

IRÁNYELVEK

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2007/58/EK IRÁNYELVE

(2007. október 23.)

a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EKG tanácsi irányelv, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

az Egyeztetőbizottság által 2007. július 31-én elfogadott közös szövegtervezet fényében, a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽³⁾,

mivel:

- (1) A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EKG tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ célja a közösségi vasutaknak az egységes piac követelményeihez való hozzáigazításának megkönnyítése, valamint hatékonyságuk fejlesztése.
- (2) A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról

szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁵⁾ a vasúti infrastruktúra használati díjainak megállapítását és felszámítását, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására vonatkozóan alkalmazandó elveket és eljárásokat szabályozza.

- (3) A Bizottság az „Európai közlekedéspolitiká 2010-ig: ideje dönteni” című fehér könyvben kifejezte azon szándékát, hogy a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitását javasolva tovább építi a belső piacot a vasúti szolgáltatások terén.

- (4) Ezen irányelv célja a Közösségen belüli nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások – nem pedig a tagállamok és harmadik ország közötti szolgáltatások – piacának megnyitása. A tagállamok kizárhatják ezen irányelv alkalmazási köréből a Közösség területén átmenő szolgáltatásokat is.

- (5) A nemzetközi vasúti szolgáltatások jelenleg nagyon ellentmondásos képet mutatnak. A távolsági szolgáltatások (például az éjszakai vonatok) nehéz helyzetben vannak, az azokat működtető vasúttársaságok a veszteségek csökkentése érdekében a közelmúltban többet megszüntettek. A nemzetközi nagysebességű szolgáltatások piaca viszont a forgalom erős növekedését mutatta, és a nagysebességű transzeurópai hálózat 2010-re történő megkétszereződésével és összekapcsolódásával továbbra is erőteljesen fejlődni fog. Mindkét esetben nagy nyomást gyakorolnak azonban a verseny terén az olcsó járatokat üzemeltető légitársaságok. Ezért alapvető a vasúttársaságok közötti verseny elősegítésével új kezdeményezések ösztönzése.

⁽¹⁾ HL C 221., 2005.9.8., 56. o.

⁽²⁾ HL C 71., 2005.3.22., 26. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2005. szeptember 28-i véleménye (HL C 227. E, 2006.9.21., 460. o.), a Tanács 2006. július 24-i közös álláspontja (HL C 289. E, 2006.11.28., 30. o.), az Európai Parlament 2007. január 18-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), az Európai Parlament 2007. szeptember 25-i jogalkotási állásfoglalása és a Tanács 2007. szeptember 26-i határozata.

⁽⁴⁾ HL L 237., 1991.8.24., 25. o. A legutóbb a 2006/103/EK irányelvvel (HL L 363., 2006.12.20., 344. o.) módosított irányelv.

⁽⁵⁾ HL L 75., 2001.3.15., 29. o. A legutóbb a 2004/49/EK irányelvvel (HL L 164., 2004.4.30., 44. o.) módosított irányelv. Helyesbített változat: HL L 220., 2004.6.21., 16. o.

- (6) A nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása nem lehetséges az infrastruktúrához való hozzáférésre, az átjárhatóság területén megvalósuló jelentős fejlesztésre, valamint a vasútbiztonsági szigorú keretszabályozásra vonatkozó, nemzeti és európai szintű részletes rendelkezések nélkül. A 91/440/EGK tanácsi irányelvet módosító 2001. február 26-i 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ⁽¹⁾, a 91/440/EGK tanácsi irányelvet módosító, 2004. április 29-i 2004/51/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ⁽²⁾, 95/18/EK tanácsi irányelvet módosító, 2001. február 26-i 2001/13/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ⁽³⁾, a 2001/14/EK irányelvnek és a vasutak biztonságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ⁽⁴⁾ a nemzeti jogba történő átültetését követően minden ezen elemek rendelkezésre állnak. Szükséges, hogy ezen új szabályozási keret a javasolt időpontra létrehozott, összehangolt gyakorlaton alapuljon annak érdekében, hogy a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piaca nyitottá váljon. Ehhez még némi idő szükséges. Ezért a javasolt céldátum a piac nyitottá válásához 2010. január 1.
- (7) A közbenső megálló nélküli vasúti szolgáltatások száma rendkívül korlátozott. A közbenső megállókkal rendelkező útvonalak esetében rendkívül fontos az új piaca lépők számára engedélyezni az utasok felvételét és leszállását az útvonalon annak biztosítása érdekében, hogy az ilyen tevékenységek valós gazdasági életképességgel rendelkezzenek, valamint annak elkerülésére, hogy a lehetséges versenytársak azon meglévő üzemeltetőknél kedvezőtlenebb helyzetbe kerüljenek, akiknek a teljes útvonalon jogában áll utasokat felvenni és leszállítani. Ez a jog nem érinti a versenypolitikára vonatkozó közösségi és nemzeti szabályozást.
- (8) Az új, nyílt hozzáférésű, valamint a közbenső megállókkal rendelkező nemzetközi szolgáltatások bevezetése nem használható a belföldi személyszállítási szolgáltatás piacának megnyitására, hanem annak pusztán olyan megállókra kell összpontosítania, amelyek kapcsolatban vannak a nemzetközi útvonallal. Ennek alapján a nemzetközi szolgáltatások bevezetésének az olyan szolgáltatásokra kell vonatkoznia, amelyek fő célja a nemzetközi útvonalon történő személyszállítás. Annak megállapítása során, hogy ez-e a szolgáltatás fő célja, olyan szempontokat kell figyelembe venni, mint a belföldi, vagy a nemzetközi személyszállítás alapján kiszámított forgalmi hányad és volumen, valamint a szolgáltatás hossza. Ezt bármely érdekelt fél kérelmére a nemzeti szabályozó szerv állapítja meg.
- (9) A vasúti és közúti személyszállítási szolgáltatásokról szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és
- tanácsi rendelet ⁽⁵⁾ felhatalmazza a tagállamokat és az önkormányzatokat a közszolgáltatási szerződések odaítélésére. Ezek a szerződések kizárólagos jogokat biztosíthatnak egyes szolgáltatások nyújtására. Szükséges ezért annak biztosítása, hogy azon rendelet rendelkezései összhangban legyenek a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások versenynek való megnyitásának elvével.
- (10) Az olyan nemzetközi személyszállítási szolgáltatások versenynek való megnyitása, amelyek magukban foglalják az utasok felvételét egy nemzetközi szolgáltatás útvonalán található bármely állomáson és leszállását egy másik állomáson, beleértve az ugyanazon tagállamban található állomásokat is, hatást gyakorolhat a közszolgáltatási szerződés alapján nyújtott vasúti személyszállítási szolgáltatások megszervezésére és finanszírozására. A tagállamok számára lehetővé kell tenni a piachoz való hozzáférési jog korlátozását abban az esetben, ha ez a jog veszélyeztetné a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát, és amennyiben a 2001/14/EK irányelv 30. cikkében említett szabályozó szerv a jóváhagyását a közszolgáltatási szerződést odaítélő illetékes hatóság kérelmére, objektív gazdasági elemzés alapján adja meg.
- (11) Néhány tagállam már megkezdte a vasúti személyszállítási piac megnyitása felé történő elmozdulást azáltal, hogy átlátható, nyitott versenypályázatokat indított egyes ilyen szolgáltatások nyújtására. Ezen tagállamoknak nem kell a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások tekintetében is teljes és nyílt hozzáférést biztosítaniuk, hiszen ez az egyes vasúti útvonalak használati jogát célzó verseny már megfelelően lemerítette az ilyen szolgáltatásnyújtás piaci értékét.
- (12) Annak értékelése során, hogy a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya veszélybe kerülne-e, olyan előre meghatározott szempontok is figyelembe vehetőek, mint a közszolgáltatási szerződésben szereplő bármely szolgáltatás nyereségességére gyakorolt hatás – beleértve a szerződést odaítélő illetékes hatóságnál felmerülő nettó költségre gyakorolt közvetett hatást is – az utasigény, a jegyárazás, a jegyváltásra vonatkozó szabályozók, a megállók helye és száma a határ mindkét oldalán, valamint a javasolt új szolgáltatás menetrendje és gyakorisága. Ezen értékelés és az érintett szabályozó szerv döntésének tiszteletben tartása mellett a tagállamok engedélyezhetik, módosíthatják vagy megtagadhatják a kért nemzetközi személyszállítási szolgáltatás nyújtását, beleértve azt is, hogy díjat vehetnek ki az új nemzetközi személyszállítási szolgáltatás üzemeltetőjére a gazdasági elemzésnek megfelelően, valamint a közösségi joggal, továbbá az egyenlőség és a megkülönböztetésmentesség elvével összhangban.

⁽¹⁾ HL L 75., 2001.3.15., 1. o.

⁽²⁾ HL L 164., 2004.4.30., 164. o. Helyesbített változat: HL L 220., 2004.6.21., 58. o.

⁽³⁾ HL L 75., 2001.3.15., 26. o.

⁽⁴⁾ HL L 164., 2004.4.30., 44. o. Helyesbített változat: HL L 220., 2004.6.21., 16. o.

⁽⁵⁾ Lásd e Hivatalos Lap 1. oldalát.

- (13) A közszolgáltatási feladatot teljesítő személyszállítási szolgáltatások működtetéséhez való hozzájárulás érdekében a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy felhatalmazzák az e szolgáltatásokért felelős hatóságokat arra, hogy díjat vessenek ki a joghatóságuk alá tartozó személyszállítási szolgáltatásokra. E díjnak hozzá kell járulnia a közösségi jognak megfelelően odaítélt közszolgáltatási szerződésben megállapított közszolgáltatási kötelezettségek finanszírozásához. A díjat a közösségi joggal és különösen a méltányosság, átláthatóság, megkülönböztetésmentesség és arányosság elvével összhangban kell kivetni.
- (14) A szabályozó szervnek úgy kell működnie, hogy az elbírálás alatt álló közszolgáltatási szerződés odaítélésekor el kell kerülnie bárminemű összeférhetlenséget és az esetleges érintettséget. Különösen, amennyiben szervezési vagy jogi okokból szorosan kapcsolódik az elbírálás alatt álló közszolgáltatási szerződés odaítélésében érintett illetékes hatósághoz, biztosítani kell, hogy működési függetlensége ne sérüljön. A szabályozó hatóság hatáskörét ki kell terjeszteni annak érdekében, hogy képes legyen értékelni a nemzetközi szolgáltatás célját és adott esetben a meglévő közszolgáltatási szerződésekre kifejtett lehetséges gazdasági hatást.
- (15) Ez az irányelv a vasúti piac megnyitásának további szakaszát hozza létre. Néhány tagállam már megnyitotta a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piacát a saját területén. Ebben az összefüggésben ez az irányelv nem értelmezhető úgy, hogy olyan kötelezettséget ró a fenti tagállamokra, hogy azok 2010. január 1-je előtt biztosítsanak hozzáférési jogokat olyan tagállamban engedéllyel rendelkező vasúttársaságoknak, ahol a hasonló jogok nem biztosítottak.
- (16) A speciális infrastruktúrát, például nagysebességű vasútvonalakat használó szolgáltatások beruházásának ösztönzéséhez a kérelmezőknek képesnek kell lenniük a tervezésre és jobbiztonságra van szükségük, amely tükrözi a nagyszabású és hosszú távú beruházásokat. Ennélfogva lehetővé kell tenni az ilyen vállalkozások számára, hogy rendszerint 15 évig terjedő időtartamra kössenek keretszerződéseket.
- (17) A nemzeti szabályozó szerveknek a 2001/14/EK irányelv 31. cikke alapján információt kell cserélniük, és ha szükséges, egyes egyedi esetekben össze kell hangolniuk az arra vonatkozó értékelési elveket és a gyakorlatot, hogy veszélyeztetett-e egy közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya. Tapasztalataik alapján fokozatosan iránymutatásokat kell kidolgozniuk.
- (18) Ezen irányelv alkalmazását a Bizottság által két évvel a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitását követően benyújtandó jelentés alapján értékelni kell. A jelentésnek tartalmaznia kell a piac fejlődését, beleértve a személyszállítási szolgáltatások vasúti piacának további megnyitásával kapcsolatos előkészületek helyzetének leírását is. Ebben a jelentésben a Bizottság elemzi a piac szervezésének különböző modelljeit is, valamint ezen irányelvnek a közszolgáltatási szerződésekre és azok finanszírozására gyakorolt hatását. Ennek során a Bizottság figyelembe veszi az 1370/2007/EK rendelet végrehajtását, valamint a tagállamok közötti tényleges különbségeket (a hálózatok sűrűsége, az utasok száma, átlag utazási távolság). Jelentésében a Bizottság adott esetben kiegészítő intézkedéseket javasol, hogy megkönnyítse az ilyen nyitásokat és értékelje az ilyen intézkedések hatásait.
- (19) A 91/440/EGK és a 2001/14/EK irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal ⁽¹⁾ összhangban kell elfogadni.
- (20) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen arra, hogy elfogadjon az említett irányelvek mellékleteit. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és a fenti irányelvek nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.
- (21) Azon tagállamokra, amelyek nem rendelkeznek vasúti hálózattal, és e helyzet változására nincs a közeljövőben kilátás, a 91/440/EGK és a 2001/14/EK irányelv átültetése és végrehajtása aránytalan és értelmetlen kötelezettséget róna. Ezért az ilyen tagállamokat arra az időre, amíg nem rendelkeznek vasúti hálózattal, mentesíteni kell ezen irányelvek átültetésének és végrehajtásának kötelezettsége alól.
- (22) Mivel ezen irányelv célját, azaz a közösségi vasutak fejlesztését, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, tekintettel arra, hogy biztosítani kell az infrastruktúrákhoz való hozzáférés tisztességes és megkülönböztetésmentes feltételeit, és figyelembe kell venni a vasúthálózat jelentős részei működésének nyilvánvalóan nemzetközi dimenzióját, valamint összehangolt, határokon átnyúló intézkedésekre van szükség, és ezért azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében meghatározottak szerinti szubszidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ezen irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (23) A jogalkotásról minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás ⁽²⁾ 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönözik arra, hogy a maguk számára, illetve a Közösség érdekében készítsenek táblázatokat, amelyek a lehető legpontosabban bemutatják az ezen irányelv és az átültető rendelkezések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé.

(1) HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

(2) HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

- (24) Ezért a 91/440/EGK és a 2001/14/EK irányelvet ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 91/440/EGK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4) A tagállamok kizárhatják ezen irányelv alkalmazási köréből a Közösség területén átmenő azon vasúti szolgáltatásokat is, amelyek a Közösség területén kívül kezdődnek és végződnek.”

2. A 3. cikk negyedik francia bekezdését el kell hagyni.

3. A 3. cikk az ötödik francia bekezdését követően a következő francia bekezdéssel egészül ki:

„– »nemzetközi személyszállítási szolgáltatás«: olyan személyszállítási szolgáltatás, amelynek során a vonat valamely tagállam legalább egy határán áthalad, és amelynek fő célja a különböző tagállamok állomásai közötti személyszállítás; a vonatot egyesíthetik és/vagy szétválaszthatják, és a különböző vasúti szerelvények különböző kiindulási és célállomással rendelkezhetnek, feltéve, hogy valamennyi vasúti kocsit legalább egy határon áthalad”.

4. A 3. cikk a hatodik francia bekezdését követően a következő francia bekezdéssel egészül ki:

„– »átmenő vasúti szolgáltatás«: a Közösség területén, áruk be- vagy kirakodása nélkül, és/vagy utasok felvétele vagy leszállása nélkül végzett áthaladás.”

5. Az 5. cikk (3) bekezdésének első francia bekezdését el kell hagyni.

6. A 8. cikk (1) bekezdésében az „és nemzetközi csoportosulások” szövegrészt el kell hagyni.

7. A 10. cikk (1) bekezdését el kell hagyni.

8. A 10. cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(3a) A nemzetközi személyszállítási szolgáltatás működtetésének céljából a 2. cikk hatálya alá tartozó vasúttársaságok számára 2010. január 1-ig valamennyi tagállamban biztosítani kell az infrastruktúrákhoz való hozzáférési jogot. A nemzetközi személyszállítási szolgáltatás keretében a vasúttársaságoknak jogukban áll utasok felvételét és leszállását biztosítani a nemzetközi útvonalon található bármely állomáson, beleértve az ugyanazon tagállamban található állomásokat is.

Az azon tagállamok infrastruktúrájához való hozzáférés jogát, amelyekben a nemzetközi vasúti személyszállítás az adott tagállam vasúttársaságai utasforgalmának több mint felét teszi ki, 2012. január 1-ig biztosítani kell.

Az érintett illetékes hatóságok és/vagy az érdekelt vasúttársaságok kérését követően a 2001/14/EK irányelv 30. cikkében említett szabályozó szerv vagy szervek állapítják meg, hogy a szolgáltatás fő célja-e a különböző tagállamokban található állomások közötti személyszállítás.

(3b) A tagállamok korlátozhatják a (3a) bekezdésben meghatározott hozzáférési jogot az olyan kiindulási és célállomás közötti szolgáltatások esetén, amelyek egy vagy több, a hatályos közösségi jogszabályoknak megfelelő közszolgáltatási szerződés tárgyát képezik. Az ilyen korlátozás nem akadályozhatja az utasoknak egy nemzetközi szolgáltatás útvonalán található bármely állomáson történő felvételét vagy leszállását, beleértve az ugyanazon tagállamban található állomásokat is, kivéve, ha ez a jog veszélyeztetné a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát.

Azt, hogy a gazdasági egyensúly sérülne-e, a 2001/14/EK irányelv 30. cikkében említett szabályozó szerv vagy szervek állapítják meg objektív gazdasági elemzés és előre meghatározott szempontok alapján, a következők kérelmére:

- a közszolgáltatási szerződést odaítélő illetékes hatóság vagy hatóságok,
- bármely egyéb érdekelt illetékes hatóság, amely e cikk alapján jogosult a hozzáférés korlátozására,
- a pályahálózat-működtető, vagy
- a közszolgáltatási szerződést teljesítő vasúttársaság.

Az illetékes hatóságok és a közszolgáltatást végző vasúttársaságok a szabályozó szerv vagy szervek rendelkezésére bocsátják a megalapozott döntéshez szükséges információkat. A szabályozó szerv megvizsgálja a nyújtott információkat, adott esetben valamennyi érintett féllel konzultál azokról, és az érintett feleket előre meghatározott, ésszerű időn belül, de legkésőbb az összes lényeges információ kézhezvételét követő két hónapon belül tájékoztatja az indokolással ellátott határozatáról. A szabályozó szerv megindokolja a határozatát, és meghatározza a szükséges feltételeket és azon időtartamot, amelyen belül:

- az érintett illetékes hatóság vagy hatóságok,
- a pályahálózat-működtető,

- a közszolgáltatási szerződést teljesítő vasúttársaság, vagy
- a hozzáférést kérelmező vasúttársaság

a határozat felülvizsgálatát kérheti.

(3c) A tagállamok korlátozhatják a nemzetközi személyszállítási szolgáltatás útvonalán az utasok ugyanazon tagállam állomásain való felvételére és leszállására való jogosultságot is, amennyiben az ezen állomások közötti személyszállítás kizárólagos jogát tisztességes versenypályázati eljárás alapján és a közösségi jog vonatkozó elveivel összhangban, 2007. december 4-e előtt, koncessziós szerződéssel ítélték oda. Ez a korlátozás a szerződés eredeti időtartamáig vagy 15 évig tarthat attól függően, hogy melyik időtartam a rövidebb.

(3d) Ezen irányelv rendelkezései alapján a tagállamok nem kötelesek 2010. január 1-e előtt a (3a) bekezdésben említett hozzáférési jogot az olyan tagállamban engedéllyel rendelkező vasúttársaságok és azok közvetlen vagy közvetett ellenőrzése alá tartozó leányvállalatok részére biztosítani, amelyben nem biztosítanak hasonló hozzáférési jogokat.

(3e) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a (3b), (3c) és (3d) bekezdésben említett határozatok bírói felülvizsgálatnak legyenek alávetettek.

(3f) A (3b) bekezdés sérelme nélkül, a tagállamok az e cikkben megállapított feltételek mellett felhatalmazhatják a vasúti személyszállításért felelős hatóságokat, hogy díjat veszenek ki azon vasúti vállalkozásokra, amelyek személyszállítási szolgáltatásokat működtetnek olyan útvonalakon, amelyeket az adott hatóságok joghatóságán belül az adott tagállam két állomása között használnak.

Ebben az esetben a belföldi vagy nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó vasúttársaságokra olyan útvonalak tekintetében, amelyek az adott hatóságok joghatóságán belül vannak, azonos díj vonatkozik.

A díj célja a hatóság számára ellentételezés nyújtása a közösségi jognak megfelelően odaítélt közszolgáltatási szerződésekben megállapított közszolgáltatási kötelezettségekért. Az ilyen díjakból befolyó és ellentételezésként kifizetett bevétel nem haladhatja meg a megfelelő közszolgáltatási kötelezettségek során felmerült költségek egészének vagy egy részének fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve a vonatkozó bevételeket és az említett kötelezettségek teljesítéséből származó elfogadható mértékű hasznot is.

A díjat a közösségi jogszabályokkal összhangban kell kivetni, és annak tiszteletben kell tartania különösen a méltányosság, az átláthatóság, a megkülönböztetésmentesség és az arányosság elvét, legfőképpen a szolgáltatásnak az utas által

fizetendő átlagára és a díj mértéke között. Az e bekezdés alapján kivetett díjak összessége nem veszélyezteti annak a személyszállítási szolgáltatásnak a gazdasági életképességét, amelyre azt kivetették.

Az érintett hatóságok megőrzik a szükséges információkat annak biztosítása érdekében, hogy a díjak eredete és azok felhasználása nyomon követhetővé váljon. A tagállamok a Bizottság rendelkezésére bocsátják ezt az információt.”

9. A 10. cikk (8) bekezdése helyébe a következő lép:

„(8) A Bizottság 2009. január 1-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek, Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának ezen irányelv végrehajtásáról.

Ez a jelentés tartalmazza:

- az irányelv végrehajtását a tagállamokban és különösen a (3a) bekezdés második albekezdésében említett, tagállamokra gyakorolt hatását, valamint a különféle érintett szervek tényleges működését,
- a piac fejlődését, különösen a nemzetközi közlekedési folyamatokat, és valamennyi piaci szereplő, köztük az új belépők tevékenységét és piaci részesedését.”

10. A 10. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(9) A Bizottság 2012. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának a (3a)–(3f) bekezdés rendelkezéseinek végrehajtásáról.

Ezen irányelv alkalmazását a Bizottság által két évvel a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitását követően benyújtandó jelentés alapján értékelni kell.

A jelentésnek tartalmaznia kell a piac fejlődését, beleértve a személyszállítási szolgáltatások vasúti piacának további megnyitásával kapcsolatos előkészületek helyzetének leírását is. Ebben a jelentésben a Bizottság elemzi e piac szervezésének különböző modelljeit is, valamint ezen irányelvnek a közszolgáltatási szerződésekre és azok finanszírozására gyakorolt hatását. Ennek során a Bizottság figyelembe veszi a vasúti és közúti személyszállítási szolgáltatásokról szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) végrehajtását, valamint a tagállamok közötti tényleges különbségeket (a hálózatok sűrűsége, az utasok száma, átlag utazási távolság). Jelentésében a Bizottság adott esetben kiegészítő intézkedéseket javasol, hogy megkönnyítse az ilyen nyitásokat és értékelje az ilyen intézkedések hatásait.

(*) HL L 315., 2007.12.3., 1. o.”

11. A 11. cikk (2) bekezdése helyébe az alábbi szöveg lép:

„(2) Azon intézkedéseket, amelyek ennek az irányelvnek nem alapvető fontosságú elemei módosítására irányulnak, valamint amelyek az irányelv mellékletei módosításához szükségesek, a 11a. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”

12. A 11a. cikk (3) bekezdése helyébe az alábbi szöveg lép:

„(3) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.”

13. A 15. cikk a következő albekezdéssel egészül ki:

„Az ezen irányelv nemzeti jogba történő átültetésére és végrehajtására vonatkozó kötelezettségek nem vonatkoznak Ciprusra és Máltára, mindaddig, amíg területükön nem hoznak létre vasúti hálózatot.”

2. cikk

A 2001/14/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk (3) bekezdése a következő ponttal egészül ki:

„e) a Közösség területén átmenő vasúti szolgáltatások formájában végzett közlekedési tevékenységek.”

2. A 2. cikk a következő ponttal egészül ki:

„n) »átmenő vasúti szolgáltatás«: a Közösség területén, áruk be- vagy kirakodása nélkül, és/vagy utasok felvétele vagy leszállása nélkül végzett áthaladás.”

3. A 13. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4) Amennyiben egy kérelmező infrastruktúra-kapacitást szándékozik kérelmezni a 91/440/EGK irányelv 3. cikkében meghatározott nemzetközi személyszállítási szolgáltatás üzemeltetése céljából, tájékoztatnia kell erről az érintett pályahálózat-működtetőket és szabályozó szerveket. A különböző tagállamokban található állomások közötti nemzetközi személyszállítási szolgáltatás célja, valamint a hatályos közszolgáltatási szerződésekre gyakorolt lehetséges gazdasági hatása értékelésének elősegítése érdekében, a szabályozó szervek biztosítják a közszolgáltatási szerződésben meghatározott vasúti személyszállítást odaítélő bármely illetékes hatóság, valamint az egyéb, a 91/440/EGK irányelv 10. cikkének (3b) bekezdése alapján a hozzáférés korlátozására jogosult bármely érdekelt illetékes hatóság és az ezen a nemzetközi személyszállítási szolgáltatási útvonalon közszolgáltatási szerződést teljesítő bármely vasúttársaság tájékoztatását.”

4. A 17. cikk (5) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A keretegyezmények elvben ötéves időtartamra szólnak, és az eredeti érvényességi idejükkel megegyező időtartamokkal meghosszabbíthatóak. A pályahálózat-működtető egyedi esetekben rövidebb vagy hosszabb időtartamban is

megállapodhat. Az öt évnél hosszabb időtartamot kereskedelmi szerződések meglétére, különleges beruházásokra vagy kockázatokra vonatkozó hivatkozásokkal kell megindokolni.

(5a) A 24. cikkben említett szakosított infrastruktúrát használó, jelentős és hosszú távú befektetéseket igénylő szolgáltatások esetében – a kérelmező kellő indokolása esetén – a keretegyezmények tizenöt évre köthetők. Az időtartam csak kivételes esetekben, elsősorban nagyléptékű, hosszú távú beruházások esetében haladhatja meg a 15 évet és különösen akkor, ha a beruházásra vonatkozó kötelezettségvállalásokat a többéves amortizációs tervvel együtt szerződésbe foglalták.

A kérelmező ebben az esetben megkövetelheti a számára a keretegyezmény érvényességi ideje alatt biztosítandó kapacitásmutatók részletes meghatározását – beleértve a menetvonalak kihasználtságát, mennyiségét és minőségét. A pályahálózat-működtető csökkentheti a 27. cikkben említett kihasználtsági küszöbértéket legalább egy hónapban nem elérő fenntartott kapacitást.

2010. január 1-jétől kezdődően ötéves időtartamra szóló, egyszer megújítható első keretegyezmény hozható létre a szolgáltatást 2010. január 1-ét megelőzően üzemeltető kérelmezők által használt kapacitásmutatók alapján, a különleges beruházások vagy a létező kereskedelmi szerződések figyelembevétele érdekében. A 30. cikkben említett szabályozó szerv felel az ilyen egyezmény hatálybalépésének engedélyezéséért.”

5. A 30. cikk (1) bekezdése az utolsó mondat előtt a következő mondatral egészül ki:

„Továbbá bármely, a közszolgáltatási szerződések odaítélésében részt vevő illetékes hatóságtól függetlenül kell működni.”

6. A 34. cikk (3) bekezdése helyébe az alábbi szöveg lép:

„(3) A mellékletek módosításához szükséges azon intézkedéseket, amelyek ennek az irányelvnek nem alapvető fontosságú elemei módosítására irányulnak, a 35. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”

7. A 35. cikk (3) bekezdése helyébe az alábbi szöveg lép:

„(3) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.”

8. A 38. cikk a következő albekezdéssel egészül ki:

„Az ezen irányelv nemzeti jogba történő átültetésére és végrehajtására vonatkozó kötelezettségek nem vonatkoznak Ciprusra és Máltára, mindaddig, amíg területükön nem hoznak létre vasúti hálózatot.”

3. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási intézkedéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2009. június 4-ig megfeleljenek. Ezen rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

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

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

(3) Az 1. cikk 2., 5., 6. és 7. pontjának rendelkezései 2010. január 1-jétől alkalmazandóak.

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 Strasbourgban, 2007. október 23-án.

az Európai Parlament részéről
az elnök
H.-G. PÖTTERING

a Tanács részéről
az elnök
M. LOBO ANTUNES