



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, **XXX**
[...](2016) **XXX** draft

2013/0029 (COD)

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (6) bekezdése alapján

az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására vonatkozó tanácsi álláspontról

(EGT-vonatkozású szöveg)

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (6) bekezdése alapján

az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására vonatkozó tanácsi álláspontról

(EGT-vonatkozású szöveg)

1. ELŐZMÉNYEK

2013. január 30-án a Bizottság elfogadott egy hat jogalkotási javaslatból álló, átfogó csomagot az európai vasúti hálózati szolgáltatások minőségének javítására és választékuk szélesítésére.

Ahhoz, hogy a vasút vonzóbb alternatívát jelentsen az utasok számára, és a modális váltás lendületet kapjon, javulnia kell a szolgáltatás színvonalának és hatékonyságának. Így a szűkös közforrások esetében jobb ár-érték arányt és fenntarthatóságot lehetne elérni.

A felhasználói igények kielégítése érdekében a csomag az innovációt is támogatni kívánja az európai vasúti szolgáltatások terén, mégpedig a következő három – egymástól különböző, mégis egymással összefüggő – módon:

- (1) a belföldi személyszállítási piacok megnyitása a verseny előtt, valamint a közszolgáltatási szerződésekkel kapcsolatban a pályázatkírás kötelezővé tétele;
- (2) a pályahálózat-működtetők függetlenségének megerősítése oly módon, hogy képesek legyenek a vasúti hálózat valamennyi fő funkciójának ellenőrzésére, valamint a vasúti infrastruktúrához való méltányos hozzáférés mindenki számára való biztosítása;
- (3) az Európai Unió Vasúti Ügynöksége szerepének erősítése annak érdekében, hogy „egyablakos ügyintézőhellyé” váljon, amely jogosult az egész EU-ban érvényes forgalombahozatali járműengedélyek és üzemeltetői biztonsági tanúsítványok kiadására.

A javaslat Európai Parlament, illetve Tanács számára történő megküldésének időpontja

(COM(2013) 29 final – 2013/0029 COD dokumentum):

2013. január 31.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményének időpontja:

2013. július 11.

A Régiók Bizottsága véleményének időpontja:

2013. október 8.

Az Európai Parlament állásponjtjának időpontja (első olvasat):

2014. február 26.

2. A BIZOTTSÁG JAVASLATÁNAK CÉLJA

A 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosítására irányuló bizottsági irányelvjavaslat (a továbbiakban: irányítási irányelv) általános célja az egységes európai vasúti térség továbbfejlesztése a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának a verseny előtti megnyitása, valamint a valamennyi vállalkozó vasúti társaság számára egyenlő versenyfeltételek biztosítása által. A megnövekedett verseny várhatóan javítani fogja a vasúti szolgáltatások minőségét és növelni fogja azok működésének hatékonyságát, ezáltal javítva a vasút versenyképességét és vonzerejét más szállítási módokkal szemben. 

E cél elérése érdekében a Bizottság új szabályokat javasolt a pályahálózat-működtetők függetlenségének megerősítésére, a pályahálózat működtetésétől a vasúti tevékenységek felé irányuló kereszttámogatások megelőzésére, valamint a vasúti piac különböző szereplői közötti koordináció javítására.

Ezen bizottsági javaslat szorosan kapcsolódik az 1370/2007/EK rendeletnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása tekintetében történő módosításáról szóló javaslatához. A javasolt rendelet célja a kötelező versenytárgyalásos eljárás elvének bevezetése a közszolgáltatási szerződésekkel kapcsolatban, valamint a hatékony pályázati eljárások feltételeinek javítása, például a vasúti járművekhez való jobb hozzáférés által.

3. A TANÁCS ÁLLÁSPONTJÁVAL KAPCSOLATOS MEGJEGYZÉSEK

A Tanács 2016. október 17-én első olvasatban elfogadott álláspontja helyesli a bizottsági javaslat fő célkitűzéseit. Rendelkezik különösen a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának a verseny előtti megnyitásáról, valamint a pályahálózat működtetésére vonatkozó javított irányítási szabályokról.

Noha a tanácsi álláspont több ponton nem megy olyan messzire, mint azt a Bizottság szeretne volna, mégis több okból jelentős előrelépés a 2012/34/EK irányelvhez képest:

- A Bizottság szigorúbb szétválasztási követelményeket javasolt a vertikálisan integrált vállalkozások pályahálózat-működtetői és egyéb egységei között. A tanácsi álláspont nagyobb rugalmasságot biztosít a struktúrák terén, különösen a vertikális integrációs modell megtartásának (illetve újbóli bevezetésének) lehetősége által. Noha a Bizottság úgy véli, hogy a vertikális elkülönítés az új belépőkkel szembeni megkülönböztetésmentes bánásmód biztosításának legkézenfekvőbb módja, nagyra értékeli, hogy a Tanács bevezet számos új biztosítékot. Ezeket úgy alakították ki, hogy biztosítsák a pályahálózat-működtetők pártatlanságát, kiterjedve többek között a kettős megbízatások korlátozására és az összeférhetetlenségek elkerülésére.
- A Bizottság szabályokat javasolt valamennyi pályahálózat-működtetői funkciónak a jogtalan befolyásolással szembeni védelmére. A Tanács álláspontja a legszigorúbb szabályok alkalmazását az alapvető funkciókra korlátozza; például a kapacitások elosztására és meghatározására, valamint a pályahasználati díjak beszedésére, amelyek kritikusak az új belépők megkülönböztetésmentes hozzáférése szempontjából. A Bizottság sajnálja, hogy kihasználatlanul maradt a lehetőség a valamennyi pályahálózat-működtetői funkcióra vonatkozó szélesebb körű és szigorúbb biztosítékok bevezetésére, különösen a vertikálisan integrált vállalkozások tekintetében. Ugyanakkor azt is hozzáteszi, hogy új általános szabályok kerültek bevezetésre az átláthatóság és pártatlanság biztosítására a forgalomirányítás és a

karbantartás-tervezés terén. A vasúti hálózat minden központi funkcióját lefedő „teljes körű pályahálózat-működtető” eredeti koncepcióját a Tanács nem fogadta el. Ehelyett a Tanács egy rugalmasabb megközelítést választott, ahol a tagállamok szabadon kiaknázhathatják a pályahálózat-működtetés terén történő kiszervezésből, illetve a köz- és magánszféra közötti partnerségekből származó esetleges előnyöket. A jelenlegi költségvetési korlátok ellenére, és tekintet nélkül a strukturális modelljükre, a tagállamok fontosnak ítélték a magántőke bevonásának lehetőségét, valamint egy olyan jogi keret létrehozását, amely lehetővé teszi a pályahálózat-működtetés innovatív formáit. A Bizottság el tudja fogadni ezt a rugalmasabb megközelítést, annak fényében, hogy a bevezetett rendelkezések biztosítják az összeférhetetlenségek elkerülését, valamint azt, hogy a pályahálózat-működtetők teljes felelősséget viseljenek és teljes felügyeleti joggal rendelkezzenek bármilyen kiszervezett funkció felett. A Tanács által bevezetett változtatások módosították a Bizottság által javasolt keret bizonyos lényeges elemeit. A Bizottság viszont úgy látja, hogy a pártatlan és hatékony pályahálózat-működtetés célját a Tanács álláspontját követve is el lehet érni, különösen néhány új rendelkezés fényében, amelyek jelentős előrelépést jelentenek a jelenlegi helyzethez képest.

- A tanács álláspontja megerősíti a szigorú pénzügyi átláthatósági szabályokat. A számviteli elkülönítésre vonatkozó rendelkezések, a csoporton belüli hitelekre és szolgáltatásokra, a pályahálózat-működtető osztalékának felhasználására vonatkozó új szabályokkal, valamint a vertikálisan integrált vállalkozásokon belüli pénzmozgások teljes szabályozói felügyeletével együtt biztosítani fogják, hogy se az infrastruktúra-használati díjakat, se nyilvános forrásokat ne használhassanak a rendeltetésüktől eltérő célokra, azaz a más vállalkozásokkal folyó versenyhelyzetben végzett tevékenységek kereszttámogatására. Ez segíti az egyenlő versenyfeltételek létrehozását.
- Alapvető fontosságú, hogy a Tanács álláspontja kötelezővé teszi a pályahálózat-működtetők számára az egymás közötti, valamint a felhasználóikkal való együttműködést. Ez az együttműködés várhatóan javítja a pályahálózat-működtetők teljesítményét és ügyfél-orientáltságát.
- A szabályozó szervek jogköreinek további erősítése szintén fontos eleme a csomagnak. Az új szabályok lehetővé teszik a nemzeti szabályozó szervek és a Bizottság számára a hatékony jogérvényesítést.

4. KÖVETKEZTETÉS

Noha a Tanács álláspontja elmarad a jogi keretnek a Bizottság által 2013-ban javasolt széleskörű módosításától, a módosított javaslat továbbra is elsőrendű fontosságú az egységes európai vasúti térség késedelem nélküli továbbfejlesztése szempontjából, amit a belföldi személyszállítási piacon megmaradt nemzeti monopóliumok lebontásának biztosításával kíván elérni. A javasolt szabályok pontosítani és javítani fogják a jogi keretet. Kedvezőbb feltételeket fognak biztosítani a versenynek, valamint a diszkriminatív gyakorlatok megelőzésének és orvoslásának.

A Bizottság a kompromisszum jegyében elfogadja Tanács álláspontját, lehetővé téve az Európai Parlamentnek a végső szöveg második olvasatban történő elfogadását. A Bizottság valóban úgy látja, hogy a piaci pillér és a műszaki pillér elfogadása maximalizálná a fogyasztói előnyöket a vasúti szállítási ágazat szolgáltatásminősége, hatékonysága és versenyképessége terén.