

2005. szeptember 28., szerda

P6_TA(2005)0354

A közösségi vasutak fejlesztése ***I

Az Európai Parlament jogalkotási állásfoglalása a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi rendeletet módosító európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (COM(2004)0139 – C6-0001/2004 – 2004/0047(COD))

(Együtdöntési eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottságnak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2004)0139) ⁽¹⁾,
 - tekintettel az EK-Szerződés 251. cikkének (2) bekezdésére, valamint 71. cikkére, amely alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamentnek (C6-0001/2004),
 - tekintettel eljárási szabályzata 51. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A6-0143/2005);
1. jóváhagyja a Bizottság javaslatát annak módosított formájában,
 2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslatát lényegesen módosítani kívánja, vagy ha a javaslat helyébe másik szöveget kíván léptetni,
 3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak.

⁽¹⁾ A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

P6_TC1-COD(2004)0047

Az Európai Parlament álláspontja, amely első olvasatban 2005. szeptember 28-án került elfogadásra, a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló 2005/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽²⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽³⁾,

a Szerződés 251. cikkében említett eljárásnak megfelelően ⁽⁴⁾,

⁽¹⁾ HL C ...

⁽²⁾ HL C 221., 2005.9.8., 56. o.

⁽³⁾ HL C 71., 2005.3.22., 26. o.

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament 2005.9.28-i álláspontja.

2005. szeptember 28., szerda

mivel:

- (1) Az 1991. július 29-i, a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv⁽¹⁾ célja a közösség vasútjainak az egységes piac követelményeinek való megfelelésre való felkészítése, és működési hatékonyságuk növelése.
- (2) A Bizottság „Európai közlekedéspolitikai 2010-re: ideje dönteni”⁽²⁾ című fehér könyvében hangot adott abbéli szándékának, hogy tovább kívánja fejleszteni a vasúti szolgáltatások belső piacát azáltal, hogy javasolja a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitását.
- (3) 2003. október 23-án az Európai Parlament módosítást⁽³⁾ fogadott el, melyben 2008. január 1-ig valamennyi belföldi és nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatás piacának megnyitására hívott fel. A Bizottság ez alkalommal kijelentette, hogy célja a közszolgáltatási szerződésekkal kapcsolatos meglévő jogszabályokkal, valamint a nemzetközi szolgáltatások utasainak védelmét szolgáló intézkedésekkel egybevágható specifikus javaslat előterjesztése volt.
- (4) A nemzetközi vasúti szolgáltatások jelenleg nagyon ellentmondásos képet mutatnak. A távolsági szolgáltatások (éjszakai vonatok) nehézségekkel küszködnek, és közülük néhányat a veszteségeket csökkenteni kívánó vasúttársaságok nemrégiben megszüntettek. A nagysebességű nemzetközi szolgáltatások piacán ugyanakkor jelentős forgalomnövekedést tapasztalunk, és ez a dinamikus fejlődés a transzeurópai nagysebességű vasúti hálózat 2010-ig várható megduplázódásával és az összeköttetések javításával tovább folytatódik. Ugyanakkor az alacsony költségekkel működő légitársaságok erőteljes piaci nyomást gyakorolnak, ezért létfontosságú az új kezdeményezések támogatása a vasúttársaságok közötti verseny ösztönzése által.
- (5) Az infrastruktúrához való hozzáférésre vonatkozó részletes rendelkezések, az interoperabilitás terén tett jelentős előrelépések, valamint a vasúti közlekedés biztonságára vonatkozó szigorú, nemzeti és európai szintű keretrendszer nélkül nem volna lehetséges a személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása. Mindezek a feltételek már biztosítottak a 2001/12/EK⁽⁴⁾, a 2001/13/EK⁽⁵⁾, 2001/14/EK⁽⁶⁾, valamint a 2004/49/EK irányelvek⁽⁷⁾ végrehajtása következtében. A személyszállítási szolgáltatások számára történő hálózat megnyitására javasolt időpontig ezen új intézményi kereteket lefektetett, egységesített gyakorlattal kell támogatni. **Mivel ezeket az európai keretirányelveket legkésőbb 2006-ig át kell ültetni a nemzeti jogba, javasolt a 2008-as év kitézése a hálózatok megnyitására a nemzetközi személyszállítás számára, illetve a 2012-es év kitézése a személyszállítás minden egyéb fajtája számára.**
- (6) **A tagállamoknak továbbra is meg kell hagyni a lehetőségét annak, hogy úgy döntsenek, hogy korábban adnak hozzáférési jogokat vasúttársaságoknak és belföldi és nemzetközi személyszállítási szolgáltatásokat biztosító nemzetközi társulásoknak. E jogok igénybevételét ideiglenesen korlátozni lehet azon vasúttársaságokra, illetve az általuk közvetlenül vagy közvetetten ellenőrzött vállalkozásokra, amelyek engedéllyel rendelkeznek azokban a tagállamokban, amelyekben ugyanolyan feltételek vonatkoznak a vasúti infrastruktúrához való hozzáférésre.**
- (7) A közbülső megállóhelyek nélküli nemzetközi vasúti szolgáltatások száma nagymértékben korlátozott. A közbülső megállóhelyekkel megszakított utazások esetén az új belépők számára lehetővé kell tenni, hogy útközben utasokat vehessenek fel és szállíthassanak le annak érdekében, hogy az ilyen tevékenységek reális nyereségességi küszöböt érhessenek el, és hogy el lehessen kerülni, hogy a potenciális versenytársak előnytelen helyzetbe kerüljenek az útközben utasok felvételére és leszállítására jogosult szolgáltatókkal szemben.

⁽¹⁾ HL L 237., 1991.8.24., 25. o. A legutóbb a 2003-as csatlakozási okmányal módosított irányelv.

⁽²⁾ COM(2001)0370.

⁽³⁾ HL C 82. E, 2004.4.1., 502. o.

⁽⁴⁾ A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 75., 2001.3.15., 1. o.).

⁽⁵⁾ A vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 95/18/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/13/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 75., 2001.3.15., 26. o.). A legutóbb a 2004/49/EK irányelvvvel módosított irányelv (HL L 164., 2004.4.30., 44. o.).

⁽⁶⁾ A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának és a biztonsági tanúsítvány díjának felszámításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 75., 2001.3.15., 29. o.). A legutóbb a 2004/49/EK irányelvvvel módosított irányelv.

⁽⁷⁾ A közösségi vasutak biztonságáról szóló, és a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 95/18/EK tanácsi irányelvet, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának és a biztonsági tanúsítvány díjának felszámításáról szóló, 2001/14/EK irányelvet módosító 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv.

2005. szeptember 28., szerda

- (8) A vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmából eredő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ engedélyezi, hogy a tagállamok és a helyi önkormányzatok közszolgáltatási kötelezettségek alapján biztosított szállítási szolgáltatásokra vonatkozó szerződéseket kössenek. Ezek a szerződések tartalmazhatnak bizonyos szolgáltatások végzésére vonatkozó kizárólagos jogokat. Ezért szükséges annak biztosítása, hogy ennek a rendeletnek a rendelkezései és a **személyszállítási** szolgáltatások verseny előtt való megnyitásának elve összhangban legyen egymással. **2000. július 26-án** a Bizottság a 1191/69/EGK rendeletet felváltó, a közszolgáltatás követelményeivel kapcsolatos tagállami intézkedésekről, valamint a vasúti, közúti és belvízi személyszállításban közszolgáltatási szerződések odaítéléséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatot ⁽²⁾ terjesztett elő. E javaslat legfőbb célja a szabályozott verseny bevezetése a közszolgáltatási szerződések odaítélése tekintetében. **Az Európai Parlament ezzel kapcsolatban 2001. november 14-én állást foglalt első olvasatban ⁽³⁾. A Tanács mindazonáltal ezidáig nem adott ki közös álláspontot, így a jogalkotási eljárás nem folytatódhatott.**
- (9) **Speciális infrastruktúrák, például nagysebességű vasútvonalak kiépítéséhez a vasúttársaságoknak tervezési és jogi biztonságra van szükségük, amely arányos a nagyszabású és hosszú távú beruházások jelentőségével. Ennélfogva lehetővé kellene tenni a számukra, hogy rendes körülmények között 10 éves időtartamra köthessenek keretszerződéseket. Ezért ennek megfelelően módosítani kell a 2001/14/EK irányelvet.**
- (10) Ezen irányelv alkalmazását a Bizottság által a nemzetközi és nemzeti személyszállítási szolgáltatások terén történő piacnyitás után két évvel benyújtandó két jelentés alapján kell értékelni. **A jelentéseknek magukban kell foglalniuk a Bizottság által az első és második vasúti csomagnak a közszolgáltatási minőségi szabványokra, az alkalmazottakat érintő szociális szabványokra és a környezetvédelmi teljesítményre vonatkozó hatásainak első értékelését. A nemzeti személyszállítási szolgáltatások hálózatainak megnyitásáról szóló értékelést tartalmazó első jelentést 2005. december 31-ig kell benyújtani.**
- (11) Mivel a javasolt intézkedés célját – jelesül a közösségi vasutak fejlesztését – az infrastruktúrához való tisztességes és megkülönböztetésmentes hozzáférési feltételek biztosításának, valamint a vasúti hálózatok fontosabb elemei üzemeltetésének egyértelműen nemzetközi dimenziója figyelembe vételének szükségessége miatt a tagállamok nem képesek megfelelő mértékben teljesíteni, és mivel az összehangolt transznacionális intézkedés szükségessége miatt e célokat közösségi szinten hatékonyabban el lehet érni, a Közösség az EU-Szerződés 5. cikkében rögzített szubszidiaritási alapelvvel összhangban intézkedéseket foganatosíthat. Az említett cikkben meghatározott arányosság elvével összhangban ezen irányelv nem lépi túl az e célkitűzés eléréséhez szükséges mértéket.
- (12) Ezért ennek megfelelően módosítani kell a 91/440/EGK és a **2001/14/EK irányelvet,**

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 91/440/EGK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 3. cikk negyedik franciabekezdése törlésre kerül.
2. A 3. cikk ötödik franciabekezdése után az alábbi franciabekezdéssel egészül ki:

„– a nemzetközi személyszállítási szolgáltatás olyan személyszállítási szolgáltatás, mely során a vonat átlépi valamely tagállam legalább egy határát; a vonathoz további kocsikat lehet csatlakoztatni vagy arról leválasztani, a különböző szakaszok különböző célállomásokra közlekedhetnek, feltéve, hogy a kocsik legalább egy határon átlépnek.”

⁽¹⁾ HL L 156., 1969.6.28., 1. o. A legutóbb a 1893/91/EGK rendelettel módosított rendelet. (HL L 169., 1991.6.29., 1. o.).

⁽²⁾ HL C 365. E, 2000.12.19., 169. o.

⁽³⁾ HL C 140. E, 2002.6.13., 262. o.

2005. szeptember 28., szerda

3. A 5. cikk (3) bekezdésének első franciabekezdése törlésre kerül.
4. A 8. cikk (1) bekezdéséből a „nemzetközi csoportosulások” kifejezés törlésre kerül.
5. A 10. cikk (1) bekezdése törlésre kerül.
6. Az 1., 3., 4. és 5. pontban felsorolt **módosítások 2008. január 1-jén** lépnek hatályba.
7. A 10. cikk az alábbi, (3a), (3b), (3c) és (3d) bekezdésekkel egészül ki:

„(3a) Azok a vasúttársaságok, amelyek **a 2. cikk hatálya alá esnek, a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások nyújtása esetében legkésőbb 2008. január 1-jére, illetve a személyszállítás minden egyéb fajtája esetében legkésőbb 2012. január 1-jére méltányos feltételek mellett hozzáférnek a teljes hálózathoz.** Nemzetközi személyszállítási szolgáltatás nyújtása esetén a vasúttársaságoknak jogában áll **bármely, az indulási és az érkezési hely között fekvő vasútállomáson utasokat felvenni és letenni.**

(3b) A tagállamok korlátozhatják **a (3a) bekezdésben** meghatározott hozzáférési jogot olyan vonalak esetében, amelyek a hatályos közösségi jogszabályoknak megfelelő közszolgáltatási szerződés tárgyát képezik. **Bármely** ilyen korlátozás, **beleértve azt is, amely azt a jogot korlátozza,** hogy bármely vasútállomáson utasokat felvegyenek és letegyenek, **csak a 2001/14/EK irányelv (*) 30. cikkében megnevezett illetékes szabályozó hatóság objektív gazdasági elemzése alapján, illetve abban az esetben fogantathatók, ha az illetékes szabályozó hatóságok egyetértenek abban, hogy máskülönben a közszolgáltatások gazdasági életképessége nem volna garantálható.**

(3c) A tagállamok megfelelő intézkedéseket tesznek az a (3b) bekezdésben említett intézkedések jogi felülvizsgálatára.

(3d) **A tagállamok továbbra is dönthetnek úgy, hogy korábban adnak hozzáférési jogokat vasúttársaságoknak és belföldi és nemzetközi személyszállítási szolgáltatásokat biztosító nemzetközi társulásoknak. E jogok igénybevételét ideiglenesen korlátozni lehet azon vasúttársaságokra, illetve az általuk közvetlenül vagy közvetetten ellenőrzött vállalkozásokra, amelyek engedéllyel rendelkeznek azokban a tagállamokban, amelyekben ugyanolyan feltételek vonatkoznak a vasúti infrastruktúrához való hozzáférésre.**

(*) HL L 75., 2001.3.15., 29. o.. A legutóbb a 2004/49/EK irányelvvel módosított irányelv (HL L 164., 2004.4.30., 44. o.)”

8. A 14. cikk az alábbi albekezdéssel egészül ki:

„Legkésőbb **2009. december 31-ig,** illetve 2013. december 31-ig a Bizottság **két** jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak, a Régiók Bizottságának, valamint a Tanácsnak **ezen irányelv** rendelkezéseinek a végrehajtásáról, **ahol az első jelentés a nemzetközi személyszállítási szolgáltatásokra, a második pedig a többi személyszállítási szolgáltatásra vonatkozik, és mindkét jelentés tartalmazza a vasúti nyomvonalak kijelölésének és a közszolgáltatási szerződésekre gyakorolt hatásoknak az értékelését.**”

2. cikk

A 2001/14/EK irányelv 17. cikkének (5) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„5. A keretmegállapodások elvben ötéves időtartamra készülnek, és az eredeti időtartamnak megfelelő periódusokra meghosszabbíthatók. Az infrastruktúra működtetője különleges esetekben rövidebb vagy hosszabb időszakot is elfogadhat. Az öt évnél hosszabb időtartamot kereskedelmi szerződések meglétére, különleges beruházásokra vagy kockázatokra vonatkozó hivatkozásokkal kell indokolni.

A 24. cikkben említett szakosított infrastruktúrát használó, továbbá jelentős és hosszú távú befektetéseket igénylő szolgáltatások esetében a keretmegállapodások tíz évre köthetők. Az időtartam csak kivételes esetekben, elsősorban nagyléptékű, hosszú távú beruházások esetében haladhatja meg a tíz évet, és különösen akkor, ha a beruházásra vonatkozó kötelezettségvállalást a többéves amortizációs tervvel együtt szerződésbe foglalták.”

2005. szeptember 28., szerda

3. cikk

A tagállamok legkésőbb [...]ig (**) hatályba léptetik az ezen irányelvnek való megfeleléshez szükséges törvényeket, rendeleteket és közigazgatási rendelkezéseket. Ezekről haladéktalanul értesítik a Bizottságot.

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

A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azon főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el, valamint ezen irányelv rendelkezései és a nemzeti rendelkezések közötti megfeleltetéseket tartalmazó táblázatot.

4. cikk

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

5. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt ...

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

(**) 18 hónappal ezen irányelv elfogadását követően.

P6_TA(2005)0355

Vasúti személyzet képesítése ***I

Az Európai Parlament jogalkotási állásfoglalása a közösségi vasúthálózat mozdonyait és vonatait üzemeltető vasúti személyzet képesítéséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (COM(2004)0142 – C6-0002/2004 – 2004/0048(COD))

(Együtdöntési eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottságnak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2004)0142) ⁽¹⁾,
- tekintettel az EK-Szerződés 251. cikkének (2) bekezdésére és 71. cikkére, amely alapján a Bizottság benyújtotta javaslatát a Parlamentnek (C6-0002/2004),
- tekintettel eljárási szabályzata 51. cikkére,
- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A6-0133/2005);

⁽¹⁾ A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.