 2012/34/EU irányelv és a 913/2010/EU rendelet vonatkozó rendelkezéseit. A 913/2010/EU rendeletet ezért egy megfelelő átmeneti időszakot követően hatályon kívül kell helyezni, a 2012/34/EU irányelv kapacitáselosztással kapcsolatos rendelkezéseit pedig e rendelettel kell felváltani.

- (43) Egy üzemi menetrend összeállításához előkészítő tevékenységeket kell végezni az említett üzemi menetrend hatálybalépését megelőző években. Ennélfogva a 2012/34/EU irányelvvel és a 913/2010/EU rendelettel létrehozott szabályozási keretről az e rendelettel létrehozott szabályozási keretre való áttérés azzal fog járni, hogy az új szabályozási keret szerinti üzemi menetrendek előkészítését a jelenlegi keret szerinti szabályok alkalmazásával párhuzamosan kell megkezdeni. Egy átmeneti időszak alatt ezért kettős rendszert kell alkalmazni, amely időszak során az egy adott üzemi menetrend összeállításához szükséges előkészítő lépéseket az arra a konkrét üzemi menetrendre vonatkozó szabályozási keretnek megfelelően kell elvégezni. A jelenlegi keret alapján kötött keretmegállapodások esetében biztosítani kell azt a lehetőséget, hogy azok lejáratukig hatályban maradjanak.

- (44) Az új szabályozási keret értelmében az egyes üzemi menetrendek előkészítő lépéseit a kapacitás stratégiai szakasz kezdetével egyidejűleg, öt évvel az adott üzemi menetrend hatálybalépése előtt kell megkezdeni. Ez az időkeret összhangban áll a tagállam és a pályahálózat-működtető között létrejött, a pályahálózat-működtető finanszírozására szolgáló kifizetések szerkezetét tartalmazó szerződéses megállapodások időkeretével, amely a 2012/34/EU irányelvben előírtak szerint legalább ötéves időszakot fed le. Az új keretszabályozás mielőbbi alkalmazása érdekében, és figyelembe véve az ágazat által már elvégzett előkészítő munkát, az első két üzemi menetrend összeállításához vezető tevékenységek ütemezése egyszerűsíthető a kapacitás stratégiai szakasz lerövidítésével. Ennek megfelelően a 2030. december 14-én kezdődő üzemi menetrendnek kell az új szabályozási keret hatálya alá tartozó első üzemi menetrendnek lennie. Az új szabályozási keretnek való megfelelés érdekében valamennyi érdekelt félnek haladéktalanul meg kell kezdenie a szükséges előkészületeket.

(45) Az (EU) 2022/2557 európai parlamenti és tanácsi irányelv¹³ intézkedéseket állapít meg az Unión belül alapvető szolgáltatásokat nyújtó kritikus szervezetek magas szintű rezilienciájának elérése érdekében. Az e rendelet hatálya alá tartozó pályahálózat-működtetők elviekben az említett irányelv hatálya alá is tartoznak. Az (EU) 2022/2557 irányelv értelmében a kritikus szervezeteknek a rezilienciát fokozó intézkedéseket kell hozniuk. E rendelet előírja emellett, hogy a pályahálózat-működtetők olyan intézkedéseket hozzanak, amelyekkel fokozni lehet a vasúti forgalmat érintő hálózati zavarokkal és a válsághelyzetekkel szembeni rezilienciát. Az e rendelet szerinti, rezilienciával kapcsolatos intézkedéseket az (EU) 2022/2557 irányelv sérelme nélkül és azt kiegészítve kell alkalmazni. A pályahálózat-működtetőknek biztosítaniuk kell, hogy teljesítsék az (EU) 2022/2557 irányelv szerinti kötelezettségeiket is. Amennyiben a pályahálózat-működtetők e rendelet alapján már hoztak olyan intézkedéseket és készítettek olyan dokumentumokat, amelyek relevánsak a rezilienciát fokozó, az (EU) 2022/2557 irányelv szerinti intézkedések szempontjából, lehetővé kell tenni számukra, hogy ezeket az intézkedéseket és dokumentumokat felhasználják az említett irányelv szerinti, a rezilienciával kapcsolatos intézkedésekre vonatkozó követelmények teljesítéséhez.

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/2557 irányelve (2022. december 14.) a kritikus szervezetek rezilienciájáról és a 2008/114/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 333., 2022.12.27., 164. o.,
ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

- (46) Mivel a rendelet céljait, nevezetesen a vasúti infrastruktúra-kapacitással való hatékonyabb gazdálkodást és a vasúti forgalom hatékonyabb irányítását, és ezáltal a szolgáltatások minőségének javítását és a vasúthálózat forgalmának növelését a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az intézkedés határokon átnyúló hatásai miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl az említett cél eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. fejezet

Általános rendelkezések

1. cikk

Tárgy és hatály

- (1) E rendelet megállapítja a belföldi és nemzetközi vasúti szolgáltatások esetében a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásra, a forgalomirányításra, a válságkezelésre és a teljesítménymenedzsmentre alkalmazandó elveket, szabályokat és eljárásokat, továbbá a pályahálózat-működtetők és más operatív érdekelt felek közötti koordinációra, valamint az e rendeletben szereplő kapacitásgazdálkodási és forgalomirányítási folyamatok támogatására szolgáló digitális eszközök végrehajtására alkalmazandó elveket, szabályokat és eljárásokat. Emellett szabályokat állapít meg a pályahálózat-működtetők és más érintett érdekelt felek közötti koordinációt szolgáló európai hálózatra, valamint a kapacitásgazdálkodás és a forgalomirányítás felügyeletére vonatkozóan.
- (2) E rendelet a vasúti infrastruktúra belföldi és nemzetközi vasúti szolgáltatások céljára történő használatára alkalmazandó a 2012/34/EU irányelv 1. cikkének (2) bekezdésében említettek szerint, beleértve az említett irányelv 3. cikkének 11. pontjában meghatározott kiszolgáló létesítményeket is.
- (3) E rendelet I. fejezetének 2. és 3. cikke, valamint II–V. fejezete nem alkalmazandó azon vasúti infrastruktúrákra és vasúti szolgáltatásokra, amelyeket egy tagállam a 2012/34/EU irányelv 2. cikkének (3), (3a), (4), (8) és (8a) bekezdésével összhangban kivont az említett irányelv IV. fejezetének hatálya alól, addig, amíg a hatály alól történő kivonás érvényes.

- (4) E rendelet nem alkalmazandó azon vasúti szolgáltatásokra, amelyeket valamely tagállam a 2012/34/EU irányelv 2. cikkének (10) bekezdésével összhangban kivont az említett irányelv IV. fejezetének hatálya alól.
- (5) E rendelet nem alkalmazandó a 2012/34/EU irányelv 2. cikkének (9) bekezdésében említett vállalkozásokra vagy szállítási műveletekre.
- (6) E rendelet mindaddig nem alkalmazandó Ciprusra és Máltára, amíg területükön nem hoznak létre vasúti rendszert.
- (7) E rendelet nem akadályozza meg a tagállamokat abban, hogy az alapvető biztonsági vagy védelmi érdekek védelméhez szükséges intézkedéseket, illetve olyan intézkedéseket fogadjanak el, amelyek biztosítják, hogy a katonai erők megfelelő hozzáféréssel rendelkezzenek a vasúti infrastruktúrához, különösen katonai műveletek és kiképzés céljából, ideértve a 49. cikk (1) bekezdésének a)–e) pontjában előírt intézkedéstípusokat is.

2. cikk

Általános feladatok és elvek

- (1) E rendelet nem érinti a pályahálózat-működtetőknek a 2012/34/EU irányelv 4. cikkében meghatározott működtetési függetlenségét.
- (2) A 2012/34/EU irányelv 7c. cikkének sérelme nélkül a pályahálózat-működtetők felelősek a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásért és a vasúti forgalomirányításért.

E rendeletnek a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására vonatkozó valamennyi rendelkezésében a pályahálózat-működtetőre történő hivatkozásokat a 2012/34/EU irányelv 7a. cikkének (3) bekezdésében említett, az elosztásért felelős szervre történő hivatkozásként kell értelmezni.

- (3) Az Unión belüli hatékony és eredményes vasúti infrastruktúrakapacitás-gazdálkodás és forgalomirányítás elősegítése céljából az 58. cikk (3) bekezdésében említett pályahálózat-működtetőknek együtt kell működniük a 2012/34/EU irányelv 7f. cikkében említett pályahálózat-működtetők európai hálózata (ENIM) keretében, valamint e rendelet együttműködésre vonatkozó rendelkezéseinek megfelelően.

- (4) Az e rendelet szerinti feladataik és kötelezettségeik teljesítése során a pályahálózat-működtetőknek:
- a) hatékony tervezés és koordináció révén optimálisan és hatékonyan kell felhasználniuk a rendelkezésre álló vasúti infrastruktúrát azzal a céllal, hogy a vasúti szállítás aránya az Unió éghajlat-politikai célkitűzéseivel összhangban mind a személyszállítás, mind pedig az áru fuvarozás tekintetében növekedjen más közlekedési módokhoz viszonyítva;
 - b) maximalizálniuk kell a vasúti infrastruktúra által lehetővé tett vasúti szállítási szolgáltatások értékét társadalmi, gazdasági és környezeti szempontból;
 - c) a tisztességes verseny lehetővé tétele és a vasúti szolgáltatások optimális versenyképességének szavatolása céljából biztosítaniuk kell a vasúti infrastruktúra-kapacitással való megkülönböztetésmentes gazdálkodást és az ahhoz való méltányos és átlátható hozzáférést, többek között a vasúti infrastrukturális munkálatok idején is;
 - d) a szűk keresztmetszetek és a működési akadályok megszüntetésére törekedve lehetővé kell tenniük, hogy az egynél több hálózaton zajló és a határokon átnyúló vasúti forgalom zökkenőmentes legyen;

- e) biztosítaniuk kell az átláthatóságot a vasúti infrastruktúra-kapacitás állapotával és rendelkezésre állásával kapcsolatban;
- f) az operatív érdekelt felekkel szoros együttműködésben felül kell vizsgálniuk és javítaniuk kell a vasúti infrastruktúra teljesítményét;
- g) hozzá kell járulniuk az egységes európai vasúti térség megvalósításához és fejlesztéséhez, különösen közös európai műszaki és üzemeltetési szabályok és szabványok révén.

3. cikk

A pályahálózat-működtető pártatlansága a kapacitásgazdálkodás és a forgalomirányítás terén, beleértve a karbantartás-tervezést is

- (1) A pályahálózat-működtetőknek méltányos, átlátható és megkülönböztetésmentes módon kell ellátniuk a kapacitásgazdálkodás és a forgalomirányítási feladatokat, a karbantartás-tervezést is beleértve. Az e funkciókkal kapcsolatos döntések meghozataláért felelős személyek tekintetében nem állhat fenn összeférhetlenség.
- (2) A pályahálózat-működtetőknek az uniós és a nemzeti joggal összhangban tiszteletben kell tartaniuk a rendelkezésükre bocsátott információk üzletileg bizalmas jellegét, ideértve adott esetben a más felekkel megosztott információk anonimizálását is.

- (3) A pályahálózat-működtetőknek gondoskodniuk kell a forgalomirányítás tekintetében arról, hogy az operatív érdekelt felek kellő időben és teljeskörűen hozzáférhessenek a releváns információkhoz, amennyiben őket érintő hálózati zavar lép fel. Ha a pályahálózat-működtető hozzáférést engedélyez a forgalomirányítási eljáráshoz, ezt méltányos, átlátható és megkülönböztetésmentes módon kell biztosítani az érintett operatív érdekelt fél részére.
- (4) A kapacitásgazdálkodást, valamint a vasúti infrastruktúra nagyobb karbantartási, felújítási és korszerűsítési munkálatainak hosszú távú tervezését illetően a pályahálózat-működtetőnek e rendelettel összhangban konzultálnia kell a 2012/34/EU irányelv 3. cikkének 19. pontjában meghatározott kérelmezőkkel, és az említett kérelmezők által felvetett aggályokat a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell vennie.

4. cikk

Stratégiai irányítás és nemzeti követelmények

- (1) A tagállamok stratégiai iránymutatást nyújthatnak a pályahálózat-működtető számára a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (1) bekezdésében említett, a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó irányadó stratégiák alapján. Ezen stratégiai iránymutatásnak összhangban kell állnia e rendelettel és tiszteletben kell tartania a pályahálózat-működtetők operatív feladatait, lehetővé téve számukra a hálózat kihasználásának optimalizálását, valamint a kapacitás határokon átnyúló forgalom számára történő elosztásának hatékony koordinálását. A stratégiai iránymutatást időben kell nyújtani ahhoz, hogy a pályahálózat-működtetők be tudják tartani az e rendelet I. mellékletében meghatározott határidőket; a stratégiai iránymutatás különösen a következőkre terjedhet ki vagy a következőket tartalmazhatja:
- a) az e rendelet hatálya alá tartozó stratégiai kapacitástervezés szempontjából releváns nemzeti vasúti politika általános célkitűzései;

- b) a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó kilátások, figyelembe véve a vonatkozó nemzeti vagy regionális szintű terveket és stratégiákat, valamint az európai közlekedési folyosók munkaterveit;
 - c) a vasúti infrastruktúra-kapacitás használatára vonatkozó általános követelmények és iránymutatások, amelyeket a pályahálózat-működtetőnek figyelembe kell vennie a stratégiai kapacitástervezés során, különösen az e rendelet 23. cikkében említett, nagy kihasználtságú és túlterhelt vasúti infrastruktúrát illetően;
 - d) a közszolgáltatási kötelezettségek keretében üzemeltetett vasúti szolgáltatások tervezett fejlesztésére vonatkozó kilátások, szükség esetén figyelembe véve az érintett regionális vagy helyi hatóságok véleményét.
- (2) A tagállamok kötelezővé tehetik az e bekezdésben említett iránymutatás egy vagy több elemét, előírva a pályahálózat-működtetők számára, hogy:
- a) specifikusan kialakított menetrendeket – például integrált ütemes menetrendeket – készítsenek mind az árufuvarozási, mind személyszállítási szolgáltatások számára;

- b) az adott tagállam közlekedéspolitikai prioritásainak megfelelően egy minimum kapacitásmennyiséget fenntartsanak a 14. cikkben említett vasúti szállítási szolgáltatások számára;
- c) a 20. cikk (5) bekezdésével összhangban bizonyos szakaszokon és csomópontokban előre megtervezzék a vasúti infrastruktúra-kapacitást;
- d) a 27. cikk szerinti kapacitásfelosztási módszer nemzeti paraméterei, valamint a 39. cikk szerinti hivatalos konfliktusrendezési módszertan nemzeti paraméterei tükrözzék a nemzeti közlekedéspolitikai prioritásokat.

E követelmények egyetlen vasúti infrastruktúra-elem esetében sem vezethetnek a rendelkezésre álló kapacitás olyan mértékben történő lekötéséhez, amely megfosztja a pályahálózat-működtetőt a 2. cikk (4) bekezdésében meghatározott valamennyi feladat és kötelezettség teljesítéséhez szükséges megfelelő operatív mozgástértől.

A vasúti szállítási szolgáltatások specifikusan kialakított menetrendek – például integrált ütemes menetrendek – szerinti nyújtását, a stratégiai kapacitástervezéssel összefüggő konzultációt és az ilyen szolgáltatásokhoz szükséges kapacitásjogok elosztását méltányos, átlátható és megkülönböztetésmentes feltételek mellett nyitva kell tartani valamennyi kérelmező és vállalkozó vasúti társaság számára.

- (3) Ha egy tagállam az (1) és (2) bekezdés alapján stratégiai iránymutatást és követelményeket fogadott el, azokat egyetlen dokumentumban kell rögzítenie, és ezt a dokumentumot a honlapján nyilvánosan hozzáférhetővé kell tennie. Az ENIM-nek a honlapján közzé kell tennie az említett dokumentumokra mutató linkeket.
- (4) A nemzetközi vasúti személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatások fejlesztésének támogatása céljából a tagállamok az 56. cikkel összhangban koordinációt folytatnak egymással az e cikk alapján általuk összeállított stratégiai iránymutatások és követelmények közötti összhang biztosítása érdekében.
- (5) Az állami támogatásokra vonatkozó szabályok sérelme nélkül a tagállamok adott esetben a kizárólag a vasúti infrastruktúra-kapacitás használatára vonatkozó stratégiai iránymutatásoknak és követelményeknek való megfeleléshez kapcsolódó bevételkiesésnek megfelelő ellentételezést adhatnak a pályahálózat-működtetőnek.

5. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában a 2012/34/EU irányelv 3. cikkében előírt fogalommeghatározások alkalmazandók.

Ezenkívül a következő fogalommeghatározások alkalmazandók:

1. „*vis maior*”: minden olyan előre nem látható, elkerülhetetlen vagy kivételes, az operatív érdekelt fél által nem befolyásolható esemény vagy helyzet, amelyet észszerű körültekintéssel vagy gondossággal nem lehet elhárítani, amely nem oldható meg az operatív érdekelt fél számára műszaki, pénzügyi vagy gazdasági szempontból észszerűen lehetséges intézkedésekkel, amely ténylegesen megtörtént és objektíven ellenőrizhető, és amely lehetetlenné teszi, hogy az operatív érdekelt fél ideiglenesen vagy tartósan eleget tegyen az e rendelet vagy a 2012/34/EU irányelv szerinti kötelezettségeinek, illetve a szerződéses kötelezettségeinek;
2. „kölcsonös átjárhatóság”: az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁴ 2. cikkének 2. pontja szerinti kölcsonös átjárhatóság;

¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/797 irányelve (2016. május 11.) a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsonös átjárhatóságáról (HL L 138., 2016.5.26., 44. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

3. „operatív érdekelt fél”: valamely kérelmező, vállalkozó vasúti társaság, pályahálózat-működtető, az 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben¹⁵ említett illetékes hatóság, valamely kiszolgáló létesítmény üzemeltetője vagy bármely más olyan jogalany, amely közvetlenül részt vesz valamely vasúti szállítási szolgáltatás nyújtásában;
4. „európai koordinátor”: az (EU) 2024/1679 európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁶ 52. cikke szerint kijelölt koordinátor;
5. „európai közlekedési folyosók”: az (EU) 2024/1679 rendelet 7. és 11. cikkében, valamint III. mellékletében említett folyosók;
6. „keretmegállapodás”: az a közjogi vagy magánjogi, jogilag kötelező erejű általános megállapodás, amely rögzíti egy adott kérelmezőnek és a pályahálózat-működtetőnek az egy üzemi menetrend érvényességénél hosszabb időtartamra elosztandó vasúti infrastruktúra-kapacitással és a felszámítandó díjakkal kapcsolatos jogait és kötelezettségeit;

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2007.12.3., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

¹⁶ Az Európai Parlament és Tanács (EU) 2024/1679 rendelete (2024. június 13.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L, 2024/1679, 2024.6.28., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

7. „egyidejű kapacitáselosztás”: olyan folyamat, amelynek keretében a pályahálózat-működtetők egy adott határnapig beérkezett kapacitáskérelmekre válaszolnak és e kérelmek összehangolásával elosztják a vasúti infrastruktúra-kapacitást úgy, hogy biztosítsák a vasúti infrastruktúra lehető legjobb kihasználását és a kérelmek lehető legnagyobb mértékű teljesítését;
8. „az érkezési sorrendben történő kiszolgálás elve”: a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásának elve, amely szerint az elosztási folyamatban a prioritást a kapacitáskérelmek beérkezésének időrendi sorrendje határozza meg;
9. „menetvonal”: valamely vonatnak két pont között adott időtartam alatt történő közlekedtetéséhez szükséges vasúti infrastruktúra-kapacitás, amely az adott vonat pontos útvonalaként kerül leírásra a kapcsolódó idővel együtt, beleértve a kiindulási és célállomást, az érkezési dátumot és időpontot, az indulási dátumot és időpontot, bármely megállóhelyet és a kapcsolódó indulási időpontokat;
10. „kapacitásleírás”: olyan kapacitásjog, amely meghatározza az érintett kérelmező számára releváns vasúti infrastruktúra-kapacitás kereskedelmi és üzemeltetési jellemzőit, és amely elegendő információval látja el a pályahálózat-működtetőt az e jellemzőket tiszteletben tartó specifikus menetvonalak előkészítéséhez;

11. „több pályahálózatra kiterjedő vasúti szolgáltatás”: olyan áru fuvarozási vagy személyszállítási, belföldi vagy nemzetközi vasúti szolgáltatás, amelynek nyújtására legalább két, különböző pályahálózat-működtetők által üzemeltetett hálózaton kerül sor; a vonatot egyesíthetik és/vagy szétválaszthatják, és a vonat különböző részei különböző kiindulási és célállomással rendelkezhetnek;
12. „több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjog”: a több pályahálózatra kiterjedő vasúti szolgáltatás nyújtását lehetővé tevő kapacitásjogok összessége;
13. „vasúti infrastruktúra-kapacitás felosztása”: valamely vasúti infrastruktúra-elem teljes rendelkezésre álló kapacitása részeinek hozzárendelése különböző típusú vasúti szállítási szolgáltatásokhoz és a vasúti infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozásokhoz;
14. „üzemi menetrend”: egy üzemi menetrendi időszak alatt a kiutalt kapacitásjogoknak megfelelően a releváns vasúti infrastruktúrán végbemenő összes tervezett vonat- és gördülőállomány-mozgást meghatározó, folyamatosan frissített adatok;
15. „üzemi menetrendi időszak”: az az időszak, amely alatt egy adott üzemi menetrend érvényes;
16. „vasúti infrastrukturális munkálat”: a 2012/34/EU irányelv 3. cikkének 2a., 2c., 2d. és 2e. pontjában meghatározott vasúti infrastruktúrán annak fejlesztése, karbantartása, felújítása, illetve korszerűsítése céljából végzett beavatkozás;

17. „igazgatási szervezet”: a 2012/34/EU irányelv 55. cikkében említett igazgatási szervezet;
18. „esemény”: minden olyan történés vagy azonos eredetű történések sorozata, amely a vasúti közlekedésben fennakadást okoz;
19. „szakaszok és csomópontok”: a vasúti hálózat leképezése szakaszokkal összekötött csomópontokból álló gráf formájában, amelynek struktúrája lehetővé teszi a vasúti infrastruktúra-kapacitás kínálatára és keresletére vonatkozó releváns jellemzők figyelembevételét, különösen stratégiai kapacitástervezés céljából;
20. „specifikusan kialakított menetrend”: a menetvonalak menetrendbe szervezésének sajátos módja – többek között a több hálózaton zajló forgalom tekintetében is –, amelynek célja meghatározott szakpolitikai célok elérése;
21. „rendkívüli küldemény”: az (EU) 2019/773 bizottsági végrehajtási rendelet¹⁷ J. függelékében meghatározott rendkívüli küldemény;
22. „ütemes menetrend”: olyan specifikusan kialakított menetrend, amelynek célja a vasúti szolgáltatások szabályos és egyenletes időközönként történő ismétlése, valamint menetvonalak kombinációjának ismétlése egy hálózatnak vagy egy hálózat egy részének a szakaszain és csomópontjain, adott esetben figyelembe véve a szolgáltatások közötti összeköttetéseket és átszállási/átrakodási időket;

¹⁷ A Bizottság (EU) 2019/773 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az Európai Unió vasúti rendszerének forgalomüzemeltetés és -irányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 2012/757/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 139I, 2019.5.27., 5. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

23. „vasúti infrastruktúra-elem”: a hálózatba tartozó vágányok azon része, amelyet a pályahálózat-működtető az e rendeletben foglalt egyes egyedi rendelkezések alkalmazásának céljára meghatároz;
24. „kapacitáskorlátozás”: a kapacitásnak vagy a vasúti infrastruktúra teljesítményének a tervezési értéke alá csökkenése olyan, a pályahálózat-működtető által befolyásolható vagy nem befolyásolható okokból, mint a vasúti infrastrukturális munkálatok, az eszközök állagromlása vagy a szélsőséges időjárási események.

II. fejezet

A vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodás

1. SZAKASZ

A VASÚTI INFRASTRUKTÚRA-KAPACITÁSSAL VALÓ GAZDÁLKODÁS

ALAPELVEI

6. cikk

Kapacitásgazdálkodás

- (1) A pályahálózat-működtetőknek a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodást egy három szakaszból álló tervezési és elosztási folyamaton keresztül kell végezniük:
- a) a 2. szakaszban említett stratégiai kapacitástervezés;

- b) a vasúti infrastruktúra-kapacitásnak a 3. szakaszban említett ütemezése és elosztása;
 - c) a kiosztott kapacitásnak a 4. szakaszban említett módosítása és újratervezése.
- (2) A 2012/34/EU irányelv IV. mellékletében meghatározott tartalmi elemeken túlmenően a pályahálózat-működtetőknek az említett irányelv 27. cikkében említett hálózati üzletszabályzatba fel kell venniük az alábbiakat:
- a) a vállalkozó vasúti társaságok rendelkezésére bocsátott vasúti infrastruktúráról szóló rész;
 - b) a kapacitásgazdálkodásról szóló rész;
 - c) az üzemeltetésről szóló rész, beleértve a forgalomirányítást, a zavarkezelést és a válságkezelést is; és
 - d) a teljesítménymenedzsmentről szóló rész az e rendelet V. mellékletével összhangban.
- (3) Az e cikk (1) bekezdésében említett kapacitásgazdálkodással kapcsolatos döntéshozatal – beleértve a kapacitásjogok rendelkezésre állásának és kiosztásának meghatározását és értékelését is – a pályahálózat-működtetőknek a 2012/34/EU irányelv 3. cikke 2f. pontja értelmében vett alapvető feladata. A kapacitásgazdálkodással kapcsolatos döntéshozatalra az említett irányelvben az alapvető feladatokra vonatkozóan meghatározott rendelkezéseket kell alkalmazni.

7. cikk

A kapacitásgazdálkodás európai kerete

- (1) Az ENIM-nek ... [az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 18 hónappal]-ig a 4. cikk és a II. fejezet rendelkezéseivel összhangban ki kell dolgoznia és el kell fogadnia a „kapacitásgazdálkodás európai keretét”, amelyben meghatározza a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodással, valamint a pályahálózat-működtetők és az egyéb operatív érdekelt felek közötti koordinációval kapcsolatos közös eszközöket, módszereket és eljárási szabályokat. A pályahálózat-működtetőknek a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodás során a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell venniük az említett közös eszközöket, módszereket és eljárási szabályokat.
- (2) A 2012/34/EU irányelv 27. cikkében és az e rendelet 6. cikkének (2) bekezdésében említett hálózati üzletszabályzat elkészítésekor a pályahálózat-működtetőknek a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell venniük a kapacitásgazdálkodás európai keretét. A hálózati üzletszabályzatban meg kell indokolniuk a kapacitásgazdálkodás európai keretében meghatározott közös eszközöktől, módszerektől és eljárási szabályoktól való bármilyen eltérést.

- (3) Az ENIM-nek az európai vasúti platformmal és az operatív érdekelt felekkel folytatandó konzultáció céljából közzé kell tennie a kapacitásgazdálkodás európai keretének tervezetét. A platform és az operatív érdekelt felek az e tervezet közzétételétől számított három hónapon belül nyújthatják be a konzultációra adott válaszaikat.
- (4) Az ENIM-nek ... [az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 12 hónap]-ig be kell nyújtania a vasúti igazgatási szervek európai hálózatának (ENRRB) a kapacitásgazdálkodás európai keretének végleges tervezetét. Az ENRRB-nek az ENIM által elkészített tervezet kézhezvételétől számított három hónapon belül ajánlást kell benyújtania az ENIM-nek a kapacitásgazdálkodás európai keretéről. Az ENIM-nek a kapacitásgazdálkodás európai keretének elfogadásakor a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell vennie ezt az ajánlást.
- (5) A kapacitásgazdálkodás európai keretének tartalmaznia kell legalább a III. mellékletben felsorolt elemeket, és a keretet szükség esetén aktualizálni kell az operatív érdekelt felek tapasztalatainak, valamint az ENIM tevékenységeinek figyelembevételére céljából. A kapacitásgazdálkodás európai keretének aktualizálásakor az ENIM-nek konzultálnia kell az európai vasúti platformmal és az operatív érdekelt felekkel, és e cikk (3) és (4) bekezdésével összhangban be kell nyújtania a végleges tervezetet az ENRRB-nek, hogy az ajánlást adhasson róla.

- (6) A hálózati üzletszabályzattal kapcsolatos hatásköreinek a 2012/34/EU irányelv 56. cikke (1) és (2) bekezdésével összhangban történő gyakorlása során az igazgatási szervezetnek – e cikk (4) bekezdésével összhangban és az igazgatási szervezetek függetlensége elvének sérelme nélkül – figyelembe kell vennie a kapacitásgazdálkodás európai keretére vonatkozóan az ENRRB által elfogadott ajánlást.
- (7) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 74. cikknek megfelelően végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el a kapacitásgazdálkodásnak az e cikk (1) bekezdésében említett európai keretére vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 76. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

8. cikk

Kérelmezők

- (1) A kérelmezőknek vasúti infrastruktúra-kapacitása vonatkozó kérelmeket kell benyújtaniuk. A nem vállalkozó vasúti társaság kérelmezőknek az ilyen vasúti infrastruktúra-kapacitás használatára ki kell jelölniük egy vállalkozó vasúti társaságot. A vállalkozó vasúti társaságnak a 2012/34/EU irányelv 28. cikkével összhangban megállapodást kell kötnie a pályahálózat-működtetővel. Annak ténye, hogy a vállalkozó vasúti társaság ilyen megállapodást kötött, nem érinti a kérelmező azon jogát, hogy e rendelet 33. cikke szerint keretmegállapodásokat kössön a pályahálózat-működtetővel.

- (2) A pályahálózat-működtető követelményeket írhat elő a kérelmezőkre vonatkozóan a vasúti infrastruktúra jövőbeli bevételeivel és kihasználásával kapcsolatos jogos elvárásainak szavatolása érdekében. E követelményeknek megfelelőnek, átláthatónak és megkülönböztetésmentesnek kell lenniük. A követelmények között csak a kérelmező várható tevékenységi szintjével arányos, megfelelő szintet nem túllépő pénzügyi garancia nyújtását, továbbá a vasúti infrastruktúra-kapacitásra vonatkozó, az előírásoknak megfelelő ajánlatok készítésére való képesség garantálását lehet előírni. A követelményeket a hálózati üzletszabályzatban kell meghatározni az V. melléklet 2. pontjának c) alpontjával összhangban.
- (3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amelyek részletesen meghatározzák az e cikk (2) bekezdésének alkalmazásában követendő kritériumokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 76. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

9. cikk

A vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodás

- (1) A pályahálózat-működtetőknek biztosítaniuk kell, hogy a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodás a kapacitásgazdálkodási folyamatnak az e rendelet 6. cikkében említett valamennyi szakaszában a 2012/34/EU irányelv 26. cikkében és az e rendelet 2. cikkében meghatározott elvekkel összhangban történjen.

- (2) Amennyiben a tagállamok a 4. cikkel összhangban a vasúti infrastruktúra-kapacitás kihasználására vonatkozóan stratégiai iránymutatást nyújtottak és nemzeti követelményeket határoztak meg, a pályahálózat-működtetőknek a vasúti infrastruktúra-kapacitással kapcsolatos döntések meghozatalakor figyelembe kell venniük az ilyen iránymutatásokat és követelményeket. A tervezést és kapacitáselosztást illetően méltányos, átlátható és megkülönböztetésmentes eljárásokat kell követni.
- (3) A pályahálózat-működtetőknek az érintett kérelmezők lehető legnagyobb mértékű bevonásával kell megtervezniük és elosztaniuk a kapacitást, olyan megoldásokat keresve, amelyek megfelelnek a kérelmezők kapacitásigényeinek és a kapacitásjogok iránti kérelmeiknek, ugyanakkor biztosítaniuk kell azt is, hogy a vasúti infrastruktúra kihasználása az érintett hálózaton összességében optimális legyen.

10. cikk

A vasúti infrastruktúra-kapacitással kapcsolatos tájékoztatás

- (1) A pályahálózat-működtetőknek pontos és naprakész információval kell ellátniuk a kérelmezőket, az igazgatási szervezeteket és adott esetben más operatív érdekelt feleket a vasúti infrastruktúra-kapacitások rendelkezésre állására vonatkozóan a teljes kapacitásgazdálkodási folyamat során, többek között a 2. szakaszban említett stratégiai tervezési szakaszban, a 3. szakaszban meghatározott ütemezési és elosztási folyamatok során, valamint minden alkalommal, amikor a 4. szakaszban említettek szerint módosul az elosztott kapacitás.

A pályahálózat-működtetőknek haladéktalanul közzé kell tenniük a 20. cikkben említett kapacitáskínálati terv és a 32. cikkben említett üzemi menetrend minden frissítését.

- (2) A pályahálózat-működtetőknek a 66. cikk (5) bekezdésével összhangban közzé kell tenniük az e cikk (1) bekezdésében említett információkat.
- (3) A kérelmezők kérésére a pályahálózat-működtetőknek az (1) bekezdésben említett információkat a kereskedelmi és operatív igények konkrét meghatározásai alapján kell biztosítaniuk (a továbbiakban: a megvalósíthatósági értékelések). A határokon átnyúló szolgáltatások esetében a pályahálózat-működtetőknek az ilyen kéréseket egyetlen helyen és egyetlen műveletben vagy egyetlen interfészen keresztül kell fogadniuk és megválaszolniuk.

11. cikk

A vasúti infrastruktúrális munkálatokból és a rossz állapotban lévő vasúti infrastruktúrából eredő kapacitáskorlátozások

- (1) A 2012/34/EU irányelv 7., 7a., 7c. és 7e. cikkének sérelme nélkül, a pályahálózat-működtetőknek a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (3) bekezdésében említett üzleti tervvel, valamint beruházási és pénzügyi programokkal összhangban kell megtervezniük a vasúti infrastruktúrális munkálatokat. Amennyiben az említett programokban az üzleti terv elfogadását követően végrehajtott módosítások hatással vannak vagy várhatóan hatással lesznek a vasúti infrastruktúrális munkálatok tervezésére, a pályahálózat-működtetőnek a hálózati üzletszabályzatban áttekintést kell adnia az ilyen módosításokról és azok várható hatásáról.

- (2) Vasúti infrastrukturális munkálatok tervezése során a pályahálózat-működtetőnek a 2. cikk (4) bekezdésével és a 3. cikkel összhangban kell eljárnia.

Így különösen, a pályahálózat-működtetőnek kiegyensúlyozott módon figyelembe kell vennie a vasúti infrastrukturális munkálatok által a saját vagyonkezelésére és pénzügyi helyzetére gyakorolt hatást, valamint az összes érintett kérelmezőre gyakorolt becsült operatív és pénzügyi hatást.

- (3) A pályahálózat-működtetőknél a vasúti infrastrukturális munkálatok tekintetében a 2012/34/EU irányelv 7e. cikkében említett koordinációs mechanizmusok keretében konzultálniuk kell a kérelmezőkkel, a határokon átnyúló vasúti szolgáltatások tekintetében pedig e rendelet 57. cikkével összhangban kell konzultációt folytatniuk.
- (4) A pályahálózat-működtetőknél kellő időben meg kell tervezniük a vasúti infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozásokat, és ezekről tájékoztatniuk kell a kérelmezőket, és konzultálniuk kell velük, figyelembe véve a vállalkozó vasúti társaságokra várhatóan gyakorolt hatást. E célból a pályahálózat-működtetőknél meg kell felelniük az I. melléklet 3. szakaszában meghatározott ütemtervnek és követelményeknek.

- (5) Azon kapacitáskorlátozások esetében, amelyek az I. melléklet 3. szakaszának 1. pontja értelmében vett különösen nagy hatással járnak, a kérelmezők kérhetik a pályahálózat-működtetőtől, hogy készítsen alternatív tervet a kapacitáskorlátozásra vonatkozóan, egy olyan lehetőség azonosítása és kiválasztása céljából, amely kiegyensúlyozott módon veszi figyelembe a kérelmezőkre és a pályahálózat-működtetőkre gyakorolt hatást. A pályahálózat-működtetőnek az említett kérelmezők számára indikatív tervet kell biztosítania a kapacitáskorlátozás ideje alatt rendelkezésre álló alternatív kapacitásra vonatkozóan.

Az indikatív tervnek egyaránt ki kell terjednie az érintett útvonalra és amennyiben léteznek – akár más hálózatokon – alternatív útvonalak, az ilyen alternatív útvonalakra, és e tervnek meg kell jelennie a 19. cikkben említett kapacitásmodellben, valamint a 20. cikkben említett kapacitáskínálati tervben.

- (6) A pályahálózat-működtetőknek figyelembe kell venniük és mérsékelniük kell a vasúti infrastruktúrális munkálatok által a határokon átnyúló forgalomra gyakorolt hatást. A pályahálózat-működtetőknek az 55. cikkel összhangban koordinációt kell folytatniuk legalább az európai közlekedési folyosók részét képező vasútvonalakon végzett összes vasúti infrastruktúrális munkálatot, valamint minden egyéb, jelentős határokon átnyúló hatással járó vasúti infrastruktúrális munkálatot illetően.

A koordináció során foglalkozni kell különösen a vasúti infrastruktúrális munkálatok ütemtervének optimalizálásával, valamint az érintett útvonalon és alternatív útvonalakon meglévő, az (5) bekezdés második albekezdésében említett alternatív kapacitás biztosításával, figyelembe véve a kérelmezők operatív és kereskedelmi igényeit.

- (7) Kapacitáskorlátozásnak kell tekinteni azt is, ha a vasúti infrastruktúra kapacitása vagy teljesítménye a tervezési értéke alá csökken az eszközök állagromlása miatt, például a megengedett legnagyobb sebesség vagy tengelyterhelés tekintetében. Az ilyen kapacitáskorlátozások miatt nem lehet kiszabni a 42. cikk szerinti bírságokat, kivéve, ha e korlátozások olyan változást okoznak egy kiutalt kapacitásjog jellemzőiben, amely az elosztás időpontjában nem volt ismert a kérelmező előtt, és amely a 41. cikk (6) bekezdésével összhangban jelentősnek minősül. Az ilyen kapacitáskorlátozásokra a 10. cikkben meghatározott tájékoztatási kötelezettségek vonatkoznak.
- (8) A pályahálózat-működtetőknek a lehető leghamarabb közzé kell tenniük a tervezett ideiglenes kapacitáskorlátozásokkal és azoknak a kereskedelmi célokra rendelkezésre álló kapacitásra és az alternatív kapacitásra gyakorolt hatásával kapcsolatos információkat, és az említettekről konzultálniuk kell a kérelmezőkkel.
- (9) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 75. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. melléklet 3. szakaszának módosítása céljából, amennyiben az említett szakaszban szereplő elemek hatástalannak bizonyultak, vagy komoly végrehajtási nehézségekhez vezettek, illetve amennyiben az ágazat új és széles körben elfogadott legjobb gyakorlatokat dolgozott ki; e módosítás célja a vasúti infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozások vasúti forgalomra gyakorolt hatásának és a pályahálózat-működtetők adminisztratív terheinek további csökkentése, figyelembe véve egyúttal az érintett érdekelt felek tervezési, üzemeltetési, műszaki és üzleti megfontolásait, valamint figyelembe véve az ENIM tapasztalatait és véleményeit.

12. cikk

A kapacitásjogok megtagadása vagy visszavonása a közrenddel vagy a közbiztonsággal kapcsolatos okokból

- (1) Valamely tagállam előírhatja a pályahálózat-működtető számára, hogy tagadja meg kapacitásjogok biztosítását egy kérelmező részére vagy vonja tőle vissza azokat, ha az adott tagállam illetékes hatóságai azt állapítják meg, hogy e jogoknak az adott kérelmező részére történő megadása komoly és súlyos kockázatot jelent a közrendre vagy a közbiztonságra, és többek között az adott tagállam nemzetbiztonságára és védelmére nézve. Minden ilyen határozatnak kellően indokoltnak, szigorúan szükségesnek és a kitűzött céllal arányosnak kell lennie.
- (2) A minősített adatok bizalmas jellegének sérelme nélkül a tagállamok az (1) bekezdés alapján hozott határozat elfogadásától számított 10 napon belül tájékoztatják a Bizottságot, az igazgatási szervezetet, valamint több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjogok esetében a többi érintett tagállamot az adott határozat elfogadásáról és annak okairól. A tagállamok rendszeresen felülvizsgálják az ilyen határozatokat.
- (3) Amennyiben egy adott tagállam aggályokat vet fel egy másik tagállam által az e cikk (1) bekezdése alapján elfogadott határozattal kapcsolatban, az érintett tagállamok az 56. cikkel összhangban koordinációt folytatnak egymással.
- (4) Több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjogok esetében valamely érintett tagállam ajánlást kérhet a Bizottságtól egy másik tagállam által az (1) bekezdés alapján elfogadott határozatra vonatkozóan.

2. SZAKASZ

STRATÉGIAI KAPACITÁSTERVEZÉS

13. cikk

Stratégiai kapacitástervezés

- (1) A stratégiai kapacitástervezésnek a 14–27. cikkben meghatározott valamennyi tevékenységre ki kell terjednie.
- (2) A stratégiai kapacitástervezés eredményeként a következő tervezési dokumentumok egymásra épülő sorozatát kell kidolgozni, amely dokumentumok fokozatosan egyre részletesebb információkkal szolgálnak a rendelkezésre álló kapacitásról:
 - a) a 18. cikkben említett kapacitás stratégia;
 - b) a 19. cikkben említett kapacitásmodell;
 - c) a 20. cikkben említett kapacitáskínálati terv.

Ezen összeállítandó dokumentumok tartalmát és elkészítésük ütemezését az I. melléklet 1. és 2. szakasza tartalmazza.

A pályahálózat-működtetőnek az Unió intézményeinek legalább két hivatalos nyelvén el kell készítenie az első albekezdés a), b) és c) pontja szerint összeállítandó dokumentumokat.

(3) A pályahálózat-működtetők által elfogadott tervezési dokumentumok a tervezési folyamat következő szakaszának alapjául szolgálnak.

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 75. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a következők módosítása céljából:

- i. a kapacitás stratégia, a kapacitásmodell és a kapacitáskínálati terv I. melléklet 1. szakaszában meghatározott részletes tartalmának elemei; és
- ii. az I. melléklet 2. szakaszában meghatározott határidők,

amennyiben az említett elemek hatástalannak bizonyultak vagy komoly nehézségeket okoztak a végrehajtás terén, illetve amennyiben az ágazat új és széles körben elfogadott legjobb gyakorlatokat dolgozott ki; mégpedig a hatékony stratégiai tervezési folyamat biztosítása, valamint a pályahálózat-működtetők és a kérelmezők üzemeltetési szempontjainak tükrözése érdekében, az I. melléklet 1. és 2. szakaszának végrehajtása során figyelembe véve az ENIM, a kérelmezők, az igazgatási szervezetek és az ENRRB tapasztalatait és véleményét.

(5) Nem képezheti a stratégiai kapacitástervezés részét a kapacitásjogoknak egyes kérelmezők részére a 28. cikkel összhangban történő megadása.

14. cikk

A stratégiai kapacitástervezésre vonatkozó általános követelmények

- (1) A pályahálózat-működtetőknek méltányos, átlátható és megkülönböztetésmentes módon figyelembe kell venniük minden olyan típusú vasúti szállítási szolgáltatást, amelyekkel kapcsolatban a kapacitáskérélmek fogadásáért felelősek, függetlenül azok volumenétől, a downstream piac méretétől, az egymást követő menetrendek közötti stabilitástól, vagy az egy adott üzemi menetrendi időszakon belüli rendszerességtől, illetve gyakoriságtól.
- (2) A stratégiai kapacitástervezés során – különösen a 19. cikkben említett kapacitásmodellben és a 20. cikkben említett kapacitáskínálati tervben – a pályahálózat-működtetőknek különbséget kell tenniük legalább a következő típusú vasúti szállítási szolgáltatások között:
 - a) áruszállítási szolgáltatások;
 - b) helyközi (távolsági) személyszállítási szolgáltatások;
 - c) városi és regionális személyszállítási szolgáltatások.

Szükség esetén, az e rendelet végrehajtása során szerzett tapasztalatok fényében, valamint a stratégiai tervezési folyamat határokon átnyúló következetességének támogatása érdekében az ENIM – az operatív érdekelt felekkel és az európai vasúti platformmal konzultálva – elkészíthet egy részletesebb harmonizált jegyzéket, amely tovább differenciálja a vasúti szállítási szolgáltatások különböző típusait. E jegyzéket fel kell venni a kapacitásgazdálkodás európai keretébe.

- (3) A stratégiai kapacitástervezés során – különösen a 19. cikkben említett kapacitásmodellben és a 20. cikkben említett kapacitáskínálati tervben – a pályahálózat-működtetőknek meg kell jelölniük a több pályahálózatra kiterjedő vasúti szolgáltatások nyújtására alkalmas, előre megtervezett kapacitást.
- (4) A stratégiai kapacitástervezés során figyelembe kell venni a következőket is:
- a) a vasúti infrastruktúra-kapacitás iránti kereslet megfigyelt szerkezete és alakulása, a korábbi üzemi menetrendi időszakokban végzett kapacitáselosztás és a 2012/34/EU irányelv 15. cikkében említett piaci nyomon követés során azonosítottak alapján;
 - b) a szállítási igények és az ebből eredő, vasúti szállítási szolgáltatások és a vasúti infrastruktúra-kapacitás iránti kereslet várható alakulása, az e rendelet 17. cikkében említett elemzés során azonosítottak alapján;
 - c) a kérelmezők által bejelentett kapacitásigények és az operatív érdekelt felekkel az e rendelet 15. cikkével összhangban folytatott konzultáció során kapott hozzájárulások;
 - d) a vasúti infrastruktúra-kapacitás várható vagy tervezett fejlesztése, különösen a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (1) bekezdésében említett, a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó irányadó stratégiában és a pályahálózat-működtetőnek a 2012/34/EU irányelv 8. cikke (3) bekezdésében említett üzleti tervében meghatározottak szerint;

- e) a tervezett vasúti infrastrukturális munkálatok, amelyek várhatóan hatással lesznek a hálózatra;
 - f) a különböző vasúti szállítási piacok jellemzői, különös tekintettel a következőkre:
 - i. sebesség;
 - ii. gyakoriság;
 - iii. a kiutalt menetvonalától való eltérések túrérséghatára;
 - iv. lehetőség a szolgáltatások átirányítására, újratervezésére vagy más szállítási módokkal való helyettesítésére hálózati zavarok esetén;
 - v. a vasúti szállítás iránti kereslet ingadozása, és a vasúti szolgáltatások más időtávon történő tervezésének ebből eredő szükségessége.
- (5) A stratégiai kapacitástervezésnek tükröznie kell a keretmegállapodások és a gördülő tervezés révén elosztott kapacitást.
- (6) A stratégiai kapacitástervezésnek ki kell terjednie a TEN-T törzshálózatának és kiterjesztett törzshálózatának az (EU) 2024/1679 rendelet I. mellékletében meghatározott szakaszaira és csomópontjaira. A pályahálózat-működtetők dönthetnek úgy, hogy az általuk működtetett hálózat más szakaszait és csomópontjait is bevonják a stratégiai kapacitástervezésbe. A tagállamok a 4. cikkben említett stratégiai iránymutatással összhangban rendelkezhetnek úgy, hogy a pályahálózat-működtetőknek az általuk működtetett hálózat más szakaszain és csomópontjain stratégiai kapacitástervezést kell végezniük.

A stratégiai kapacitástervezést olyan szinten kell elvégezni, amely kellően részletes ahhoz, hogy lehetővé tegye a hálózattal kapcsolatos kapacitástervezést. Ebből a célból a hálózatot szakaszokkal és csomópontokkal kell leképezni, ami lehetővé teszi a kapacitás iránti kereslet és a kapacitáskínálat vonatkozó jellemzőinek figyelembevételét.

A tagállamok utasítják a pályahálózat-működtetőket, hogy az említett szakaszokat és csomópontokat tüntessék fel az (EU) 2016/797 irányelv 49. cikkében említett infrastruktúra-nyilvántartásban.

- (7) A stratégiai kapacitástervezés céljából a pályahálózat-működtetőknek stratégiaiútvonal-térképet kell készíteniük a szakaszok és csomópontok vonatkozásában, amelyben meg kell határozniuk a következőket:
- a) a 18. cikkben említett kapacitás stratégia, a 19. cikkben említett kapacitásmodell és a 20. cikkben említett kapacitáskínálati terv földrajzi hatálya;
 - b) a 11. cikkben említett kapacitáskorlátozások esetén és a 21. cikkben említett vészhelyzeti tervezéssel összefüggésben mérlegelt alternatív vonalak.

A tagállamok biztosítják, hogy a stratégiaiútvonal-térképet nyilvánosan elérhetővé tegyék, valamint felvegyék az (EU) 2016/797 irányelv 49. cikkében említett infrastruktúra-nyilvántartásba.

- (8) A stratégiai kapacitástervezésnek olyan időszakot kell lefednie, amely azon üzemi menetrend megváltozása előtt öt évvel kezdődik, amelyre a kapacitástervezés vonatkozik. A pályahálózat-működtetők az ötéves időtartamon túl is meghosszabbíthatják ezt az időszakot, különösen a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (1) bekezdésében említett, a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó irányadó stratégia keretében történő infrastruktúra-fejlesztés támogatása érdekében.
- (9) A pályahálózat-működtetőknek felül kell vizsgálniuk és frissíteniük kell a stratégiai kapacitástervezés eredményeit, figyelembe véve különösen a következőket:
- a) a vasúti infrastruktúra fejlesztése;
 - b) a vasúti infrastruktúra-kapacitás iránti piaci kereslet alakulása, többek között a kapacitásigények bejelentése következtében;
 - c) a korábbi üzemi menetrendi időszakokban végzett és az e fejezet 3. és 4. szakaszában meghatározott kapacitáselosztási folyamatok eredményei, beleértve a vasúti infrastruktúra-kapacitás kérelmezők általi kihasználtságának mértékét is;
 - d) a III. fejezettel összhangban végzett forgalomirányításból származó információk;
 - e) a III. fejezettel összhangban végzett zavar- és válságkezelés eredménye;
 - f) a IV. fejezettel összhangban végzett teljesítmény-felülvizsgálat eredményei.

- (10) Az ENIM-nek ki kell dolgoznia és a kapacitásgazdálkodás európai keretébe fel kell vennie a stratégiai kapacitástervezés közös eszközeit, módszereit és eljárási szabályait meghatározó iránymutatásokat.
- (11) A pályahálózat-működtetőknek a 2012/34/EU irányelv 27. cikkében említett hálózati üzletszabályzatban figyelembe kell venniük ezeket az iránymutatásokat. A hálózati üzletszabályzatban meg kell indokolniuk az iránymutatásokban meghatározott közös eszközöktől, módszerektől és eljárási szabályoktól való bármely eltérést.

15. cikk

Az érdekelt felekkel a stratégiai kapacitástervezésről folytatott konzultáció

- (1) A pályahálózat-működtetőknek az I. melléklet 2. szakaszában meghatározott ütemterv szerint, a 2012/34/EU irányelv 7e. cikkével összhangban konzultálniuk kell valamennyi operatív érdekelt féllel – többek között a több pályahálózatra kiterjedő vasúti szolgáltatásokat nyújtó operatív érdekelt felekkel – a stratégiai kapacitástervezésről, ideértve az e rendelet 13. cikkének (2) bekezdésében említett tervezési dokumentumokat is.
- (2) A több pályahálózatra kiterjedő vasúti szolgáltatásokat nyújtó operatív érdekelt felekkel való konzultáció céljából a pályahálózat-működtetőknek koordinációt kell folytatniuk egymás között az 55. cikkel, valamint európai és határokon átnyúló ügyek esetében az 57. cikkel összhangban.

16. cikk

A stratégiai kapacitástervezéssel kapcsolatban a pályahálózat-működtetők között folytatott koordináció

- (1) A pályahálózat-működtetőknek adott esetben, az 55. cikkel összhangban koordinációt kell folytatniuk a stratégiai kapacitástervezéssel kapcsolatos tevékenységeikről.

A koordinációnak biztosítania kell különösen a következőket:

- a) a stratégiai tervezés következetessége az érintett hálózatokon, különös tekintettel a kapacitás stratégiára, a kapacitásmodellre és a kapacitáskínálati tervre, a vasúti infrastrukturális munkálatok tervezésére és a vészhelyzeti tervezésre;
- b) a több pályahálózatra kiterjedő vasúti szolgáltatásokkal kapcsolatos kapacitásigény megfelelő figyelembevétele a kapacitás stratégiában, a kapacitásmodellben és a kapacitáskínálati tervben;
- c) a stratégiai kapacitástervezés teljesítményének és eredményeinek a IV. fejezettel összhangban történő felülvizsgálata;
- d) az összes operatív érdekelt fél – és adott esetben az európai vasúti platform –, az igazgatási szervezetek, az ENRRB, az európai koordinátorok és a tagállami hatóságok, továbbá szükség esetén más érdekelt felek bevonása.

- (2) A kérelmezőknek jogot kell biztosítani arra, hogy jelezzék az ENIM felé a 13. cikk (2) bekezdésében említett tervezési dokumentumokkal kapcsolatos aggályaikat. Az ENIM ezekről az aggályokról véleményt vagy ajánlást fogadhat el, és tájékoztatnia kell az ENRRB-t.
- (3) A pályahálózat-működtetőknek figyelembe kell venniük az ENIM által a (2) bekezdéssel összhangban elfogadott ajánlásokat. Ha a pályahálózat-működtetők nem követik az ajánlást, a tervezési dokumentumokban ezt meg kell indokolniuk.
- (4) Az ENRRB-nek figyelemmel kell kísérnie a koordinációs folyamatot és annak végrehajtását. Tájékoztatnia kell a Bizottságot az azzal kapcsolatos véleményéről, hogy szükség van-e a koordinációs folyamat bármely hiányosságának orvoslására.

17. cikk

A szállítási piac várható fejleményeinek elemzése

- (1) A pályahálózat-működtetőknek rendszeresen nyomon kell követniük és elemezniük kell a szállítási piacokat annak érdekében, hogy ezen információkat beépítsék az általános üzleti stratégiáikba, a kapacitásgazdálkodásukba, a vészhelyzetkezelésükbe, valamint a beruházási döntéseikbe.
- (2) A hálózati koordinátornak rendszeresen tanulmányt kell készítenie a közlekedéspiacról, amelyben értékeli a határokon átnyúló vasúti szolgáltatásokkal kapcsolatos hálózati és piaci fejleményeket. A hálózati koordinátornak szükség szerint, de minden esetben legalább ötévente felül kell vizsgálnia és frissítenie kell a közlekedéspiaci tanulmányt. A piaci tanulmány eredményét nyilvánosságra kell hozni.

- (3) Az e cikk (1) bekezdésének értelmében vett közlekedéspiaci elemzésben és az e cikk (2) bekezdésében említett piaci tanulmányban foglalt információkat különösen a következőkhöz kell felhasználni: a 4. cikkben említett stratégiai kapacitástervezés, a vasúti infrastruktúra-kapacitás 27. cikkben említett felosztása és a 39. cikkben említett formális konfliktusrendezési mechanizmus alapján történő kapacitáselosztás.

A pályahálózat-működtetőknek az (1) bekezdés értelmében vett közlekedéspiaci elemzést és a (2) bekezdésben említett piaci tanulmányt figyelembe kell venniük annak érdekében, hogy az ezekben foglalt információkat beépítsék az általános üzleti stratégiáikba, a kapacitásgazdálkodásukba, a vészhelyzetkezelésükbe és a beruházási döntéseikbe.

18. cikk

Kapacitás stratégia

- (1) A pályahálózat-működtetőnek kapacitás stratégiát kell elfogadnia, amelyben meghatározza a vasúti infrastruktúra-kapacitás keresletének és kínálatának jövőbeli alakulásával kapcsolatos elvárásait, valamint az azzal kapcsolatos elképzeléseit, hogy miként lehet figyelembe venni ezeket a fejleményeket.

A kapacitás stratégiának az operatív érdekelt felek közötti kommunikáció, konzultáció és koordináció alapjául kell szolgálnia.

- (2) A kapacitás stratégiának tartalmaznia kell az I. melléklet 1. szakaszában felsorolt információkat.
- (3) A pályahálózat-működtetőnek az I. melléklet 2. szakaszában meghatározott ütemtervnek és tartalmi elemeknek megfelelően el kell készítenie, közzé kell tennie és szükség esetén aktualizálnia kell a kapacitás stratégiát.

19. cikk

Kapacitásmodell

- (1) A pályahálózat-működtetőnek ki kell dolgoznia egy kapacitásmodellt, amely az operatív érdekelt felekkel folytatott, a 15. cikkben említett konzultáció, valamint a 16. cikkben említett konzultációs és koordinációs tevékenységek eredményei – többek között a kapacitásigényekre vonatkozó, a 14. cikk (4) bekezdésének c) pontjában említett bejelentések – alapján tovább részletezi a kapacitás stratégiát.

A kapacitásmodellnek hozzá kell járulnia ahhoz, hogy kiegyensúlyozott módon figyelembevételre kerüljenek a vasúti szállítási szolgáltatások különböző szegmensei által támasztott kapacitásigények, valamint a pályahálózat-működtetőnek a vasúti infrastruktúra fenntartása, megújítása és fejlesztése – beleértve a meglévő vasúti infrastruktúra korszerűsítése és új vasúti infrastruktúra építése – iránti igényei. A modellnek az operatív érdekelt felek közötti kommunikáció és konzultáció, valamint a stratégiai kapacitástervezést érintő koordináció alapjául kell szolgálnia.

- (2) A kapacitásmodellnek tartalmaznia kell az I. melléklet 1. szakaszában felsorolt információkat. A pályahálózat-működtetőknek minden üzemi menetrendi időszakra vonatkozóan el kell készíteniük és közzé kell tenniük a kapacitásmodellt, és azt szükség esetén az I. melléklet 2. szakaszában meghatározott ütemtervnek megfelelően aktualizálniuk kell. A kapacitásmodell aktualizálására vonatkozó kötelezettség nem alkalmazandó abban az esetben, ha közzétételre került az ugyanazon üzemi menetrendi időszakra vonatkozó kapacitáskínálati terv.
- (3) A pályahálózat-működtetőnek jogot kell biztosítani arra, hogy észszerű korlátok között olyan kapacitásmodellt javasoljon, amely eltér a kérelmezőkkel folytatott konzultáció során kapott információktól. A pályahálózat-működtetőnek a hálózati üzletszabályzatban meg kell határozni az alkalmazandó korlátokat. Az ENIM-nek iránymutatásokat kell kidolgoznia ezekre a korlátokra vonatkozóan, és azokat bele kell foglalnia a kapacitásgazdálkodás európai keretébe.
- (4) Amennyiben a pályahálózat-működtető nem tud olyan kapacitásmodellt készíteni, amely az e cikk (3) bekezdésében említett korlátokon belül esik, a 27. cikkel összhangban fel kell osztania a kapacitást az adott vasúti infrastruktúra-elemen.
- (5) A pályahálózat-működtetőknek adott esetben koordinációt kell folytatniuk a 16. cikkel összhangban annak biztosítása érdekében, hogy a kapacitás felosztásával elért eredmények következetesek legyenek, és hogy a több pályahálózatra kiterjedő szolgáltatások zökkenőmentesen működjenek.

- (6) A pályahálózat-működtetőknek dokumentálniuk kell és adott esetben meg kell indokolniuk az ugyanazon üzemi menetrendi időszakra vonatkozó kapacitásmodell és kapacitás stratégia közötti lényeges eltéréseket.

20. cikk

Kapacitáskínálati terv

- (1) A pályahálózat-működtetőnek ki kell dolgoznia egy kapacitáskínálati tervet, amely a kérelmezőkkel folytatott, a 15. cikkben említett konzultáció eredményei – többek között a kapacitásigényekre vonatkozó, a 14. cikk (4) bekezdésének c) pontjában említett bejelentések – és a pályahálózat-működtetők közötti, a 16. cikkben említett koordináció eredményei alapján tovább részletezi a kapacitásmodellt.

A kapacitáskínálati tervnek kell a kapacitáselosztás alapját képeznie. Az I. melléklet 1. és 2. szakaszában meghatározott követelményekkel összhangban a tervben átfogó tájékoztatást kell nyújtani az alábbiakról:

- a) a kérelmezők számára kiosztható vasúti infrastruktúra-kapacitás;
- b) a ki nem osztható vasúti infrastruktúra-kapacitás.

A kapacitáskínálati tervnek tartalmaznia kell az I. melléklet 1. szakaszában felsorolt információkat.

- (2) A pályahálózat-működtetőknek a 13–19. cikkben említett stratégiai kapacitástervezési folyamat eredményeinek és az I. melléklet 2. szakaszában meghatározott ütemtervnek megfelelően kell elkészíteniük a kapacitáskínálati tervet.
- (3) A pályahálózat-működtetőknek legkésőbb az I. melléklet 2. szakaszában meghatározott határidőig közzé kell tenniük az egyes üzemi menetrendi időszakokra vonatkozó kapacitáskínálati tervet, és azt folyamatosan frissíteniük kell azon üzemi menetrendi időszak végéig, amelyre a terv vonatkozik. A kapacitáskínálati tervet az érintett üzemi menetrendi időszak minden egyes napjára vonatkozóan közzé kell tenni.
- (4) A pályahálózat-működtetőknek dokumentálniuk kell és adott esetben meg kell indokolniuk az ugyanazon üzemi menetrendi időszakra vonatkozó kapacitáskínálati terv és kapacitásmodell közötti lényeges eltéréseket.
- (5) A pályahálózat-működtetők a kapacitáskínálati tervben egyes vasúti infrastruktúra-kapacitást előre megtervezettként is megjelölhetnek. Az előre megtervezett kapacitás azt a kapacitást jelenti, amelyre vonatkozóan a pályahálózat-működtető a 22. cikkel összhangban meghatározza a kérelmezők által igényelhető kapacitás jellemzőit és volumenét, szabályokat állapít meg az ilyen kapacitás elosztására vonatkozóan, és meghatározza az ilyen kapacitás igénylésének folyamatát. Az előre megtervezett kapacitás elosztásakor figyelembe kell venni a meghatározott jellemzőket, szabályokat és elosztási folyamatokat.

- (6) A kapacitáskínálati tervben az előre megtervezett kapacitást a 22. cikkben említettek szerinti kapacitástervezési elemek formájában kell feltüntetni, amelyek meghatározzák a kapacitás volumenét és jellemzőit, és amelyek kapcsolódnak azon kapacitáselosztási szabályokhoz és folyamatokhoz, amelyeken keresztül a kapacitást rendelkezésre bocsátják.
- (7) A pályahálózat-működtetőnek jogot kell biztosítani arra, hogy észszerű korlátok között olyan kapacitáskínálati tervet javasoljon, amely eltér a kérelmezőkkel folytatott konzultáció során kapott információktól. A pályahálózat-működtetőnek a hálózati üzletszabályzatban meg kell határoznia az alkalmazandó korlátokat. Az ENIM-nek iránymutatásokat kell kidolgoznia ezen korlátokra vonatkozóan, és azokat bele kell foglalnia a kapacitásgazdálkodás európai keretébe.
- (8) Amennyiben a pályahálózat-működtető nem tud olyan kapacitáskínálati tervet készíteni, amely az e cikk (7) bekezdésében említett korlátokon belül esik, a 27. cikkel összhangban fel kell osztania a kapacitást a vasúti infrastruktúra adott elemén.
- (9) A pályahálózat-működtetőknél adott esetben koordinációt kell folytatniuk a 16. cikkel összhangban annak biztosítása érdekében, hogy a kapacitás felosztásával elért eredmények következetesek legyenek, és hogy a több pályahálózatra kiterjedő szolgáltatások zökkenőmentesen működjenek.
- (10) A pályahálózat-működtetőnek vizsgálatra be kell nyújtania a kapacitáskínálati terv tervezetét az igazgatási szervezetnek, majd az igazgatási szervezetnek elemeznie kell e tervet, és – amennyiben az elemzés során megállapítást nyert, hogy az adott terv nem felel meg e rendeletnek, a 2012/34/EU irányelvnek, vagy az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség elvének – az e rendelet I. mellékletének 2. szakaszában meghatározott határidőkkel összhangban meghozhatja azt a döntést, hogy előírja a pályahálózat-működtetőnek, hogy módosítsa a kapacitáskínálati tervet.

Az igazgatási szervezeteknek adott esetben koordinációt kell folytatniuk más igazgatási szervezetekkel.

- (11) Az ENIM-nek iránymutatásokat kell kidolgoznia, amelyben meghatározza a következőket, és ezen iránymutatásokat bele kell foglalnia a kapacitásgazdálkodás európai keretébe:
- a) a kapacitáskínálati terv közzétételének eszközei, beleértve a digitális szolgáltatásokat, eszközöket, funkciókat és interfészeket;
 - b) a kapacitáskínálati tervről a kérelmezőkkel folytatandó konzultáció folyamata.

21. cikk

Vészhelyzeti tervezés

- (1) A pályahálózat-működtetőknek folyamatos vészhelyzeti tervezési folyamatot kell bevezetniük és végrehajtaniuk a hálózati műveletekben bekövetkező zavarokra és a vasúti forgalmat érintő egyéb válsághelyzetekre való felkészülés céljából.

A vészhelyzeti tervezésnek a 44. cikkel összhangban alapot kell biztosítania a forgalomirányításhoz, a zavarkezeléshez és a válságkezeléshez annak érdekében, hogy ilyen helyzetekben gyorsan lehessen reagálni, és azok a lehető legkisebb hatást gyakorolják a vasúti forgalomra.

A pályahálózat-működtetőknek vészhelyzeti tervben kell dokumentálniuk a vészhelyzeti tervezésük eredményeit.

- (2) A vészhelyzeti tervezésnek különösen a következőket kell magában foglalnia:
- a) amennyiben léteznek alternatív útvonalak – akár más hálózatokon is –, ilyen alternatív útvonalak kijelölése, lehetővé téve a forgalom átirányítását abban az esetben, ha a TEN-T törzshálózat és kiterjesztett törzshálózat részét képező vasúti infrastruktúra-elemek, valamint a stratégiai kapacitástervezési dokumentumokban szereplő egyéb szakaszok és csomópontok nem elérhetők;
 - b) az a) ponttal összhangban kijelölt alternatív útvonalakon rendelkezésre álló vasúti infrastruktúra-kapacitás indikatív tervezése, biztosítva az átláthatóságot az ezen útvonalakon rendelkezésre álló azon vasúti infrastruktúra-kapacitás tekintetében, amely igénybe vehető események és különösen a 48. cikk szerinti hálózati zavarok esetén;
 - c) a forgalomirányítás és a válságkezelés szabályainak és eljárásainak meghatározása, beleértve a pályahálózat-működtetőket, az egyéb operatív érdekelt felek és más érdekelt felek, például a vasútért, illetve a biztonságért és a vészhelyzeti reagálásért felelős hatóságok közötti információmegosztást, valamint az ezen eljárások aktiválására vonatkozó kritériumokat;
 - d) súlyos események vagy a vonatok mozgását érintő súlyos fennakadások esetén értesítendő szervek azonosítása és felsorolása;
 - e) bármely egyéb előkészület, amely szükséges a zavarkezelés és válságkezelés elvégzéséhez a 44. cikkel, valamint a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló, a 46. cikkben említett európai kerettel összhangban.

- (3) A pályahálózat-működtetőknek biztosítaniuk kell, hogy a vészhelyzeti tervezés összhangban álljon a stratégiai kapacitástervezéssel, különösen a kapacitás stratégiával, a kapacitásmodellel, a kapacitáskínálati tervvel, továbbá a vasúti infrastrukturális munkálatok 11. cikkben említett tervezésével.
- (4) A vészhelyzeti tervezés eredményeit, különösen az alternatív útvonalaknak a (2) bekezdés a) pontja szerinti kijelölését és az alternatív útvonalak (2) bekezdés b) pontja szerinti indikatív kapacitástervezését bele kell foglalni a kapacitásmodellbe és a kapacitáskínálati tervbe.
- (5) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletesen meghatározza az e cikk (2) bekezdésének alkalmazása során követendő eljárást és kritériumokat, különös tekintettel azokra a helyzetekre, amelyek hatással lehetnek a határokon átnyúló forgalomra. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 76. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

22. cikk

Az előre megtervezett kapacitás elosztására és a kapacitástervezési elemek meghatározására vonatkozó kritériumok és eljárások

- (1) A pályahálózat-működtetőknek méltányos, átlátható és megkülönböztetésmentes kritériumok és eljárások révén kell elosztaniuk a 20. cikkben említett kapacitáskínálati tervben szereplő, előre megtervezett kapacitást.

A pályahálózat-működtetőknek a (4) bekezdésben említett közös keretrendszer figyelembevételével bele kell foglalniuk ezen kritériumokat és eljárásokat a hálózati üzletszabályzatba.

- (2) A kapacitásnak a specifikusan kialakított menetrend kidolgozása céljából, előre történő megtervezésekor a pályahálózat-működtetők a 4. cikkben említett stratégiai iránymutatással összhangban – amennyiben az rendelkezésre áll – és a kérelmezők által kifejezett piaci igények figyelembevételével csoportosíthatják a kapacitástervezési elemeket, például az előre megtervezett menetvonalakat.
- (3) A kapacitástervezési elemeknek meg kell határozniuk az előre megtervezett kapacitás különböző típusainak jellemzőit és tulajdonságait, beleértve a kérelmezők számára rendelkezésre álló kapacitást, a vasúti infrastrukturális munkálatokra fenntartott kapacitást és a már elosztott kapacitást. E jellemzőknek és tulajdonságoknak magukban kell foglalniuk az előre megtervezett kapacitás egyes típusai szempontjából releváns valamennyi szempontot, mint például az útvonalat, a menetrendet, a garantált vagy előírt minimális sebességet, a legnagyobb hosszúságot, a műszaki paramétereket és a benne foglalt menetvonalak számát az áru- és személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozóan egyaránt.
- (4) Az ENIM-nek közös keretrendszert kell kidolgoznia az (1) bekezdésben említett kritériumokhoz és eljárásokhoz, és bele kell azt foglalnia a kapacitásgazdálkodás európai keretébe. A közös keretrendszernek egyensúlyt kell teremtenie a kapacitás meghatározott típusú vasúti szolgáltatások vagy elosztási folyamatok számára történő fenntartásából származó előnyök és a kapacitáselosztással kapcsolatos piaci igények kielégítéséhez szükséges rugalmasság biztosításának igénye között. E célból a közös keretrendszernek lehetőséget kell biztosítania a kapacitáskínálati tervvel nem összhangban álló kapacitásjogok iránti kérelmek befogadására, valamint a kapacitáskínálati terv ennek megfelelő módosításának szükségessé tételére.

- (5) Az ENIM-nek előírásokat kell kidolgoznia a kapacitástervezési elemekre vonatkozóan, ember által olvasható és géppel olvasható formátumban. Az ENIM-nek ezeket az előírásokat bele kell foglalnia a kapacitásgazdálkodás európai keretébe. Az e cikk alkalmazása során szerzett tapasztalatai alapján az ENIM-nek e rendelet 66. cikke (3) bekezdésének megfelelően tájékoztatnia kell a Bizottságot az (EU) 2016/797 irányelvben és az említett irányelv alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusokban előírt átjárhatósági műszaki előírások lehetséges módosításairól.

23. cikk

Nagy kihasználtságú és túlterhelt vasúti infrastruktúra

- (1) A pályahálózat-működtetők kötelesek valamely vasúti infrastruktúra-elemet haladéktalanul nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánítani, ha az alábbi feltételek közül legalább egy teljesül:
- a) a vasúti infrastruktúra-kapacitás kihasználtsága a II. mellékletben meghatározott referencia-időszakok során az előző vagy a jelenlegi üzemi menetrendi időszakban meghaladta a nagy kihasználtságú vagy túlterhelt vasúti infrastruktúrára vonatkozó küszöbértékeket;
 - b) a pályahálózat-működtetőknek a 19. cikk (4) bekezdésével vagy a 20. cikk (8) bekezdésével összhangban fel kell osztaniuk a kapacitást a stratégiai kapacitástervezés során;

- c) a 11. cikkkel összhangban ütemezett, kapacitáskorlátozásokat eredményező jelentős vasúti infrastrukturális munkálatok azt eredményezik, hogy a kapacitás nagy kihasználtságúvá vagy túlterheltté válik.

A pályahálózat-működtetőknek objektív, átlátható és megfelelő eljárások és módszerek alapján értékelniük kell a vasúti infrastruktúra-kapacitás kihasználtságát.

- (2) Az ENIM-nek közös módszert kell kidolgoznia a vasúti infrastruktúra-kapacitás kihasználására vonatkozóan. E módszert fel kell tüntetni a kapacitásgazdálkodás európai keretében.
- (3) Az (1) bekezdésben említett nyilatkozatban meg kell határozni azon üzemi menetrendi időszakot és azon vasúti infrastruktúra-elemet, valamint azokat a konkrét időtartamokat, amelyekre a nyilatkozat vonatkozik.
- (4) Az üzemi menetrendi időszak alatt az elosztásra irányulóan benyújtott, egymással ütköző egyedi kapacitáskérélmek nem szolgálhatnak alapul arra, hogy valamely vasúti infrastruktúra-elemet nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánítsanak, kivéve, ha az (1) bekezdésben meghatározott feltételek közül legalább egy teljesül.
- (5) Amennyiben valamely vasúti infrastruktúra-elemet nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánítottak, a pályahálózat-működtetőnek a 24. cikkkel összhangban kapacitáselemzést kell végeznie, kivéve abban az esetben, ha a vasúti infrastruktúra említett eleme nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánítását megelőző öt év folyamán már végrehajtásra került a 25. cikkben előírt és minden releváns tényezőre kiterjedő kapacitásbővítési terv, illetve annak megvalósítása már folyamatban van.

- (6) A nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánított vasúti infrastruktúra-elemek vonatkozásában a pályahálózat-működtetőknek kapacitást kell tartalékolniuk a 20. cikkben említett kapacitáskínálati tervben, figyelembe véve a 24. cikkben említett kapacitáselemzés eredményét.
- (7) A tagállamok utasítják a pályahálózat-működtetőket, hogy az (EU) 2016/797 irányelv 49. cikkében említett infrastruktúra-nyilvántartásban tüntessék fel a nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánított vasúti infrastruktúra-elemeket.
- (8) A vasúti infrastruktúra túlterheltsége esetén követendő eljárásokat és alkalmazandó feltételeket rögzíteni kell a hálózati üzletszabályzatban, és azoknak tiszteletben kell tartaniuk a 27. cikkel összhangban elfogadott intézkedéseket és kritériumokat.
- (9) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 75. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a kapacitáskihasználásra vonatkozó küszöbértékek és a II. mellékletben meghatározott referencia-időszakok olyan esetekben történő módosítására vonatkozóan, amikor ezek az elemek hatástalannak bizonyultak vagy a végrehajtást illetően komoly nehézségeket okoztak, vagy amikor az ágazat új és széles körben elfogadott legjobb gyakorlatokat alakított ki, annak érdekében, hogy biztosítsa a nagy kihasználtságú és a túlterhelt vasúti infrastruktúrák esetében a vasúti infrastruktúra-kapacitással való hatékony gazdálkodást, és tükrözze a pályahálózat-működtetők és a kérelmezők üzemeltetési szempontjait, figyelembe véve az ENIM, a pályahálózat-működtetők, a kérelmezők és más operatív érdekelt felek, az igazgatási szervezetek és az ENRRB e cikk végrehajtása során szerzett tapasztalatait.

24. cikk

Kapacitáselemzés nagy kihasználtságú vagy túlterhelt vasúti infrastruktúra esetén

- (1) A pályahálózat-működtetőnek a vasúti infrastruktúra nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánításától számított hat hónapon belül kapacitáselemzést kell végeznie, kivéve abban az esetben, ha az infrastruktúra nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánítását megelőző öt év folyamán már végrehajtásra került a minden releváns tényezőre kiterjedő kapacitásbővítési terv, illetve annak megvalósítása már folyamatban van.

A kapacitáselemzésben meg kell határozni a vasúti infrastruktúra-kapacitás azon korlátait, amelyek megakadályozzák, hogy a kérelmezők által megfogalmazott kapacitásigények bekerüljenek a kapacitásmodellbe vagy a kapacitáskínálati tervbe, vagy amelyek megakadályozzák a vasúti infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmek megfelelő teljesítését.

A kapacitáselemzésnek emellett tartalmaznia kell egy első indikatív listát azon lehetséges intézkedésekről, amelyeket rövid, közép- és hosszú távon meg kell hozni a túlterheltség enyhítése és a kapacitás rendelkezésre állásának növelése érdekében.

(2) A kapacitáselemzés során figyelembe kell venni a vasúti infrastruktúrának a vasúti infrastruktúra-kapacitással, a képességekkel és a kölcsönös átjárhatósággal kapcsolatos jellemzőit, az üzemeltetési eljárásokat, a különböző nyújtott szolgáltatások jellegét és mindezen tényezőknek a vasúti infrastruktúra-kapacitásra gyakorolt hatását. A lehetséges intézkedések közé tartozik mindenekelőtt a szolgáltatások tekintetében az útvonal módosítása – adott esetben azt többek között különböző hálózatokon átvezetve –, a menetrend és a sebesség módosítása, az üzemeltetési eljárások harmonizálása, továbbá a vasúti infrastruktúra fejlesztése.

(3) A pályahálózat-működtetőknek a 2012/34/EU irányelv 7e. cikkével összhangban – és amennyiben az érintett vasúti infrastruktúra-elem valamely európai közlekedési folyosó része, e rendelet 57. cikkével összhangban – konzultálniuk kell a kérelmezőkkel a kapacitáselemzés tervezetéről.

A pályahálózat-működtetőnek a honlapján nyilvánosan hozzáférhetővé kell tennie a kapacitáselemzés eredményét. Az ENIM-nek közzé kell tennie a weboldalán a kapacitáselemzés eredményére mutató linkeket.

(4) A pályahálózat-működtetőknek az e cikk szerint – többek között más érintett hálózatokon is – elvégzett kapacitáselemzések eredményeit adott esetben figyelembe kell venniük a stratégiai kapacitástervezés során, különösen a kapacitás stratégiában, a kapacitásmodellben és a kapacitáskínálati tervben.

A kapacitáselemzés eredményeit be kell nyújtani a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (1) bekezdésében említett, a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó irányadó stratégia elkészítéséért felelős tagállami hatóságoknak és az érintett európai koordinátornak.

25. cikk
Kapacitásbővítési terv

- (1) A 24. cikk szerinti kapacitáselemzés elvégzését követő hat hónapon belül a pályahálózat-működtetőnek kapacitásbővítési tervet kell készítenie a 23. cikkel összhangban túlterheltnek nyilvánított vasúti infrastruktúra-elemek tekintetében.

A kapacitásbővítési tervnek meg kell határoznia:

- a) a túlterheltség okait;
- b) a forgalom jövőbeli várható alakulását;
- c) a vasúti infrastruktúra-fejlesztés korlátait;
- d) a kapacitásbővítés lehetőségeit és költségeit, beleértve a 24. cikk (2) bekezdésében említett intézkedéseket és az infrastruktúra-használati díjak valószínű változásait.

A kapacitásbővítési tervnek emellett a meghatározott lehetséges intézkedések költség-haszon elemzése alapján rögzítenie kell a vasúti infrastruktúra-kapacitás bővítéséhez szükséges lépéseket, az intézkedések végrehajtására vonatkozó ütemtervvel együtt.

- (2) A kapacitásbővítési tervet az érintett túlterhelt vasúti infrastruktúra felhasználóival folytatott, a 15. cikk szerinti konzultációt követően kell kidolgozni.

A tagállamok dönthetnek úgy, hogy a tervet az előzetes jóváhagyásukhoz kötik.

- (3) Az érintett tagállam a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (1) bekezdésében említett, a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó irányadó stratégia megújításakor figyelembe veszi a kapacitásbővítési terveket.

Az érintett európai koordinátornak az (EU) 2024/1679 rendelet 53. cikkében említett munkatervében figyelembe kell vennie a kapacitásbővítési tervet.

- (4) E rendelet 42. cikkének sérelme nélkül, a pályahálózat-működtetőnek a következő esetek valamelyikének fennállása esetén be kell szüntetnie a 2012/34/EU irányelv 31. cikkének (4) bekezdése szerinti díjak felszámítását az érintett vasúti infrastruktúrára vonatkozóan:
- a) a pályahálózat-működtető nem készít kapacitásbővítési tervet;
 - b) a pályahálózat-működtető nem halad előre a kapacitásbővítési tervben meghatározott intézkedések megvalósításával.
- (5) A (4) bekezdés ellenére a pályahálózat-működtető a következő esetek valamelyikének fennállása esetén az igazgatási szervezet jóváhagyásával továbbra is felszámíthatja ezeket a díjakat:
- a) ha a kapacitásbővítési terv a saját hatáskörén kívül eső okok miatt nem valósítható meg;
 - b) ha a rendelkezésre álló lehetőségek gazdaságilag vagy pénzügyileg nem életképesek.

26. cikk

Szakosított vasúti pályahálózat

- (1) E cikk (2) bekezdésének sérelme nélkül, úgy kell tekinteni, hogy a vasúti infrastruktúra-kapacitás minden olyan forgalomtípus számára rendelkezésre áll, amely kompatibilis az (EU) 2016/797 irányelvnek és az annak alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusokban meghatározott előírásoknak megfelelő működésre szolgáló útvonallal.
- (2) Amennyiben léteznek megfelelő alternatív útvonalak, és amennyiben a 27. cikkben meghatározott eljárással összhangban bizonyítható, hogy az társadalmi, gazdasági és környezetvédelmi szempontból indokolt, a pályahálózat-működtető – az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően – bizonyos infrastruktúra-elemeket kijelölhet meghatározott forgalomtípusok általi használatra. Ebben az esetben a pályahálózat-működtetőnek a 13. cikk (2) bekezdésében említett tervezési dokumentumokban és a hálózati üzletszabályzatban fel kell tüntetnie a kijelölést, a kapacitáskínálati tervben pedig kapacitást kell fenntartania a meghatározott forgalomtípusok számára.

A kijelölés nem gátolhatja a vasúti infrastruktúra más forgalomtípusok általi használatát, amennyiben van rendelkezésre álló kapacitás.
- (3) A tagállamok biztosítják, hogy az e cikk (2) bekezdése szerint kijelölt infrastruktúra feltüntetésre kerüljön az (EU) 2016/797 irányelv 49. cikkében említett vasúti infrastruktúra-nyilvántartásban.

27. cikk

A nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánított vasúti infrastruktúra kapacitásának felosztása

- (1) A pályahálózat-működtetőnek méltányos, átlátható és megkülönböztetésmentes módszertan alkalmazásával fel kell osztania a kapacitást a nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánított vasúti infrastruktúra elemei tekintetében.

A pályahálózat-működtetőnek a kapacitásgazdálkodás európai keretét figyelembe véve a hálózati üzletszabályzatban meg kell határozni a módszertan részleteit, az összes alkalmazandó paraméterértéket is ideértve. A pályahálózat-működtető által meghatározott paraméterértékeket a 2012/34/EU irányelv 7e. cikkének d) pontjával összhangban koordinálni kell.

A pályahálózat-működtetőnek figyelembe kell vennie a több pályahálózatra kiterjedő vasúti szolgáltatások kapacitásigényét.

- (2) Az (1) bekezdésben említett módszertannak magában kell foglalnia a következő lépéseket:
- a) alternatív forgatókönyvek kidolgozása a különböző típusú vasúti szállítási szolgáltatások esetében rendelkezésre álló kapacitás felosztására, beleértve – ahol lehetséges – alternatív kapacitás más útvonalakon történő biztosítását, illetve alternatív időkeret biztosítását;

- b) az e bekezdés a) pontjában említett forgatókönyvek értékelése és rangsorolása, figyelembe véve az e cikk (3) bekezdésében meghatározott működési, társadalmi-gazdasági és környezeti kritériumokat;
- c) az e bekezdés b) pontjában említett értékelés alapján az első helyre rangsorolt forgatókönyv kiválasztása, és ennek megfelelően a kapacitásmodell és a kapacitáskínálati terv módosítása.

A módszertannak lehetővé kell tennie a több pályahálózatra kiterjedő vasúti szolgáltatások iránti igény teljes egészében történő figyelembevételét.

- (3) A (2) bekezdés b) pontjában említett értékelésnek – az adatok rendelkezésre állásának függvényében, valamint figyelembe véve a műszaki és az üzemeltetési megfontolásokat és a vasúti infrastruktúra kihasználtságát – többek között, de nem kizárólag a következő működési, társadalmi-gazdasági és környezeti kritériumokon kell alapulnia:
 - a) a vasúti szállítási szolgáltatások üzemeltetőinek működési költségei és a vasúti szállítási szolgáltatások ügyfeleinek felszámított árakra általuk gyakorolt hatás;
 - b) a vasúti szállítási szolgáltatások ügyfeleinek időhöz köthető költségei;
 - c) a vasúti szállítási szolgáltatások által kiszolgált személyek és régiók számára megvalósuló összekapcsoltság és hozzáférhetőség, beleértve az összeköttetések minőségét, különösen az átszállási/átrakodási idők, valamint a vasúti személy- és áruszállítási szolgáltatások gyakorisága tekintetében;

- d) a szállítás külső költségeire, például a balesetekre, valamint a légszennyezőanyag-, az üvegházhatásúgáz- és a zajkibocsátásra a vasúti szállítási szolgáltatások és azok lehetséges alternatívái által gyakorolt hatások;
 - e) a személy- és az áruszállítás volumene.
- (4) Az ENIM-nek méltányos, átlátható és megkülönböztetésmentes módszertant kell meghatároznia, és össze kell állítania a vasúti szállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódó paramétereknek és a (3) bekezdésben említett értékeléshez szükséges működési, társadalmi-gazdasági és környezeti kritériumoknak a jegyzékét. Adott esetben az ENIM-nek szabványos paraméterértékeket vagy szabványos értékek tartományait kell meghatároznia. Az ENIM-nek biztosítania kell, hogy ezen paraméterértékeket megfelelően teszteljék és kalibrálják működési környezetben.

Az ENIM-nek a módszertant, valamint a paraméterek jegyzékét és a szabványos paraméterértékeket bele kell foglalnia a kapacitásgazdálkodás európai keretébe.

A pályahálózat-működtetőknek adott esetben – és megfelelő esetben a tagállami követelményeknek a 4. cikk (2) bekezdése d) pontja szerinti alkalmazásával – ki kell igazítaniuk a szabványos paraméterértékeket a helyi vagy nemzeti körülmények elfogadott megközelítések és empirikus bizonyítékok alapján történő figyelembevétel érdekében.

3. SZAKASZ

MENETRENDSZERKESZTÉS ÉS KAPACITÁSELOSZTÁS

28. cikk

Kapacitásjogok

- (1) A kérelmezők közjogi vagy a magánjogi rendelkezésen alapuló kérelemmel fordulhatnak a pályahálózat-működtetőhöz annak érdekében, hogy kérjék egy olyan megállapodás megkötését, amely a 2012/34/EU irányelv IV. fejezetének 2. szakaszában előírt díj ellenében vasúti infrastruktúrára vonatkozó kapacitásjogokat biztosít a számukra.

A pályahálózat-működtetőknek a vasúti infrastruktúrára vonatkozó kapacitásjogokat az alábbiak valamelyikének formájában kell a kérelmezők részére kiosztaniuk:

- a) kapacitásleírások;
- b) menetvonalak.

Az ENIM-nek meg kell határoznia a kapacitásleírások jellemzőit, és bele kell foglalnia azokat a kapacitásgazdálkodás európai keretébe.

- (2) A pályahálózat-működtetőknek a kapacitásleírások formájában kiutalt kapacitásjogokat át kell alakítaniuk az I. melléklet 4., 5. és 6. szakaszában meghatározott határidőknek megfelelően a tényleges vonatközlekedést megelőzően menetvonal formájában biztosított kapacitásjogokká.

- (3) A menetvonal formájában biztosított kapacitásjogok legfeljebb egy üzemi menetrend érvényességi időszakára adhatók meg a kérelmezőknek. A kapacitásleírások formájában biztosított kapacitásjogok a 33. és 35. cikkel összhangban kioszthatók egy üzemi menetrendi időszakot meghaladó időtartamra.
- (4) Amennyiben e rendelet másképp nem rendelkezik, a pályahálózat-működtetőnek és a kérelmezőnek a kapacitás elosztásával kapcsolatos jogait és kötelezettségeit szerződésben vagy a nemzeti jogban kell rögzíteni.
- (5) A kérelmezőnek már kiosztott kapacitásjogot a jogosult nem ruházhatja át másik vállalkozásra vagy szolgáltatásra.

Az átruházás bármely formája az aktuális és az azt követő üzemi menetrendi időszakban történő további kapacitásfelosztásból való kizárást von maga után.

Nem tekintendő átruházásnak, ha a vállalkozó vasúti társaság a kapacitást olyan kérelmező tevékenységének gyakorlására használja, amely nem minősül vállalkozó vasúti társaságnak. Azon kérelmezőnek, amely nem vállalkozó vasúti társaság, legalább 10 nappal a kapacitás igénybevétele előtt tájékoztatnia kell a pályahálózat-működtetőt arról, hogy melyik vállalkozó vasúti társaság fogja használni a kapacitást. Ezen tájékoztatásnak tartalmaznia kell a vállalkozó vasúti társaság általi elfogadás bizonyítékát.

- (6) Amennyiben egy kérelmező személyszállítási szolgáltatás nyújtása céljából vasúti infrastruktúra-kapacitást szándékozik kérelmezni egy olyan tagállamban, ahol a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés jogát a 2012/34/EU irányelv 11. cikkével 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, hogy a közszolgáltatási szerződésben meghatározott vasúti személyszállítási szolgáltatást az adott útvonalra odaítélő bármely illetékes hatóság, valamint a 2012/34/EU irányelv 11. cikke alapján a hozzáférés korlátozására jogosult bármely egyéb érdekelt illetékes hatóság és az adott személyszállítási szolgáltatási útvonalon a közszolgáltatási szerződést teljesítő bármely vállalkozó vasúti társaság haladéktalanul – de legkésőbb 10 napon belül – tájékoztatást kapjon.

29. cikk

A kapacitáselosztás módszerei

- (1) A pályahálózat-működtetőknek a 33–36. cikkben említett elosztási eljárások révén kell biztosítaniuk a kérelmezőknek a kapacitásjogokat.

Az elosztott kapacitás bármely megváltoztatása szintén kapacitáselosztásnak tekintendő.

- (2) A pályahálózat-működtetőknek a 66. cikkel összhangban digitális eszközökön és digitális szolgáltatásokon keresztül kell elosztaniuk a vasúti infrastruktúra-kapacitást.

- (3) A pályahálózat-működtetőnek törölnie kell azt a kapacitásjogot, amelynek kihasználtsága legalább egy hónapon át a küszöbérték alatt maradt, kivéve, ha ez a kérelmezőn kívül álló, nem gazdasági okokból történt. Ilyen esetben a pályahálózat-működtetőnek tájékoztatnia kell az igazgatási szervezetet.

Az ENIM-nek értéktartományokat kell rendelnie a küszöbértékhez, és azokat bele kell foglalnia a kapacitásgazdálkodás európai keretébe.

A pályahálózat-működtetőknél a hálózati üzletszabályzatban meg kell határozniuk a küszöbértéket, figyelembe véve az ENIM által meghatározott értéktartományokat.

Az igazgatási szervezetnek figyelemmel kell kísérnie az e bekezdés szerinti kötelezettségek méltányos, átlátható és megkülönböztetésmentes teljesítését, és minden beérkezett panaszt ki kell vizsgálnia.

- (4) Amennyiben a pályahálózat-működtető több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjogokat töröl a (3) bekezdéssel összhangban, az adott pályahálózat-működtetőért felelős igazgatási szervezetnek tájékoztatnia kell az érintett igazgatási szervezeteket és az ENRRB-t.

30. cikk

A több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjogok elosztása és koordinációja

- (1) A kérelmezők jogosultak a 33–36. cikkben említett kapacitáselosztási folyamatok révén több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjogokat kérni – teljes oda-vissza utakra is –, és ezekre a 66. cikk (5) bekezdésével összhangban létrehozott egyablakos ügyintézési rendszeren keresztül választ kapni.

A pályahálózat-működtetőknek az 55. cikkel összhangban koordinációt kell folytatniuk a több pályahálózatra kiterjedő vasúti szolgáltatások számára történő kapacitáselosztást illetően, különösen a határokon átnyúló vasúti árufuvarozási szolgáltatások és a határokon átnyúló vasúti személyszállítási szolgáltatások esetében.

- (2) Az (1) bekezdésben említett koordináció keretében biztosítani kell különösen a következőket:
- a) a több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjog iránti kérelemmel kapcsolatban a kérelmezővel való kommunikációért felelős egyedüli kapcsolattartó pont kijelölése, amelyről a kérelem kézhezvételét követően haladéktalanul értesíteni kell a kérelmezőt;
 - b) a több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjog minőségi minimumkövetelményeknek való megfelelése a hálózatok közötti összhang, valamint olyan szempontok tekintetében, mint az útvonal, a menetrend, a különböző üzemnapokon való rendelkezésre állás és a kiosztás állapota;

- c) a több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjogok elosztási folyamatának következetes végrehajtása, beleértve különösen a 38. cikkben említett konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmust és a 39. cikkben említett hivatalos konfliktusrendezési mechanizmust;
- d) a már kiosztott, több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjogok bármely módosításának koordinálása a 4. szakasszal összhangban, a több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjogok mindenkori integritásának biztosítása érdekében;
- e) az 1. cikk (7) bekezdésének sérelme nélkül, az útvonalak összeegyeztethetőségének gyors és hatékony ellenőrzése olyan rendkívüli küldemény esetében, amelyek katonai és védelmi célokból egynél több hálózaton haladnak keresztül.

Ha a pályahálózat-működtetők nem jelölnék ki egyetlen kapcsolattartó pontot, a kérelmezőnek kell kiválasztania azt a pályahálózat-működtetőt, amelynek egyedüli kapcsolattartó pontként kell eljárnia az adott kapacitáskérelemmel kapcsolatos megkeresések tekintetében.

- (3) A pályahálózat-működtető a 29. cikk (3) bekezdése alapján nem törölhet több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjogot anélkül, hogy a többi érintett pályahálózat-működtetővel az 55. cikkel összhangban előzetes koordinációt folytatott volna.

Ha a pályahálózat-működtető a 29. cikk (3) bekezdésének megfelelően több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjogokat von vissza, erről tájékoztatnia kell az igazgatási szervezetet. Az igazgatási szervezetnek tájékoztatnia kell az érintett igazgatási szervezeteket és az ENRRB-t.

- (4) A több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjog iránti kérelmeket az egy pályahálózatra kiterjedő kapacitásjog iránti kérelmekhez képest egyenlően és megkülönböztetésmentesen kell kezelni.
- (5) Az ENIM-nek meg kell határoznia az e cikk egységes alkalmazásának előmozdításához szükséges részletes eljárásokat és módszereket, valamint a (2) bekezdés b) pontjában említett minőségi minimumkövetelményeket, és azokat bele kell foglalnia a kapacitásgazdálkodás európai keretébe.

31. cikk

Együttműködés a vasúti infrastruktúra-kapacitás és a kiszolgálólétesítmény-kapacitás elosztása során

- (1) Azon pályahálózat-működtetőknek és kiszolgálólétesítmény-üzemeltetőknek, amelyek valamely vasúti szállítási szolgáltatás működtetéséhez szükséges szolgáltatásokat kínálnak, és amelyek kiszolgáló létesítményei az (EU) 2024/1679 rendelet I. mellékletében meghatározott transzeurópai közlekedési hálózat részét képezik – beleértve a rendelet 3. cikkének (6) bekezdésében meghatározott városi csomópontokban található létesítményeket is –, együtt kell működniük egymással annak érdekében, hogy biztosítsák a következetességet a vasúti infrastruktúra-kapacitás és a kiszolgálólétesítmény-kapacitás elosztása terén.

- (2) A pályahálózat-működtetőknek a hálózati üzletszabályzatban fel kell tüntetniük az (1) bekezdésben említett kiszolgáló létesítmények jegyzékét.
- (3) A pályahálózat-működtetőknek biztosítaniuk kell, hogy a kérelmezők a 66. cikk (5) bekezdése alapján létrehozott egyablakos ügyintézési rendszer használatával egyetlen helyen és egyetlen művelet keretében igényelhessék a vasúti infrastruktúrára vonatkozó kapacitásjogokat és az e cikk (1) bekezdésében említett kiszolgálólétesítmény-kapacitást.
- (4) A pályahálózat-működtetők megállapodást köthetnek más kiszolgáló létesítmények üzemeltetőivel a kapacitás közös biztosítására.
- (5) A (3) bekezdés alkalmazásában a pályahálózat-működtetőknek és a kiszolgáló létesítmények üzemeltetőinek koordinációt kell folytatniuk a kapacitást illetően, és olyan kapacitásjogokat kell biztosítaniuk – beleértve a kiszolgáló létesítményen belüli kapacitást is –, amelyek megfelelnek a kérelmező követelményeinek, vagy törekedniük kell arra, hogy a kérelmezett kapacitás tekintetében életképes alternatívát biztosítsanak.
- (6) Az e cikk (1) bekezdésében említett kiszolgálólétesítmény-üzemeltetőknek – a 66. cikk (5) bekezdésének megfelelően digitális formátumban – tájékoztatást kell biztosítaniuk a pályahálózat-működtető számára a rendelkezésre álló kapacitásra vonatkozóan. Valós idejű tájékoztatást kell nyújtani minden olyan esetben, amikor azt a 66. cikk (5) bekezdésében említett digitális eszközök lehetővé teszik.
- (7) E cikk nem alkalmazandó az (EU) 2017/2177 bizottsági végrehajtási rendelet¹⁸ 2. cikke szerinti mentességben részesülő kiszolgálólétesítmény-üzemeltetőkre.

¹⁸ A Bizottság (EU) 2017/2177 végrehajtási rendelete (2017. november 22.) a kiszolgáló létesítményekhez és a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatásokhoz való hozzáférésről (HL L 307., 2017.11.23., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj).

32. cikk

Üzemi menetrend

- (1) A pályahálózat-működtetőknek minden üzemi menetrendi időszak kezdete előtt új üzemi menetrendet kell közzétenniük.

A pályahálózat-működtetőknek a kapacitás elosztásakor a 34. cikkben említett éves elosztási eljárás keretében kezdeményezniük kell az üzemi menetrend kidolgozását, figyelembe véve a 33. cikkel összhangban a keretmegállapodásokban, valamint a 35. cikkben említett gördülő tervezési folyamat keretében kiutalt kapacitásjogokat.

- (2) A pályahálózat-működtetőknek az üzemi menetrendi időszak végéig biztosítaniuk kell, hogy az üzemi menetrend naprakész legyen, figyelembe véve a 35. cikkben említett gördülő tervezési folyamat keretében elosztott kapacitást, a 36. cikkben említett azonnali eljárás keretében elosztott kapacitást, a kapacitásjogok 41. cikk szerinti változásait, valamint a 43. cikkel összhangban a zavarok kezelésével és a válságkezeléssel összefüggésben történő újratervezést.

33. cikk

Keretmegállapodásokon keresztül történő kapacitáselosztás

- (1) A kérelmezők jogosultak keretmegállapodásokon keresztül egy adott üzemi menetrendi időszakot meghaladó időtartamra vasúti infrastruktúra-kapacitást igényelni.

A keretmegállapodásokban meg kell határozni a 28. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett, kapacitásleírások formájában megadott kapacitásjogokat. Ezek nem tartalmazhatnak menetvonal formájában biztosított kapacitásjogokat.

A tagállamok megkövetelhetik a keretmegállapodásoknak az igazgatási szervezet általi előzetes jóváhagyását. A határokon átnyúló forgalmat érintő keretmegállapodások esetében a releváns igazgatási szervezeteknek koordinálniuk kell maguk között.

- (2) A pályahálózat-működtetőknek a stratégiai kapacitásstervezés keretében készített tervezési dokumentumokban fel kell tüntetniük azt a kapacitást, amelyet keretmegállapodások révén történő elosztásra terveznek fenntartani. Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 101., 102. és 106. cikkének sérelme nélkül, az említett tervezési dokumentumokban feltüntetett, a keretmegállapodások számára fenntartott kapacitást a pályahálózat-működtetőnek ilyen megállapodások útján kell a kérelmezők kötött elosztaniuk, az e cikk (5) és (6) bekezdésében foglaltakra is figyelemmel. Ez nem akadályozza meg, hogy a pályahálózat-működtetők – e cikk (6) bekezdésére is figyelemmel – olyan esetben is keretmegállapodások útján osszák ki a kért kapacitást, amikor az érintett kapacitás fenntartása nem jelenik meg a tervezési dokumentumokban.
- (3) Keretmegállapodások köthetők több pályahálózat-működtető és valamely kérelmező között is, amennyiben azok több hálózatra terjednek ki.

- (4) A valamely keretmegállapodásban részes kérelmezőnek kérelmeznie kell a pályahálózat-működtetőnél a keretmegállapodásban foglalt, kapacitásleírások megfelelő menetvonallá történő átalakítását, összhangban az említett megállapodással. Ezt az átalakítást a 28. cikk (2) bekezdésével összhangban kell elvégezni.
- (5) A pályahálózat-működtetőknek biztosítaniuk kell, hogy a keretmegállapodások összhangban álljanak a következőkkel:
- a) a stratégiai kapacitástervezéssel kapcsolatos, a 13. cikk (2) bekezdésében említett tervezési dokumentumok;
 - b) a stratégiai iránymutatás, beleértve annak lehetséges kötelező elemeit is, amennyiben a tagállamok a 4. cikkel összhangban nyújtottak ilyen iránymutatást.

A szomszédos pályahálózat-működtetőknek koordinációt kell folytatniuk a határokon átnyúló keretmegállapodások tekintetében rendelkezésre álló kapacitást érintő stratégiai kapacitástervezéseiket illetően.

- (6) A keretmegállapodások nem zárhatják ki a vonatkozó infrastruktúra más kérelmezők vagy szolgáltatások általi használatát. E célból a pályahálózat-működtetőknek meg kell határozniuk, hogy a teljes kapacitás legfeljebb mekkora hányada osztható el keretmegállapodásokon keresztül, és ezt bele kell foglalniuk a hálózati üzletszabályzatba.

- (7) A keretmegállapodásokban a vasúti infrastruktúra jobb kihasználása érdekében, továbbá a 41. és 42. cikk sérelme nélkül lehetővé kell tenni a feltételeik módosítását. A keretmegállapodások révén kiutalt kapacitásjogok egyéb módosítása esetén a 42. cikkel összhangban bírságot kell fizetni.
- (8) A keretmegállapodások elvben az I. melléklet 5. szakaszában megjelölt időszakra vonatkoznak. A pályahálózat-működtető egyedi esetekben ennél rövidebb vagy hosszabb időtartamban is megállapodhat. Az I. melléklet 5. szakaszában megjelölnél hosszabb időszakot az új belépők célzott beruházásainak követelményével vagy a szolgáltatás lényegi, a minőségének jelentős javítását eredményező újszerűségével kell indokolni.
- (9) Legfeljebb 15 évre szóló keretmegállapodások köthetők a 26. cikkben említett olyan szakosított vasúti pályahálózatot használó szolgáltatások esetén, amely – a kérelmező által megfelelő indokolással alátámasztott módon – jelentős és hosszú távú befektetéseket tesz szükségessé. 15 évnél hosszabb időtartam csak kivételes esetekben, elsősorban nagy léptékű, hosszú távú beruházások esetében állapítható meg, amennyiben az ilyen beruházásra vonatkozó kötelezettségvállalásokat egy többéves amortizációs tervvel együtt szerződésbe foglalták.
- (10) A pályahálózat-működtetőknek a keretmegállapodások révén elosztott kapacitást bele kell foglalniuk a 19. cikkben említett kapacitásmodellbe és a 20. cikkben említett kapacitáskínálati tervbe.
- (11) Az üzleti titoktartás betartása mellett az egyes keretmegállapodások lényegét minden érdekelt fél számára hozzáférhetővé kell tenni.

- (12) A Bizottság – az igazgatási szervezetek, az illetékes hatóságok, a vállalkozó vasúti társaságok, a pályahálózat-működtetők és az ENRRB tapasztalatai alapján – végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amelyekben részletes szabályokat határoz meg a keretmegállapodások megkötésére irányuló eljárás és kritériumok, valamint e megállapodások formája és tartalma tekintetében, mégpedig annak érdekében, hogy biztosítsa e cikk egységes alkalmazását. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 76. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

34. cikk

Az éves elosztási folyamat keretében történő kapacitáselosztás

- (1) A pályahálózat-működtetőnek egyidejű kapacitáselosztás útján kell elosztania a kapacitást azzal a céllal, hogy a lehető legnagyobb mértékben eleget tegyen a 32. cikk (1) bekezdésében említett valamennyi vasúti infrastruktúra-kapacitás iránti kérelemnek, e cikk (2), (3) és (4) bekezdésére is figyelemmel. A pályahálózat-működtetőnek a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell vennie a kérelmezők esetében fennálló valamennyi korlátot, beleértve az üzleti tevékenységükre gyakorolt gazdasági hatást is.
- (2) A 20. és 22. cikkel összhangban a pályahálózat-működtető elfogadhatja vagy elutasíthatja az olyan kapacitásjogok iránti kérelmeket, amelyek nincsenek összhangban a kapacitáskínálati tervvel.

Amennyiben a kérelem nincs összhangban a kapacitáskínálati tervvel, a pályahálózat-működtető jogosult arra, hogy – észszerű korlátok között – a kérelmezettől eltérő vasúti infrastruktúra-kapacitást javasoljon, és/vagy módosítsa a kapacitáskínálati tervet. Ilyen esetekben a pályahálózat-működtetőnek a 22. cikk (1) bekezdésében említett kritériumokat és eljárásokat kell alkalmaznia.

A kapacitáskínálati tervvel nem összhangban álló kérelmek befogadásakor a pályahálózat-működtetőnek törekednie kell arra, hogy fenntartsa az általános egyensúlyt a kapacitáskínálati tervnek a 20. cikk (6) bekezdésében felsorolt elemei között, és más kérelmekkel való ütközés esetén előnyben kell részesítenie a kapacitáskínálati tervvel összhangban álló kérelmeket, különös tekintettel az előre megtervezett kapacitásra.

Amennyiben a pályahálózat-működtető elutasít olyan kérelmeket, amelyek nem állnak összhangban a kapacitáskínálati tervvel, haladéktalanul tájékoztatnia kell az érintett kérelmezőt a kérelem elutasítására irányuló szándékáról. Az érintett kérelmezőnek jogában áll panaszt benyújtani az igazgatási szervezethez.

A pályahálózat-működtetőknek legalább évente tájékoztatniuk kell az igazgatási szervezetet minden olyan beérkezett kapacitáskérelemről, amely nem felelt meg a kapacitáskínálati tervben foglaltak szerint rendelkezésre álló kapacitás paramétereinek, függetlenül attól, hogy a kérelmeket elfogadták vagy elutasították. A fenti tájékoztatás alapján az igazgatási szervezet véleményt adhat ki, amelyben ajánlást tehet a pályahálózat-működtetőnek a kapacitásmodell módosítására.

- (3) Legalább két kapacitáskérelem egymással való ütközése esetén a pályahálózat-működtetőnek először a 38. cikkben említett konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmuson keresztül kell kísérletet tennie a konfliktus megoldására. Ha a konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmus nem oldotta meg a kapacitások ütközését, a pályahálózat-működtetőnek a 39. cikkben említett hivatalos konfliktusrendezési mechanizmust kell alkalmaznia.

(4) Az éves elosztási eljárás keretében megadott kapacitásjogok a következőket foglalhatják magukban:

- a) kapacitásleírások;
- b) menetvonalak.

A pályahálózat-működtetőknek a kapacitásleírások formájában megadott kapacitásjogokat az I. melléklet 4. szakaszával összhangban menetvonalakká kell átalakítaniuk.

(5) A pályahálózat-működtető köteles megfelelni a kapacitáselosztási folyamatnak az I. melléklet 4. szakaszában meghatározott ütemtervnek.

(6) A pályahálózat-működtetőnek figyelembe kell vennie az I. melléklet 4. szakaszában meghatározott határidő után benyújtott kérelmeket, és a kapacitást az érkezési sorrendben történő kiszolgálás elve alapján kell kiosztania.

(7) A határidő után beérkezett azon kérelmek esetében, amelyek sem az üzemi menetrendre fenntartott fennmaradó kapacitással, sem a rendelkezésre álló, be nem tervezett kapacitással nem elégíthetők ki, a pályahálózat-működtetőnek kísérletet kell tennie arra, hogy más útvonalon alternatív megoldásokat kínáljon.

(8) A pályahálózat-működtetőnek az üzemi menetrend tervezetéről konzultálnia kell az érdekelt felekkel. Érdekelt félnek kell tekinteni mindazokat, akik vasúti infrastruktúra-kapacitást kértek, és azokat az egyéb feleket, akik észrevételeket kívánnak tenni arra nézve, hogy az üzemi menetrend esetükben hogyan befolyásolja a vasúti szolgáltatások igénybevételére vonatkozó képességüket az üzemi menetrendi időszak alatt.

- (9) A pályahálózat-működtetőnek minden jelzett aggály esetében meg kell tennie a megfelelő intézkedéseket.

35. cikk

A gördülő tervezési folyamat keretében történő kapacitáselosztás

- (1) A pályahálózat-működtetőknél a gördülő tervezési folyamat során az I. melléklet 6. szakaszában meghatározott határidőknek megfelelően legalább a vasúti áru fuvarozási szolgáltatások számára vasúti infrastruktúra-kapacitást kell elosztaniuk. A pályahálózat-működtetőknél a 20. cikkben említett kapacitáskínálati tervben kapacitást kell tartalékolniuk erre a célra.

Az EUMSZ 101., 102. és 106. cikkének sérelme nélkül, a tervezési dokumentumokban feltüntetett, a gördülő tervezés számára fenntartott kapacitást a pályahálózat-működtetőknél a gördülő tervezési folyamat keretében kell elosztania a kérelmezők között. Ez nem akadályozza meg, hogy a pályahálózat-működtetőknél olyan esetben is a gördülő tervezési folyamat útján osszák ki a kért kapacitást, amikor az érintett kapacitás fenntartása nem jelenik meg a tervezési dokumentumokban. A gördülő tervezési folyamat nem zárhatja ki a vonatkozó vasúti infrastruktúra más kérelmezők vagy szolgáltatások általi használatát.

- (2) A gördülő tervezési folyamat keretében megadott kapacitásjogok a következőket foglalhatják magukban:
- a) menetvonalak vagy kapacitásleírások az üzemi menetrendnek a kérelemben szereplő első menetnapot magában foglaló időszak alatti valamennyi menetnapra vonatkozóan;

- b) a kérelemben szereplő első napot magában foglaló üzemi menetrendi időszakon túli valamennyi menetnapot illető, kapacitásleírások, az I. melléklet 6. szakaszában meghatározott maximális időtartamra.

A pályahálózat-működtetőknek a kapacitásleírások formájában megadott kapacitásjogokat az I. melléklet 6. szakaszával összhangban menetvonalakká kell átalakítaniuk.

- (3) A pályahálózat-működtetők és a kérelmezők közösen dönthetnek a gördülő tervezési folyamat keretében megadott, kapacitásleírások módosításáról a vasúti infrastruktúra jobb kihasználásának lehetővé tétele érdekében. E módosítások nem tekinthetők a kapacitásjogok olyan módosításának, amelyre a 42. cikk szerinti bírság vonatkozik. A gördülő tervezési folyamat keretében kiutalt kapacitásjogok egyéb módosítása esetén a 42. cikkel összhangban bírságot kell fizetni.
- (4) A 20. cikk sérelme nélkül, a pályahálózat-működtetőknek a gördülő tervezési folyamat számára fenntartott kapacitást az érkezési sorrendben történő kiszolgálás elve alapján kell elosztaniuk.
- (5) A 22. cikkben meghatározott szabályokkal és eljárásokkal összhangban a pályahálózat-működtetőknek minden tőlük telhetőt meg kell tenniük annak érdekében, hogy alternatív kapacitást kínáljanak a gördülő tervezési folyamat keretében benyújtott kérelmek számára, ha a kérelmek nem egyeztethetők össze a 20. cikkben említett kapacitáskínálati tervvel. Ha nem lehetséges alternatívát kínálni, a pályahálózat-működtető az említett össze nem egyeztethető kérelmekre irányulóan megtagadhatja a kapacitás kiosztását. A kérelmezőnek jogában áll panaszt benyújtani az igazgatási szervezethez.

- (6) A pályahálózat-működtetőnek az igazgatási szervezetnek küldött értesítést követően el kell utasítania a gördülő tervezési folyamat keretében benyújtott kérelmeket, amennyiben e kérelmek megfelelnek a rendes körülmények között a 33. cikkel összhangban keretmegállapodások révén elosztott kapacitás jellemzőinek. Az igazgatási szervezetnek tájékoztatnia kell az ENRRB-t az ilyen elutasításokról és biztosítania kell e bekezdés következetes alkalmazását.
- (7) Az igazgatási szervezetek, az illetékes hatóságok, a vállalkozó vasúti társaságok, a pályahálózat-működtetők és az ENRRB tapasztalatai alapján a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amelyekben részletes szabályokat határoz meg a gördülő tervezési folyamatra vonatkozóan annak érdekében, hogy biztosítsa e cikk egységes alkalmazását. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 76. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

36. cikk

Az azonnali eljárás keretében történő kapacitáselosztás

- (1) A pályahálózat-működtetőnek indokolatlan késedelem nélkül, de mindenképpen az I. melléklet 7. szakaszában meghatározott határidőkön belül válaszolnia kell az üzemi menetrend érvényességi ideje alatt bármikor benyújtott, vasúti infrastruktúra-kapacitásra vonatkozó azonnali kérelmekre. A rendelkezésre álló szabad kapacitással kapcsolatos információkat a 10. cikkel összhangban a kapacitást esetlegesen igénybe venni kívánó valamennyi kérelmező rendelkezésére kell bocsátani.

Az azonnalieljárás keretében megadott kapacitásjogokat menetvonalak formájában kell biztosítani.

- (2) A vasúti infrastruktúra-kapacitást azonnalikérelmekre válaszul az érkezési sorrendben történő kiszolgálás elve alapján kell kiosztani.

37. cikk

A vasúti infrastruktúrális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozások ütemezése

- (1) A pályahálózat-működtetőknek a vasúti infrastruktúrális munkálatok e cikk szerinti ütemezése során meg kell felelniük az I. melléklet 3. és 8. szakaszában meghatározott ütemtervnek és követelményeknek.
- (2) A vasúti infrastruktúrális munkálatok ütemezésekor a pályahálózat-működtetőknek a lehető legkisebbre kell korlátozniuk a kapacitásmodellben vagy a kapacitáskínálati tervben szereplő, előre megtervezett kapacitásra gyakorolt hatást.
- (3) Amennyiben a vasúti infrastruktúrális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozás ütemezése szükségessé teszi valamely kiutalt kapacitásjognak a 41. cikk szerinti módosítását, a pályahálózat-működtetőnek minden tőle telhetőt meg kell tennie annak érdekében, hogy az érintett kérelmezők számára olyan alternatív kapacitást biztosítson, amely lehetővé teszi a vállalkozó vasúti társaság számára az érintett szolgáltatások üzemeltetését.

E célból a pályahálózat-működtetőnek tájékoztatnia kell valamennyi érintett kérelmezőt az érintett kapacitásjogok tervezett módosításáról. Alternatív kapacitásjogokat kell felajánlania az érintett kérelmezőknek, vagy koordinációt kell kezdeményeznie az érintett kérelmezőkkel az alternatív kapacitásjogokról való megállapodás céljából.

- (4) A pályahálózat-működtetőknek a vasúti infrastruktúrális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozásokat közvetlenül az ütemezésüket követően bele kell foglalniuk a kapacitásmodellbe vagy a kapacitáskínálati tervbe, függetlenül attól, hogy mikor kerültek ütemezésre.

(5) A pályahálózat-működtető a következő esetekben eltérhet az I. melléklet 3. szakaszának 1. táblázatában meghatározott határidőktől, valamint attól a követelménytől, hogy a nagy vagy különösen nagy hatást kifejtő kapacitáskorlátozásokat be kell építeni a 19. cikkben említett kapacitásmodellbe:

- a) bizonyíték van arra, hogy – előre nem látható történések miatt – a kapacitáskorlátozásra a vonatok biztonságos üzemeltetésének helyreállítása érdekében van szükség;
- b) a korlátozások időzítését a pályahálózat-működtető, annak vállalkozói vagy a nevében eljáró egyéb üzemeltetők nem tudják befolyásolni; vagy
- c) ha ezzel valamennyi érintett operatív érdekelt fél egyetért.

Ezen esetekben a pályahálózat-működtetőnek haladéktalanul konzultálnia kell a kérelmezőkkel és az érintett kiszolgáló létesítmények üzemeltetőivel, és rendszeres időközönként tájékoztatnia kell őket a rendes működés helyreállítása felé tett előrehaladásról.

A kapacitásjogok kiosztást követő módosításával járó kapacitáskorlátozásoknak meg kell felelniük a 41. cikkben és az I. melléklet 8. szakaszában meghatározott követelményeknek.

38. cikk

Konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmus és a kérelmek összehangolása

- (1) Amennyiben az egyidejű kapacitáselosztás keretében egymással ütköző vasúti infrastruktúra-kapacitási kérelmek merülnek fel, a pályahálózat-működtetőnek e kérelmek összehangolása révén meg kell kísérelnie, hogy biztosítsa az összes igénynek való lehető legjobb megfelelést.

- (2) Összehangolást igénylő helyzet kialakulása esetén a pályahálózat-működtetőnek kísérletet kell tennie arra, hogy összehangolás révén az összes vasúti infrastruktúra-kapacitásra vonatkozó kérelmet teljesítse, és – észszerű korlátok között – jogosult a kérelmezettől eltérő vasúti infrastruktúra-kapacitásra ajánlatot tenni. A pályahálózat-működtetőnek a hálózati üzletszabályzatában meg kell határoznia az alkalmazandó korlátokat. Az ENIM-nek iránymutatásokat kell kidolgoznia az említett korlátokra vonatkozóan, és azokat bele kell foglalnia a kapacitásgazdálkodás európai keretébe.
- (3) A pályahálózat-működtetőnek kísérletet kell tennie arra, hogy az érintett kérelmezőkkel folytatott konzultáció révén minden felmerülő konfliktust rendezzen. E konzultációt a következő információk észszerű időn belül, térítésmentesen és elektronikus formában történő rendelkezésre bocsátása alapján kell elvégezni:
- a) az egyazon útvonalra valamennyi többi kérelmező által igényelt kapacitásjogok;
 - b) az egyazon útvonalra valamennyi többi kérelmező számára előzetesen kiutalt kapacitásjogok;
 - c) a releváns útvonalakra vonatkozóan a (2) bekezdéssel összhangban javasolt alternatív kapacitásjogok;
 - d) a kapacitáselosztási folyamat során alkalmazott kritériumokra vonatkozó valamennyi részletes információ.

A 3. cikk (2) bekezdésének sérelme nélkül és valamennyi kérelmező beleegyezésével a pályahálózat-működtető a konfliktus rendezésében potenciálisan részt vevő valamennyi kérelmezőt kapcsolatba hozhatja egymással a vasúti infrastruktúra-kapacitásra vonatkozó kérelmek összehangolásának megkönnyítése érdekében.

- (4) A pályahálózat-működtetőnek meg kell határoznia a hálózati üzletszabályzatában a vasúti szolgáltatásokra irányuló kapacitáskérelmek összehangolását szabályozó elveket.
- (5) Ha a kapacitáskérelmek nem elégíthetők ki összehangolás nélkül, a pályahálózat-működtetőnek összehangolás útján meg kell próbálnia valamennyi kérelmet teljesíteni.
- (6) Több pályahálózatra kiterjedő kapacitáskérelmek esetében az e cikk (1), (2) és (3) bekezdésében meghatározott konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmust az 55. cikkel összhangban kell végrehajtani, és abba be kell vonni a hálózati koordinátort.
- (7) Az ENIM-nek iránymutatásokat kell kidolgoznia a több pályahálózatra kiterjedő kapacitáskérelmekre vonatkozó konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmushoz, és azokat bele kell foglalnia a kapacitásgazdálkodás európai keretébe.

39. cikk

Hivatalos konfliktusrendezési mechanizmus

- (1) Ha a 38. cikkben említett konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmus nem oldotta meg a konfliktust, a pályahálózat-működtetőknek méltányos, átlátható és megkülönböztetésmentes módszertant alkalmazva kell elosztaniuk a vasúti infrastruktúra-kapacitást.

A pályahálózat-működtetőnek a kapacitásgazdálkodás európai keretét figyelembe véve meg kell határoznia a hálózati üzletszabályzatban a módszertan részleteit, ideértve valamennyi alkalmazandó paraméterértéket is. A pályahálózat-működtető által meghatározott paraméterértékekről a 2012/34/EU irányelv 7e. cikkének c) pontjával összhangban koordinációt kell folytatni.

- (2) Az (1) bekezdésben említett módszertannak magában kell foglalnia a következő lépéseket:
- a) alternatív forgatókönyvek kidolgozása a különböző típusú vasúti szállítási szolgáltatások céljára rendelkezésre álló kapacitás felosztására, beleértve – ahol lehetséges – alternatív kapacitás más útvonalakon történő biztosítását, illetve alternatív időkeret biztosítását;
 - b) az e bekezdés a) pontjában említett forgatókönyvek értékelése és rangsorolása, figyelembe véve a (3) bekezdésben meghatározott működési, társadalmi-gazdasági és környezeti kritériumokat;
 - c) az e bekezdés b) pontjában említett értékelés alapján az első helyre rangsorolt forgatókönyv kiválasztása, és ennek megfelelően a kapacitásmodell és a kapacitáskínálati terv módosítása.
- (3) A (2) bekezdés b) pontjában említett értékelésnek többek között, de nem kizárólag a következő működési, társadalmi-gazdasági és környezeti kritériumokon kell alapulnia, az adatok rendelkezésre állásának függvényében, valamint figyelembe véve a műszaki és az üzemeltetési megfontolásokat és a vasúti infrastruktúra kihasználását:
- a) a vasúti szállítási szolgáltatások üzemeltetőinek működési költségei és az ezekből eredő, a vasúti szállítási szolgáltatások ügyfeleinek felszámított árakra gyakorolt hatás;
 - b) a vasúti szállítási szolgáltatások ügyfeleinek időhöz köthető költségei;

- c) a vasúti szállítási szolgáltatások által kiszolgált személyek és régiók számára megvalósuló összekapcsoltság és hozzáférhetőség, beleértve az összeköttetések minőségét, különösen az átszállási/átrakodási idők, valamint a vasúti személy- és áruszállítási szolgáltatások gyakorisága tekintetében;
 - d) a szállítás külső költségeire, például a balesetekre, valamint a szennyezőanyag-, az üvegházhatásúgáz- és a zajkibocsátásra a vasúti szállítási szolgáltatások és azok lehetséges alternatívái által gyakorolt hatások;
 - e) a személy- és az áruszállítás volumene.
- (4) Az ENIM-nek méltányos, átlátható és megkülönböztetésmentes módszertant kell meghatároznia, és össze kell állítania a vasúti szállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódó paramétereknek és a (3) bekezdésben említett értékeléshez szükséges társadalmi-gazdasági kritériumoknak a jegyzékét. Adott esetben szabványos paraméterértékeket vagy szabványos értékek tartományait kell meghatároznia. Az ENIM-nek biztosítania kell, hogy ezeket a paraméterértékeket megfelelően teszteljék és kalibrálják működési környezetben.
- Az ENIM-nek a módszertant, a paraméterek jegyzékét és a szabványos paraméterértékeket bele kell foglalnia a kapacitásgazdálkodás európai keretébe.
- A pályahálózat-működtetőnek adott esetben ki kell igazítania a szabványos paraméterértékeket annak érdekében, hogy azok a helyi vagy nemzeti körülményeket elfogadott megközelítések és empirikus bizonyítékok alapján, valamint adott esetben annak nyomán, ha valamely tagállam a 4. cikk (2) bekezdésének d) pontja szerint ezt előírja – figyelembe vegyék.

- (5) A hivatalos konfliktusrendezési mechanizmus keretében a több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjogok iránti kérelmeket összességükben kell figyelembe venni. Amennyiben a (4) bekezdéssel összhangban különböző nemzeti paraméterek alkalmazandók, az érintett szakaszok vonatkozásában ezeket a paramétereket kell használni.
- (6) A hasonló jellemzőkkel és társadalmi-gazdasági profillal rendelkező vasúti szolgáltatásokat érintő, egymással ütköző kapacitáskérelmek esetében a pályahálózat-működtetőnek árverés alapján vagy a legtöbb kérelmező számára hozzáférést biztosító módon kell elosztania a vasúti infrastruktúra-kapacitást. Az utóbbi módszer az igazgatási szervezet jóváhagyásával alkalmazandó.

40. cikk

A kapacitáselosztási folyamatok ütemterve

- (1) A 33–36. cikk végrehajtása céljából a pályahálózat-működtetőnek és a kérelmezőknek a kapacitáselosztási folyamatoknak az I. melléklet 4–7. szakaszában meghatározott ütemtervének megfelelően kell eljárniuk.

- (2) A pályahálózat-működtetők az e rendeletben és a 2012/34/EU irányelv VI. melléklete 2. pontjának b) alpontjában említettektől eltérő időtartamokat és határidőket is megállapíthatnak a nemzetközi vasúti szolgáltatásokra vonatkozó kapacitásjogok elosztásának ütemtervét illetően, amennyiben:
- a) a nemzetközi menetvonalak olyan harmadik országok pályahálózat-működtetőivel együttműködésben történő kialakítása, amelyek az Unió fő vasúti hálózatától eltérő nyomtávolságú hálózattal rendelkeznek, általánosságban jelentős hatással van a kapacitáselosztás ütemtervére; vagy
 - b) a nemzetközi menetvonalak más harmadik országok pályahálózat-működtetőivel együttműködésben történő kialakítása jelentős hatással van a kapacitáselosztás ütemtervére, feltéve, hogy ez nincs hatással egyéb uniós pályahálózat-működtetők kapacitáselosztási folyamataira.
- (3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 75. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a következőkre vonatkozóan: az I. melléklet 4–7. szakaszában meghatározott határidők és időtartamok módosítása, valamint a 33–36. cikkben meghatározott keret határain belül az ott megállapított mérföldkövek és időtartamok kiigazítása – olyan esetekben, amikor ezek az elemek a pályahálózat-működtetők és a kérelmezők tapasztalatait figyelembe véve hatástalannak bizonyultak, vagy a végrehajtást illetően komoly nehézségeket okoztak – a kapacitáselosztási folyamatok racionalizálásának céljával, továbbá a hatékony elosztási folyamat biztosítása és az érintett érdekelt felek ütemezéshez és kapacitáselosztáshoz kapcsolódó tervezési, üzemeltetési, műszaki és kereskedelmi érdekeinek figyelembevétele érdekében.

4. SZAKASZ

MÓDOSÍTÁS ÉS ÚJRATERVEZÉS

41. cikk

A kapacitásjogok módosítása a kiosztást követően

- (1) A pályahálózat-működtetők kizárólag e rendelettel összhangban változtathatják meg saját kezdeményezésükre a valamely kérelmezőnek kiutalt kapacitásjogokat. A kérelmezők bármikor kérhetik a kiosztott kapacitás módosítását.

A kiutalt kapacitásjogok módosítása esetén a 42. cikket kell alkalmazni, és a pályahálózat-működtetőknek haladéktalanul frissíteniük kell a 32. cikkben említett üzemi menetrendet.

- (2) A kapacitásjogok elosztását követően a pályahálózat-működtetőknek a 2. cikk (4) bekezdésében meghatározott elvekkel összhangban a lehető legnagyobb mértékben korlátozniuk kell a kapacitásjogok módosításait. Hasonlóképpen, a kérelmezőknek a lehető legnagyobb mértékben korlátozniuk kell az ilyen kapacitásjogok módosítására irányuló kérelmüket.
- (3) A kapacitásjogok módosítása magában foglalja azokat az eseteket is, amikor a pályahálózat-működtető nem tudja lehetővé tenni a vonat számára, hogy a kiutalt kapacitásjognak megfelelően közlekedjen, és elegendő idő áll a rendelkezésére ahhoz, hogy alternatív kapacitásjogot ajánljon fel a kérelmezőnek, miután tájékoztatta a változtatás szükségességéről.
- (4) A kapacitásjogok törlését is a módosítás egy bizonyos típusának kell tekinteni.

- (5) A kapacitásjogok módosítása esetén a pályahálózat-működtetők az I. melléklet 8. szakaszában megadott határidőknél rövidebb határidőket is alkalmazhatnak e jogok kiosztására. A pályahálózat-működtetőknek a hálózati üzletszabályzatban tájékoztatást kell nyújtaniuk a menetvonal kialakításához szükséges időről.
- (6) A kapacitásjogok módosítása esetén alkalmazandó szabályoknak és eljárásoknak figyelembe kell venniük, hogy üzemeltetési és kereskedelmi szempontból milyen hatással jár a kapacitásjog megváltoztatása. E célból a pályahálózat-működtetőknek kategorizálniuk kell a módosításokat azok hatása alapján, és azonosítaniuk kell a jelentős hatással járó módosítások kategóriáját, figyelembe véve az ENIM által a (10) bekezdés alapján elfogadott eljárásokat.
- (7) Több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjogok módosítása esetén az érintett pályahálózat-működtetőknek minden észszerű erőfeszítést meg kell tenniük annak érdekében, hogy a vonat közlekedtetésének teljes ideje alatt biztosítsák a kapacitásjogok közötti összhangot.

Egy adott hálózaton előforduló *vis maior* miatti törlés úgy tekintendő, mint a kapacitásjog által lefedett teljes útvonal vonatkozásában előforduló *vis maior* okozta törlés.

Egy több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjogot megváltoztató pályahálózat-működtetőnek koordinálnia kell az alternatív, több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjog kiosztására irányuló folyamatot a többi érintett pályahálózat-működtetővel, és felelősséget kell viselnie az említett folyamatért, továbbá tájékoztatnia kell a kérelmezőt és az összes érintett felet a koordináció eredményéről. Ezen eredmény vagy egy alternatív, több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjog kiosztása, vagy az arra vonatkozó információ, miszerint nem áll rendelkezésre alternatív kapacitásjog.

(8) E rendelet alkalmazásában a kiutalt kapacitásjog vállalkozó vasúti társaságok általi fel nem használását egyenértékűnek kell tekinteni az érintett vonat közlekedtetésének napján bekövetkező törléssel.

(9) Amennyiben a pályahálózat-működtető megváltoztat egy kiutalt kapacitásjogot, erről haladéktalanul tájékoztatnia kell a kérelmezőt és az érintett vállalkozó vasúti társaságot.

A pályahálózat-működtetőnek az I. melléklet 8. szakaszában meghatározott határidőkön belül alternatív kapacitásjogokat kell kínálnia a kérelmezőnek. Amennyiben ez nem lehetséges, a pályahálózat-működtetőnek a kérelmező rendelkezésére kell bocsátania azokat a releváns információkat, amelyek lehetővé teszik a kérelmező számára, hogy új vasúti infrastruktúra-kapacitási kérelmet nyújtson be. E tájékoztatás keretében adott esetben hivatkozni kell a 20. cikkben említett kapacitáskínálati tervre és a 21. cikkben említett vészhelyzeti tervezésre.

(10) Az ENIM-nek egységes eljárásokat kell kidolgoznia és elfogadnia a kapacitásjogok kiosztást követő módosításának kezeléséhez, és azokat bele kell foglalnia a kapacitásgazdálkodás európai keretébe.

Ezen eljárások keretében kritériumokat kell meghatározni abból a célból, hogy különbséget lehessen tenni a módosítások között az általuk kereskedelmi és üzemeltetési szempontból gyakorolt hatás függvényében, olyan kritériumokat is ideértve, amelyek a jelentős hatással járó módosítások kategorizálására szolgálnak.

Ahhoz, hogy valamely módosítást jelentős hatást kifejtő változásnak minősítsen, az ENIM-nek – más tényezők mellett – figyelembe kell vennie a vállalkozó vasúti társaság azon képességét, hogy a szolgáltatást a rá vonatkozó szerződéses kötelezettségeknek megfelelően nyújtsa, az induláskor jelentkező késéseket, illetve az útvonal olyan változásait, amelyek a távolság, az utazási idő, a pályahasználati díjak vagy más kapcsolódó költségek növekedését eredményezik, valamint az e változásokra vonatkozó küszöbértékeket.

- (11) A Bizottság ... [az e rendelet hatálybalépésének napját 18 hónappal követő időpont]-ig a 75. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el az I. melléklet 8. szakaszának módosításáról, hatékony módosítási és újratervezési folyamatok biztosítása céljából, figyelembe véve az érintett érdekelt felek tervezési, üzemeltetési, műszaki és kereskedelmi megfontolásait. Ennek során a Bizottság mérlegeli, hogy bevezessen-e újratervezési ablakokat azoknak a kisebb munkálatoknak az esetében, amelyek nem minősülnek különösen nagy, nagy vagy közepes hatást kiváltó munkálatoknak, ezenfelül pedig a pályahálózat-működtetők és a kérelmezők tapasztalatait is figyelembe veszi.

42. cikk

A kapacitásjogok módosítása miatt megállapított bírság

- (1) A pályahálózat-működtetőnek vagy a kérelmezőnek bírságot kell fizetnie a másik félnek, ha nem teljesíti a kiutalt kapacitásjoggal kapcsolatos kötelezettségvállalásait, és ez olyan változást eredményez, amely a 41. cikk (6) bekezdésével összhangban jelentősnek minősül. A bírságnak hatékonynak, arányosnak, visszatartó erejűnek és megkülönböztetésmentesnek kell lennie.

- (2) Nem fizetendő az (1) bekezdésben említett bírság a következő körülmények fennállása esetén:
- a) *vis maior*;
 - b) amennyiben valamely pályahálózat-működtető a tagállamok által a 12. cikknek megfelelően hozott intézkedésekkel összhangban visszavonja a kapacitásjogokat;
 - c) amennyiben a kapacitásjogot a 29. cikk (3) bekezdésével összhangban törlik;
 - d) a keretmegállapodásoknak a 33. cikk (7) bekezdésével összhangban történő módosításakor;
 - e) a 37. cikk (5) bekezdése szerinti eltérések alkalmazása.
- (3) A bírság mértékét a IV. mellékletben meghatározott minimális és maximális mérték között kell megállapítani. A pályahálózat-működtetőknek a hálózati üzletszabályzatban meg kell határozniuk a pályahálózat-működtető és a kérelmező által fizetendő bírság mértékét, az igazgatási szervezet jóváhagyásától függően.
- (4) A pályahálózat-működtető által fizetendő bírságot nem kell differenciálni a vasúti szolgáltatás piaci szegmense szerint. A kérelmező által fizetendő bírságot differenciálni kell a vasúti szolgáltatás piaci szegmense szerint.

- (5) A bírságot modulálni lehet 0,1–2 értékű szorzóval a módosítás hatásától függően és a következő kritériumoknak megfelelően:
- a) a módosításról szóló értesítés időpontja;
 - b) amennyiben a módosításra a pályahálózat-működtető miatt kerül sor, és létezik alternatív kapacitás, az alternatív kapacitás minősége; vagy
 - c) amennyiben a módosításra a kérelmező miatt kerül sor, az a szempont, hogy a kapacitást ki lehet-e újra osztani, és azt fel tudja-e használni egy másik kérelmező.

A maximális moduláció csak olyan helyzetekben alkalmazható, amikor a kapacitásjogot törlik.

- (6) Az (5) bekezdésben meghatározott kritériumok alapján az ENIM-nek iránymutatásokat kell kidolgoznia a moduláció alkalmazására vonatkozóan, és azokat bele kell foglalnia a kapacitásgazdálkodás európai keretébe.

A pályahálózat-működtetőnek a modulációs szinteket az említett iránymutatások alapján kell meghatároznia.

- (7) A pályahálózat-működtetőnek a hálózati üzletszabályzatban meg kell határoznia a pályahálózat-működtető és a kérelmező által fizetendő bírságokra alkalmazandó modulációs szinteket, az igazgatási szervezet jóváhagyásától függően.

- (8) Több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjog esetében a bírság teljes összegét úgy kell kiszámítani, hogy össze kell adni az egyes hálózatokra vonatkozóan fizetendő bírságok modulációval együtt számított összegét, figyelembe véve, hogy:
- a) a kérelmező részére történő bírságfizetés kötelezettsége a kapacitásjog módosításáért felelős pályahálózat-működtetőt terheli, a kapacitásjog egészének figyelembevételével; a pályahálózat-működtető által fizetendő bírság a pályahálózat-működtető saját hálózatában fizetendő bírság mértékének háromszorosa, de nem haladhatja meg a teljes kapacitásjogra vonatkozó bírságok összegét;
 - b) a pályahálózat-működtetők részére történő bírságfizetés kötelezettsége a módosítást kérő kérelmezőt terheli, a kapacitásjog egészének figyelembevételével; a bírságot az érintett pályahálózat-működtetők részére kell megfizetni a több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjog rájuk eső részének megfelelően.
- (9) A pályahálózat-működtető vagy a kérelmező jogosult vitát kezdeményezni a hatáskörrel rendelkező igazgatási szervezetnél a kapacitásjog módosításával vagy a bírság megfizetésével kapcsolatosan. Az igazgatási szervezetnek haladéktalanul, legkésőbb a módosítás okának értékeléséhez szükséges valamennyi információ begyűjtését követő egy hónapon belül határozatot kell hozni.

- (10) Egyetlen pályahálózatra kiterjedő kapacitásjog esetében a kapacitásjog szerinti tagállamok igazgatási szervezetének kell határoznia.

A több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjogok esetében a 30. cikk szerint egyedüli kapcsolattartó pontként eljáró pályahálózat-működtetőért felelős igazgatási szervezetnek kell határoznia .

Az igazgatási szervezeteknek tájékoztatniuk kell az ENRRB-t ezen határozatokról, és azokról konzultációt is folytathatnak vele. Ha konzultációra kerül sor, az ENRRB-nek tanáccsal kell ellátnia az igazgatási szervezeteket annak biztosítása érdekében, hogy ezen határozatok következetesek legyenek, és általánosan elismert elveken alapuljanak.

- (11) A Bizottság a 75. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el a IV. melléklet módosítása céljából, annak érdekében, hogy a bíróság minimális és maximális mértékét az inflációs rátához igazítsa. A bíróságok mértékének felülvizsgálatát két évente kell elvégezni az Eurostat által közzétett európai fogyasztói árindex segítségével mért inflációs ráta alapján. A bíróságok mértékét első alkalommal 2033-ban kell felülvizsgálni.

Újratervezés a zavarkezeléssel és a válságkezeléssel összefüggésben

- (1) A 48. cikkben említett hálózati zavar vagy a 49. cikkben említett válsághelyzet előfordulása esetén az érintett pályahálózat-működtetőnek vagy pályahálózat-működtetőknek minden lehetséges erőfeszítést meg kell tennie, illetve meg kell tenniük a fennakadás által érintett forgalom újratervezése érdekében. E célból a pályahálózat-működtetőknek a vasúti infrastruktúra-kapacitást a (2) bekezdésben említett iránymutatásokat figyelembe véve, a 21. cikkel összhangban elkészített vészhelyzeti tervek alapján és az operatív érdekelt felekkel és adott esetben más érintett érdekelt felekkel szoros együttműködésben kell elosztaniuk.
- (2) A 48. cikkben említett hálózati zavar előfordulása esetére az ENIM-nek iránymutatásokat kell kidolgoznia és elfogadnia a vasúti infrastruktúrakapacitás-gazdálkodásra és -elosztásra vonatkozóan, és azokat bele kell foglalnia a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keretbe. Az ENIM-nek különösen a zavarkezelésnek és az érkezési sorrendben történő kiszolgálás elvének az alkalmazására vonatkozóan kell iránymutatásokat kidolgoznia.

Az ENIM-nek iránymutatásokat kell kidolgoznia a zavarkezelés esetén alkalmazandó eljárásokról, adott esetben a 38. cikkben említett konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmus és a 39. cikkben említett hivatalos konfliktusrendezési mechanizmus alkalmazását is ideértve. Az ENIM-nek ezeket az iránymutatásokat fel kell vennie a 46. cikkben említett, a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keretbe.

- (3) A 48. cikkben említett hálózati zavar előfordulása esetére a pályahálózat-működtetők és a kérelmezők önkéntes alapon köthetnek olyan megállapodásokat, amelyek rendelkeznek egyes kapacitásjogok pótlásáról. Ezeket a megállapodásokat fel kell sorolni a 21. cikkben említett vészhelyzeti tervben.
- (4) Amennyiben a 48. cikkben említett hálózati zavar egynél több hálózat forgalmát érinti, az érintett pályahálózat-működtetőknek az 55. cikkel összhangban koordinálniuk kell az alternatív kapacitás elosztását, és figyelembe kell venniük a 46. cikkben említett, a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keretet.

III. fejezet

Forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés

44. cikk

Forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés

- (1) A pályahálózat-működtetőknek e rendelettel, az (EU) 2016/797 irányelvvel és az említett irányelv alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusokban megállapított előírásokkal összhangban kell végezniük a forgalomirányítást.

E célból a pályahálózat-működtetőknek el kell végezniük a következőket:

- a) forgalomirányítás rendes üzemeltetési körülmények között, beleértve az üzemi menetrendtől való korlátozott eltéréseket eredményező események kezelését;

- b) zavarkezelés a hálózati műveletekben bekövetkező, a 48. cikknek megfelelően összehangolt fellépést igénylő jelentős zavarok kezelése érdekében;
 - c) forgalomirányítás a 49. cikkben említett válsághelyzetekben.
- (2) Forgalomirányítás során a pályahálózat-működtetőknek be kell tartaniuk a 2. cikkben meghatározott elveket.

A pályahálózat-működtetőknek mindenekelőtt minimalizálniuk kell a zavarokat és azoknak a vasúti forgalomra gyakorolt hatását, és:

- a) gondoskodniuk kell arról, hogy gyors és összehangolt intézkedésekre kerüljön sor a zavarokra válaszul, különösen hálózati zavarok és válsághelyzetek esetén;
- b) stabilizálniuk és optimalizálniuk kell a vasúti forgalmat mindaddig, amíg a hálózati zavarok és a válsághelyzetek fennállnak;
- c) releváns, pontos és naprakész információkat kell nyújtaniuk az operatív érdekelt felek és más érintett felek, különösen a vasúti ágazaton kívüli válsághelyzetek kezeléséért felelős hatóságok számára; ezeket az információkat a megfelelő módon kell megadni, beleértve a 66. cikkben említetteket is.

45. cikk

A forgalomirányításra és a zavarkezelésre vonatkozó szabályok és eljárások

- (1) A pályahálózat-működtetőknek szabályokat és eljárásokat kell bevezetniük a vasúti közlekedés üzemi menetrendtől való eltéréseinek kezelésére. Ezen szabályokat és eljárásokat közzé kell tenni a 2012/34/EU irányelv 27. cikkében említett hálózati üzletszabályzatban, és ezen szabályoknak és eljárásoknak ki kell terjedniük az e rendelet 44. cikke (1) bekezdésének a), b) és c) pontjában meghatározott helyzetekben történő forgalomirányításra.
- (2) Az (1) bekezdésben említett szabályok és eljárások célja, hogy a szállítás valamennyi típusának szükségleteit figyelembe véve minimalizálják a menetrendtől való eltérések által a vasúti forgalom valamennyi típusára gyakorolt általános hatást. A szabályok és eljárások magukban foglalhatnak elsőbbségi szabályokat a forgalom különböző típusai közötti irányításra vonatkozóan, valamint konkrét eljárásokat, kritériumokat és célokat, amelyeket olyan, optimalizáláson alapuló megközelítés keretében kell alkalmazni, amely kifejezett elsőbbségi szabályok helyett valamely célfunkció optimalizálásán – például a késés perceinek vagy a rendes működéshez való visszatéréshez szükséges időnek a minimalizálásán – alapul.
- (3) A vasúti közlekedés műszaki hiba vagy baleset miatti zavara esetén a pályahálózat-működtetőnek minden szükséges intézkedést meg kell tennie a helyzet normalizálása érdekében. E célból a pályahálózat-működtetőnek végre kell hajtania a 21. cikkel összhangban kidolgozott vészhelyzeti tervet. Ha a zavar hatással lehet a határokon átnyúló forgalomra, az érintett pályahálózat-működtetőknek együtt kell működniük egymással annak érdekében, hogy a 46. cikkben említett, a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai kerettel összhangban helyreállítsák a határokon átnyúló forgalmat.

- (4) Az (1) bekezdésben említett szabályok és eljárások meghatározásakor a pályahálózat-működtetőknek figyelembe kell venniük a 46. cikkben említett, a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keretet. A hálózati üzletszabályzatban meg kell indokolniuk a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keretben meghatározott közös szabályoktól és eljárásoktól való bármely eltérést.
- (5) *Vis maior* esetén és – amennyiben feltétlenül szükséges – olyan esemény következtében, amely a vasúti infrastruktúrát ideiglenesen használhatatlanná teszi, a kiutalt kapacitásjogokat a rendszer megjavításához szükséges időre figyelmeztetés nélkül vissza lehet vonni, ugyanakkor mindent meg kell tenni potenciális alternatívák biztosítása érdekében.
- Ha szükségesnek ítéli, a pályahálózat-működtető megkövetelheti a vállalkozó vasúti társaságoktól, hogy bocsássák rendelkezésére azokat az erőforrásokat, amelyeket a legmegfelelőbbnek ítél a helyzet legrövidebb időn belüli normalizálásához.
- (6) Kapacitás törlése esetén a pályahálózat-működtetőknek tájékoztatniuk kell a vállalkozó vasúti társaságokat az időgazdálkodásukról, a javítások előrehaladásáról és a kiosztott kapacitás lehetséges alternatíváiról.
- (7) A tagállamok megkövetelhetik, hogy a vállalkozó vasúti társaságok működjenek közre abban, hogy biztosított legyen annak végrehajtása és nyomon követése, hogy megfelelnek a biztonsági szabványoknak és szabályoknak.

46. cikk

A határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keret

- (1) Az ENIM-nek a 44. cikkben említett elvekkel összhangban ... [az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 22 hónappal]-ig ki kell dolgoznia és el kell fogadnia a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keretet, amely közös eszközöket, módszereket és eljárási szabályokat határoz meg a pályahálózat-működtetők, a vállalkozó vasúti társaságok és más operatív érdekelt felek közötti koordinációhoz, figyelembe véve az (EU) 2021/2085 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének d) pontja által létrehozott Európai Vasút Közös Vállalkozás munkáját. A pályahálózat-működtetőknek a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell venniük a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre szolgáló ezen közös eszközöket, módszertanokat és eljárási szabályokat.
- (2) A 2012/34/EU irányelv 27. cikkében és az e rendelet 6. cikkének (2) bekezdésében említett hálózati üzletszabályzat elkészítésekor a pályahálózat-működtetőknek a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell venniük a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keretet. A hálózati üzletszabályzatban meg kell indokolniuk az e keretben meghatározott koordinációs iránymutatásoktól való bármely eltérést.

- (3) Az ENIM-nek az európai vasúti platformmal és az operatív érdekelt felekkel folytatandó konzultáció céljából közzé kell tennie a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keret tervezetét. Az európai vasúti platform és az operatív érdekelt felek a tervezet közzétételétől számított három hónapon belül nyújthatják be a konzultációra adott válaszaikat.
- (4) Az ENIM-nek ... [az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 16 hónappal]-ig be kell nyújtania az ENRRB-nek a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keret végleges tervezetét. Az ENRRB-nek az ENIM által készített tervezet kézhezvételétől számított három hónapon belül ajánlást kell benyújtania az ENIM-nek a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keretről. Az ENIM-nek a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell vennie ezt az ajánlást, amikor elfogadja a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keretet.
- (5) A határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keretnek tartalmaznia kell legalább az VI. mellékletben felsorolt elemeket, és a keretet szükség esetén aktualizálni kell az operatív érdekelt felek tapasztalatainak és az ENIM tevékenységeinek figyelembevételére céljából. A határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keret aktualizálásakor az ENIM-nek konzultálnia kell az európai vasúti platformmal, valamint az operatív érdekelt felekkel, és a (3) és (4) bekezdéssel összhangban tervezetet kell benyújtania az ENRRB-nek, hogy az ajánlást adjon ki róla.

- (6) A hálózati üzletszabályzattal kapcsolatos hatásköreinek a 2012/34/EU irányelv 56. cikkének (1) és (2) bekezdésével összhangban történő gyakorlása során az igazgatási szervezetnek – az e cikk (2) bekezdésével összhangban és az igazgatási szervezetek függetlensége elvének sérelme nélkül – figyelembe kell vennie a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keretre vonatkozóan az ENRRB által elfogadott ajánlást.
- (7) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 74. cikknek megfelelően végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el az e cikk (5) bekezdésében meghatározott, a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keret létrehozására vonatkozóan.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 76. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

47. cikk

A határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációja, a zavarkezelés és a válságkezelés

A pályahálózat-működtetőknek az 55. cikkel összhangban, valamint a 46. cikkben említett, a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keret alapján kell koordinálniuk a forgalomirányítást.

A koordinációnak különösen a következőket kell biztosítania:

- a) a nemzetközi vasúti szolgáltatások minimális zavarokkal történő üzemelése mind rendes működés során, mind üzemzavar esetén;
- b) a határokon átnyúló szakaszokkal kapcsolatos sajátos kihívások megfelelő figyelembevétele, amely kihívások többek között az infrastruktúra, a műszaki berendezések és a műveletek kölcsönös átjárhatóságának korlátozottságából, a személyzetre vonatkozó nyelvi és képzési követelményekből, valamint az adminisztratív, illetve a határátlépési alakításokból erednek;
- c) a naprakész és releváns információk hatékony cseréje a pályahálózat-működtetők, a kérelmezők, a vállalkozó vasúti társaságok és más operatív érdekelt felek, valamint adott esetben a releváns uniós szintű válságkezelési irányítási struktúrák között, a 66. cikkel is összhangban.

48. cikk

Hálózati zavar

- (1) Amennyiben valamely esemény ténylegesen vagy valószínűsíthetően olyan korlátozásokat eredményez a hálózat üzemeltetésében, amelyek az operatív érdekelt felek összehangolt fellépését teszik szükségessé a korlátozások alatti lehető legjobb forgalomirányítás biztosítása érdekében, az érintett pályahálózat-működtetőknek – az összes rendelkezésre álló információ és korábbi tapasztalat alapján, valamint a (7) bekezdésben említett módszer figyelembevételével – értékelniük kell az esemény várható időtartamát és hatását.

Amennyiben az esemény becsült várható időtartama és hatása megfelel a hálózati zavarok bejelentésére vonatkozóan a VII. mellékletben meghatározott kritériumoknak, az érintett pályahálózat-működtetőknek be kell jelenteniük a hálózati zavar fennállását, és végre kell hajtaniuk a 45. cikkben meghatározott intézkedéseket.

- (2) Amennyiben a hálózati zavar egynél több hálózatot érint ténylegesen vagy valószínűsíthetően, a hálózati zavar bekövetkeztének helye szerinti vasúti pályahálózat-működtetőnek több hálózatra kiterjedő zavar fennállását kell bejelentenie, és a 47. cikkel összhangban koordinálnia kell az intézkedéseket, figyelembe véve ennek során a 46. cikkben említett, a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keretet.
- (3) Amennyiben a hálózati zavar határokon átnyúló hatással jár, és a szolgáltatások 15 napnál hosszabb ideig tartó részleges vagy teljes leállítását eredményezi, a pályahálózat-működtetőnek a zavar (1) vagy (2) bekezdés szerinti bejelentését követően a lehető leghamarabb eseményjelentést kell benyújtania a hálózati koordinátornak, és azt a zavar teljes időtartama alatt 30 naponta aktualizálnia kell.

Az eseményjelentésnek információkat kell tartalmaznia az alternatív útvonalaknak és a menetrend szerinti járatok helyreállításának a biztosítása érdekében hozott összes operatív intézkedésre vonatkozóan.

A hálózati koordinátornak be kell nyújtania az eseményjelentést az ENIM-nek és az érintett európai koordinátoroknak, valamint kérésre az érintett kérelmezőknek.

- (4) A pályahálózat-működtetőnek a lehető leghamarabb értesítenie kell az érdekelt feleket, ha nem áll rendelkezésre vasúti infrastruktúra-kapacitás.

A tagállamok előírhatják a pályahálózat-működtető számára, hogy ezt az információt bocsássa az (EU) 2022/2557 irányelv 9. cikkének (1) bekezdésében említett illetékes hatóság rendelkezésére.

Az igazgatási szervezet, ha szükségesnek tartja, előírhatja a pályahálózat-működtető számára, hogy bocsássa a rendelkezésére ezt az információt.

- (5) A hálózati koordinátornak információkat kell gyűjtenie a hálózati zavarokról, elemeznie kell a válaszlépéseket, következtetéseket kell levonnia az ilyen események kezelésének hatékonyságára vonatkozóan, az ENIM által az 57. cikk (2) bekezdésével összhangban kidolgozott iránymutatásokat figyelembe véve konzultálnia kell az operatív érdekelt felekkel, és jelentést kell tennie az ENIM-nek és a teljesítmény tanácsadó testületnek.
- (6) Az ENIM-nek figyelembe kell vennie a hálózati koordinátor által a hálózati zavarokkal kapcsolatban levont következtetéseket, amikor aktualizálja a 46. cikkben említett, a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keretet.

- (7) Az ENIM-nek meg kell határoznia a hálózati zavarok várható időtartamának és forgalomra gyakorolt várható hatásának becslésére szolgáló módszert, az eseményjelentés minimumtartalmát, és el kell készítenie az eseményjelentés mintáját. Az ENIM-nek az említett módszert, minimumtartalmat és mintát bele kell foglalnia a 46. cikkben említett, a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keretbe. A pályahálózat-működtetőknek figyelembe kell venniük ezt a módszert, minimumtartalmat és mintát.

49. cikk

Válsághelyzetek

- (1) Lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy olyan válsághelyzetekben vagy olyan válsághelyzetek kialakulásának közvetlen kockázata esetén, amelyek a közbiztonsággal, egészségügyi járványokkal, természeti katasztrófákkal vagy a környezettel kapcsolatosak, és kritikus hatást gyakorolnak vagy várhatóan kritikus hatást fognak gyakorolni a vasúti szállítási szolgáltatások kínálatára vagy keresletére, vészhelyzeti intézkedéseket alkalmazzanak, amely intézkedésekbe e rendelet szabályaitól és a 2012/34/EU irányelv IV. fejezetének 3. szakaszában meghatározott, a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására vonatkozó szabályoktól eltérve beletartoznak a következők:
- a) a kapacitásjogok bírság nélküli törlése a 42. cikkel összhangban;
 - b) alternatív kapacitásgazdálkodási elvek, szabályok és eljárások;
 - c) alternatív forgalomirányítási eljárások;

- d) alternatív útvonalak használata;
- e) a kapacitáskínálati tervek módosítása.

Az érintett tagállam biztosítja, hogy a vészhelyzeti intézkedések a lehető legnagyobb mértékben kövessék az e rendeletben a kapacitásgazdálkodásra és a forgalomirányításra vonatkozóan meghatározott elveket, és hasznosítsák a 21. cikkel összhangban elkészített, létező vészhelyzeti terveket. Az érintett tagállam ezeket a vészhelyzeti intézkedéseket az 56. cikkel összhangban koordinálja más tagállamokkal.

A vészhelyzeti intézkedések tartalmát és időtartamát a szóban forgó válsághelyzet kezeléséhez feltétlenül szükséges és arányos mértékre kell korlátozni.

- (2) Az érintett tagállam haladéktalanul tájékoztatja a Bizottságot és az ENIM-et a vészhelyzeti intézkedések alkalmazására vonatkozó döntéséről, valamint az ilyen intézkedések visszavonásáról, továbbá megindokolja és ismerteti ezeket az intézkedéseket, és megadja alkalmazásuk várható időtartamát. Amennyiben az (EU) 2024/2747 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁹ alkalmazandó, az érintett tagállam az általa az említett rendelet 8. cikke alapján kijelölt központi kapcsolattartó hivatalt is értesíti az e cikk alapján elfogadott intézkedésekről.

¹⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/2747 rendelete (2024. október 9.) a belső piaci szükséghelyzettel és a belső piac rezilienciájával kapcsolatos intézkedési keret létrehozásáról, valamint a 2679/98/EK tanácsi rendelet módosításáról (HL L, 2024/2747, 2024.11.8., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2747/oj>).

- (3) Az e rendelet 64. cikkével összhangban kijelölt kapcsolattartó pontoknak tájékoztatniuk kell a Bizottságot, az ENIM-et, más pályahálózat-működtetőket, az (EU) 2022/2557 irányelv 9. cikkének (1) bekezdésében említett illetékes hatóságot és más érdekelt feleket a vészhelyzeti intézkedésekről, és segíteniük kell koordinálni ezeket az intézkedéseket.
- (4) Amennyiben a vészhelyzeti intézkedések jelentős hatást gyakorolnak a határokon átnyúló forgalomra, a pályahálózat-működtetőknek az 55. cikkel összhangban koordinációt kell folytatniuk egymással, figyelembe véve ennek során az ENIM által az 57. cikk (2) bekezdésével összhangban kidolgozott iránymutatásokat. Az 55. cikk (2) bekezdésének a) pontja szerinti célzott koordinációs struktúrákon keresztül végzett koordinációba be kell vonni a Bizottságot és az érintett tagállamokat.
- (5) A Bizottság kérésére abban az esetben, ha a vészhelyzeti intézkedések jelentős hatást gyakorolnak a határokon átnyúló forgalomra, az igazgatási szervezeteknek és az ENRRB-nek véleményt kell nyilvánítaniuk a vészhelyzeti intézkedésekről a Bizottság részére az utóbbi által meghatározott határidőn belül. A Bizottság a tagállamokat arra kötelező határozatokkal fogadhat el, hogy helyezték hatályon kívül a vészhelyzeti intézkedéseket, ha azok szükségtelennek minősülnek.
- (6) A tagállamok szükség esetén vagy a Bizottság kérésére naprakész információkat szolgáltatnak. A tagállamok a Bizottság által meghatározott határidőn belül rendelkezésre bocsátják a Bizottság által a vészhelyzeti intézkedésekről kért valamennyi információt.

- (7) A válsághelyzetek kezeléséért felelős hatóságok – köztük a katonaság, a polgári védelmi hatóságok és mások – olyan gyakorlatokat szervezhetnek, amelyek az e cikk hatálya alá tartozó válsághelyzeteket szimulálják. Ilyen esetekben a pályahálózat-működtetőnek szükség szerint kapacitást kell kiosztania, beleértve szükség esetén a kiutalt kapacitásjogok törlését is. A kapacitásjogok módosítására alkalmazandó bírságokat az érintett hatóságoknak kell megfizetniük a 42. cikkben említett elvekkel összhangban.

50. cikk

A forgalomirányítással kapcsolatos információcsere

- (1) A valamely vasúti szállítási szolgáltatás működtetésében közvetlenül részt vevő valamennyi operatív érdekelt félnek jogában áll hozzáférni az adott vasúti szállítási szolgáltatásra vonatkozó, a IX. mellékletben meghatározott információkhoz.

Az érintett felek az információkat csak e rendelet, az (EU) 2016/797 irányelv és az említett irányelv alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusok alkalmazása céljából használhatják fel, kivéve, ha erről szerződéses megállapodások másként rendelkeznek.

- (2) A pályahálózat-működtetőnek a 66. cikkel összhangban hozzáférhetővé kell tennie az információkat.

- (3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy e rendelet 75. cikkével összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el e rendelet IX. mellékletének módosítása céljából annak biztosítása érdekében, hogy az az (EU) 2016/797 irányelvvel összhangban elfogadott vonatkozó végrehajtási jogi aktusokban meghatározott átjárhatósági műszaki előírások minden változását tükrözze, figyelembe véve az érintett érdekelt felek tervezési, üzemeltetési, műszaki és kereskedelmi megfontolásait.

IV. fejezet

Teljesítmény-felülvizsgálat

51. cikk

A teljesítmény-felülvizsgálat általános elvei

- (1) A 2012/34/EU irányelv 7f. cikkének d) pontjával összhangban az ENIM-nek nyomon kell követnie és mutatókkal kell értékelnie a vasúti infrastruktúra-szolgáltatásoknak a pályahálózat-működtetők által megadott teljesítményét, figyelembe véve az e rendelet 2. cikkében meghatározott általános elveket. Adott esetben az ENIM e célból együttműködik az európai koordinátorokkal, a teljesítmény tanácsadó testülettel és az ENRRB-vel.

- (2) A pályahálózat-működtetőknek a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (3) bekezdésében említett üzleti tervben meg kell határozniuk saját teljesítménycéljaikat az e rendelet 52. cikke (5) bekezdésének c) pontjában említett kritériumokkal és eljárásokkal összhangban, figyelembe véve az említett irányelv 30. cikkének (2) bekezdésében említett szerződéses megállapodásokban meghatározott célokat. E céloknak magukban kell foglalniuk az (EU) 2024/1679 rendelet 19. cikke (1) bekezdésének a) és b) pontjában meghatározott célértékeket.
- (3) A pályahálózat-működtetőknek eljárásokat kell bevezetniük és végrehajtaniuk a teljesítménycélok elérése felé tett előrehaladás nyomon követése és az arról történő jelentéstétel, a teljesítménybeli hiányosságok okainak az operatív érdekelt felekkel való azonosítása, valamint a teljesítmény javítását célzó korrekciós intézkedések megtervezése és végrehajtása céljából. Ezen eljárásoknak figyelembe kell venniük a teljesítmény-felülvizsgálatnak az e rendelet 52. cikkében említett európai keretét.
- (4) Amennyiben ez kapcsolódik a saját teljesítménycéljaikhoz, a pályahálózat-működtetőknek a vasúti szállítási szolgáltatások teljesítményét is nyomon kell követniük.

52. cikk

A teljesítmény-felülvizsgálat európai kerete

- (1) Az ENIM-nek ... [az e rendelet hatálybalépésének napját 26 hónappal követő időpont]-ig ki kell dolgoznia és el kell fogadnia „a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretét”, amely közös eszközöket, módszertanokat és eljárási szabályokat határoz meg, figyelembe véve az e rendelet 2. cikkének (4) bekezdésében és a 44. cikkének (2) bekezdésében meghatározott elveket, valamint az (EU) 2024/1679 rendelet 19. cikkében meghatározott operatív prioritásokat, továbbá a 2012/34/EU irányelv 15. cikkének (6) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusokat. A pályahálózat-működtetőknek a teljesítmény-felülvizsgálat elvégzése során a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell venniük az említett közös eszközöket, módszereket és eljárási szabályokat.
- (2) A 2012/34/EU irányelv 27. cikkében és az e rendelet 6. cikkének (2) bekezdésében említett hálózati üzletszabályzat elkészítésekor a pályahálózat-működtetőknek a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell venniük a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretét. A hálózati üzletszabályzatban meg kell indokolniuk az említett keretben meghatározott közös eszközöktől, módszerektől és eljárási szabályoktól való bármely eltérést.
- (3) Az ENIM-nek az európai vasúti platformmal és az operatív érdekelt felekkel folytatandó konzultáció céljából közzé kell tennie a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretének tervezetét. Az európai vasúti platform és az operatív érdekelt felek a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretére irányuló tervezet közzétételétől számított három hónapon belül nyújthatják be a konzultációra adott válaszaikat.

- (4) Az ENIM-nek ... [az e rendelet hatálybalépésének napját 20 hónappal követő időpont]-ig be kell nyújtania az ENRRB-nek a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretére irányuló végleges tervezetet. Az ENRRB-nek a végleges tervezet kézhezvételétől számított három hónapon belül ajánlást kell benyújtania az ENIM-nek a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretéről. Az ENIM-nek a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretének elfogadásakor a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell vennie az említett ajánlást.
- (5) A teljesítmény-felülvizsgálat európai keretének legalább a VII. mellékletben meghatározott teljesítményterületekre ki kell terjednie. A keretnek különösen a következő elemeket kell magában foglalnia:
- a) a VIII. mellékletben meghatározott teljesítményterületeken kezelendő, teljesítménnyel kapcsolatos, kiemelten fontos problémás kérdések listája;
 - b) a teljesítménnyel kapcsolatos problémás kérdések terén elért előrehaladás nyomon követését lehetővé tevő teljesítménymutatók, a mutatók kiszámításához szükséges módszertant és adatkövetelményeket is ideértve;
 - c) a teljesítménycélok a pályahálózat-működtetők szintjén történő meghatározására vonatkozó kritériumok és eljárások;
 - d) az a), a b) és a c) pontban említett elemeknek, valamint a korrekciós intézkedések végrehajtásának és a teljesítménycélok elérésének a nyomon követésére és felülvizsgálatára szolgáló eljárások.

- (6) A teljesítmény-felülvizsgálat európai keretét szükség esetén aktualizálni kell az operatív érdekelt felek tapasztalatainak, valamint az ENIM tevékenységeinek figyelembevétele céljából. A teljesítmény-felülvizsgálat európai keretének aktualizálásakor az ENIM-nek konzultálnia kell az európai vasúti platformmal és az operatív érdekelt felekkel, és a (3) és (4) bekezdéssel összhangban tervezetet kell benyújtania az ENRRB-nek, hogy az ajánlást adjon ki róla.
- (7) A hálózati üzletszabályzattal kapcsolatos hatásköreinek a 2012/34/EU irányelv 56. cikkének (1) és (2) bekezdésével összhangban történő gyakorlása során az igazgatási szervezetnek – a (4) bekezdéssel összhangban és az igazgatási szervezetek függetlensége elvének sérelme nélkül – figyelembe kell vennie a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretére vonatkozóan az ENRRB által elfogadott ajánlást.
- (8) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 74. cikknek megfelelően végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretének létrehozására vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 76. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

53. cikk

Európai teljesítmény-felülvizsgálati jelentés

- (1) A 2012/34/EU irányelv 15. cikke és az annak alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusok sérelme nélkül, az ENIM-nek ... [az e rendelet hatálybalépésének napját 38 hónappal követő időpont]-ig európai teljesítmény-felülvizsgálati jelentést kell készítenie és közzétennie a teljesítmény-felülvizsgálat e rendelet 52. cikkében említett európai kerete alapján. Az ENIM-nek a jelentést évente aktualizálnia kell, és az aktualizált változatot évente közzé kell tennie.
- (2) A teljesítmény tanácsadó testületnek el kell készítenie az európai teljesítmény-felülvizsgálati jelentés egy önálló szakaszát, amely tartalmazza a vasúti infrastrukturális szolgáltatások és a vasúti szállítási szolgáltatások teljesítményének értékelését, a prioritásként kezelendő teljesítményproblémákra vonatkozó ajánlásokat, valamint a teljesítmény javítását célzó intézkedésekre vonatkozó ajánlásokat. Az ENIM-nek ezt a szakaszt bele kell foglalnia az (1) bekezdésben említett jelentésbe.
- (3) Az európai teljesítmény-felülvizsgálati jelentésnek ki kell terjednie legalább az európai közlekedési folyosók részét képező vonalakra, és tartalmaznia kell az (EU) 2024/1679 rendelet 54. cikke (3) bekezdésének g) pontjában említett információkat. A benyújtott információknak kellően részletesnek kell lenniük a földrajzi hatály tekintetében, és kellően hosszú időszakot kell lefedniük ahhoz, hogy lehetővé tegyék az érdemi értelmezéseket.
- (4) Az európai teljesítmény-felülvizsgálati jelentésnek külön szakaszt kell tartalmaznia a pályahálózat-működtetők közötti, az 55. cikk szerinti koordináció teljesítményéről és az 57. cikkben említett konzultációs mechanizmusról.

54. cikk

A teljesítmény tanácsadó testület

- (1) A 76. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban a Bizottság létrehozhat vagy kijelölhet egy pártatlan és illetékes szervet, amely a teljesítmény tanácsadó testületként jár el. A teljesítmény tanácsadó testület független és pártatlan szakértői testületként jön létre. Tagjait érdemeik alapján, valamint a vasúti kapacitásgazdálkodás, a forgalomirányítás, a zavarkezelés és a válságkezelés szempontjából releváns készségek és tapasztalatok megfelelő együttesének biztosítása érdekében nevezik ki. A teljesítmény tanácsadó testület legfeljebb kilenc tagból állhat. A tagokat a Bizottság nevezi ki. A testületnek évente legalább négyszer kell üléseznie. A teljesítmény tanácsadó testület munkáját a Bizottság finanszírozza.

A teljesítmény tanácsadó testület tagjainak megbízatása négy évre szól, és kétszer meghosszabbítható.

- (2) A teljesítmény tanácsadó testületnek a következő feladatokat kell ellátnia:
- a) ajánlások megfogalmazása az ENIM számára a teljesítmény-felülvizsgálat 52. cikkben említett európai keretének létrehozása és felülvizsgálata tekintetében, többek között a teljesítményterületekre, az egyes teljesítményterületeken kezelendő teljesítményproblémákra, valamint a teljesítményhez és a teljesítménymutatókhoz kapcsolódó adatok gyűjtésére és elemzésére vonatkozó módszerek, folyamatok, kritériumok és fogalommeghatározások harmonizációjára vonatkozóan;

- b) ajánlások megfogalmazása az ENIM, az ENRRB, a pályahálózat-működtetők, a kérelmezők, az igazgatási szervezetek, a tagállami hatóságok és adott esetben más érdekelt felek számára a korrekciós intézkedésekre, a kapacitásgazdálkodásra, a forgalomirányításra, a zavarkezelésre és a válságkezelésre vonatkozóan;
 - c) az európai teljesítmény-felülvizsgálati jelentés tervezetében foglalt eredmények felülvizsgálata és az 53. cikk (2) bekezdésében említett önálló szakasz elkészítése;
 - d) a vasúti infrastruktúra-szolgáltatások teljesítményével kapcsolatos vélemények és ajánlások megfogalmazása a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó, a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (1) bekezdésében említett irányadó stratégiával, az említett irányelv 8. cikkének (3) bekezdésében említett üzleti tervvel, az említett irányelv 30. cikkének (2) bekezdésében említett szerződéses megállapodásokkal és az említett irányelv 35. cikkében említett teljesítményosztónzó rendszerrel kapcsolatban;
 - e) tanácsadás az európai koordinátoroknak a vasúti infrastrukturális szolgáltatások és a vasúti szállítási szolgáltatások teljesítményével kapcsolatos kérdésekben.
- (3) Az ENIM-nek, a hálózati koordinátornak, a pályahálózat-működtetőknek, az igazgatási szervezeteknek, az ENRRB-nek és adott esetben más érdekelt feleknek együtt kell működniük a teljesítmény tanácsadó testülettel – különösen azáltal, hogy saját kezdeményezésükre vagy a teljesítmény tanácsadó testület kérésére a teljesítményre vonatkozó tájékoztatást nyújtanak –, és mindent meg kell tenniük annak érdekében, hogy a vasúti teljesítménymenedzsmenttel kapcsolatos munkájuk során figyelembe vegyék a testület ajánlásait.

- (4) A teljesítmény tanácsadó testületnek az érintett érdekelt felek vagy a Bizottság által szolgáltatott információk kezelése során tiszteletben kell tartania az üzleti titkok bizalmas jellegét.

V. fejezet

Európai koordinációs hálózat

55. cikk

A pályahálózat-működtetők közötti koordináció

- (1) A pályahálózat-működtetőknek koordinációt kell folytatniuk egymás között és más érintett érdekelt felekkel az e rendelet alapján rájuk ruházott felelősségi körök és feladatok tekintetében.
- (2) A pályahálózat-működtetőknek különösen:
- a) adott esetben szervezeti struktúrákat, eljárásokat és eszközöket kell létrehozniuk, beleértve a 66. cikkben említett digitális eszközöket is;
 - b) koordinációt kell folytatniuk a legmegfelelőbb földrajzi szinten – többek között az európai közlekedési folyosók szintjén –, a szubszidiaritás elvével összhangban bevonva azokat a szervezeteket, amelyek a legalkalmasabbak a tényleges és hatékony eredmények elérésére;
 - c) együtt kell működniük más pályahálózat-működtetőkkel a 64. cikkben említett kijelölt kapcsolattartó pontokon keresztül;

- d) adott esetben be kell vonniuk az ENIM-et vagy a hálózati koordinátort az uniós jelentőségű ügyekbe;
 - e) amennyiben a koordinációs tevékenységek több szereplőt érintenek, ki kell jelölniük egy vezető szervezet, amely jelentést tesz az ENIM-nek, és felel az 57. cikk szerinti konzultációs tevékenységek megszervezéséért;
 - f) az ENIM-hez kell utalniuk azokat az ügyeket, amelyekben első fokon nem sikerült megállapodásra jutni;
 - g) a IV. fejezettel összhangban felül kell vizsgálniuk a koordinációs tevékenységek végrehajtását.
- (3) A koordináció több szinten is megvalósítható, különösen olyan ügyekben, ahol mind uniós szinten, mind egy konkrétabb földrajzi területen belül koordinációra van szükség.
- (4) Amennyiben az ENIM vagy a hálózati koordinátor részt vesz a koordinációban, biztosítani kell a határokon átnyúló szempontok megfelelő figyelembevételét.

- (5) A koordinációnak ki kell terjednie az európai közlekedési folyosók részét képező valamennyi szakaszra és csomópontra.

A pályahálózat-működtetők az összes érintett pályahálózat-működtető közötti megállapodás alapján további vonalakra is kiterjeszthetik a koordinációt.

- (6) A több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjogok 30. cikk szerinti kiosztásával kapcsolatos koordinációnak ki kell terjednie az ENIM-ben tagsággal rendelkező pályahálózat-működtetők teljes hálózataira.

56. cikk

A tagállamok közötti koordináció

- (1) A nemzetközi személyszállítás és vasúti áru fuvarozás forgalmának növelése céljából a tagállamok koordinációt folytatnak egymással, hogy ezáltal biztosítsák az összhangot az egyes tagállamoknak a 4. cikkel összhangban elfogadott stratégiai iránymutatásai és nemzeti követelményei között. Ennek keretében meghatározzák és közzéteszik a koordinációjukra vonatkozó eljárásokat és ütemterveket.

- (2) Az (1) bekezdés alkalmazásában a tagállamok biztosítják különösen, hogy:
- a) a koordináció a legmegfelelőbb földrajzi szinten és – amennyire lehetséges – a meglévő fórumok keretében történjen, hogy tényleges és hatékony eredményeket lehessen elérni, különösen az európai közlekedési folyosók szintjén;
 - b) a koordinációba adott esetben bevonják az európai koordinátorokat, különösen az (EU) 2024/1679 rendelet 19. cikkében meghatározott operatív prioritások terén történő előrelépés esetén;
 - c) a Bizottság meghívást kapjon olyan ügyekben, ahol uniós szintű koordinációra van szükség, vagy ahol a jelenléte más szempontból releváns.

57. cikk

Konzultációs mechanizmus európai és határokon átnyúló ügyekben

- (1) A pályahálózat-működtetőknek megfelelő és rendszeres konzultációt kell biztosítaniuk az érdekelt felek között az európai és határokon átnyúló ügyekről. E célból figyelembe kell venniük az ENIM által kidolgozott, a (2) bekezdésben említett iránymutatásokat.

- (2) Az ENIM-nek iránymutatásokat kell kidolgoznia, elfogadnia és végrehajtania az érdekelt felekkel európai és határokon átnyúló ügyekben folytatott megfelelő és rendszeres konzultáció biztosítása céljából, és azokat bele kell foglalnia a kapacitásgazdálkodás európai keretébe, a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló, a 46. cikkben említett európai keretbe, valamint a teljesítmény-felülvizsgálat 52. cikkben említett európai keretébe. Az említett iránymutatásokat – az európai vasúti platformmal folytatott konzultációt követően – a hálózati koordinátor támogatásával és a pályahálózat-működtetők által a 64. cikk alapján kijelölt kapcsolattartó pontok bevonásával kell kidolgozni és végrehajtani.
- (3) Amennyiben az ENIM olyan – nem a kapacitásgazdálkodás európai keretéhez, a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai kerethez vagy a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretéhez kapcsolódó – véleményt vagy ajánlást készít elő, amely valószínűsíthetően jelentős hatást gyakorol a kérelmezőkre, valamint egyéb operatív érdekelt felekre és érdekelt felekre, tervezetet tesz közzé az érintett felekkel, köztük az európai vasúti platformmal történő konzultáció céljából. Az érintett felek számára hat hetet kell biztosítani arra, hogy visszajelzést adjanak a vélemény vagy ajánlás tervezetéről. Szükség esetén be kell vonni a tagállami hatóságokat is.

- (4) Az (2) bekezdésben említett iránymutatások kidolgozásakor és a (3) bekezdésben említett végleges vélemény vagy ajánlás elfogadásakor az ENIM-nek figyelembe kell vennie az érintett felek által adott visszajelzéseket. Amennyiben az ENIM úgy dönt, hogy nem veszi figyelembe a kapott visszajelzések lényeges elemeit, ezt meg kell indokolnia.

58. cikk

Az ENIM szervezeti felépítése

- (1) E rendelet alkalmazásában a 2012/34/EU irányelvben említett pályahálózat-működtetők európai hálózatát (ENIM) e cikkel összhangban kell megszervezni.
- (2) Az ENIM tagjainak biztosítaniuk kell az ENIM számára a feladatai ellátásához szükséges erőforrásokat.
- (3) Minden olyan pályahálózat-működtetőnek, amely a TEN-T törzshálózat és kiterjesztett törzshálózat részét képező vonalakért felelős, az ENIM tagjának kell lennie. Más, a 14. cikk szerinti stratégiai kapacitásgazdálkodáshoz tartozó pályahálózat-működtetők számára lehetséges, hogy az ENIM tagjai legyenek. Minden tagnak képviselőt és póttagot kell kijelölnie.
- (4) Azon pályahálózat-működtetők, amelyek nem felelősek a (3) bekezdésben említett vonalakért, és így nem tagjai az ENIM-nek, szavazati jog nélküli megfigyelőként vehetnek részt az ENIM tanácskozásain, és nyilatkozatokat nyújthatnak be az ENIM általi megfontolásra.

- (5) Az azon államok TEN-T-törzshálózatának és kiterjesztett törzshálózatának részét képező vonalakért felelős pályahálózat-működtetőknek, amelyek az Európai Szabadkereskedelmi Társulás (EFTA) tagjai és az Unió által az (EU) 2017/1937 tanácsi határozattal összhangban aláírt, a Közlekedési Közösséget létrehozó szerződés délkelet-európai részes felei, jogukban áll, hogy az ENIM tagjaivá váljanak, feltéve, hogy az említett államok vagy felek az Unióval kötött nemzetközi megállapodás alapján és az e megállapodásban foglalt részvételi módokkal összhangban alkalmazzák ezt a rendeletet.
- (6) Az ENIM eseti alapon meghívhat az (5) bekezdés hatálya alá nem tartozó, harmadik országbeli, a TEN-T törzshálózatának és kiterjesztett törzshálózatának vasútvonalait üzemeltető pályahálózat-működtetőket, hogy ülésein megfigyelőként részt vegyenek.
- (7) Az ENIM-nek – a Bizottság jóváhagyásával – el kell fogadnia és közzé kell tennie eljárási szabályzatát. Az ENIM-nek a tevékenységeit ezen eljárási szabályzatnak megfelelően kell megszerveznie.
- (8) Az ENIM-nek kétharmados többséggel kell meghoznia határozatait. Az ENIM bizonyos határozatokat egyszerű többséggel hozhat meg, amennyiben az eljárási szabályzat úgy rendelkezik. Az egy adott államot képviselő összes tagnak együttesen egy szavazattal kell rendelkeznie. Valamely tag képviselőjének távollétében a póttag jogosult a szavazati jog gyakorlására.
- (9) Az ENIM-nek rendszeres időközönként üléseznie kell. Tagjai közül elnököt kell választania.

- (10) A Bizottság az ENIM szavazati joggal nem rendelkező tagja. A Bizottság támogatja az ENIM működését és elősegíti a koordinációt.
- (11) Az ENIM-nek meg kell határoznia munkaprogramját. A munkaprogramnak 2–5 éves időszakot kell lefednie. Az ENIM-nek konzultálnia kell az európai vasúti platformmal, a kérelmezőkkel és más operatív érdekelt felekkel – az 57. cikkben említett iránymutatásokkal összhangban – a munkaprogram tervezetéről, továbbá konzultálnia kell a Bizottsággal, az Európai Unió Vasúti Ügynökségével (ERA) és az Európai Vasút Közös Vállalkozással, valamint adott esetben más érdekelt felekkel. Az érintett felek számára négy hetet kell biztosítani arra, hogy visszajelzést adjanak a munkaprogram tervezetéről.

59. cikk

Az ENIM feladatai

- (1) A 2012/34/EU irányelv 7f. cikkében meghatározott feladatokon túlmenően az ENIM-nek felelős az e rendelet alapján ráruházott valamennyi feladatért. Így különösen:
- a) el kell fogadnia a kapacitásgazdálkodás európai keretét;
 - b) el kell fogadnia a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló, e rendelet 46. cikkében említett európai keretét;

- c) el kell fogadnia a teljesítmény-felülvizsgálatnak az e rendelet 52. cikkében említett európai keretét;
 - d) el kell fogadnia a hálózati üzletszabályzatnak, illetve a konzultációnak az e rendelet 65. cikkében említett egységes szerkezetét, illetve egységes ütemtervét;
 - e) e rendelet rendelkezéseivel összhangban és saját kezdeményezésére véleményeket és ajánlásokat kell elfogadnia a pályahálózat-működtetők számára;
 - f) az e rendelet 55. cikke (2) bekezdésének f) pontjában említett esetekben véleményeket és ajánlásokat kell elfogadnia a pályahálózat-működtetők számára;
 - g) a hálózati koordinátor közreműködésével meg kell szerveznie a pályahálózat-működtetők közötti, e rendelet 55. cikke és 64. cikke szerinti koordinációt.
- (2) Az ENIM nem rendelkezhet szakpolitikai döntéshozatali vagy igazgatási hatáskörrel.
- (3) Az ENIM munkacsoportokat hozhat létre.

60. cikk

Az ENIM átláthatósága

- (1) Az ENIM-nek biztosítani kell, hogy tagsága, működési módszerei és a munkájával kapcsolatos valamennyi lényeges információ nyilvánosan hozzáférhető legyen a honlapján. A honlapon fel kell tüntetni a pályahálózat-működtetők által létrehozott külön koordinációs csoportok elérhetőségeit, valamint az 55. cikk szerinti koordinációs eszközökre és eljárásokra való hivatkozásokat.
- (2) Az ENIM-nek meg kell hívnia üléseire az európai koordinátorokat és adott esetben az európai vasúti platform képviselőit, az ERA tagállami képviselőit és egyéb szervezetek képviselőit a vasúti infrastruktúra fejlesztésével kapcsolatos kérdések megvitatása és az európai koordinátorokkal való együttműködés biztosítása céljából, az (EU) 2024/1679 rendeletben foglaltaknak megfelelően.

61. cikk

Hálózati koordinátor

- (1) Az ENIM-nek ... [az e rendelet hatálybalépésének napját hat hónappal követő időpont]-ig ki kell jelölnie egy pártatlan és illetékes szervezetet a 62. cikkben említett feladatok ellátására. Ezt a szervezetet kell kinevezni hálózati koordinátornak.

Az ENIM tagjainak biztosítaniuk kell a hálózati koordinátor számára a feladatai ellátásához szükséges erőforrásokat.

Az ENIM – 58. cikk (7) bekezdésében említett – eljárási szabályzatában meg kell határozni a következőket:

- a) a hálózati koordinátor kinevezésének és a kinevezés visszavonásának feltételei;
 - b) a hálózati koordinátor bármely további kötelezettséggel és feladattal való megbízására vonatkozó eljárás; és
 - c) a munkájának nyomon követésére és értékelésére vonatkozó rendelkezések.
- (2) A hálózati koordinátornak pártatlan, átlátható és költséghatékony módon kell végrehajtania feladatait. E célból be kell nyújtania az ENIM-hez az e rendelet értelmében meghatározott feladatokra vonatkozó éves munkaprogramját, valamint a munkaprogram végrehajtásáról szóló éves jelentést. Mielőtt a hálózati koordinátor elfogadja az éves munkaprogramot és az éves jelentést, az ENIM-nek jóvá kell azokat hagynia.

62. cikk

A hálózati koordinátor feladatai

A hálózati koordinátornak az ENIM támogatása céljából a következő feladatokat kell végeznie:

- a) titkársággént kell eljárnia, és elő kell készítenie az ENIM üléseit, dokumentumait, határozatait és véleményeit;
- b) közre kell működnie a kapacitásgazdálkodás európai kerete, a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló, a 46. cikkben említett európai keret, valamint a teljesítmény-felülvizsgálat 52. cikkben említett európai kerete elkészítésében;

- c) hozzá kell járulnia a pályahálózat-működtetők közötti, az 55. cikk szerinti operatív koordinációhoz;
- d) azonosítania kell az e rendelet hatálya alá tartozó és nemzeti vagy pályahálózat-működtetői szinten elfogadott azon szabályokat, eljárásokat és eszközöket, amelyek akadályokat képezhetnek a több pályahálózatra kiterjedő vasúti szolgáltatások előtt – az e rendeletben meghatározottak szerint –, továbbá a határokon átnyúló vasúti szolgáltatások elősegítésére irányuló módszereket kell javasolnia az ENIM-nek;
- e) hozzá kell járulnia a stratégiai kapacitástervezéssel kapcsolatban a pályahálózat-működtetők közötti, a 16. cikk szerinti koordinációhoz a versenyképes és több hálózatra kiterjedő távolsági menetvonalakat elősegítő, konkrét menetrendtervezés révén;
- f) kapcsolattartó pontként kell eljárnia a pályahálózat-működtetők nevében a kapacitástervezéssel és -elosztással kapcsolatos megkeresések tekintetében, különös tekintettel a potenciális kapacitáskérelmekre, valamint a váratlan vasúti eseményekkel és az ideiglenes kapacitáskorlátozásokkal kapcsolatos információkérésre vagy kapcsolattartó pontokkal kapcsolatos megkeresésekre;
- g) első kapcsolattartó pontként kell eljárnia a vasúti szolgáltatások igénybevételében érdekelt felek számára, kapcsolatot teremtve az olyan releváns szereplőkkel, mint a pályahálózat-működtetők és más operatív érdekelt felek;

- h) kapcsolattartó pontként kell eljárnia az ENIM nevében a kérelmezők és más operatív érdekelt felek számára az e rendelet által kifejezetten nem szabályozott kérdésekben, ideértve különösen a határokon átnyúló vasúti szállítási szolgáltatások elindítását vagy megváltoztatását, illetve eseti tevékenységek támogatásának megszervezését, különösen a 49. cikkben említett válsághelyzetek kezelése érdekében;
- i) kérésre szolgáltatásokat kell kínálnia – különösen digitális és IKT-eszközök útján – a vasúti szolgáltatások javítása és a transzeurópai vasúti forgalom fellendítése céljából.

63. cikk

Az európai vasúti platform szervezeti felépítése

- (1) A pályahálózat-működtetőkön kívüli operatív érdekelt felek ... [az e rendelet hatálybalépésének napját hat hónappal követő időpont]-ig javaslatot nyújthatnak be a Bizottsághoz arra irányulóan, hogy – az általuk az ENIM-mel folytatott eszmecsere és konzultáció megkönnyítése érdekében – hozza létre az európai vasúti platformot. A platform célja annak biztosítása, hogy a vasúti ágazat hatékonyan kommunikáljon az ENIM-mel.

Az említett javaslatnak tartalmaznia kell az európai vasúti platform eljárási szabályzatát, amely meghatározza a platform munkájára vonatkozó szabályokat, valamint a tagok kiválasztásának és a tagság megújításának kritériumait.

- (2) Az európai vasúti platformnak lehetővé kell tennie valamennyi – a pályahálózat-működtetőkön kívüli – operatív érdekelt fél érdekeinek kiegyensúlyozott képviseletét.

Az európai vasúti platformban való részvételnek méltányos, átlátható és megkülönböztetésmentes kritériumokon kell alapulnia.

- (3) A Bizottság az (1) bekezdés szerinti javaslat kézhezvételétől számított két hónapon belül – az ENRRB véleményének meghallgatását követően – értékeli, hogy a javaslat megfelel-e a (2) bekezdésben szereplő követelményeknek, ideértve adott esetben azt is, hogy a javaslatot szükséges-e módosítani.

- (4) A (3) bekezdés szerinti értékelést és a javaslat esetlegesen szükséges módosításainak elfogadását követően a Bizottság közli, hogy egyetért a platform létrehozásával.

Az európai vasúti platformnak ezt követően a honlapján nyilvánosan elérhetővé kell tennie eljárási szabályzatát.

- (5) Az európai vasúti platform létrehozása nem sértheti a pályahálózat-működtetőkön kívüli operatív érdekelt felek azon jogát, hogy egyéni alapon válaszoljanak az ENIM-től és a pályahálózat-működtetőktől érkező konzultációkra vonatkozó kérelmekre.

- (6) Az európai vasúti platform saját kezdeményezésre is adhat véleményt.

- (7) Az európai vasúti platformnak éves jelentést kell benyújtania a Bizottságnak a tevékenységeiről. A jelentést közzé kell tenni.

64. cikk

A pályahálózat-működtetők koordinációjával foglalkozó kapcsolattartó pontok

- (1) A pályahálózat-működtetők közötti, az 55. cikk szerinti koordináció biztosítása érdekében a pályahálózat-működtetőknek kapcsolattartó pontokat kell kijelölniük. A kapcsolattartó pontnak központi összekötőként kell eljárnia a pályahálózat-működtető szervezete és a koordinációs tevékenységekben részt vevő egyéb szervezetek között.
- (2) A pályahálózat-működtetőknek haladéktalanul tájékoztatniuk kell az ENIM-et a kapcsolattartó pontokat érintő bármilyen változásról, a 60. cikk (1) bekezdésében említett közzétételekben való feltüntetés céljából.

65. cikk

A hálózati üzletszabályzatok egységes szerkezete, tartalma és ütemterve

- (1) Az ENIM-nek ... [az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 12 hónappal]-ig el kell készítenie és el kell fogadnia a 2012/34/EU irányelv 27. cikkében említett hálózati üzletszabályzat egységes szerkezetét – amely figyelembe veszi az említett irányelv IV. mellékletében és az e rendelet V. mellékletében felsorolt információkat –, valamint az érdekelt felekkel a hálózati üzletszabályzat tervezetéről folytatandó konzultáció egységes ütemtervét. A pályahálózat-működtetőknek a hálózati üzletszabályzat elkészítésekor a legmesszebbmenőkig figyelembe kell venniük ezt a szerkezetet és ütemtervet.

- (2) Az ENIM-nek ... [az e rendelet hatálybalépésének napjától számított hat hónappal]-ig be kell nyújtania az (1) bekezdésben említett hálózati üzletszabályzat egységes szerkezetének tervezetét. Az ENIM által készített tervezet kézhezvételétől számított három hónapon belül az ENRRB-nek ajánlást kell benyújtania az ENIM-nek az említett egységes szerkezetre vonatkozóan. Ezt az ajánlást az ENIM-nek figyelembe kell vennie.
- (3) A 2012/34/EU irányelv 27. cikkében említett hálózati üzletszabályzat elkészítésekor a pályahálózat-működtetőnek a legmesszebbmenőkig figyelembe kell vennie a kapacitásgazdálkodásnak az e rendelet 7. cikkében említett európai keretét, a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló, e rendelet 46. cikkben említett európai keretet, valamint a teljesítmény-felülvizsgálatnak az e rendelet 52. cikkében említett európai keretét.
- (4) A pályahálózat-működtetőknek a hálózati üzletszabályzatban ki kell fejteniük az (1) bekezdésben említett szerkezettől és ütemtervtől, valamint a (3) bekezdésben említett európai keretektől való eltérés indokát, ezen indokról pedig értesíteniük kell az illetékes igazgatási szervezetet és az ENIM-et.

66. cikk

A kapacitásgazdálkodás és a forgalomirányítás digitalizálása

- (1) A pályahálózat-működtetőknek biztosítaniuk kell, hogy az e rendelet hatálya alá tartozó kapacitásgazdálkodási és forgalomirányítási folyamatok digitális eszközök és digitális szolgáltatások révén valósuljanak meg.

A pályahálózat-működtetők által használt kapacitásgazdálkodási eszközöknek meg kell felelniük az e rendelet II. fejezetében meghatározott, a kapacitástervezési és -elosztási folyamatra vonatkozó követelményeknek. A digitális eszközöknek meg kell felelniük az (EU) 2016/797 irányelvben, valamint az annak értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusokban meghatározott követelményeknek annak érdekében, hogy biztosítsák a rendszerek közötti kölcsönös átjárhatóságot és az adatoknak az (EU) 2016/797 irányelv 49. cikkében említett infrastruktúra-nyilvántartással való összehangolását. A pályahálózat-működtetők továbbra is használhatják az alkalmazásnak az e rendelet 81. cikke (2) bekezdésének d) pontjában említett kezdőnapját megelőzően már meglévő kapacitásgazdálkodási eszközöket, feltéve, hogy az említett eszközök lehetővé teszik a pályahálózat-működtetők számára az ezen albekezdés követelményeinek való megfelelést.

- (2) Az alkalmazott digitális eszközöknek és a nyújtott digitális szolgáltatásoknak:
- a) biztosítaniuk kell a pályahálózat-működtetők által a kérelmezőknek nyújtott szolgáltatások hatékony teljesítését és minőségét, beleértve a teljes kölcsönös átjárhatóságot is;

- b) biztosítaniuk kell a vasúti kapacitásgazdálkodás és forgalomirányítás átláthatóságát azok valamennyi szakaszában, többek között olyan valós idejű megoldások révén, amelyeket az érintett érdekelt felekkel kell kidolgozni és az (EU) 2016/797 irányelvben foglalt követelmények alapján kell telepíteni;
 - c) csökkenteniük kell a kérelmezőkre háruló adminisztratív terheket azáltal, hogy az egyes információkat csak egyszer kérik be, és egyetlen helyen szolgáltatnak információkat vagy adatokat, többek között a határokon átnyúló szolgáltatások tekintetében is.
- (3) Amennyiben a kapacitásgazdálkodási vagy a forgalomirányítási folyamatok támogatásához szükséges digitális eszközökre vagy digitális szolgáltatásokra kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásoknak kell vonatkozniuk, vagy módosítani kell az (EU) 2016/797 irányelvben és az annak alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusokban előírtak szerint ezen eszközökre kiterjedő vagy részben kiterjedő meglévő előírásokat, az ENIM-nek és a pályahálózat-működtetőknek az ERA-val és az Európai Vasút Közös Vállalkozással együttműködésben, valamint az (EU) 2016/797 irányelv 5. cikkében említett folyamat révén hozzá kell járulniuk ezen előírások kidolgozásához és karbantartásához.
- (4) A pályahálózat-működtetőknek az e rendelet hatálya alá tartozó kérdésekben hozzá kell járulniuk az Európai Vasút Közös Vállalkozás munkájához. E célból az ENIM-nek és a pályahálózat-működtetőknek megfelelő képviselőt kell biztosítaniuk az (EU) 2021/2085 rendelet 96., illetve 97. cikkében említett rendszerpillért irányító csoportban, illetve kiépítési csoportban.

- (5) A pályahálózat-működtetőknek, az operatív érdekelt feleknek és adott esetben a kiszolgáló létesítmények üzemeltetőinek az (EU) 2016/797 irányelvvel és az annak alapján elfogadott előírásokkal összhangban harmonizált architektúrán alapuló, és szabványosított interfészeket vagy közös rendszereket magukban foglaló digitális eszközök és digitális szolgáltatások révén kell megosztaniuk egymással a kapacitásgazdálkodással és a forgalomirányítással kapcsolatos digitális információkat.

Több pályahálózatra kiterjedő vasúti szolgáltatások vagy határokon átnyúló szolgáltatások esetében a pályahálózat-működtetőknek az ENIM koordinálása mellett kifejlesztett és bevezetett egységes interfészen vagy közös rendszereken keresztül kell digitális szolgáltatásokat és digitális információkat nyújtaniuk.

Az ENIM-nek egyablakos ügyintézési rendszert kell létrehoznia annak lehetővé tétele érdekében, hogy a kérelmezők a több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjogokat egyetlen helyen és egyetlen művelet keretében kérhessék.

- (6) A pályahálózat-működtetőknek biztosítaniuk kell, hogy az e cikk (1) bekezdésében említett digitális eszközök és digitális szolgáltatások az e rendelet 81. cikkében meghatározott határidőkre működőképeseek legyenek. A hálózati koordinátornak biztosítania kell az e cikk (3) bekezdésével összhangban kidolgozott és kiépített, a kapacitásgazdálkodással és a forgalomirányítással kapcsolatos közös európai digitális eszközöket és szolgáltatásokat. Az ERA-nak az (EU) 2016/796 rendelet 23. cikkével összhangban figyelemmel kell kísérnie a digitális rendszerek telepítését és azok megfelelését a kölcsönös átjárhatóságra vonatkozó előírásoknak, koordinálnia kell ezen előírások kidolgozását és aktualizálását, és e folyamat során segítenie kell a Bizottságot.

VI. fejezet

A kapacitásgazdálkodás és a forgalomirányítás igazgatási felügyelete

1. SZAKASZ

IGAZGATÁSI SZERVEZETEK

67. cikk

Az igazgatási szervezetek feladatai

- (1) Az e rendelet hatálya alá tartozó kérdések tekintetében az igazgatási szervezeteknek a 2012/34/EU irányelv 56. cikkében meghatározott feladatait és hatásköreit kell gyakorolni. Az igazgatási szervezetnek különösen figyelemmel kell kísérnie a pályahálózat-működtetőknek az e rendelet II–V. fejezetében foglalt tevékenységeit, valamint saját kezdeményezésére és a kérelmezőkkel szembeni hátrányos megkülönböztetés megelőzése céljából ellenőriznie kell az e rendeletnek való megfelelést.
- (2) A kérelmezők – beleértve a vasúti szállítási szolgáltatásokért felelős nemzeti, regionális vagy helyi hatóságokat – jogosultak arra, hogy a 2012/34/EU irányelv 56. cikkében foglalt eljárás alapján fellebbezést terjesszenek elő az igazgatási szervezethez, ha úgy vélik, hogy a pályahálózat-működtető az e rendelet II–V. fejezetében meghatározott tevékenységek végzése során tisztességtelen elbánásban részesítette, hátrányosan megkülönböztette vagy bármely más módon jogaikban sértette őket.

2. SZAKASZ

VASÚTI IGAZGATÁSI SZERVEK EURÓPAI HÁLÓZATA

68. cikk

Az igazgatási szervezetek együttműködése az ENRRB-vel

- (1) Az e rendelet szerinti kötelezettségeik teljesítése érdekében az igazgatási szervezeteknek együtt kell működniük a 2012/34/EU irányelv 57. cikkének (1) bekezdése értelmében létrehozott ENRRB keretében, többek között közös konzultációk és vizsgálatok folytatása, vélemények vagy ajánlások elfogadása, illetve egyéb releváns tevékenységek révén. Az igazgatási szervezeteknek e rendelet (6) bekezdésével összhangban minden szükséges információt az ENRRB rendelkezésére kell bocsátaniuk.

Amennyiben az ENRRB az e rendelet szerinti hatáskörén belül jár el, az e szakaszban meghatározott feladatokkal és felelősségi körökkel kell rendelkeznie, és az e szakaszban meghatározott módon kell megszerveznie a munkáját.

- (2) Olyan panasz vagy saját kezdeményezésű vizsgálat esetén, amelynek tárgya az e rendelet hatálya alá tartozó, valamint egynél több tagállam vasúthálózataihoz való hozzáférést vagy azok használatát érintő ügy, az érintett igazgatási szervezetnek a panaszról vagy a vizsgálatról tájékoztatnia kell az ENRRB-t és a Bizottságot.

- (3) Az igazgatási szervezet bármely releváns ügyet, panaszt vagy vizsgálatot továbbíthat az ENRRB-nek véleménycsere, illetve vélemény vagy ajánlás elfogadása céljából.
- (4) Az e rendelet hatálya alá tartozó, valamint egynél több tagállam vasúthálózataihoz való hozzáférést vagy azok használatát érintő ügyekben való döntések meghozatalakor az érintett igazgatási szervezeteknek az ENRRB koordinációja keretében együtt kell működniük annak érdekében, hogy biztosítsák a döntéseik közötti összhangot. E célból az érintett igazgatási szervezeteknek a feladataikat e cikk (1) bekezdésének és a 2012/34/EU irányelv 56. cikkének megfelelően kell ellátniuk. Figyelembe kell venniük az ENRRB által elfogadott vonatkozó véleményeket és ajánlásokat, és az ENRRB rendelkezésére kell bocsátaniuk az említett határozatokat.
- (5) Amennyiben egy igazgatási szervezet olyan határozatot fogad el, amely eltér az ENRRB valamely vonatkozó véleményétől vagy ajánlásától, vagy megtagadja a határozat elfogadását, magyarázatot kell adnia az ENRRB-nek, amelyben ismerteti az eltéréseket, és megindokolja, hogy miért nem követi az ENRRB véleményeit vagy ajánlásait; a vonatkozó magyarázatot bele kell foglalnia a határozatába.
- (6) Az ENRRB-vel konzultáló igazgatási szervezeteknek az ENRRB által meghatározott határidőn belül kell választ adniuk, és az ENRRB kérésére meg kell adniuk minden olyan információt, amelyet a nemzeti joguk alapján jogukban áll kikérni. Az említett információk kizárólag az igazgatási szervezetek által e rendelettel összhangban végzett tevékenységek céljára használhatók fel.

- (7) A pályahálózat-működtetőknek haladéktalanul rendelkezésre kell bocsátaniuk az e cikkben említett panasz vagy vizsgálat kezeléséhez szükséges, valamint az érintett pályahálózat-működtető székhelye szerinti tagállam igazgatási szervezete által igényelt információkat. Az igazgatási szervezeteknek jogukban áll tájékoztatást kérni az ENIM-től a hatáskörükbe tartozó vizsgálatokról. Az igazgatási szervezetek jogosultak továbbítani ezeket az információkat az ENRRB-nek.
- (8) A vasúti igazgatási szervezeteknek biztosítaniuk kell az ENRRB működéséhez szükséges erőforrásokat.

69. cikk

Az ENRRB szervezete és felépítése

E rendelet alkalmazásában az ENRRB szervezete a következőkből áll:

- a) a vasúti szabályozó szervek testülete (a továbbiakban: testület);
- b) titkárság.

Az igazgatási szervezeteknek biztosítaniuk kell a titkárság működését.

70. cikk

Az ENRRB feladatai és felelősségi körei

- (1) A 2012/34/EU irányelv szerinti feladatai mellett az ENRRB-nek az e rendeletben meghatározott feladatokkal és felelősségi körökkel is rendelkeznie kell. Az ENRRB-nek nyilvánosságra kell hoznia minden általa elfogadott véleményt, illetve ajánlást. Az ENRRB nem rendelkezhet szakpolitikai döntéshozatali vagy igazgatási hatáskörrel.
- (2) Az ENRRB-nek adott esetben koordinálnia kell a vasúti igazgatási szervezeteknek a 68. cikkben foglalt valamennyi együttműködési tevékenységét, és elő kell mozdítania az igazgatási szervezetek határokon átnyúló vasúti szolgáltatásokkal kapcsolatos határozatainak összehangolását.
- (3) Az operatív érintett felek tájékoztathatják az ENRRB-t az e rendelet hatálya alá tartozó olyan kérdésekről, amelyek egynél több tagállamban érinthetik a vasúti infrastruktúrához való hozzáférést, illetve annak használatát. Amennyiben az ENRRB ilyen tájékoztatást kap, azt haladéktalanul továbbítania kell az illetékes igazgatási szervezethez vagy szervezetekhez.

Az ENRRB dönthet úgy, hogy ilyen kérdésekben véleményt vagy ajánlást fogad el. Ilyen esetekben az ENRRB-nek haladéktalanul tájékoztatnia kell az igazgatási szervezeteket az ezzel kapcsolatos szándékáról.

- (4) Az ENRRB-nek a szóban forgó kérdéssel kapcsolatos valamennyi releváns információ kézhezvételétől számított négy héten belül be kell nyújtania véleményét vagy ajánlását az érintett igazgatási szervezeteknek. Különösen összetett ügyekben az ENRRB meghosszabbíthatja a határidőt.

- (5) Az ENRRB – a kérelmezők kérésére vagy saját kezdeményezésére – véleményeket és ajánlásokat fogadhat el az ENIM vagy a hálózati koordinátor által hozott döntésekről. Ha az ENRRB az e bekezdés szerinti véleményt vagy ajánlást fogad el, arról értesítenie kell az érintett igazgatási szervezeteket.
- (6) Az ENRRB-nek közös elveket és gyakorlatokat kell kidolgoznia az igazgatási szervezetek azon határozatainak elfogadására vonatkozóan, amelyekre e szervezetek e rendelet alapján felhatalmazással rendelkeznek.
- (7) Az ENRRB-nek véleményt vagy ajánlást kell benyújtania a Bizottság számára a 16. cikkben említett koordinációs folyamat bármely hiányosságára, valamint – a Bizottság kérésére – a tagállamok által elfogadott azon vészhelyzeti intézkedésekre vonatkozóan, amelyek jelentős hatást gyakorolnak a 49. cikk (5) bekezdésében említett, határokon átnyúló forgalomra.
- (8) Az ENRRB-nek véleményt vagy ajánlást kell benyújtania az ENIM számára az ENIM által kidolgozott, a 42. cikk (6) bekezdésében említett, bírságot maguk után vonó körülményekről szóló iránymutatásokról.
- (9) Az ENRRB a hatáskörébe tartozó ügyekben saját kezdeményezésre is adhat véleményt.

71. cikk

A testület összetétele és szervezete

- (1) A használatban lévő vasúthálózattal rendelkező tagállamok igazgatási szervezeteinek a testület tagjainak kell lenniük. Ezen igazgatási szervezeteknek képviselőt és póttagot kell kijelölniük a testületbe.

A Bizottság a testület szavazati joggal nem rendelkező tagja, és a testületbe képviselőt és póttagot jelöl ki.

- (2) A testület tagjainak és póttagjaiknak függetlenül és objektíven, az Unió érdekeit szem előtt tartva kell eljárniuk, tekintet nélkül bármely egyedi nemzeti vagy személyes érdekre. Semmilyen kormánytól, intézménytől, személytől vagy szervtől nem kérhetnek és nem fogadhatnak el utasításokat.
- (3) Az ENRRB titkárságának nyilvánosan hozzáférhetővé kell tennie a testület tagjainak és póttagjainak naprakész jegyzékét, valamint érdekeltségi nyilatkozatukat és elérhetőségeiket.
- (4) A testületnek – a Bizottság jóváhagyásával – el kell fogadnia és közzé kell tennie eljárási szabályzatát. Az eljárási szabályzat részletesebb szavazási szabályokat állapíthat meg, különösen a sürgős ügyekben történő szavazási eljárásra vonatkozóan.
- (5) A testületnek tagjai kétharmados többségével kell határoznia, kivéve, ha az eljárási szabályzat másként rendelkezik. Minden tagnak egy szavazattal kell rendelkeznie. Valamely tag képviselőjének távollétében a póttag jogosult a szavazati jog gyakorlására.

- (6) A testület elnökségét a Bizottság és a testületnek a testület által megválasztott egyik tagja közösen látja el. A Bizottság a testület állandó társelnöke, míg a másik társelnököt kétéves időtartamra kell megválasztani.
- (7) A titkárságnak biztosítania kell a testület üléseinek és munkájának megszervezéséhez szükséges szolgáltatásokat.
- (8) A testület eljárási szabályzatával összhangban a testület dönthet úgy, hogy munkacsoportokat hoz létre az ENRRB munkájának szervezése céljából az e rendelet végrehajtásához kapcsolódó konkrét témák, különösen a vasúti infrastruktúra-szolgáltatások teljesítményével kapcsolatos kérdések vonatkozásában.

A munkacsoportokban részt vehetnek a vasúti igazgatási szervezetek és a Bizottság szakértői. Az operatív érdekelt felek és más állami vagy magánszervezetek szakértői eseti alapon meghívást kaphatnak az említett munkacsoportokban való részvételre.

72. cikk

A testület szerepe és feladatai

- (1) A testületnek kell ellátnia az ENRRB e rendeletben meghatározott valamennyi feladatát.

- (2) A testületnek különösen:
- a) a 71. cikk (5) bekezdésében meghatározott vagy említett, illetve a 71. cikk (4) bekezdésében említett eljárási szabályokkal összhangban el kell fogadnia az ENRRB-nek a 68. cikk (3) bekezdése alapján valamely igazgatási szervezet vagy szervezetek által az ENRRB részére továbbított panaszokkal vagy vizsgálatokkal kapcsolatos véleményeit vagy ajánlásait;
 - b) véleményeket és ajánlásokat kell elfogadnia az ENIM által az e rendelet alkalmazási körében a hálózati koordinátorral együttműködve hozott döntésekről;
 - c) a vállalkozó vasúti társaságok, a kiszolgáló létesítmények üzemeltetői, illetve más érdekelt felek panaszait követően el kell fogadnia az ENRRB ajánlásait és véleményeit az 63. cikkben említett konzultációkkal kapcsolatban;
 - d) éves jelentést kell készítenie és elfogadnia az ENRRB tevékenységeiről;
 - e) munkacsoportokat kell létrehoznia, és ki kell neveznie azok elnökeit.
 - f) biztosítani kell, hogy az ENRRB működési módszerei és a munkájával kapcsolatos valamennyi releváns információ – ideértve a véleményeit és ajánlásait – nyilvánosan hozzáférhető legyen a honlapján. A honlapon fel kell tüntetni a panaszokkal kapcsolatos elérhetőségeket, az erre a célra létrehozott munkacsoportok elérhetőségeit és az eljárásokra vonatkozó információkat.

VII. fejezet

Záró rendelkezések

73. cikk

Az európai keretek nyomán követése

- (1) A teljesítmény tanácsadó testületnek nyomon kell követnie a kapacitásgazdálkodás európai keretének és annak a 7. cikkben említett elemei, a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keretnek és annak a 46. cikkben említett elemei, valamint a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretének és annak az 52. cikkben említett elemei elfogadását és alkalmazását.
- (2) A teljesítmény tanácsadó testületnek az (1) bekezdésben említett keretek ENIM általi elfogadásától számított két éven belül jelentést kell benyújtania az ENIM és a Bizottság számára e keretek alkalmazásáról, értékelve azok hatékonyságát. A jelentés ajánlásokat is tartalmazhat a konkrét hiányosságok kezelésére vonatkozóan. Amennyiben a teljesítmény tanácsadó testület a keretekben jelentős hiányosságokat tár fel, fel kell kérnie az ENIM-et, hogy három hónapon belül orvosolja azokat, és ennek megfelelően frissítse a releváns keretet.

A jelentést nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni.

A teljesítmény tanácsadó testületnek legalább háromévente ki kell adnia a jelentést.

- (3) A teljesítmény tanácsadó testületnek a keretek nyomon követése és a jelentés elkészítése során szorosan együtt kell működnie a nemzeti igazgatási szervezetekkel és az ENRRB-vel. A teljesítmény tanácsadó testület adott esetben konzultálhat az európai vasúti platformmal és más operatív érdekelt felekkel.

74. cikk

Az európai keretek nyomon követésével kapcsolatos végrehajtási jogi aktusok

- (1) A Bizottság – legkésőbb 18 hónappal azt követően, hogy az ENIM-nek el kell fogadnia a releváns keretet – végrehajtási jogi aktust fogad el, amelyben meghatározza a 7., a 46. és az 52. cikkben említett európai kereteket vagy azok elemeit a következő esetekben:
- a) az ENIM ... [az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 18 hónappal]-ig nem fogadja el a kapacitásgazdálkodás 7. cikkben említett európai keretét vagy annak elemeit;
 - b) az ENIM ... [az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 22 hónappal]-ig nem fogadja el a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló, a 46. cikkben említett európai keretet vagy annak elemeit;

- c) az ENIM ... [az e rendelet hatálybalépésének napját 26 hónappal követő időpont]-ig nem fogadja el a teljesítmény-felülvizsgálat 52. cikkben említett európai keretét vagy annak elemeit.
- (2) Legkésőbb 12 hónappal azt követően, hogy a teljesítmény tanácsadó testület közzétette jelentését, a Bizottság végrehajtási jogi aktust fogad el, amelyben meghatározza a 7., a 46. és az 52. cikkben említett európai kereteket vagy azok elemeit, amennyiben a Bizottság a teljesítmény tanácsadó testület 73. cikkben említett jelentésének figyelembevételével arra a következtetésre jut, hogy:
- a) a kapacitásgazdálkodás európai keretében meghatározott közös eszközök, módszerek és eljárási szabályok nem alkalmasak a kitűzött célok megvalósítására, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásnak vagy a pályahálózat-működtetők és más operatív érdekelt felek közötti koordinációnak a biztosítására;
 - b) a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keretben meghatározott közös eszközök, módszerek és eljárási szabályok nem alkalmasak a kitűzött célok megvalósítására, valamint a pályahálózat-működtetők, a vállalkozó vasúti társaságok és más operatív érdekelt felek közötti, határokon átnyúló forgalomirányítás biztosítására;

- c) a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretében meghatározott közös eszközök, módszerek és eljárási szabályok nem alkalmasak a kitűzött célok megvalósítására, valamint az e rendelet hatálya alá tartozó pályahálózat-működtetők teljesítmény-felülvizsgálatának biztosítására;
 - d) a kapacitásgazdálkodás európai kerete nem elegendő e rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosításához; vagy a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keret nem elegendő e rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosításához; vagy a teljesítmény-felülvizsgálat európai kerete nem elegendő e rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosításához; vagy
 - e) az ENIM a három hónapos határidőn belül nem orvosolta megfelelően a teljesítmény tanácsadó testület által a 73. cikk (2) bekezdésében említett jelentésben feltárt hiányosságokat.
- (3) Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 76. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.
- (4) A Bizottság a végrehajtási jogi aktusok tervezetének elkészítése során figyelembe veszi az ENIM munkáját és a teljesítmény tanácsadó testület jelentését, amennyiben az rendelkezésre áll.

75. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.
- (2) A Bizottságnak a 11. cikk (9) bekezdésében, a 13. cikk (4) bekezdésében, a 23. cikk (9) bekezdésében, a 40. cikk (3) bekezdésében, a 41. cikk (11) bekezdésében, a 42. cikk (11) bekezdésében és az 50. cikk (3) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól ... [e rendelet hatálybalépésének időpontja]-tól/-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács – legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok letelte előtt – nem ellenzi a meghosszabbítást.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 11. cikk (9) bekezdésében, a 13. cikk (4) bekezdésében, a 23. cikk (9) bekezdésében, a 40. cikk (3) bekezdésében, a 41. cikk (11) bekezdésében, a 42. cikk (11) bekezdésében és az 50. cikk (3) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban megállapított elvekkel összhangban konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.
- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (6) A 11. cikk (9) bekezdése, a 13. cikk (4) bekezdése, a 23. cikk (9) bekezdése, a 40. cikk (3) bekezdése, a 41. cikk (11) bekezdése, a 42. cikk (11) bekezdése vagy az 50. cikk (3) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

76. cikk

A bizottsági eljárás

- (1) A Bizottságot a 2012/34/EU irányelv 62. cikkében említett bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.

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

Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

77. cikk

Jelentés és felülvizsgálat

A Bizottság 2033. december 31-ig értékeli e rendeletnek a vasúti ágazatra gyakorolt hatását, és jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának e rendelet végrehajtásáról.

A jelentésben különösen az alábbiakat kell értékelni:

- a) e rendelet hatása a vasúti infrastrukturális szolgáltatások teljesítményére;
- b) e rendelet hatása a vasúti szállítási szolgáltatások, és különösen a nemzetközi szolgáltatások, a távolsági szolgáltatások és az árufuvarozási szolgáltatások alakulására;
- c) az ENIM, a hálózati koordinátor és az ENRRB munkája általánosságban, valamint a közös kritériumok, módszerek és eljárások kidolgozásával, elfogadásával és végrehajtásával kapcsolatban;

- d) a koordinációs mechanizmusok hatékonysága a kapacitásgazdálkodás 7. cikkben említett európai keretén, a határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló, a 46. cikkben említett európai kereten, valamint a teljesítmény-felülvizsgálat 52. cikkben említett európai keretén belül;
- e) a nemzeti és európai szintű szabályozói felügyelet hatékonysága;
- f) a társadalmi-gazdasági, működési és környezeti kritériumok működése.

78. cikk

A 2012/34/EU irányelv módosításai

- (1) A 2012/34/EU irányelv a következőképpen módosul:
 - a) az 1. cikk (1) bekezdésének c) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) a vasúti infrastruktúra-használati díjak megállapítására és beszedésére alkalmazandó, a IV. fejezetben meghatározott elveket és eljárásokat.”;
 - b) a 2. cikk (6) bekezdését el kell hagyni;
 - c) a 3. cikk 20., 22., 23., 27. és 28. pontját el kell hagyni;
 - d) a 7b. cikket el kell hagyni;

e) a 27. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A hálózati üzletszabályzatnak tartalmaznia kell a releváns vasúti infrastruktúrához való hozzáférés feltételeivel kapcsolatos információkat. A hálózati üzletszabályzatnak tartalmaznia kell továbbá a pályahálózat-működtető hálózatához kapcsolódó kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférés és az azokon belüli szolgáltatásnyújtás feltételeivel kapcsolatos információkat is, vagy egy olyan weboldal elérhetőségét, amelyen ezek az információk elektronikus formátumban térítésmentesen hozzáférhetők. A hálózati üzletszabályzat tartalmát a IV. melléklet rögzíti.”;

f) a 36. cikket el kell hagyni;

g) a 38–54. cikket el kell hagyni;

h) a IV. melléklet 1. és 3. pontját el kell hagyni;

i) a VII. mellékletet el kell hagyni.

(2) A 2012/34/EU irányelv törölt rendelkezéseire való hivatkozásokat az e rendeletre való hivatkozásnak kell tekinteni, és a X. melléklet 1. szakaszában szereplő megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

79. cikk

Átmeneti rendelkezések

- (1) A 2012/34/EU irányelv 42. cikkével összhangban megkötött keretmegállapodások a lejáratuk időpontjáig továbbra is alkalmazandók.
- (2) A 2012/34/EU irányelv 3. cikkének 20., 22., 23., 27. és 28. pontja, 7b. cikke, 36. és 38–54. cikke, a IV. mellékletének 3. pontja és annak VII. melléklete nem alkalmazandó a 2030. december 14-én vagy azt követően hatályba lépő üzemi menetrendekkel kapcsolatban végzett tevékenységekre és feladatokra.

80. cikk

Hatályon kívül helyezés

- (1) A 913/2010/EU rendelet 2030. december 14-ével hatályát veszti.
- (2) A hatályon kívül helyezett rendeletre való hivatkozásokat az e rendeletre való hivatkozásnak kell tekinteni, és a X. melléklet 2. szakaszában szereplő megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

81. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

- (1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.
- (2) Ezt a rendeletet ... [e rendelet hatálybalépésének napjától számított egy nappal]-tól/-től kell alkalmazni. Ugyanakkor:
 - a) a 29. cikk (2) bekezdését, a 30. cikk (1) bekezdését, az 50. cikket és a 66. cikket 2027. december 31-től kell alkalmazni;
 - b) a 10. cikk (1) és (2) bekezdését 2029. január 1-jétől kell alkalmazni;
 - c) a 2. és 3. cikk, a II. fejezet – a 7. cikk kivételével –, a 10. cikk (1) és (2) bekezdése, a 29. cikk (2) bekezdése és a 30. cikk (1) bekezdése, valamint a III. fejezet – a 46., a 49. és az 50. cikk kivételével – a 2030. december 14-én vagy azt követően hatályba lépő üzemi menetrendekkel kapcsolatban végzett tevékenységekre és feladatokra alkalmazandó;
 - d) a 78. cikket 2030. december 14-től kell alkalmazni.

- (3) E cikk (2) bekezdésétől eltérve a Bizottságra végrehajtási hatásköröket és felhatalmazáson alapuló hatásköröket ruházó 7. cikk (7) bekezdését, 8. cikk (3) bekezdését, 21. cikk (5) bekezdését, 33. cikk (12) bekezdését, 35. cikk (7) bekezdését, 46. cikk (7) bekezdését, 52. cikk (8) bekezdését, 11. cikk (9) bekezdését, 13. cikk (4) bekezdését, 23. cikk (9) bekezdését, 40. cikk (3) bekezdését, 41. cikk (11) bekezdését, 42. cikk (11) bekezdését és 50. cikk (3) bekezdését ... [e rendelet hatálybalépésének napjától számított egy nappal]-tól/-től kell alkalmazni.

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

Kelt ..., ...

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

I. MELLÉKLET

ÖSSZEÁLLÍTANDÓ DOKUMENTUMOK ÉS A KAPACITÁSGAZDÁLKODÁSI ÜTEMTERV

1. szakasz

A pályahálózat-működtetők által a 13., 18., 19. és 20. cikkben említett stratégiai kapacitástervezés keretében összeállítandó dokumentumok

Összeállítandó dokumentum	Tartalom
Kapacitás stratégia (18. cikk)	<ul style="list-style-type: none">– A kapacitás stratégia földrajzi hatálya: a 14. cikk (6) bekezdése szerinti stratégiai kapacitástervezés hatálya alá tartozó vonalak;– A fizikai vasúti infrastruktúra tervezett fejlesztése, beleértve az új építkezéseket, korszerűsítéseket, felújításokat és a bezárásokat/leszereléseket, az adott vasúti infrastruktúra jellemzőinek részletezésével;– A vasúti szállítási szolgáltatások iránti kereslet alakulására vonatkozó előrejelzés;– A kapacitáskihasználásra vonatkozó tagállami stratégiai iránymutatás, amennyiben a tagállamok benyújtottak ilyen;– A keretmegállapodások keretében elosztott kapacitás és a közszolgáltatási szerződések alapján szállítási szolgáltatások nyújtásához esetlegesen szükséges kapacitás;– A vasúti infrastruktúra elérhetőségére és kihasználtságára vonatkozó információk, beleértve a nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánított vasúti infrastruktúrát is,– Különösen nagy hatással járó kapacitáskorlátozásokat eredményező tervezett vasúti infrastrukturális munkálatok.

Összeállítandó dokumentum	Tartalom
Kapacitásmodell (19. cikk)	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="491 253 1362 331">– A kapacitás stratégiában szereplő összes információ, adott esetben frissítve és tovább részletezve; <li data-bbox="491 342 1418 633">– A kérelmezők rendelkezésére álló kapacitás, többek között a több pályahálózatra kiterjedő kapacitás teljes mennyisége hálózati szakaszonként, ideértve a vasúti szállítási szolgáltatások különböző szegmensei tekintetében rendelkezésre álló kapacitás mennyiségét vasúti szállítási piaci szegmens és/vagy elosztási folyamat szerinti bontásban, beleértve a későbbi kérelmekre fenntartott kapacitást és a keretmegállapodások által kiosztott kapacitást is; <li data-bbox="491 645 1398 801">– A vasúti infrastrukturális munkálatokból fakadó kapacitáskorlátozások tekintetében fenntartott kapacitás mennyisége a becsült forgalom volumenére gyakorolt hatás szerint, e melléklet 3. szakaszában foglaltaknak megfelelően; <li data-bbox="491 813 1370 925">– Földrajzi részletezettség: bontás a megfelelő tervezési szakaszokban, tükrözve a vasúti infrastruktúra és a kereslet jellemzőit; <li data-bbox="491 936 1203 981">– Időbeli hatály: egy üzemi menetrendi időszak; <li data-bbox="491 992 1370 1104">– Időbeli részletezettség: legalább éves áttekintés (kapacitáskorlátozások) és egy vagy több reprezentatív nap (kérelemre rendelkezésre álló kapacitás).

Összeállítandó dokumentum	Tartalom
Kapacitáskínálati terv (20. cikk)	<ul style="list-style-type: none"> – A kapacitásmodellben szereplő összes információ, adott esetben frissítve és tovább részletezve; – A kérelmezők számára elosztható kapacitás arra az üzemi menetrendi időszakra vonatkozóan, amelyre a kapacitáskínálati terv vonatkozik: <ul style="list-style-type: none"> i. adott esetben a 20. cikk (5) bekezdése alapján, valamint a 20. cikk (5) és (6) bekezdésével összhangban, a 20. cikk (6) bekezdésével összhangban kapacitáscélok formájában meghatározott, kérelmekre rendelkezésre álló, előre megtervezett kapacitás, beleértve a több pályahálózatra kiterjedő kapacitást is; ii. a pályahálózat-működtető által előre meg nem tervezett kapacitás; iii. a 31. cikk (1) bekezdésében említett kiszolgáló létesítményekben rendelkezésre álló kapacitás. – A kérelmezők számára nem elosztható kapacitás: <ul style="list-style-type: none"> i. kapacitáskorlátozások, amelyek kapacitáscélok formájában kerülnek meghatározásra, beleértve az e melléklet 3. szakaszának 2. pontjában említett kapacitáskorlátozásokat is; ii. a 33. cikk szerinti keretmegállapodások vagy a 35. cikk szerinti többéves gördülő tervezési folyamat keretében már elosztott kapacitás; iii. az i. és a ii. pontban meghatározottaktól eltérő célokra fenntartott kapacitás, amelyet a pályahálózat-működtetőnek egyértelműen meg kell jelölnie; iv. a már elosztott egyéb kapacitás, amikor a kapacitáskínálati tervet azon üzemi menetrend során frissítik, amelyekre a kapacitáskínálati terv vonatkozik. – A kapacitáskorlátozások során rendelkezésre álló alternatív kapacitás; – Hálózati zavarok esetén rendelkezésre álló alternatív kapacitás; – A 26. cikkben említett szakosított vasúti pályahálózat használatára vonatkozó korlátozások.

2. szakasz

A 13., a 18., a 19. és a 20. cikkben említett stratégiai kapacitásgazdálkodás ütemterve

1. A pályahálózat-működtetőknek az adott üzemi menetrendi időszakra vonatkozó stratégiai kapacitástervezés során összeállítandó dokumentumaik elkészítésekor meg kell felelniük az e szakaszban meghatározott ütemtervnek.

Az érdekelt felekkel európai és határokon átnyúló ügyekben folytatott konzultációt az 57. cikkel összhangban kell lefolytatni, és abba az összes operatív érdekelt felet be kell vonni. A pályahálózat-működtetőknek az 55. cikkben előírt koordinációs folyamat keretében folyamatosan koordinálniuk kell az összeállítandó dokumentumokat.

Összeállítandó dokumentum	Mérföldkő	Határidő (legkésőbb)
Kapacitás stratégia (18. cikk)	A kapacitás stratégia kidolgozása szakaszának kezdete	X-60
	Az operatív érdekelt felekkel való első konzultáció	X-58
	A stratégia tervezetének közzététele és második konzultáció az operatív érdekelt felekkel a stratégia tervezetéről	X-39
	A végső kapacitás stratégia közzététele a pályahálózat-működtetők közötti végső koordinációt követően, amely stratégia figyelembe veszi az európai vasúti platform által a kapacitás stratégia tervezetének közzétételeét követően esetlegesen tett észrevételeket	X-36

Összeállítandó dokumentum	Mérföldkő	Határidő (legkésőbb)
Kapacitásmodell (19. cikk)	Az előkészítés kezdete	X-36
	A kérelmezők és a potenciális kérelmezők által bejelentett kapacitásigények, valamint az operatív érdekelt felekkel való konzultáció	X-24
	A kapacitásmodell tervezetének közzététele és a második konzultáció megkezdése a kérelmezőkkel és az operatív érdekelt felekkel	X-21
	A kérelmezőkkel és az operatív érdekelt felekkel folytatott konzultáció vége, figyelembe véve az igazgatási szervezet által a kapacitásmodell tervezetének közzétételét követően esetlegesen tett észrevételeket	X-19
	A végső kapacitásmodell közzététele a pályahálózat-működtetők közötti végső koordinációt követően	X-18
Kapacitáskínálati terv (20. cikk)	Az előkészítés kezdete	X-18
	A kérelmezőkkel és az operatív érdekelt felekkel folytatott konzultáció	X-14
	Az igazgatási szervezetnek elemeznie kell a kapacitáskínálati terv tervezetét, és olyan határozatot hozhat, amelyben kötelezi a pályahálózat-működtetőt a kapacitáskínálati terv módosítására	X-14 – X-13
	Az e melléklet 3. szakaszának 2. pontjában említett kapacitáskorlátozások közzététele	X-12
	A végső kapacitáskínálati terv közzététele a pályahálózat-működtetők közötti végső koordinációt követően	X-11
	A kapacitáskínálati terv frissítése a későbbi kérelmek figyelembevételére	X-6,5
	Az e melléklet 3. szakaszának 5. pontjában említett kapacitáskorlátozások közzététele	X-4
	Az üzemi menetrenden keresztüli elosztásra fenntartott kapacitás átszervezése más elosztási folyamatok céljára	X-2
	A kapacitáskínálati terv frissítése, hogy az tükrözze az előre megtervezett vagy az elosztott kapacitást érintő változásokat	X+12-ig késedelem nélkül
<i>Megjegyzés: „X-m”: az üzemi menetrend 4. szakasz szerinti hatálybalépése („X”) előtt „m” hónappal.</i>		

2. Az 1. ponttól eltérve a 2030 decemberében és 2031 decemberében kezdődő üzemi menetrendi időszakok kapcsán a következő egyszerűsített és rövidített ütemterv alkalmazandó a „Kapacitás stratégiára” vonatkozó összeállítandó dokumentumokra:

Kapacitás stratégia (18. cikk)	A stratégia tervezetének közzététele és az operatív érdekelt felekkel folytatott konzultáció	X-38
	A végső kapacitás stratégia közzététele a pályahálózat-működtetők közötti végső koordinációt követően, amely stratégia figyelembe veszi az európai vasúti platform által a kapacitás stratégia tervezetének közzétételét követően esetlegesen tett észrevételeket	X-36

3. szakasz

A 11. és a 37. cikkben említett vasúti infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozásokkal kapcsolatos koordinációnak és konzultációnak, valamint e kapacitáskorlátozások közzétételének ütemterve és a rájuk vonatkozó követelmények

1. A kapacitáskorlátozásokat az időtartamuk és a forgalomra gyakorolt hatásuk (az érintett forgalom becsült napi volumene egy adott vasútvonalon) alapján kell osztályozni a következő táblázatnak megfelelően.

1. táblázat A kapacitáskorlátozások osztályozása

	Időtartam	Forgalomra gyakorolt hatás	Az első koordináció és konzultáció véglegesítése, valamint a kapacitáskorlátozások tervezetének közzététele	A második koordináció véglegesítése és az egyenél több hálózatra hatást gyakorló kapacitáskorlátozásokról folytatott konzultáció	A végleges kapacitáskorlátozások közzététele	A felkínált alternatív menetvonalak részleteinek benyújtása
Különösen nagy hatás	Több mint 30 nap	Több mint 50 %	X-24	X-18	X-12	
Nagy hatás	Több mint 7 nap	Több mint 30 %	X-24	X-13,5	X-12	
Közepes hatás	Legfeljebb 7 nap	Több mint 50 %		X-13,5	X-12	
Alacsony hatás	Legfeljebb 7 nap	Több mint 10 %			X-4	T-4 Személy T-1 Teher
<i>„X-m”: az üzemi menetrend 4. szakasz szerinti hatálybalépése („X”) előtt „m” hónappal</i>						
<i>„T-m”: az érintett vonat közlekedtetésének megkezdése előtt „m” hónappal</i>						

2. A különösen nagy vagy nagy hatást kifejtő kapacitáskorlátozásokat illetően az érintett pályahálózat-működtetőknek közzé kell tenniük az összes kapacitáskorlátozást és a kérelmezőkkel folytatott konzultáció előzetes eredményeit, mégpedig első alkalommal legalább 24 hónappal az érintett üzemi menetrend váltása előtt, második alkalommal pedig frissített formában, legalább 12 hónappal az érintett üzemi menetrend váltása előtt. Az említett vasúti infrastruktúrát érintő korlátozásokat bele kell foglalni a 20. cikkben említett kapacitáskínálási tervbe.
3. A kapacitáskorlátozásoknak a 2. ponttal összhangban történő első közzétételekor a pályahálózat-működtetőnek konzultációt kell kezdeményeznie a kapacitáskorlátozásokról a kérelmezőkkel és az érintett kiszolgáló létesítmények üzemeltetőivel. Amennyiben a kapacitáskorlátozások első és második közzétételenek időpontja között a 4. ponttal összhangban koordinációra van szükség, a pályahálózat-működtetőnek a koordináció lezárulása után és a kapacitáskorlátozás második közzététele előtt egy második fordulóban is egyeztetniük kell a kérelmezőkkel és az érintett kiszolgáló létesítmények üzemeltetőivel.
4. Ha a kapacitáskorlátozások hatása nem csak egy hálózatra korlátozódik, a kapacitáskorlátozásoknak az 1. ponttal összhangban történő közzététele előtt a pályahálózat-működtetőnek koordinációt kell folytatniuk egymással és – szükség esetén – az érintett kérelmezőkkel és az érintett kiszolgáló létesítmények üzemeltetőivel.

A második közzétételt megelőző végső koordinációt és konzultációt a következő időpontokig kell lezárni:

- a) különösen nagy hatást kifejtő kapacitáskorlátozások esetén legkésőbb 18 hónappal az üzemi menetrend váltása előtt;
- b) nagy hatást kifejtő kapacitáskorlátozások esetén legkésőbb 13 hónappal és 15 nappal az üzemi menetrend váltása előtt;
- c) közepes hatást kifejtő kapacitáskorlátozások esetén legkésőbb 13 hónappal és 15 nappal az üzemi menetrend váltása előtt.

A különösen nagy, nagy és közepes hatást kifejtő kapacitáskorlátozások végleges közzétételét legalább 12 hónappal az érintett üzemi menetrend váltása előtt végre kell hajtani.

5. Az olyan alacsony hatást kifejtő kapacitáskorlátozások tekintetében, amelyek a következő menetrendi időszakra esnek, és amelyekről a pályahálózat-működtető az üzemi menetrend váltása előtt legkésőbb hat hónappal és 15 nappal szerez tudomást, a pályahálózat-működtetőnek konzultálnia kell az érintett kérelmezőkkel a tervezett kapacitáskorlátozásokról, és legalább négy hónappal az üzemi menetrend váltása előtt értesítenie kell őket a frissített kapacitáskorlátozásokról. A pályahálózat-működtetőnek részletes tájékoztatást kell nyújtania a felkínált menetvonalakról a személyszállító vonatok esetében legkésőbb négy hónappal, a teherszállító vonatok esetében pedig legkésőbb egy hónappal a kapacitáskorlátozás kezdete előtt, kivéve, ha a pályahálózat-működtető és az érintett kérelmezők rövidebb átfutási időről állapodnak meg.

6. A pályahálózat-működtetők a kérelmezőkkel és a létesítmények üzemeltetőivel folytatott konzultáció alapján dönthetnek úgy, hogy az e melléklet 3. szakaszában feltüntetettnél szigorúbb küszöbértékeket alkalmaznak a kapacitáskorlátozásokra vonatkozóan – amelyek rövidebb időszakokon vagy a becsült forgalom tekintetében alacsonyabb százalékos értékeken alapulnak –, vagy hogy az e mellékletben említettekén kívül további kritériumokat is figyelembe vesznek. A pályahálózat-működtetőknél a hálózati üzletszabályzatukban közzé kell tenniük az V. melléklet 2. pontjában említett kapacitáskorlátozások csoportosítására szolgáló küszöbértékeket és kritériumokat.
7. Amennyiben a pályahálózat-működtető az 1. vagy az 5. pont, illetve a 37. cikk (5) bekezdése alapján jár el, az általa benyújtandó információknak a következőket kell tartalmazniuk:
- a) a tervezett nap;
 - b) a kapacitáskorlátozás kezdetének és végének napszaka és – amint az meghatározható – órája;
 - c) a korlátozás által érintett vonalszakasz;
 - d) adott esetben az elkerülő vonalak kapacitása.

A pályahálózat-működtetőnek az V. melléklet 2. pontjában említettek szerint közzé kell tennie az említett információkat vagy egy azokra mutató linket a hálózati üzletszabályzatában. A pályahálózat-működtetőnek naprakészen kell tartania ezeket az információkat. Ezenfelül a 10. és a 66. cikkel összhangban a pályahálózat-működtetőnek ezeket az információkat digitális formátumban is közzé kell tennie.

8. Különösen nagy hatást kifejtő kapacitáskorlátozások esetében a pályahálózat-működtetőnek a konzultáció első fordulóján kérésre a kérelmezők rendelkezésére kell bocsátania egy összehasonlítást, amely bemutatja a kapacitáskorlátozások legalább két alternatívájának feltételeit. A pályahálózat-működtetőnek a kérelmezők által a kérelem benyújtásakor megadott információk alapján és a kérelmezőkkel közösen kell kidolgoznia ezeket az alternatívákat.

Az összehasonlításnak minden egyes alternatíva esetében tartalmaznia kell legalább a következőket:

- a) a kapacitáskorlátozás időtartama;
- b) a várható infrastruktúra-használati díjak irányadó összege;
- c) az elkerülő vonalakon rendelkezésre álló kapacitás;
- d) a rendelkezésre álló alternatív útvonalak; valamint
- e) a becsült utazási idők.

A kapacitáskorlátozási alternatívák közötti választás előtt a pályahálózat-működtetőnek konzultálnia kell az érintett kérelmezőkkel, és figyelembe kell vennie a különböző alternatíváknak e kérelmezőkre és a szolgáltatások igénybe vevőire gyakorolt hatásait. Amennyiben az alternatív kapacitáskorlátozások elemzése egynél több pályahálózat-működtetőt érint, a pályahálózat-működtetőknek koordinációt kell folytatniuk egymással.

9. Különösen nagy hatást kifejtő kapacitáskorlátozások esetén a pályahálózat-működtetőnek kritériumokat kell meghatározni arra vonatkozóan, hogy az egyes szolgáltatástípusok esetében mely vonatokat kell átirányítani, figyelembe véve a kérelmező kereskedelmi és működési korlátait – kivéve, ha a működési korlátok a kérelmező vezetői vagy szervezeti döntéseiből erednek –, a pályahálózat-működtető költségeinek a 2012/34/EU irányelv 30. cikkének (1) bekezdésével összhangban történő csökkentésére vonatkozó cél sérelme nélkül. A pályahálózat-működtetőnek a hálózati üzletszabályzatban közzé kell tennie ezeket a kritériumokat.
10. Az ENIM-nek a honlapján közzé kell tennie a 7. pontban előírt információkat.

4. szakasz

A 34. és a 40. cikkben említett éves elosztási folyamaton keresztüli kapacitáselosztás ütemterve

1. A pályahálózat-működtetőnek és a kérelmezőknek meg kell felelniük a következő ütemtervnek:

Mérföldkő vagy időszak	Határidő vagy időtartam
Az üzemi menetrend érvényességi időszaka („üzemi menetrendi időszak”)	December második szombatján éjfélkor kezdődik, és a következő év december második szombatján éjfélig tart.
Az üzemi menetrend hatálybalépése	December második szombatján éjfélig
A kapacitáskínálati terv közzététele	E melléklet 2. szakaszával összhangban
A vasúti infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozások közzététele	E melléklet 2. és 3. szakaszával összhangban
A kérelmezők kapacitásjogok iránti kérelmeinek benyújtására vonatkozó határidő	X-9,5
Az üzemi menetrend tervezetének elkészítése A pályahálózat-működtető(k) számára a kapacitásra vonatkozó ajánlattervezet kérelmezőknek való benyújtására megállapított határidő	X-7,5
A kérelmezőkkel folytatott koordináció véglegesítése	X-6,5
A pályahálózat-működtető(k) számára a kapacitásra vonatkozó végleges ajánlat kérelmezőknek való benyújtására vonatkozóan előírt határidő	X-5,5
Az üzemi menetrend közzététele A pályahálózat-működtető számára a kapacitásjogok kérelmezők közötti elosztására megállapított határidő	X-5,25
A kapacitásleírások menetvonalakká alakítása	A pályahálózat-működtetőknek kell meghatározniuk a hálózati üzletszabályzatban, figyelembe véve a kapacitásgazdálkodásnak a 7. cikkben említett európai keretét
<i>Megjegyzés: „X-m”: az üzemi menetrend hatálybalépésének időpontja („X”) előtt „m” hónappal</i>	

2. A kapacitásjogok iránti kérelmek benyújtására a kérelmezők számára az 1. pont szerinti táblázatban megállapított határidő a vasúti infrastruktúra-kapacitási kérelmek benyújtásának a 2012/34/EU irányelv 27. cikkének (4) bekezdésében említett határideje.

5. szakasz

A 33. és a 40. cikkben említett keretmegállapodásokon keresztül történő kapacitáselosztás ütemterve

A pályahálózat-működtetőnek meg kell felelnie a következő ütemtervnek:

Időszak	Időtartam
A keretmegállapodások egységes érvényességi ideje	5 év
A kapacitásleírások menetvonalakká alakítása	X-9,5 és X-7,5 között (a 4. szakaszban említett éves elosztási folyamat keretében történő koordinációval közösen)
<i>Megjegyzés: „X-m”: az üzemi menetrend 4. szakasz szerinti hatálybalépése („X”) előtt „m” hónappal</i>	

6. szakasz

A 35. és a 40. cikkben említett gördülő tervezést alkalmazó kapacitáselosztási folyamat ütemterve

A pályahálózat-működtetőnek és a kérelmezőknek a gördülő tervezést alkalmazó kapacitáselosztási folyamat során meg kell felelniük a következő ütemtervnek:

Mérföldkő vagy időszak	Határidő vagy időtartam
Az a legkorábbi időpont, amikor a kérelmezőknek a gördülő tervezést alkalmazó kapacitáselosztási folyamat keretében be kell nyújtaniuk kapacitáskérelmeiket	Négy hónappal az első vonat közlekedtetésének megkezdése előtt
Az a legkésőbbi időpont, amikor a kérelmezőknek a gördülő tervezést alkalmazó kapacitáselosztási folyamat keretében be kell nyújtaniuk kapacitáskérelmeiket	Egy hónappal az első vonat közlekedtetésének megkezdése előtt
A gördülő tervezést alkalmazó kapacitáselosztási folyamat keretében biztosított kapacitásjogok maximális időtartama	36 hónappal az első vonat közlekedtetésének megkezdése után
A kapacitásleírások menetvonalakká alakítása a 35. cikk (2) bekezdésének a) pontja szerint megadott kapacitásjogok esetében	A pályahálózat-működtetőnek kell meghatározniuk, figyelembe véve a kapacitásgazdálkodásnak a 7. cikkben említett európai keretét
A kapacitásleírások menetvonalakká alakítása a 35. cikk (2) bekezdésének b) pontja szerint megadott kapacitásjogok esetében	A pályahálózat-működtetőnek kell meghatározniuk, figyelembe véve a kapacitásgazdálkodásnak a 7. cikkben említett európai keretét
A pályahálózat-működtető rendelkezésére álló maximális időtartam a kapacitásjogokra vonatkozó ajánlatnak a gördülő tervezést alkalmazó kapacitáselosztási folyamat keretében történő elkészítésére	15 nap
<i>Megjegyzés: „X-m”: az üzemi menetrend 4. szakasz szerinti hatálybalépése („X”) előtt „m” hónappal</i>	

7. szakasz

A 36. és a 40. cikkben említett azonnalieljáráson keresztüli kapacitáselosztás ütemterve

Amennyiben a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztása azonnalieljárás keretében történik, a pályahálózat-működtetőnek meg kell felelnie a következő ütemtervnek:

Időszak	Időtartam
A pályahálózat-működtetők rendelkezésére álló maximális időtartam kapacitásjogokra vonatkozó ajánlat elkészítésére	Hét naptári nappal, de minden esetben legalább 24 órával a vasúti szolgáltatás megkezdése előtt

8. szakasz

A 41. cikkben említett elosztott kapacitás módosításainak ütemterve

A vasúti infrastruktúra-kapacitással kapcsolatos jogok módosításakor a pályahálózat-működtetőnek meg kell felelnie a következő ütemtervnek:

Mérföldkő vagy időszak	Határidő vagy időtartam
A pályahálózat-működtető rendelkezésére álló maximális időtartam egyetlen hálózatra kiterjedő alternatív kapacitásjog felajánlására	Négy naptári nappal, de minden esetben legalább 24 órával a vasúti szolgáltatás megkezdése előtt
Az érintett pályahálózat-működtetők rendelkezésére álló maximális időtartam több hálózatra kiterjedő alternatív kapacitásjog felajánlására	Nyolc naptári nappal, de minden esetben legalább 24 órával a vasúti szolgáltatás megkezdése előtt

II. MELLÉKLET

A 23. cikkben említett nagy kihasználtságú és túlterhelt vasúti infrastruktúrának való nyilvánítás
küszöbértékei

Felhasználás	Besorolás	Kapacitás- kihasználás	Referencia-időszak
Heterogén forgalom	Nagy kihasználtságú	Az elméleti kapacitás több mint 85 %-a	Több mint négy óra, évente több mint 200 napon keresztül
Heterogén forgalom	Túlterhelt	Az elméleti kapacitás több mint 95 %-a	Több mint napi négy óra, évente több mint 250 napon keresztül
Homogén forgalom	Nagy kihasználtságú	Az elméleti kapacitás több mint 90 %-a	Több mint napi négy óra, évente több mint 200 napon keresztül
Homogén forgalom	Túlterhelt	Az elméleti kapacitás több mint 95 %-a	Több mint napi négy óra, évente több mint 250 napon keresztül

„Kapacitáskihasználás”: az elosztott kapacitás (illetve korábbi menetrendi időszakok esetében a ténylegesen közlekedő vonatok száma) és a 23. cikk (2) bekezdésében említett módszer alapján egy adott vasúti infrastruktúra-elemen rendelkezésre álló elméleti kapacitás aránya.

„Homogén forgalom”: azaz érintett szakaszon a vonatok a kapacitáskihasználás szempontjából általában hasonló jellemzőkkel rendelkeznek, különösen a sebesség, a megállók elhelyezkedése és a gyorsulás tekintetében.

„Heterogén forgalom”: azaz érintett szakaszon a vonatok a kapacitáskihasználás szempontjából eltérő jellemzőkkel rendelkeznek, különösen a sebesség, a megállók elhelyezkedése és a gyorsulás tekintetében.

III. MELLÉKLET

A kapacitásgazdálkodás 7. cikkben említett
európai keretének tartalma

A kapacitásgazdálkodás 7. cikkben említett európai keretének tartalmaznia kell legalább a
következő elemeket:

Elem	Hivatkozás(ok)
A stratégiai kapacitás tervezése céljából igénybe veendő vasúti szállítási szolgáltatások típusai és leírása	14. cikk (2) bekezdés
A stratégiai kapacitás tervezésének közös eszközei, módszerei és eljárási szabályai, beleértve a pályahálózat-működtetők közötti koordinációt és az érdekelt felekkel való konzultációt is, többek között a bejelentett kapacitásigények vonatkozásában	14. cikk (4) bekezdés, 14. cikk (10) bekezdés, 15. cikk, 16. cikk, 19. cikk (1) bekezdés, 57. cikk
Iránymutatások a közlekedéspiac elemzéséhez alkalmazandó eljárások és módszerek meghatározásához	17. cikk (3) bekezdés
A kapacitáskínálati terv közzétételének módja és a kérelmezőkkel való konzultáció folyamata	20. cikk (11) bekezdés
Iránymutatások azon korlátok meghatározásáról, amelyeken belül a pályahálózat-működtető olyan kapacitásmodellt vagy kapacitáskínálati tervet javasolhat, amely eltér a kapott információktól	19. cikk (3) bekezdés, 20. cikk (7) bekezdés
Kritériumok és eljárások a kapacitáskínálati tervben szereplő, előre megtervezett kapacitás elosztására vonatkozóan	22. cikk (4) bekezdés

Elem	Hivatkozás(ok)
Előírások a kapacitástervezési elemekre vonatkozóan, ember által olvasható és géppel olvasható formátumban	22. cikk (5) bekezdés
Közös módszer a vasúti infrastruktúra-kapacitás kihasználására vonatkozóan	23. cikk (2) bekezdés
Az értékelés módszertana és a vasúti szállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódó paramétereknek, valamint a társadalmi-gazdasági és környezetvédelmi kritériumoknak a jegyzéke, ideértve a paraméterek jegyzékét, szabványos paraméterértékeket vagy a szabványos értékek tartományait	27. cikk (4) bekezdés, 39. cikk (4) bekezdés
A kapacitásleírások jellemzői	28. cikk (1) bekezdés
A fel nem használt kapacitásjogok törlésére vonatkozó kihasználtsági küszöbértékek tartományai	29. cikk (3) bekezdés
A több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjogok kiosztásának koordinálására irányuló eljárások és módszerek, beleértve a minőségi minimumkövetelményeket is	30. cikk (5) bekezdés
Iránymutatások a kérelmezők által benyújtott kapacitáskérelmek és a pályahálózat-működtetők által a konszenzusos konfliktusrendezési eljárás során javasolt vasúti infrastruktúra-kapacitás közötti különbségekre vonatkozó korlátok meghatározásáról	38. cikk (2) bekezdés
Iránymutatások a konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmushoz olyan konfliktusok tekintetében amelyek legalább egy, több pályahálózatra kiterjedő kapacitáskérelmet érintenek	38. cikk (7) bekezdés
Eljárások a kapacitásjogok kiosztás utáni módosításainak kezelésére vonatkozóan	41. cikk (10) bekezdés
Iránymutatások a bírságok modulációjának alkalmazására vonatkozóan	42. cikk (6) bekezdés
Iránymutatások az érdekelt felekkel európai és határokon átnyúló ügyekben való megfelelő és rendszeres konzultációra vonatkozóan	57. cikk (2) bekezdés

IV. MELLÉKLET

A bírság minimális és maximális mértéke a 42. cikkkel összhangban

A bírság minimális mértéke az esetleges moduláció előtt az érintett menetvonal tekintetében
1 EUR/km.

A bírság maximális mértéke az esetleges moduláció előtt az érintett menetvonal tekintetében
8 EUR/km.

V. MELLÉKLET

A 2012/34/EU irányelv 27. cikkében említett hálózati üzletszabályzat tartalma
– a kapacitásgazdálkodásra és a forgalomirányításra vonatkozó szakasz

A 2012/34/EU irányelv 27. cikkének (2) bekezdésében említett elemek mellett a szóban forgó cikkben említett hálózati üzletszabályzatnak a következőket kell tartalmaznia:

1. a vállalkozó vasúti társaságok számára rendelkezésre álló vasúti infrastruktúra jellegét és a hozzáférés feltételeit rögzítő szakasz. Ez a szakasz az (EU) 2016/797 irányelv 49. cikkében említett infrastruktúra-nyilvántartásban rendelkezésre álló információkra vonatkozik;
2. a kapacitásgazdálkodás elveit és kritériumait rögzítő szakasz. E szakaszban rögzíteni kell a vállalkozó vasúti társaságok rendelkezésére álló vasúti infrastruktúra általános jellemzőit és a használatával kapcsolatos esetleges korlátozásokat, beleértve a fenntartás várható kapacitásigényeit. Rögzíteni kell a kapacitásgazdálkodásra vonatkozó eljárásokat és határidőket is. A szakasznak tartalmaznia kell továbbá az eljárás során alkalmazandó különös feltételeket, különösen a következőket:
 - a) azon eljárások, amelyek keretében a kérelmezőkkel a stratégiai kapacitástervezésről konzultálnak, és a kérelmezők kapacitásigény-bejelentést tesznek;

- b) azon eljárások, amelyek keretében a kérelmezők kapacitást kérelmezhetnek a pályahálózat-működtetőtől;
- c) a kérelmezőkre vonatkozó követelmények;
- d) a stratégiai kapacitástervezés ütemterve, a kérelmezési, elosztási, módosítási és menetrend-újratervezési eljárások, valamint a menetrendszerkesztésre vonatkozó információk igénylése során követendő eljárások, továbbá a tervezett és a nem tervezett karbantartási munkálatok ütemezési eljárásai;
- e) a 38. cikkben említett konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmust, valamint a 39. cikkben említett hivatalos konfliktusrendezési mechanizmust szabályozó elvek;
- f) a kapacitásjogok módosításai miatti bírság szerkezete és mértéke;
- g) a nagy kihasználtságú vagy túlterhelt vasúti infrastruktúra esetében követendő eljárások és alkalmazandó feltételek;
- h) a vasúti infrastruktúra használatának korlátozására vonatkozó részletek;
- i) magyarázat a 7. cikkben említett európai kerettől való eltérésekre;

3. az üzemeltetéssel, így többek között a forgalomirányítással, a zavarkezeléssel és a válságkezeléssel kapcsolatos szakasz. E szakaszban rögzíteni kell az e rendeletben, valamint az (EU) 2016/797 irányelvben, az (EU) 2016/798 irányelvben és a 2007/59/EK irányelvben meghatározott követelmények végrehajtását, ideértve a következőket:
- a) üzemeltetési szabályok, többek között a forgalomirányításban alkalmazandó elsőbbségi szabályok vagy elsőbbségi elvek, a műszaki, üzemeltetési és biztonsági szabályok, valamint az üzemeltető személyzetre vonatkozó szabályok listája vagy az azokra való hivatkozások;
 - b) operatív intézkedések, beleértve a zavarkezelésre és a válságkezelésre, valamint a vállalkozó vasúti társaságokkal és más operatív érdekelt felekkel folytatott operatív kommunikációra és adatcserére vonatkozó szabályokat és eljárásokat is;
 - c) az üzemeltetés során használt információs rendszerek jegyzéke és az azokra való hivatkozások;
 - d) magyarázat az e rendelet 46. cikkében említett európai kerettől való eltérésekre;

4. a teljesítménymenedzsment kulcsfontosságú elemeivel kapcsolatos szakasz, beleértve különösen a következőket:
- a) a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (3) bekezdésében említett üzleti tervben és az ugyanazon irányelv 30. cikkében említett szerződéses megállapodásban meghatározott teljesítménycélokra való hivatkozások;
 - b) a célok elérése felé tett előrehaladás nyomon követésére és jelentésére, a teljesítménybeli hiányosságok okainak az operatív érdekelt felekkel történő azonosítására, valamint a teljesítmény javítását célzó korrekciós intézkedések kidolgozására és végrehajtására vonatkozó eljárások;
 - c) magyarázat az e rendelet 52. cikkében említett európai kerettől való eltérésekre.
-

VI. MELLÉKLET

A határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló, a 46. cikk szerinti európai keret

A határokon átnyúló forgalom irányításának koordinációjára, a zavarkezelésre és a válságkezelésre irányuló európai keretnek legalább a következő elemeket kell tartalmaznia:

Elem	Hivatkozás(ok)
A pályahálózat-működtetők által a forgalomirányítási szabályok és eljárások meghatározásakor figyelembe veendő forgalomirányítási és zavarkezelési szabályok és eljárások	45. cikk
A forgalomirányítás, a zavarkezelés és a válságkezelés pályahálózat-működtetők közötti és az operatív érdekelt felekkel történő koordinációjára vonatkozó közös szabályok és eljárások	44. cikk, 45. cikk, 46. cikk (1) bekezdés, 46. cikk (4) bekezdés, 47. cikk, 48. cikk
Iránymutatások a kapacitáskezelésre és -elosztásra vonatkozóan hálózati zavarok és válsághelyzetek esetén	43. cikk (2) bekezdés
A határon átnyúló forgalom lebonyolításában részt vevő operatív érdekelt felek felelősségének meghatározása előre megállapodott operatív eljárások, mérőföldkövek és interfészek alapján	47. cikk
A kommunikációra és az információcserére vonatkozó eljárások, szabályok, eszközök és felületek, beleértve a pályahálózat-működtetők, az operatív érdekelt felek és más érintett felek (különösen az állami hatóságok) között használatos harmonizált digitális eszközöket és interfészeket is	47. cikk, 50. cikk, 66. cikk

Elem	Hivatkozás(ok)
A forgalomirányítással, zavarkezeléssel és válságkezeléssel foglalkozó külön koordinációs csoportok létrehozásának alapelvei	55. cikk (2) bekezdés
Szimulációra és képzésre vonatkozó rendelkezések, különösen a zavarokkal és válsághelyzetekkel kapcsolatban	49. cikk (7) bekezdés
Közös módszer az időtartamra és a forgalomra várhatóan gyakorolt hatás becslésére, valamint a hálózati koordinátor által készítendő eseményjelentés tartalma	48. cikk (7) bekezdés
Iránymutatások az érdekelt felekkel európai és határokon átnyúló ügyekben való megfelelő és rendszeres konzultáció biztosítására vonatkozóan	57. cikk (2) bekezdés

VII. MELLÉKLET

A 48. cikkben említett hálózati zavarok

Az esemény típusa	Becsült várható időtartam	Becsült várható hatások
Hálózati zavar	Legalább három napra van szükség ahhoz, hogy a vonatok számára elérhető kapacitás visszaálljon az esemény előtti szintre	– Az érintett szakaszon egyetlen hálózaton üzemelő vonatok legalább 50 %-a üzemelési kezelést igényel – Az érintett szakaszon egynél több hálózaton üzemelő vonatok kevesebb mint 50 %-a igényel ténylegesen vagy várhatóan üzemelési kezelést
Több hálózatot érintő zavar	Legalább három napra van szükség ahhoz, hogy a vonatok számára elérhető kapacitás visszaálljon az esemény előtti szintre	– Az érintett szakaszon egynél több hálózaton üzemelő vonatok legalább 50 %-a igényel ténylegesen vagy várhatóan üzemelési kezelést

VIII. MELLÉKLET

A teljesítmény-felülvizsgálat 52. cikkben említett európai keretének a tartalma

Teljesítményterület	Releváns kérdések (indikatív jelleggel)
Vasúti infrastruktúra és eszközök	<ul style="list-style-type: none">– A fizikai infrastruktúra és az annak részét képező berendezések kapacitása és képességei, beleértve a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) szabványainak alkalmazását– A vasúti infrastruktúra kapacitásának vagy képességeinek csökkenése a vasúti infrastruktúra elhalasztott megújítása, karbantartása vagy javítása miatt
Vasúti infrastruktúra-kapacitás	<ul style="list-style-type: none">– A kapacitás mennyiségére és minőségére vonatkozó ajánlat– Kapacitáskihasználás, a megnövekedett forgalom fogadására alkalmas szabad kapacitás– A rendelkezésre álló (tervezett vagy nem tervezett) kapacitás és a piaci igények közötti összhang, egyetlen és több hálózatra kiterjedő szinten– A kapacitásra vonatkozó ajánlat szilárdsága, különösen a vasúti infrastrukturális munkálatok tekintetében– Túlterhelt vasúti infrastruktúra– A vonatok tervezett állásideje a határállomásokon
Forgalomirányítás	<ul style="list-style-type: none">– A különböző típusú vasúti szolgáltatások pontossága/késései az indulási állomáson, a közbenső állomásokon és a célállomáson, valamint a működési szempontból fontos helyeken– Járattörlések– A vonatok tényleges állásideje a határállomásokon

Teljesítményterület	Releváns kérdések (indikatív jelleggel)
Zavarkezelés és válságkezelés	<ul style="list-style-type: none"> – A zavar vagy válság idején átirányítható vagy átütemezhető forgalom aránya – A zavarok vasúti forgalomra gyakorolt hatása a késések és járatörlések tekintetében – A zavarok vasúti szolgáltatókra és ügyfeleikre gyakorolt hatása – Felmerült speciális (minőségi) problémák
Digitális szolgáltatások, eszközök és interfészek elterjedése és teljesítménye	<ul style="list-style-type: none"> – A kapacitásgazdálkodáshoz, a forgalomirányításhoz és a zavarkezeléshez kapcsolódó eljárások támogatása – A szolgáltatott információk és adatok teljessége és minősége, valamint a hozzáférés egyszerűsége az operatív érdekelt felek számára – Az Európai Vasúti Közös Vállalkozás keretében kidolgozott európai architektúrához és az (EU) 2016/797 irányelv szerinti vonatkozó műszaki előírásokhoz való igazodás
A szabályozásnak való megfelelés; szabályozói felügyelet	<ul style="list-style-type: none"> – A szabályoknak és eljárásoknak való megfelelést nyomon követő folyamatindikátorok – Az igazgatási szervezetekhez és az ENRRB-hez benyújtott panaszok
A forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés teljesítményének – így többek között az operatív érdekelt felek közötti koordinációnak – a felülvizsgálatát célzó intézkedések	
Iránymutatások az érdekelt felekkel európai és határokon átnyúló ügyekben való, az 57. cikk (2) bekezdésében foglaltak szerinti megfelelő és rendszeres konzultáció biztosítására vonatkozóan	

IX. MELLÉKLET

Az operatív érdekelt felek számára biztosítandó, az 50. cikkben említett információk

E rendelet 50. cikke alapján a következő – adott esetben az (EU) 2016/797 irányelvvel és az annak értelmében elfogadott vonatkozó végrehajtási jogi aktusokkal összhangban biztosított, valamint az érdekelt felek számára az (EU) 2026/253 bizottsági rendeletben¹ említettek szerint előírt vonatkozó feladatok hatálya alá tartozó – információkat kell biztosítani:

A pályahálózat-működtető által biztosított információk:

- A vonatszerelvény száma
- Vonatokkal kapcsolatos jelentéstétel
- Menetvonal-elosztás
- Vonat közlekedtetésével kapcsolatos és vonat-előrejelzési információk
- A szolgáltatás zavaraiival kapcsolatos információ
- Minőségjavítást célzó adatscere

¹ A Bizottság (EU) 2026/253 végrehajtási rendelete (2026. február 6.) az Európai Unió vasúti rendszerének telematikai alrendszerére vonatkozó, a vasúti közlekedésben alkalmazott adatmegosztás kölcsönös átjárhatóságát szolgáló műszaki előírásról (telematikai ÁME), valamint a 454/2011/EU és az 1305/2014/EU bizottsági végrehajtási rendeletek (a személyszállítási, illetve az áru fuvarozási telematikai alkalmazásokra vonatkozó ÁME-k) hatályon kívül helyezéséről (HL L, 2026/253, 2026.2.10., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj).

Más operatív érdekelt felek által szolgáltatott információk:

- A fuvarlevél adatai
 - Menetvonal-kérelem
 - A vonat előkészítése
 - Vonat közlekedtetésével kapcsolatos és vonat-előrejelzési információk
 - A szolgáltatás zavaraiival kapcsolatos információ
 - A szállítmány várható indulási időpontja (ETD), várható váltási időpontja (ETI) és várható érkezési időpontja (ETA)
 - A kocsik mozgása
 - Minőségjavítást célzó adatcsere
-

X. MELLÉKLET

Megfelelési táblázatok

1. A 2012/34/EU irányelvből elhagyott rendelkezésekre vonatkozó megfelelési táblázat

2012/34/EU irányelv	E rendelet
2. cikk (6) bekezdés	40. cikk (2) bekezdés
3. cikk 20. pont	23. cikk és II. melléklet
3. cikk 22. pont	38. cikk és 39. cikk
3. cikk 23. pont	5. cikk 6. pont és 33. cikk
3. cikk 27. pont	5. cikk 9. pont
3. cikk 28. pont	5. cikk 14. pont
7b. cikk (1) bekezdés	3. cikk (1) bekezdés
7b. cikk (2) bekezdés	3. cikk (3) bekezdés
7b. cikk (3) bekezdés	3. cikk (4) bekezdés és 2. cikk (4) bekezdés b) pont
36. cikk	42. cikk
38. cikk (1) bekezdés	28. cikk (1) bekezdés második albekezdés és 28. cikk (5) bekezdés
38. cikk (2) bekezdés	28. cikk (3) bekezdés
38. cikk (3) bekezdés	28. cikk (4) bekezdés
38. cikk (4) bekezdés	28. cikk (7) bekezdés
39. cikk (1) bekezdés	13. cikk (3) bekezdés
39. cikk (2) bekezdés	3. cikk (2) bekezdés
40. cikk (1) bekezdés	16. cikk 30. cikk és 55. cikk
40. cikk (2) bekezdés	58. cikk (10) bekezdés, 61. cikk (2) bekezdés, 67. cikk (1) bekezdés, valamint 68. cikk (1) és (7) bekezdés

2012/34/EU irányelv	E rendelet
40. cikk (3) bekezdés	58. cikk (3) és (8) bekezdés
40. cikk (4) bekezdés	56. cikk (1) bekezdés
40. cikk (5) bekezdés	–
41. cikk (1) bekezdés	8. cikk (1) bekezdés
41. cikk (2) bekezdés	8. cikk (2) bekezdés
41. cikk (3) bekezdés	8. cikk (3) bekezdés
42. cikk (1) bekezdés	33. cikk (1) bekezdés
42. cikk (2) bekezdés	33. cikk (6) bekezdés
42. cikk (3) bekezdés	33. cikk (7) bekezdés
42. cikk (4) bekezdés	33. cikk (7) bekezdés
42. cikk (5) bekezdés	33. cikk (8) bekezdés és I. melléklet 5. szakasz
42. cikk (6) bekezdés	33. cikk (9) bekezdés
42. cikk (7) bekezdés	33. cikk (11) bekezdés
42. cikk (8) bekezdés	33. cikk (12) bekezdés
43. cikk (1) bekezdés	40. cikk (1) bekezdés, 34. cikk (5), (6), (7) bekezdés. 35. cikk (1) és (2) bekezdés, valamint I. melléklet, 2., 4., 5., 6. és 7. szakasz
43. cikk (2) bekezdés	11. cikk (9) bekezdés, 13. cikk (2) bekezdés, 23. cikk (9) bekezdés, 40. cikk (3) bekezdés és 41. cikk (11) bekezdés
43. cikk (3) bekezdés	–
44. cikk (1) bekezdés	28. cikk (1) bekezdés
44. cikk (2) bekezdés	34. cikk (6) és (7) bekezdés
44. cikk (3) bekezdés	33. cikk (4) bekezdés
44. cikk (4) bekezdés	30. cikk és 66. cikk (5) bekezdés

2012/34/EU irányelv	E rendelet
45. cikk (1) bekezdés	34. cikk (1) bekezdés
45. cikk (2) bekezdés	27. cikk
45. cikk (3) bekezdés	34. cikk (9) bekezdés
45. cikk (4) bekezdés	34. cikk (10) bekezdés
46. cikk (1) bekezdés	38. cikk (1) bekezdés
46. cikk (2) bekezdés	38. cikk (2) bekezdés
46. cikk (3) bekezdés	38. cikk (3) bekezdés
46. cikk (4) bekezdés	38. cikk (4) bekezdés
46. cikk (5) bekezdés	38. cikk (2) bekezdés
46. cikk (6) bekezdés	39. cikk
47. cikk (1) bekezdés	23. cikk (1) bekezdés és II. melléklet
47. cikk (2) bekezdés	23. cikk (5) bekezdés
47. cikk (3) bekezdés	27. cikk (1) bekezdés
47. cikk (4) bekezdés	9. cikk (1) és (2) bekezdés, valamint 13. cikk (3) bekezdés
47. cikk (5) bekezdés	9. cikk (1) bekezdés és 35. cikk
47. cikk (6) bekezdés	23. cikk (6) bekezdés
48. cikk (1) bekezdés	36. cikk (1) bekezdés
48. cikk (2) bekezdés	20. cikk (5) bekezdés
49. cikk (1) bekezdés	26. cikk (1) bekezdés
49. cikk (2) bekezdés	26. cikk (2) bekezdés
49. cikk (3) bekezdés	26. cikk (3) bekezdés
50. cikk (1) bekezdés	24. cikk (1) bekezdés
50. cikk (2) bekezdés	24. cikk (2) bekezdés

2012/34/EU irányelv	E rendelet
50. cikk (3) bekezdés	24. cikk (1) bekezdés
51. cikk (1) bekezdés	23. cikk (1) bekezdés
51. cikk (2) bekezdés	25. cikk (1) és (2) bekezdés
51. cikk (3) bekezdés	25. cikk (4) bekezdés
51. cikk (4) bekezdés	25. cikk (5) bekezdés
52. cikk (1) bekezdés	14. cikk (9) bekezdés
52. cikk (2) bekezdés	29. cikk (3) bekezdés
53. cikk (1) bekezdés	37. cikk (1) bekezdés
53. cikk (2) bekezdés	11. cikk (2) és (4) bekezdés, valamint 37. cikk (3) bekezdés
53. cikk (3) bekezdés	10. cikk (1) bekezdés
54. cikk (1) bekezdés	45. cikk (3) bekezdés
54. cikk (2) bekezdés	45. cikk (5) bekezdés
54. cikk (3) bekezdés	45. cikk (7) bekezdés

2. Megfelelési táblázat a 913/2010/EU rendelethez

913/2010/EU rendelet	E rendelet
1–7. cikk	–
8. cikk	58. cikk (1)–(7), (9), (10) és (11) bekezdés, továbbá a 60. cikk (1) bekezdésének a), b) és c) és g) pontja, valamint a 60. cikk (2) bekezdése
9. cikk (1) bekezdés	16. cikk (1) bekezdés, 24. cikk (3) és (4) bekezdés, 25. cikk (3) bekezdés, valamint 61. cikk
a 9. cikk (1) bekezdésének a), c), d) és e) pontja, 9. cikk (2) bekezdés, 9. cikk (3) bekezdés, 9. cikk (4) bekezdés és 9. cikk (5) bekezdés	–
a 9. cikk (1) bekezdésének b) pontja	17. cikk, valamint 24. cikk (3) és (4) bekezdés
10. cikk	–
11. cikk	58. cikk (1)–(7), (9), (10) és (11) bekezdés
12–18. cikk	–
19. cikk	51. cikk, valamint 70. cikk (7) és (8) bekezdés
20–25. cikk	–