



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Strasbourg, 2023.7.11.
COM(2023) 443 final

2023/0271 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 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)

{SEC(2023) 443 final} - {SWD(2023) 443 final} - {SWD(2023) 444 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

A vasút környezetbarát közlekedési mód. 2020-ban a vasúti közlekedés az uniós tagországok közötti személyforgalom 5,1 %-át, míg az uniós országok közötti áruforgalom 11,5 %-át tette ki, ugyanakkor az EU-ban a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak csupán 0,4 %-át teszi ki. Ennek az az oka, hogy a vasúti közlekedés rendkívül energiahatékony – a közlekedés teljes energiaszükségletének mindössze 1,9 %-át teszi ki –, és a vasúti forgalom nagy része villamosított vonalakon zajlik. A vasúti közlekedés annyira környezetbarát és olyan sok egyéb előnnyel jár (például a fokozott biztonság), hogy az uniós szakpolitika következetesen támogatja.

Ez a javaslat az európai zöld megállapodás és a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia egyik kulcsfontosságú intézkedése. Fő célja a vasúti infrastruktúra-kapacitással való hatékonyabb gazdálkodást és a vasúti forgalom hatékonyabb irányítását lehetővé tevő keret megteremtése, ezáltal a szolgáltatások minőségének javítása és a vasúthálózat forgalmának növelése. E cél elérése kulcsfontosságú annak biztosításához, hogy a közlekedési ágazat hozzájáruljon a dekarbonizációhoz.

A biztonságos működtetéshez és a hálózat hatékony használatához szükséges magas szintű koordináció garantálása érdekében a vasúti forgalmat a pályahálózat-működtetőknek hatékonyan kell kezelniük, továbbá a vasúti kapacitással hatékonyan kell gazdálkodniuk. Ez többnyire az országos hálózatok szintjén történik. Ugyanakkor a határokon átnyúló vasúti szolgáltatások a hálózatok közötti jobb koordinációt igényelnek annál, mint ami manapság gyakran tapasztalható. E célból a javaslat meghatároz a nemzeti pályahálózat-működtetők és a határokon átnyúló vasúti szolgáltatások üzemeltetésében érintett más felek közötti koordinációs mechanizmusokat. A javaslat lehetővé teszi a vasúti infrastruktúra-kapacitás hatékonyabb elosztását azáltal, hogy rugalmasabbá teszi a folyamatot, és nagyobb szerepet biztosít a pályahálózat-működtetőknek a szállítási igények meghatározásában. Például a pályahálózat-működtetők tartalékolhatnak majd bizonyos kapacitást későbbi elosztásra. Ez előnyös lesz a vasúti áru fuvarozási szolgáltatások számára, amelyeket nem mindig lehet annyira előre ütemezni, hogy bele lehessen azokat illeszteni a tervezett éves menetrendbe. A javaslat ösztönzőket fog bevezetni mind a pályahálózat-működtetők, mind pedig a vállalkozó vasúti társaságok számára, hogy teljesítsék a kapacitással kapcsolatos kötelezettségvállalásaikat, és kerüljék a rövid határidővel történő változtatásokat, amelyek egyébként negatív hatással lennének a többi hálózathasználóra. A kapacitáshoz kapcsolódó folyamatok digitalizálása elősegíti a szolgáltatások hatékonyabbá tételét és minőségük javítását. Eszközöket is biztosít a pályahálózat-működtetőknek ahhoz, hogy kezelni tudják a váratlan eseményeket. A javaslat célja annak biztosítása, hogy a digitalizáció folyamata a tagállamokban koherens legyen, és EU-szerte jobban összehangolt vasúti szolgáltatásokat eredményezzen.

• Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel

A javaslat módosítja a vasúti infrastruktúra-kapacitásra és forgalomirányításra, a vasúti szállítás teljesítményének nyomon követésére, az érdekelt felek közötti koordinációra, valamint az intermodális szállítási lánc részeként a kapacitások vasúti forgalom számára történő elosztására vonatkozó szabályokat. Ezért a 2012/34/EU irányelv által szabályozott vasúti piacra és vasútműködtetésre összpontosít. A javaslat a vasút működtetésének egyik

kulcsfontosságú szempontjával foglalkozik: a vasúti infrastruktúra-kapacitás tervezése és elosztása, amely jelenleg két jogszabály – a 2012/34/EU irányelv és a 913/2010/EU rendelet – hatálya alá tartozik. Rendelkezik a vasúti szolgáltatások EU-szerte történő fokozottabb koordinációjáról és a megfelelő szabályozói felügyeletről is. Összhangban van a 2012/34/EU irányelvben lefektetett olyan fontos alapelvekkel, mint például a vasúti pályahálózat-működtetők függetlensége, az infrastruktúra-kezelés elkülönítése a vasúti szállítási szolgáltatások nyújtásától, a vasúti infrastruktúrához és a vasúti kiszolgáló létesítményekhez való megkülönböztetésmentes hozzáférés elősegítése, díjak felszámítása a vasúti infrastruktúra használatáért, valamint a vasúti piac nyomon követése. A javaslat hatályon kívül helyezi a 913/2010/EU rendeletet és annak helyébe lép, továbbá átemeli a vonatkozó kapacitásgazdálkodási rendelkezéseket a 2012/34/EU irányelvből az új rendeletbe.

A közlekedési infrastruktúra tervezésének azon szempontjai, amelyek a 913/2010/EU rendelet hatálya alá tartoznak, beépültek a 2021-ben közzétett, felülvizsgált TEN-T rendeletre irányuló bizottsági javaslatba.

A javaslat kiegészíti az uniós vasúti és közlekedési szakpolitika számos vonatkozását. Ezek közé tartozik a 2012/34/EU irányelvben meghatározott, vasúti piacra vonatkozó szakpolitika és a vállalkozó vasúti társaságoknak nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatások, a TEN-T rendeleten alapuló közlekedési infrastruktúra-politika, a kölcsönös átjárhatóságról szóló irányelvben meghatározott vasúti átjárhatóság és a vasúti átjárhatóság vonatkozó műszaki előírásai, valamint a kombinált szállításról szóló irányelv és más jogi eszközök révén végrehajtott intermodális közlekedési politika.

- Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival

Az európai zöld megállapodásról szóló közlemény megerősítette az EU azon célját, hogy 2050-re elérje a klímasemlegességet, valamint azt, hogy 2050-re 90 %-kal csökkentse a közlekedésből származó kibocsátást. Erőteljesebb intézkedésekre szólított fel a multimodális szállítás használatának, valamint annak ösztönzésére, hogy a jelenleg 75 %-ban a közutakon lebonyolított szárazföldi áruszállítás jelentős részét a vasútra és a belvízi utakra tereljék át, elismerve, hogy ehhez „a vasutak és a belvízi utak jobb kezelésére és kapacitásuk növelésére van szükség [...]”. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia mérföldkövei között szerepelt a vasúti áruforgalom 2030-ig 50 %-kal, 2050-ig pedig 100 %-kal történő növelése, valamint a nagy sebességű vonatokkal történő személyforgalom megkétszerezése 2030-ig és megháromszorozása 2050-ig. A stratégia kimondta, hogy szükség van a vasúti pályahálózat-működtetők közötti határokon átnyúló koordináció és együttműködés megerősítésére, általánosságban a vasúti hálózat jobb irányítására, valamint új technológiák alkalmazására a vasúti árufuvarozás fellendítésére. A stratégiában a Bizottság bejelentette, hogy – a folyamatban lévő vasúti ágazati kezdeményezésekkel összhangban – felülvizsgált szabályokat fog javasolni a vasúti kapacitás elosztására vonatkozóan. A távolsági és határokon átnyúló vasúti személyszállítás fellendítését célzó cselekvési tervben a Bizottság részletesebben kifejtette szándékait, és bejelentette, hogy kidolgoz a kapacitáselosztási és a forgalomirányítási folyamatok javítására irányuló kezdeményezést, a kapacitáselosztásnak a vasúti rendszerben való jobb koordinációja érdekében, amely mind a személyszállítási, mind pedig az árufuvarozási szolgáltatásokra kiterjed.

A kezdeményezés a 13. fenntartható fejlődési cél („Sürgős lépések megtétele a klímaváltozás és hatásainak leküzdésére”) megvalósításához is hozzájárul, mivel a jobb kapacitásgazdálkodás ösztönzi a vasúti szolgáltatások fejlesztését, és lehetővé teszi, hogy azok jobban illeszkedjenek az ügyfelek igényeihez. Ez növeli a vasút mint környezetbarát közlekedési mód rendelkezésre állását és használatát.

Ez a jogalkotási javaslat a környezetbarát áru fuvarozásra vonatkozó javaslatcsomag részét képezi, amely számos közlekedési módra kiterjed. E csomag a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia számottevő eredménye és a Bizottság 2023. évi munkaprogramjának része. Célja az áruszállítás dekarbonizációjának elősegítése, az intermodális szállítás előmozdítása és az egységes európai vasúti térség létrehozásának befejezése. A javaslaton túlmenően a következőket tartalmazza:

- a kombinált áru fuvarozásról szóló uniós irányelv (92/106/EGK tanácsi irányelv) felülvizsgálata,
- a járművek megengedett legnagyobb tömegéről és méreteiről szóló irányelv (96/53/EK tanácsi irányelv) felülvizsgálata,
- a közlekedés kibocsátása elszámolásának összehangolásáról szóló CountEmissions uniós javaslat.

Az e jogalkotási javaslat által bevezetett intézkedések kiegészítik a vasúti infrastruktúra kapacitásának a TEN-T rendelet javasolt felülvizsgálata által előirányzott fejlesztéseit. A felülvizsgálat magában foglalja a transzeurópai vasúti hálózat hiányzó szakaszainak befejezését, az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer felgyorsított kiépítését, valamint az intermodális szállítás esetében a vasúti infrastruktúrával kapcsolatos további követelmények meghatározását. Ezzel párhuzamosan – az egységes európai vasúti térség műszaki pillérének részeként – folytatódnak az átjárhatóság akadályainak felszámolását célzó intézkedések.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

• Jogalap

A javaslat jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 91. cikke. A közlekedés megosztott hatáskörbe tartozó politika. Ez azt jelenti, hogy mind az EU, mind a tagállamok elfogadhatnak kötelező erejű jogi aktusokat a közlekedés területén. A tagállamok saját hatáskörüket gyakorolják, ha az Unió nem jár el a sajátjában, vagy úgy dönt, hogy nem gyakorolja saját hatáskörét.

• Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)

Az EU már elfogadott jogszabályokat a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásról és a vasúti forgalomirányításról – az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012/34/EU irányelvet (különösen annak IV. fejezetét), valamint a vasúti áru fuvarozási folyosókról szóló 913/2010/EU rendelet (különösen annak IV. fejezetét). Ez azt a szakpolitikai célt tükrözi, hogy létre szándékozik hozni egy egységes európai vasúti térséget, amelyben a vállalkozó vasúti társaságok egy egyre integráltabb és átjárhatóbb hálózaton tudnak szállítási szolgáltatásokat nyújtani, ideértve a határokon átnyúló szolgáltatásokat is.

Uniós szintű fellépésre van szükség annak érdekében, hogy felszámolják az uniós jogalkotásban rejlő akadályokat, amelyek meggátolják a kapacitásgazdálkodás korszerűsítésére irányuló ágazati kezdeményezések végrehajtását. Az ösztönzőket és a teljesítményösztönző rendszereket elvileg nemzeti szinten újra lehetne tervezni, de ez esetben hiányozna a határokon átnyúló problémák kezeléséhez szükséges mozgástér. Hatékonyabb nemzetközi koordináció nem valósítható meg egyértelmű, jogszabályban lefektetett jogok és kötelezettségek nélkül, amelyeket legalább bizonyos mértékig harmonizálni kell az egész EU-ban. Végezetül, ha a kérdéssel nem foglalkoznak uniós szinten, a digitális eszközök

harmonizációjának, illetve átjárhatóságának hiánya eltérő, inkompatibilis rendszerek bevezetéséhez vezethet a különböző tagállamokban.

Az uniós szintű fellépés lehetővé teszi a stratégiai infrastruktúrakapacitás-tervezés koordinálására szolgáló, hatékony és eredményes eszközök bevezetését, a határokon átnyúló vasúti forgalom tekintetében a szabályozó szervezetek megbízatásában meglévő esetleges hiányosságok kezelését, valamint olyan harmonizált szabályok bevezetését, amelyek ösztönzik a kapacitáskérelmek törlésének és módosításának csökkentését.

- **Arányosság**

A beavatkozás az uniós szintű kapacitásgazdálkodási szabályok hiányosságait orvosolja, amelyeket a vasúti árufuvarozási folyosókról szóló 913/2010/EU rendelet értékelése azonosított. Ezek csak uniós szintű fellépéssel orvosolhatók. A szakpolitikai alternatívák a kapacitásgazdálkodás és forgalomirányítás határokon átnyúló koordinációjával, az infrastrukturális munkálatokkal és a teljesítményösztönző rendszerekkel kapcsolatos kérdésekkel foglalkoznak, amelyek befolyásolják a határokon átnyúló forgalmat, és ezért nem kezelhetők nemzetileg vagy kétoldalúan, továbbá ezek szabályozási felügyeletével. A javasolt rendelet megerősíti a határokon átnyúló koordinációt mind a pályahálózat-működtetők, mind pedig a vasúti szabályozó szervezetek esetében, de a kapacitáselosztás feladatát a nemzeti pályahálózat-működtetőkre bízta. A radikálisabb alternatívákat, amelyek a kapacitásgazdálkodási folyamat egyes részeinek központosítását is magukban foglalták, a hatásvizsgálat során elvetették.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

A jogalkotási javaslat célja, hogy javítsa a meglévő vasúti kapacitáselosztási keretet, valamint új szabályokat és eljárásokat vezessen be a belföldi és nemzetközi vasúti szolgáltatások terén a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásra és a vasúti forgalomirányításra vonatkozóan, beleértve a válságkezelést és a teljesítménymenedzsmentet is. Ennek érdekében a jogalkotási javaslat hatályon kívül helyezi a vasúti árufuvarozási folyosókról szóló rendeletet és a 2012/34/EU irányelvnek a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról szóló rendelkezéseit¹. A vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásra és a vasúti forgalomirányításra vonatkozó felülvizsgált szabályok és eljárások rendelet formájában kerülnek bevezetésre.

A vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásra és a vasúti forgalomirányításra vonatkozó harmonizált, közvetlenül alkalmazandó keret megállapításával a rendelet megfelelőbb eszköz a kezdeményezés céljainak elérésére, mint az irányelv. A rendelet felszámolja a nemzeti szabályok és gyakorlatok közötti különbségeket, amelyek jelenleg akadályozzák a vasúti infrastruktúra-kapacitás hatékony kihasználását, különösen a határokon átnyúló vonalakon. Biztosítja továbbá a javaslatban előírt új intézkedések egységes végrehajtását az egységes európai vasúti térségben. Ez különösen fontos és releváns, mivel a határokon átnyúló vasúti szolgáltatások (különösen a vasúti árufuvarozás) esetében gondot jelent a csekély megbízhatóság, a pontatlanság és a kiszámíthatatlanság.

¹ Különösen a 2012/34/EU irányelv IV. fejezetének 3. szakasza.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése/célravezetőségi vizsgálata**

2018-ban a Bizottság jelentést készített a vasúti árufuvarozási folyosókról szóló (RFC) rendelet² alkalmazásáról, amelyet 2021-ben értékelés³ követett.

Az értékelés általános következtetései: a folyosók szerkezetét korlátozott mértékben használták ki, és nem hatékony a vasúti árufuvarozási folyosók és a hálózat többi részének kapacitásával elkülönítetten történő gazdálkodás. Összességében az értékelés arra a következtetésre jutott, hogy tágabb értelemben véve a vasúti árufuvarozási folyosókról szóló rendelet céljait nem érték el.

Az értékelés négy fő hiányosságot tárt fel a vasúti árufuvarozási folyosókról szóló rendeletben és annak alkalmazásában.

Először is, az egyablakos ügyintézési rendszert és az előre meghatározott vasúti menetvonalakat a vártnál kevesebbet használták. Az egyablakos ügyintézési rendszeren alapuló megközelítés nem járt sikerrel, mivel emiatt a koordináció középpontjában az egyes folyosók álltak, nem pedig a teljes vasúti hálózat. Ez azt jelentette, hogy az árufuvarozási szolgáltatóknak továbbra is kapcsolatba kellett lépniük az egyes pályahálózat-működtetőkkel, ha olyan menetvonalat akartak bebiztosítani maguknak, amely a folyosókon kívül eső részeket is magában foglalt. Következésképpen a folyamat egyszerűsítése helyett az egyablakos ügyintézési rendszer további adminisztratív terheket rótt az érintettekre.

Másodszor, a vasúti árufuvarozási folyosókról szóló rendelet nem foglalkozott azzal, hogy szükség van a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodáshoz nemzeti szinten használt eszközök és eljárások összehangolására. Ez elősegítette volna a határokon átnyúló vasúti árufuvarozás infrastruktúra-kapacitásával való gazdálkodást. A vasúti árufuvarozási folyosókról szóló rendelet nem írta elő konkrét digitális eszközök alkalmazását, a vasúti ágazatban érdekelt felek által kidolgozott, a vasúti infrastruktúra-kapacitást kérelmezők és az egyablakos ügyintézési rendszer közötti koordináció támogatására bevezetett, menetvonal-koordinációs rendszer (Path Coordination System) elnevezésű alkalmazás pedig hiányos megoldást nyújtott.

Harmadszor, az érdekelt felek nem kísérték alaposan figyelemmel a vasúti árufuvarozási szolgáltatások teljesítményét annak javítására irányuló hatékony tervek kidolgozása és végrehajtása érdekében. A vasúti árufuvarozási folyosókról szóló rendelet kifejezetten az árufuvarozási folyosók ügyvivő testületeinek feladataként írta elő a teljesítmény-ellenőrzést, az értékelés azonban azt mutatta, hogy számos fontos szempontot, például a menetrendi pontosságot, figyelmen kívül hagyták a teljesítmény ellenőrzése során.

Végül korlátozott előrelépés történt a forgalomirányítás és az intermodális árufuvarozási terminálokkal való koordináció javítása terén. A rakomány be- és kirakodásához a

² SWD(2021) 134 final, 2021. június 2.

³ COM(2018) 189 final, 2018. április 16. A jelentés előzménye egy európai számvevőszéki jelentés volt (Európai Számvevőszék, Vasúti árufuvarozás az Unióban: az ágazat még nincs sínen, 8. sz. különjelentés, Luxembourg, az Európai Unió Kiadóhivatala, 2016).

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

2022-ben konzultációs tevékenységekre került sor. Ezek a következők voltak:

- A konzultációba bevont érdekelt felek között voltak a vasúti pályahálózat-működtetők, a vállalkozó vasúti társaságok (a személyszállítással és áru fuvarozással foglalkozók egyaránt), a vasúti áru fuvarozási folyosók végrehajtó és ügyvivő testületeinek tagjai, a terminálüzemeltetők, a szállítmányozók, a tagállamok vasúti minisztériumainak képviselői, a nemzeti vasúti szabályozó szervezetek, valamint nem kormányzati szervezetek, tudósok és állampolgárok.

A véleményezési felhívásra és a nyilvános konzultációra adott válaszok azt mutatták, hogy a legtöbb válaszadó egyetért a feltárt problémákkal, és az érdekelt felek széles körben támogatják a kezdeményezést.

7 A vállalkozó vasúti társaságoknak biztosított fórum, amelyben részt vesznek a Bizottság szolgálatait és az Európai Unió Vasúti Ügynöksége.

Összességében a megkérdezett érdekelt felek szintén pozitívan értékelték a kezdeményezés javasolt intézkedéseit. A megkérdezett érdekelt felek például túlnyomó többségben támogatják a rugalmasabb és megbízhatóbb, a piaci igényekhez igazodó kapacitáselosztási eljárások bevezetését (amelyet a „Menetrend-újratervezés az intelligens kapacitásgazdálkodásért”, közismert nevén TTR-projekt ihletett). Támogatják továbbá a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodást és a forgalomirányítást szolgáló digitális eszközök fejlesztését és használatát ösztönző intézkedések bevezetését.

Az érdekelt feleknek a hatásvizsgálatban vizsgált szakpolitikai alternatívákkal kapcsolatos véleménye azonban jobban megoszlott: a legtöbb pályahálózat-működtető azt a szakpolitikai alternatívát részesítette előnyben, amelyben a javaslat céljait az egyes pályahálózat-működtetők közötti együttműködés révén érik el, míg sok vállalkozó vasúti társaság azon szakpolitikai alternatíva megközelítését részesíti előnyben, amelyben a kapacitásgazdálkodás és forgalomirányítás koordinálását egy központi szervezet végzi.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

Egy külső vállalkozó tanulmányt készített a javaslat hatásvizsgálatának alátámasztására. A 2021 decemberében indított tanulmány 2023 februárjában ért véget. Értékes információkkal szolgált a Bizottságnak, főképpen a tekintetben, hogy miként lehet a legjobban megtervezni a szakpolitikai alternatívákat és felmérni várható hatásait, illetve hogyan lehet kikérni a közvetlenül érintett érdekelt felek véleményét.

- **Hatásvizsgálat**

A javaslat szakpolitikai intézkedései egy hatásvizsgálat eredményein alapultak. A Bizottság Szabályozói Ellenőrzési Testülete⁸ pozitív véleményt adott a hatásvizsgálati jelentésre⁹ vonatkozóan. Véleményében a testület ajánlásokat fogalmazott meg a hatásvizsgálati jelentésben szereplő érvek bemutatására vonatkozóan. Ezeket az ajánlásokat átültették a gyakorlatba. A hatásvizsgálati jelentés 1. melléklete összefoglalóan áttekinti, hogyan került erre sor.

A hatásvizsgálat keretében négy szakpolitikai alternatívát mérlegeltek.

Az 1. szakpolitikai alternatíva a jelenlegi jogi keret továbbfejlesztése, amely fenntartja a kapacitásgazdálkodás és a forgalomirányítás határokon átnyúló koordinációjának a vasúti árufuvarozási folyosókról szóló rendeletben meghatározott, folyosó alapú megközelítését.

Ezzel szemben a 2., 3. és 4. szakpolitikai alternatíva „hálózati megközelítést” alkalmaz, amelyben a kapacitásgazdálkodási és forgalomirányítási intézkedések hatálya túlmutat a folyosókon¹⁰, és átfogóbb harmonizációt és korszerűsítést vezet be a kapacitásgazdálkodásra és forgalomirányításra vonatkozó szabályok és eljárások tekintetében. A fő különbség a szakpolitikai alternatívák között a követelmények szigorúságában és ambíciószintjében, valamint a döntéshozatali folyamat centralizáltságának mértékében rejlik.

⁸ SEC(2023) 443.

⁹ SWD(2023) 443.

¹⁰ Azonban továbbra is a leginkább stratégiai vonalakra kell összpontosítani, hogy elkerüljük a túlszabályozást a regionális jelentőségű és/vagy alacsony forgalomsűrűségű vonalakon.

A 2. szakpolitikai alternatíva a pályahálózat-működtetők közötti önkéntes együttműködésen alapul. Ez az alternatíva egyáltalán nem, vagy csak nagyon korlátozott mértékben irányoz elő uniós szintű központosított koordinációs struktúrákat.

A 3. szakpolitikai alternatíva kiterjeszti a 2. szakpolitikai alternatívát, és annak legtöbb intézkedését átveszi, további harmonizációs feladatokat ruházva az uniós szintű koordinációs testületekre, a lehető legnagyobb mértékben kihasználva a meglévő szervezeteket.

A 4. szakpolitikai alternatíva kiterjeszti a 3. szakpolitikai alternatívában bevezetett koordinációs testület hatáskörét azáltal, hogy azt operatív és döntéshozatali feladatokkal egészíti ki, mint például a pályahálózat-működtetők közötti nézeteltérés, illetve összehangolás hiánya esetén a végső döntések meghozatalának hatásköre, valamint egy európai forgalomirányítási funkció felállítása a jelentősebb események kezelésére („válságcella”).

Az értékelés a 3. szakpolitikai alternatívát jelölte meg előnyben részesített alternatívaként, mivel ez teremti meg a legjobb egyensúlyt az elérendő célok, a beavatkozás arányosságának mértéke, költségei és hasznai, valamint a hatások vizsgálatának hitelessége között.

A vasúti infrastruktúrával való gazdálkodásra és a vasúti forgalom irányítására vonatkozó harmonizált, közvetlenül alkalmazandó keret bevezetésével a jogalkotási javaslat hozzájárul azon általános cél eléréséhez, hogy a vasúti hálózat nagyobb mennyiségű forgalmat fogadjon, mind a személyszállítási, mind az áruszállítási vasúti ügyfelek javára. A javaslatból származó többletkapacitás várhatóan 4 %-kal növeli a vasúti forgalmat (vonatkilométerben kifejezve), ami közel 250 millió vonatkilométer többletkapacitást jelent. Pénzben kifejezve a becslések szerint ez a többletkapacitás 2 500 millió EUR gazdasági értéket fog teremteni a vállalkozó vasúti társaságok számára. A végső felhasználók esetében az ebből a jogalkotási javaslatból származó többletkapacitás azt jelenti, hogy az utasok élvezhetik a több csatlakozás, valamint meglévő csatlakozások esetén a nagyobb járatgyakoriság előnyeit. Hasonlóképpen, az áru fuvarozási szegmensben a szállítatók élvezhetik a nagyobb választék előnyeit. A javaslat a kapacitáselosztási folyamatot is hatékonyabbá teszi azáltal, hogy az elosztott menetvonalak stabilitásának javítására szolgáló intézkedéseket vezet be, ami körülbelül 420 millió EUR költségmegtakarítást eredményez a vállalkozó vasúti társaságok számára és hasonló összegű megtakarítást a pályahálózat-működtetők számára. A javaslat javítani fogja az ideiglenes kapacitáskorlátozások határokon átnyúló koordinációját is, megbízhatóbbá téve a vasúti közlekedést. A javaslat különböző intézkedései várhatóan a pontosság javulását is eredményezik, ami 658 millió EUR becsült gazdasági nyereséget eredményez a vállalkozó vasúti társaságok számára. A javuló megbízhatóság és pontosság vonzóbbá teszi a vasúti áru fuvarozási szolgáltatásokat a szállítmányozók számára, ami elősegíti versenyképességének növelését a közúti szállítással szemben. Hasonlóképpen, az utasok élvezhetik a kevesebb járatotrlés és a javuló pontosság előnyeit. A rendelkezésre álló csatlakozások várható növekedésével együtt ezek az előnyök elősegítik a vasúti közlekedés versenyképességének javítását a légi közlekedéssel szemben a személyszállítási szegmensben, különösen a határokon átnyúló útvonalakon, ahol a kapacitásgazdálkodás és forgalomirányítás harmonizált keretrendszerének bevezetése várhatóan jelentős hozzáadott értéket teremt. Végezetül a javaslat várhatóan adminisztratív költségmegtakarítást is eredményez a nemzeti hatóságok számára a vasúti kapacitásgazdálkodásra és forgalomirányításra vonatkozó harmonizált jogi keret végrehajtásának, valamint a vasúti áru fuvarozási folyosók fokozatos megszüntetésének köszönhetően. Az említett megtakarítások a becslések szerint 2,6 millió EUR-t tesznek ki az alapforgatókönyvhöz képest a 2025–2050-es időszak alatt, jelenértékben kifejezve.

A jogalkotási javaslat várhatóan pozitív hatással lesz a vasúti ágazatban a foglalkoztatásra is (a becslések szerint átlagosan évi 42 000 további munkahelyet teremt az alapforgatókönyvhöz képest), köszönhetően a rendelkezésre álló infrastruktúra-kapacitás növekedésének és az ezzel összefüggő vasúti forgalom növekedésének, amelyeket az intézkedések várhatóan eredményezni fognak.

Végül, a jogalkotási javaslat várhatóan jöllehet szerény, de pozitív éghajlati és környezeti hatásokkal jár (a becslések szerint az előnyben részesített alternatíva a bázisszinthez viszonyítva körülbelül 26 millió tonnával csökkenti a CO₂-kibocsátást a 2025–2050-es időszakban).

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

Ennek a jogalkotási javaslatnak jelentős célravezető szabályozási vonatkozása van, mivel célja a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásra vonatkozó szabályok egyszerűsítése és frissítése annak érdekében, hogy jobban ki tudja szolgálni a különböző vasúti piaci szegmensek (különösen a határokon átnyúló áru fuvarozási szegmens) igényeit. A javaslat a vasúti áru fuvarozási folyosókról szóló rendeletben és a 2012/34/EU irányelv egyes részeiben meghatározott, a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásra és a forgalomirányításra vonatkozó jelenlegi jogi keretet egyetlen, a teljes uniós hálózatra közvetlenül alkalmazandó kerettel váltja fel.

Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva várhatóan adminisztratív költségmegtakarítást eredményez a hatóságok számára a vasúti kapacitással való gazdálkodásra és a vasúti forgalomirányításra vonatkozó harmonizált jogi keret végrehajtásának, valamint a vasúti áru fuvarozási folyosók felszámolásának köszönhetően, amely a becslések szerint 2,6 millió EUR lesz a 2025–2050-es időszakban az alapforgatókönyvhöz képest, jelenlegi értékben kifejezve. A kapacitáselosztás hatékonyabbá tételével a kezdeményezés megkönnyíti a határokon átnyúló vasúti szolgáltatások kapcsán kapacitást kérelmezők dolgát. A pályahálózat-működtetők adminisztratív költségeit is a becslések szerint 8,2 millió EUR-val csökkenti az alapforgatókönyvhöz képest a 2025–2050-es időszakban, jelenlegi értékben kifejezve.

- **Alapvető jogok**

A javaslat nincs hatással az alapjogok védelmére.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

Az előnyben részesített alternatívának a Bizottság oldalán lesznek költségvonzatai.

A vasúti infrastruktúra-kapacitás egységes európai vasúti térségben történő használatáról szóló rendeletjavaslatot három egymást kiegészítő koordinációs tevékenység kíséri, amelyekhez a Bizottság társfinanszírozást biztosít.

Először is uniós társfinanszírozást biztosít a pályahálózat-működtetők hálózati koordinátor általi koordinációjának támogatására. A jogalkotási javaslat azt is előírja az egyes pályahálózat-működtetők számára, hogy nyújtsanak társfinanszírozási támogatást a hálózati koordinátor tevékenységeihez.

Másodszor, a Bizottság társfinanszírozási támogatást nyújt egy titkárság felállításához, amely a nemzeti szabályozó szervezetek együttműködésére szolgál; utóbbiakban szintén társfinanszírozást kell biztosítaniuk a titkárság számára.

Harmadszor, a jogalkotási javaslat magában foglalja a teljesítmény-felülvizsgálati szervnek nevezett, független vasúti szakértői csoport létrehozását, amely tanácsokat ad az Európai Bizottságnak, és amelynek feladata a vasúti infrastruktúra és a szállítási szolgáltatások teljesítményének felülvizsgálata lesz. A Bizottság finanszírozást biztosít a teljesítmény-felülvizsgálati szerv tagjainak a szerv munkájában való részvétellel kapcsolatos összes költségük fedezésére.

A Bizottság e három koordinációs tevékenységre évente 5,5 millió EUR költségvetést különített el.

5. EGYÉB ELEMEEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A bizottsági szolgálatok számos intézkedés és mutató segítségével nyomon követik e javaslat végrehajtását és hatékonyságát, hogy mérjék az operatív célok elérése felé tett előrehaladást. Ezeket a mutatókat és az operatív célkitűzéseket a teljesítmény-felülvizsgálati szerv tanácsa alapján dolgozzák ki. Az adatokat a pályahálózat-működtetők európai hálózata szolgáltatja, különösen az annak munkáját támogató operatív szervezet (hálózati koordinátor), amely részt vesz az operatív célok meghatározásában is.

Ezenfelül a Bizottság a várakozások szerint a vasúti piaci fejleményekkel és a végrehajtással kapcsolatos adatokat és elemzéseket fog kapni a vasúti igazgatási szervezetek európai hálózatától.

Ezeket a teljesítménymutatókat a javaslatban foglalt intézkedések hatásainak nyomon követésére dolgozzák ki. Mindazonáltal várhatóan bizonyos szinergiákat is tükrözhetnek majd más közlekedésre vonatkozó uniós javaslatokkal és szakpolitikákkal, például a TEN-T rendelet felülvizsgálatáról szóló javaslattal.

A javaslat biztosítja a jogalapot a részletesebb szabályok, eljárások és sablonok kidolgozásához, amelyeket nem jogalkotási aktusokban kell meghatározni. A végrehajtási időszaknak ezért le kell fednie a javaslatból származó nem jogalkotási aktusok hatálybalépését is. A Bizottság a végrehajtási időszak vége után öt évvel értékelést végez annak ellenőrzésére, hogy a kezdeményezés céljai milyen mértékben valósultak meg.

- **Magyarázó dokumentumok (irányelvek esetén)**

Nem alkalmazható.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Az I. fejezet általános rendelkezéseket tartalmaz. Leírja a javasolt rendelet tárgyát, amely olyan szabályokat állapít meg, amelyek lehetővé teszik, hogy a vasúti infrastruktúra kapacitásával úgy gazdálkodjanak, illetve a vasúti forgalmat úgy irányítsák, hogy optimalizálják a hálózathasználatot, ezáltal javítva a szolgáltatások minőségét és lehetővé téve nagyobb forgalom fogadását. Meghatározza a rendeletjavaslat hatályát. Megállapítja továbbá a vasúti pályahálózat-működtetők általános felelősségét és azokat az elveket, amelyeket feladataik gyakorlása során be kell tartaniuk, valamint meghatározza a javasolt rendelet szempontjából fontos fogalmakat.

A II. fejezet a kapacitásgazdálkodás általános szabályait tartalmazza. Az általános elvekről szóló 1. szakasz a kapacitástervezési és -elosztási folyamat három szakaszát határozza meg: stratégiai kapacitástervezés (részletesebben a II. fejezet 2. szakaszában kerül ismertetésre), a kapacitás ütemezése és elosztása (3. szakasz), valamint a kapacitás kiigazítása és átütemezése (4. szakasz). A fejezet előírja a pályahálózat-működtetők számára a kapacitásgazdálkodás európai keretének közös kidolgozásával kapcsolatos kötelezettségeit. Külön rendelkezések foglalkoznak a szűkös infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodással, valamint az infrastrukturális munkálatokból és a rossz állapotban lévő infrastruktúrából eredő kapacitáskorlátozásokkal.

A III. fejezet kötelezettségeket vezet be a forgalomirányításra, a zavarkezelésre és a válságkezelésre vonatkozóan, valamint előírja a pályahálózat-működtetők számára, hogy közösen dolgozzák ki az e kérdések határokön átnyúló koordinációjára szolgáló európai keretet. Külön rendelkezések biztosítják, hogy válsághelyzetben a tagállamok szükségintézkedéseket alkalmazzassanak a vasúti kapacitásgazdálkodás és a forgalomirányítás terén.

A IV. fejezet bevezeti a teljesítmény-felülvizsgálati keretet. Az EU-n belüli vasúti infrastruktúra-szolgáltatások teljesítményének javítása érdekében a pályahálózat-működtetők európai hálózata (ENIM) feladata a teljesítmény különböző szempontjainak nyomon követése és éves nyilvános teljesítményjelentések összeállítása. Az újonnan létrehozott teljesítmény-felülvizsgálati szerv tanácsokat és ajánlásokat ad a teljesítménnyel kapcsolatos kérdésekben.

Az V. fejezet a pályahálózat-működtetők közötti koordináció szervezeti felépítésére vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz. A 2012/34/EU irányelv alapján létrehozott pályahálózat-működtetők európai hálózatát megerősítik, és egy hálózati koordinátor, valamint a pályahálózat-működtetők számára kijelölt kapcsolattartó pontok fogják támogatni. Ez a fejezet tartalmazza a kapacitásgazdálkodás digitalizálására vonatkozó szabályokat is.

A VI. fejezet a kapacitásgazdálkodás és a forgalomirányítás hatósági felügyeletére vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz, és az uniós és határon átnyúló ügyek tekintetében kiterjeszti a vasúti igazgatási szervezetek európai hálózatának (ENRRB) feladatait és felelősségi körét. Ebből a célból az ENRRB-nél döntéshozó szervként létrejön az igazgatási szervezetek tanácsa, valamint az e tanácsot támogató titkárság.

A VII. fejezet a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokra és a rendelet jövőbeli értékelésére vonatkozó záró rendelkezéseket tartalmazza. E fejezetben tartalmazza a 2012/34/EU irányelv módosításait, valamint hatályon kívül helyezi a vasúti áru fuvarozási folyosókról szóló rendeletet és a 2012/34/EU irányelv azon cikkeit, amelyeket az új rendelet vált fel. Átmeneti intézkedéseket irányoz elő az új jogi keretre való zökkenőmentes átállás biztosítására.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 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 keretében,
mivel:

- (1) Az „európai zöld megállapodás” című bizottsági közlemény³ célul tűzte ki az Unió elé a klímasemlegesség 2050-re történő elérését, valamint meghatározta azt az egyértelmű célt is, hogy 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal kell csökkenteni a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátást. A Bizottság a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás 90 %-os csökkentését szorgalmazza, miközben törekszik azon szennyezőanyag-mentességi célkitűzés⁴ megvalósítására, hogy 2030-ra több mint 55 %-kal csökkentse a légszennyezőanyag-kibocsátás egészségügyi hatásait, valamint 30 %-kal a közlekedési zajártalomnak tartósan kitett emberek arányát. A közlekedés az Unió teljes üvegházhatásúgáz-kibocsátásának mintegy 25 %-át teszi ki, és ez az arány az elmúlt években nőtt. Az európai zöld megállapodás kiemelten fontosnak tartja a jelenleg 75 %-ban közutakon lebonyolított szárazföldi áruszállítás jelentős részének a vasútra és a belvízi utakra történő áttérítését. Mivel a vasút javarészt villamosított és energiahatékony közlekedési mód, a vasúti szolgáltatások fokozottabb igénybevételének hozzá kell járulnia a közlekedés károsanyag-kibocsátásának és energiafelhasználásának csökkentéséhez.

¹ HL C [...], [...], [...] o.

² HL C [...], [...], [...] o.

³ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Az európai zöld megállapodás, COM(2019) 640 final, 2019. december 11.

⁴ Bizottsági közlemény, „Bolygónk egészségessé tétele mindenki számára – Uniós cselekvési terv: Út a szennyezőanyag-mentes levegő, víz és talaj felé”, COM(2021) 400 final, 2021. május 12.

- (2) A fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló közlemény⁵ mérföldköveket határoz meg, amelyek kijelölik az utat az uniós közlekedési rendszer számára a fenntartható, intelligens és reziliens mobilitásra vonatkozó célkitűzések eléréséhez. Előírja, hogy a vasúti árufuvarozás forgalma 2030-ig 50 %-kal, 2050-ig pedig kétszeresére nőjön. A nagy sebességű vasúti forgalomnak 2030-ra meg kell kétszereződnie, 2050-re pedig meg kell háromszorozódnia, ezenfelül az 500 km-nél rövidebb távú, menetrend szerinti közösségi közlekedésnek 2030-ig karbonsemlegessé kell válnia az Unión belül. E célok eléréséhez a vasúti közlekedésnek vonzóbbá kell válnia a megfizethetőség, a megbízhatóság, valamint az utazók és az árufuvaroztatók igényeihez jobban igazodó szolgáltatások tekintetében.
- (3) A 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁶ megállapítja a vasúti infrastruktúra irányítására és működtetésére vonatkozó szabályokat, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás belföldi és nemzetközi vasúti szolgáltatások számára történő elosztására vonatkozó elveket és eljárásokat.
- (4) A 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet⁷ előírja a vasúti árufuvarozási folyosók és az egyablakos ügyintézési rendszer létrehozását, hogy megkönnyítse az infrastruktúra-kapacitások nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások számára történő kérelmezését.
- (5) A vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodás és a forgalomirányítás kulcsfontosságúak a vasúti ágazat megfelelő működéséhez. A vasúti szállítási szolgáltatások működését körültekintően meg kell tervezni és össze kell hangolni ahhoz, hogy a nagyon eltérő jellemzőkkel (például sebességgel és féktávolsággal) rendelkező vonatok biztonságosan osztozhassanak ugyanazon a vágányon. A kapacitással való optimális gazdálkodás több lehetőséget teremt a vasúti szolgáltatások számára, és növeli azok megbízhatóságát. A szabályozásnak kellő rugalmasságot kell biztosítania a pályahálózat-működtetők számára a kapacitással való hatékony gazdálkodáshoz, miközben gondoskodik arról, hogy valamennyi vállalkozó vasúti társaságot megkülönböztetés nélkül kezeljenek a hálózathoz való hozzáférés során.
- (6) 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 az uniós jog hatálya alóli ilyen kivétel nem érinti az egységes európai vasúti térség működését. Ezek a kivételek továbbra is alkalmazandók, és a tagállamok fenntartják annak jogát, hogy a jövőben e rendelettel kapcsolatban is kérelmezzenek ilyen kivételeket.
- (7) A vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásra vonatkozó szabályoknak és eljárásoknak jobban tükrözniük kell az összes vasúti piaci szegmens igényeit. Különösen figyelembe kell venniük, hogy szükség van a személyszállítási szolgáltatások rendelkezésére álló kapacitás hosszú távú stabilitására, valamint az árufuvarozás rövid távú rugalmasságára a piaci kereslet kielégítése érdekében. Ezért a kapacitásgazdálkodási folyamatnak már túlnyomórészt nem az egyéves időtávra kell összpontosítania, hanem azt három egymást követő szakaszban kell szervezni:

⁵ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása, COM(2020) 789 final, 2020. december 9.

⁶ 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.).

⁷ 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.).

stratégiai kapacitástervezés; a vasúti szolgáltatások ütemezése és a kapcsolódó kapacitáselosztás; valamint a kapacitás kiigazítása és átütemezése. A kapacitásgazdálkodás terén a hosszú távú tervezés és a rövid távú kiigazítás lehetőségét biztosító, jobban meghatározott és strukturált szakaszok bevezetése különösen előnyös lenne a kevésbé könnyen előre tervezhető vagy bonyolultabb szervezést igénylő szolgáltatások számára, úgymint áruszállító vonatok és a határon átnyúló személyszállító vonatok.

- (8) Az uniós vasúthálózat egyre nagyobb része túlterhelt vagy a túlterheltség határán áll, és nem képes kielégíteni az összes kérelmező vasúti infrastruktúra-kapacitás iránti igényét, illetve támogatni a vasúti szállítás volumenének további növekedését. Az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján kidolgozott átjárhatósági műszaki előírásokkal összhangban történő infrastruktúra-fejlesztés és -digitalizálás – különösen az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) – várhatóan közép- és hosszú távon a rendelkezésre álló kapacitás növekedését eredményezi. Mindazonáltal a pályahálózat-működtetőknek prioritásokat kell meghatározniuk a túlterhelt szakaszok használata kapcsán. A tagállamok által az infrastruktúra-kapacitás elosztása keretében meghatározott elsőbbségi elvek sérelme nélkül, a pályahálózat-működtetőknek átlátható és harmonizált módszerek alkalmazásával kell döntéseket hozniuk a prioritásokról, amelyek egyértelműen tisztázzák, hogy a társadalmi, gazdasági és környezeti tényezőket hogyan vették figyelembe és azok miként befolyásolják a döntésüket.
- (9) A kapacitás stratégiai tervezése javítja a vasúti infrastruktúra kihasználtságát azáltal, hogy előrejelzi a vasúti szolgáltatások iránti keresletet, figyelembe véve a tervezett infrastruktúra-fejlesztést, -felújítást és -karbantartást. Biztosítani kell, hogy a vasúti infrastruktúra-kapacitást olyan módon osszák el, amely maximalizálja a vasúti szolgáltatások értékét a társadalom számára. A pályahálózat-működtetőknek gondoskodniuk kell arról, hogy a stratégiai tervezés fokozatosan egyre részletesebb információkkal szolgáljon a rendelkezésre álló kapacitásról, és ez legyen a kapacitáselosztás alapja.
- (10) Annak biztosítása érdekében, hogy rendelkezésre álljon a különböző vasúti piaci szegmensek – különösen az áru fuvarozás és a határokon átnyúló vasúti szolgáltatások – között elosztható kapacitás, a pályahálózat-működtetők számára lehetővé kell tenni, hogy előre megtervezzék a kapacitás felhasználását a vasúti hálózat túlterhelt vagy magas kihasználtságú szakaszain, és szükség esetén a hálózat más szakaszait is bevonják az ilyen tervezésbe. Ennek az előzetes kapacitástervezésnek figyelembe kell vennie a különféle kapacitáselosztási módszereket és a különböző vasúti piaci szegmensek jellemzőit. Lehetővé kell tennie a vasúti infrastruktúra jobb kihasználását azáltal, hogy a kapacitáselosztási szakaszban egy csoportba sorolja a hasonló teljesítményjellemzőkkel rendelkező vonatok.
- (11) A kapacitáselosztás során a pályahálózat-működtetőknek be kell tartaniuk a kapacitáskínálatra vonatkozó stratégiai terveket, és ezzel egyidejűleg biztosítaniuk kell, hogy a kapacitást a piaci keresletnek megfelelően, tisztességes és megkülönböztetéstől mentes módon osszák el. Ebből a célból egyes kapacitáskérelmek elutasíthatók, és a kapacitáskínálati tervet rendszeresen frissíteni kell, hogy tükrözze a tényleges keresletet.
- (12) A különböző vasúti piaci szegmensek eltérő mértékben képesek előre jelezni a vasúti infrastruktúra kapacitásszükségleteiket. Előfordulhat, hogy egyes áru fuvarozási szolgáltatók nem tudják időben felismerni kapacitásigényüket, hogy az bekerülhessen

az üzemi menetrendbe (vagyis a vonatok és a gördülőállomány mozgásának éves tervébe), és azok nem férnek bele az éves menetrendjükbe. Ezért a pályahálózat-működtetőknek képesnek kell lenniük arra, hogy megfelelő minőségű és mennyiségű kapacitást kínáljanak az ingadozó keresletet támasztó, viszonylag rövid határidővel megszervezett, egyenlő több járatot magában foglaló vasúti szolgáltatások számára is, amelyeknél előfordulhat, hogy többször közlekednek egy adott időszak alatt, nem esik egybe az üzemi menetrendi időszakokkal.

- (13) A vasúti infrastruktúra-kapacitást kérelmezőknek képesnek kell lenniük a vasúti infrastruktúra-kapacitás éves szintű tervezésére és kérelmezésére az üzemi menetrend útján. A kérelmezők számára azt is lehetővé kell tenni, hogy keretmegállapodások révén időben jóval hamarabb kérelmezzenek vasúti infrastruktúra-kapacitást az állandó jellegű, többéves vasúti szolgáltatások esetén. Végül a kérelmezők számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy akkor is igényelhessenek kapacitást, amikor már közel van egyes vonatok indulási ideje eseti kapacitáskérelmek útján, vagy ismétlődő vasúti szolgáltatás esetén gördülő tervezési kérelmek révén.
- (14) A vasúti árufuvarozás jelentős hányada távolsági, és a pályahálózat-működtetők határokon átnyúló koordinációját igényli. 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. Ennek megfelelően meg kell erősíteni a pályahálózat-működtetők európai hálózatának szerepét a célból, hogy a hálózatot meg lehessen bízni a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásra vonatkozó eljárásokról és módszertanokról szóló jelen rendelet harmonizált végrehajtásával kapcsolatos iránymutatások kidolgozásával, valamint a határokon átnyúló kapacitás és forgalom aktív koordinációjával. A pályahálózat-működtetők európai hálózatának különösen ki kell dolgoznia a kapacitásgazdálkodás, a határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés koordinálása, valamint a teljesítményértékelés európai keretét.
- (15) A pályahálózat-működtetők európai hálózata által kidolgozott európai kereteknek olyan iránymutatásokkal kell szolgálniuk, amelyek betartása érdekében a pályahálózat-működtetőknek minden erőfeszítést meg kell tenniük, ugyanakkor felelősséget kell vállalniuk operatív döntéseikért. A pályahálózat-működtetőknek meg kell indokolniuk a pályahálózat-működtetők európai hálózata által kidolgozott keretektől való bármilyen eltérést. Úgy tekinthető, hogy ez a megközelítés egyensúlyt teremt annak szükségessége között, hogy az egységes európai vasúti térségben koordinációra kerüljön sor és harmonizált megközelítéseket alkalmazzanak, valamint annak szükségessége között, hogy az eljárásokat és módszertanokat az egyes földrajzi területek sajátos körülményeihez igazítsák. E rendelet alkalmazásának első öt évét követően a Bizottságnak fel kell mérnie, hogy az eljárások és módszerek konvergenciájának állapota, a pályahálózat-működtetők közötti koordinációs folyamat hatékonysága, valamint az egységes európai vasúti térség létrehozása felé tett általános előrehaladás indokoltá teszik-e olyan másodlagos jogszabályok bevezetését, amelyek a pályahálózat-működtetők európai hálózata által kidolgozott európai keret bizonyos elemeinek helyébe lépnek.
- (16) A határokon átnyúló vasúti forgalom rendes körülmények között és zavarok esetén történő irányítására vonatkozó szabályoknak elő kell segíteniük a vasúti személyszállítási és árufuvarozási szolgáltatások zavartalan, rugalmas és

zökkenőmentes működését. Biztosítaniuk kell strukturált rendszert a pályahálózat-működtetők és más érdekelt felek közötti koordinációra.

- (17) A vasúti infrastruktúra működtetése nemcsak a pályahálózat-működtetők közötti szoros együttműködést követeli meg, hanem a vállalkozó vasúti társaságokkal, valamint a vasúti és multimodális szállításban, fuvarozásban és a logisztikai műveletekben közvetlenül érintett egyéb érdekelt felekkel való szoros együttműködést is. Ezért lehetőséget kell biztosítani a strukturált koordinációra a pályahálózat-működtetők és más érdekelt felek között.
- (18) A vasúti szolgáltatások megbízhatósága a vasúti ügyfelek által leginkább értékelt szempont. A menetrendek megbízhatósága szintén kritikus szempont a vasúti rendszer zavartalan működése szempontjából, ahol a szolgáltatások és a hálózati externáliák között szoros kölcsönhatások állnak fenn. Emiatt az ütemtervtől való eltéréseket a lehető legkisebbre kell csökkenteni. Ezenkívül megfelelő ösztönzőrendszert kell bevezetni a pályahálózat-működtetők, a vállalkozó vasúti társaságok és más érintett felek kötelezettségvállalásai teljesítésének előmozdítása érdekében. Ezeknek az ösztönzőknek mind gazdasági, mind nem gazdasági jellegűeknek kell lenniük.
- (19) A vasúti infrastruktúra és a személyszállítási, illetve árufuvarozási szolgáltatások minőségének folyamatos ellenőrzése az előfeltétele annak, hogy javítani lehessen a szolgáltatások teljesítményét. Ezért egy átlátható és objektív mutatórendszert kell létrehozni, amely visszajelzést ad a teljesítmény azon szempontjairól, amelyek lényegesek a különböző operatív érdekelt felek és a vasúti személyszállítási, illetve árufuvarozási szolgáltatások végfelhasználói számára. Ennek a rendszernek a fő funkciója az operatív érdekelt felek által vállalt kötelezettségek teljesítésének és a teljesítmény terén az idő múlásával elért előrehaladásnak a nyomon követésére kell, hogy összpontosítson, figyelembe véve a vasúti ágazaton belüli eltérő körülményeket és jellemzőket. Egy ilyen rendszer létrehozásához és az általa szolgáltatott kimeneti adatok elemzéséhez a Bizottság számára biztosítani kell, hogy – egy teljesítmény-felülvizsgálati szerv formájában – független szakértőkre támaszkodhasson. E szerv feladata, hogy független tanácsadással szolgáljon a Bizottság részére minden olyan területen, amely befolyással bír a vasúti szolgálatok és az infrastruktúra-működtetés teljesítményére.
- (20) A vasúti infrastruktúra-szolgáltatások teljesítményének az egységes európai vasúti térségben történő javítása érdekében a pályahálózat-működtetőknek – a Bizottsággal, a teljesítmény-felülvizsgálati szervvel és az érintett felekkel szoros együttműködésben – kell létrehozniuk és végrehajtaniuk egy közös keretet a teljesítmény felülvizsgálatára. Ez a keret hivatott biztosítani, hogy valamennyi uniós pályahálózat-működtető közös elveket és módszereket alkalmazzon a teljesítmény elfogadott mutatókon keresztül történő mérésére. A keretnek lehetővé kell tennie az uniós vasúthálózat teljesítménybeli hiányosságainak megállapítását. Biztosítani kell, hogy a pályahálózat-működtetők úgy tűzzék ki a teljesítménycélokat, hogy figyelembe vegyék az általuk működtetett hálózat sajátosságait, ugyanakkor biztosítsák az összhangot a legrelevánsabb teljesítménybeli hiányosságok megállapítása során. A keretnek lehetővé kell tennie a pályahálózat-működtetők számára, hogy uniós szinten együttműködjenek a teljesítménybeli hiányosságok kezelésére irányuló intézkedések meghatározása és azok hatásának nyomon követése során. A pályahálózat-működtetők európai hálózatának keretében együttműködve, valamint figyelembe véve a teljesítmény-felülvizsgálati szerv és a Bizottság véleményét, a pályahálózat-működtetőknek rendszeresen felül kell vizsgálniuk ezt a keretet a célravezetőségének biztosítása érdekében.

- (21) A vasúti pályahálózat-működtetők közötti koordináció hatékony uniós keretének biztosítása érdekében a 2012/34/EU irányelvvel létrehozott pályahálózat-működtetők európai hálózatának a jelenleginél működőképessé kell válnia. E hálózatnak részét kell képezzék olyan döntéshozatali mechanizmusok, amelyek lehetővé teszik az uniós vasúti pályahálózat-működtetők számára, hogy hatékonyan koordinálják a vasúti infrastruktúra kapacitásának stratégiai tervezését.
- (22) A vasúti szabályozó 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 szervezetek európai hálózatán keresztül kell megvalósítaniuk annak érdekében, hogy közös elveket és gyakorlatokat dolgozzanak azon döntések meghozatalára vonatkozóan, amelyekre ezen rendelet alapján jogosultak. E célból a vasúti igazgatási szervezetek európai hálózatának koordinációs feladatokat kell ellátnia, és nem kötelező erejű ajánlásokat és véleményeket kell elfogadnia, amelyek nem érinthetik a vasúti szabályozó szervezetek vagy a pályahálózat-működtetők hatáskörét.
- (23) A hatékony vasúti kapacitásgazdálkodás és forgalomirányítás megköveteli a pályahálózat-működtetők, a kérelmezők és az egyéb operatív érdekelt felek közötti adat- és információcserét. Ez az adat- és információcsere lényegesen hatékonyabb és hatásosabb lehet, ha azt átjárható digitális eszközökkel és – lehetőség szerint – automatizálással támogatják. Az átjárhatósági előírások végrehajtása ezért elsőbbséget kell, hogy élvezzen, és azokat tovább kell fejleszteni, hogy lépést tartsanak a technológiai fejlődéssel és az e rendeletben javasolt új folyamatokkal.
- (24) A pályahálózat-működtetőknek az (EU) 2021/2085 rendelet 97. cikkében említett kiépítési csoporton keresztül biztosítaniuk kell az összhangot – különösen a digitalizációt illetően – az (EU) 2021/2085 tanácsi rendelet IV. címével létrehozott Európai Vasút Közös Vállalkozás munkájával, tekintettel a 86. cikk (5) bekezdésében említett főtervre és a 85. cikk (2) bekezdésének c) pontjában említett rendszerpillérre.
- (25) Biztosítani kell a pályahálózat-működtetők számára és a szabályozási felügyelet területén a kapacitásgazdálkodással, a vasúti érdekelt felek közötti együttműködéssel és az uniós szintű koordinációval kapcsolatos kritériumok, elvek és eljárások meghatározását szolgáló mechanizmust. Ez a mechanizmus megköveteli, hogy a pályahálózat-működtetők és a vasúti szabályozó szervezetek az érintett érdekelt felekkel együttműködve dolgozzanak ki és hajtsanak végre európai kereteket és iránymutatásokat. Az európai keretek kidolgozásának és végrehajtásának értékelését követően, és amennyiben az ágazati iránymutatások önkéntes alkalmazása nem éri el a szabályozási koherencia szükséges szintjét, a Bizottságnak rendelkeznie kell arra alkalmas eszközökkel, hogy adott esetben végrehajtási vagy felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén orvosolja az ilyen szabályozási hiányosságokat.
- (26) A nemzetközi vasúti szolgáltatások esetében a zökkenőmentes kapacitásgazdálkodási és forgalomirányítási folyamat biztosítása érdekében, az elosztott kapacitások törlésének és a vasút működésében a vasúti hálózat zavarai miatt bekövetkező fennakadásoknak a lehető legkisebbre csökkentése érdekében, valamint a pályahálózat-működtetők gyakorlatában bekövetkező változások figyelembevétele, továbbá az új kapacitáselosztási módszerek és információs és kommunikációs technológiák alkalmazása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy a Szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el. E felhatalmazásnak a következőkre kell kiterjednie: az infrastruktúra-kapacitás stratégiai tervezése során

összeállítandó anyagok; a stratégiai kapacitástervezési és a kapacitáselosztási folyamat ütemezése; az elosztott kapacitás módosításának határideje és a kérelmezők számára alternatív megoldások kidolgozása; az infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozások összehangolásának, az azokkal kapcsolatos koordinációnak és azok közzétételének ütemterve; a magas kihasználtságú és túlterhelt infrastruktúra meghatározása, valamint a kapacitáskihasználás mértékének kiszámítására szolgáló eljárások és módszerek; a hálózati zavarok megállapításának és bejelentésének kritériumai; az operatív érdekelt feleknek nyújtandó tájékoztatás; valamint azok a területek, amelyeket illetően a pályahálózat-működtetőknek koordinációt kell folytatniuk, továbbá az ilyen koordinációra vonatkozó konkrét rendelkezések. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során – többek között szakértői szinten – megfelelő konzultációkat folytasson, és a konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban⁸ foglalt elvekkel összhangban kerüljön sor. 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 felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó bizottsági szakértői csoportok ülésein.

- (27) E rendelet egységes végrehajtási feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságot végrehajtási hatáskörrel kell felruházni műszaki és működési követelmények bevezetésére az egységes európai vasúti térség zökkenőmentes működésének elősegítése érdekében a következők vonatkozásában: a pályahálózat-működtetők által a kérelmezőkkel szemben támasztott követelményekre alkalmazandó egységes kritériumok; a szűkös kapacitásokkal való gazdálkodásra, a vészhelyzeti tervezésre, valamint az üzemi menetrend által lefedett időszakon túli kapacitáselosztásra vonatkozó közös eljárások, kritériumok és módszertanok; az elosztott kapacitás módosításai esetén fizetett ellentételezések közös megközelítése; az átütemezésre alkalmazandó közös kritériumok és eljárások; a vasúti és a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatások teljesítményének nyomon követésére szolgáló rendszer műszaki elemeinek meghatározása, beleértve a módszertanokat és az adatkövetelményeket, valamint azok felülvizsgálatát is. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁹ megfelelően kell gyakorolni.
- (28) A 2012/34/EU irányelvben meghatározott kapacitáselosztási szabályok helyébe az e rendeletben meghatározott szabályok lépnek. Ezért a pályahálózat-működtetők közötti együttműködés szabályai, a vasúti szabályozó szervezetek közötti együttműködés szabályait, a vállalkozó vasúti társaságok rendelkezésére álló vasúti infrastruktúra jellegét leíró hálózati üzletszabályzat elemeire vonatkozó követelményeket, a szóban forgó infrastruktúrához való hozzáférés feltételeit, valamint a kapacitáselosztás elveit és kritériumait ebben a rendeletben kell meghatározni. Az együttműködésre és a koordinációra vonatkozó szabályokat, valamint a hálózati üzletszabályzat azon elemeit, amelyek nem kapcsolódnak a kapacitásgazdálkodáshoz, továbbra is a 2012/34/EU irányelv írja elő.

⁸ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

⁹ 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.).

- (29) A 913/2010/EU rendelet utólagos értékelése¹⁰ arra a következtetésre jutott, hogy a rendelet hatása túlságosan korlátozott volt ahhoz, hogy hozzájáruljon a közúti szállításról a vasúti szállításra történő átálláshoz. Ezen túlmenően a tagállamok és a pályahálózat-működtetők közötti együttműködés a vasúti infrastruktúra működtetése terén még mindig nem volt hatékony a határokon átnyúló eseteket figyelembe véve. Az értékelés arra is rámutatott, hogy az elkülönített kapacitásgazdálkodás a vasúti árufuvarozási folyosókon és a hálózat többi részén nem hatékony. A vasúti hálózat kapacitásával való gazdálkodásra egységes szabályozási keretet kell alkalmazni, amely egységes szerkezetbe foglalja a 2012/34/EU irányelv és a 913/2010/EU rendelet vonatkozó rendelkezéseit. Ezért a 913/2010/EU rendeletet és a 2012/34/EU irányelv kapacitáselosztással kapcsolatos rendelkezéseit hatályon kívül kell helyezni és e rendelettel kell felváltani.
- (30) Az üzemi menetrend összeállításához előkészítő tevékenységeket kell végezni az említett üzemi menetrend hatálybalépését megelőző években. Ezért a 2013/34/EU irányelvvel és a 913/2010/EU rendelettel létrehozott keretszabályozásról az e rendelettel létrehozott keretszabályozásra való áttérés azzal jár, hogy az új keret szerinti üzemi menetrendek előkészítését a jelenlegi keret alkalmazásával párhuzamosan meg kell kezdeni. Ennek megfelelően az átmeneti szakaszban kettős rendszert kell alkalmazni, amelynek során egy adott menetrend szükséges előkészítő lépéseinek meg kell felelniük az adott menetrendre vonatkozó jogi keretnek. Lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a jelenlegi keretszabályozással összhangban kötött keretmegállapodások az új rendszerben egy átmeneti időszakban továbbra is alkalmazhatók legyenek.
- (31) Az új keret szerint az üzemi menetrend előkészítésének lépéseit a kapacitási stratégia közzétételével egyidejűleg kell megkezdeni, öt évvel az adott üzemi menetrend hatálybalépése előtt. Az új keretszabályozás mielőbbi alkalmazása érdekében, és figyelembe véve az ágazatban már megkezdett előkészítő munkát, az első két üzemi menetrend kialakításához vezető tevékenységek ütemezése 38 hónapra csökkenthető a kapacitási stratégia szakaszának lerövidítésével. Ennek megfelelően a [2029. december 9-én] kezdődő üzemi menetrend az új keretszabályozás hatálya alá tartozó első üzemi menetrend. Minden érdekelt félnek haladéktalanul meg kell kezdenie a szükséges előkészítőket az új keretnek való megfelelés érdekében,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy és hatály

- (1) Ez a rendelet a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásra és a kiszolgáló létesítményekkel való koordinációra, a forgalomirányításra, a válságkezelésre és a

¹⁰ SWD(2021) 134 final, 2021. június 2.

teljesítménymenedzsmentre alkalmazandó elveket, szabályokat és eljárásokat állapít meg a belföldi és nemzetközi vasúti szolgáltatások esetében. Emellett szabályokat állapít meg a pályahálózat-működtetők és más érintett felek közötti koordinációra szolgáló európai hálózatra (Európai koordinációs hálózat), valamint a kapacitásgazdálkodás és a forgalomirányítás felügyeletére vonatkozóan.

- (2) Ez a rendelet a vasúti infrastruktúra belföldi és nemzetközi vasúti szolgáltatások érdekében történő használatára vonatkozik a 2012/34/EU irányelv 1. cikkének (2) bekezdésében említettek szerint, beleértve az említett irányelv 3. cikkének 11. pontjában meghatározott kiszolgáló létesítményeket is.
- (3) A rendelet II–V. fejezete nem alkalmazandó azokra a vasúti infrastruktúrákra vagy vasúti szolgáltatásokra, amelyek kizárásra kerültek a 2012/34/EU irányelv IV. fejezetének hatálya alól az említett irányelv 2. cikkének (3), (3a), (4), (8), (8a) és (10) bekezdése alapján a vonatkozó kizárások érvényességi ideje alatt.
- (4) Ez a rendelet mindaddig nem alkalmazandó Ciprusra és Máltára, amíg területükön nem hoznak létre vasúti rendszert.

2. cikk

Általános feladatok és elvek

- (1) A 2012/34/EU irányelv 7c. cikkének sérelme nélkül, a pályahálózat-működtetők felelősek a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásért és a vasúti forgalomirányításért.

Az e rendelet vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására vonatkozó valamennyi rendelkezésében a pályahálózat-működtetőre történő hivatkozásokat a 2012/34/EU irányelv 7a. cikkének (3) bekezdésében említett elosztó szervre történő hivatkozásként kell értelmezni.
- (2) Az Unión belüli hatékony és eredményes vasúti infrastruktúrakapacitás-gazdálkodás és forgalomirányítás elősegítése érdekében a pályahálózat-működtetők – e rendelet együttműködésre vonatkozó rendelkezéseinek megfelelően – együttműködnek a 2012/34/EU irányelv 7f. cikkében említett pályahálózat-működtetők európai hálózata (ENIM) keretében.
- (3) Az (1) és (2) bekezdés szerinti kötelezettségeik teljesítése során a pályahálózat-működtetők:
 - a) optimálisan és hatékonyan használják a rendelkezésükre álló infrastruktúra-kapacitást a 2012/34/EU irányelv 26. cikkében előírtak szerint;
 - b) maximalizálják a vasúti infrastruktúra által lehetővé tett vasúti személyszállítási és árufuvarozási szolgáltatások társadalmi, gazdasági és környezeti értékét;
 - c) biztosítják az infrastruktúra-kapacitással való megkülönböztetésmentes gazdálkodást és az ahhoz való átlátható hozzáférést (többek között munkálatok idején is), a tisztességes verseny támogatása érdekében;
 - d) lehetővé teszik a zökkenőmentes vasúti forgalmat egynél több hálózaton;
 - e) biztosítják az átláthatóságot a vasúti infrastruktúra-kapacitás állapotával és rendelkezésre állásával kapcsolatban;

- f) a vasúti ágazat szereplőivel szoros együttműködésben felülvizsgálják és javítják a vasúti infrastruktúra és a szállítási, fuvarozási szolgáltatások teljesítményét;
- g) hozzájárulnak az egységes európai vasúti térség megvalósításához és fejlesztéséhez.

3. cikk

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

- (1) A pályahálózat-működtetők átlátható és megkülönböztetésmentes módon látják el a forgalomirányítási és kapacitásgazdálkodás feladatokat (beleértve a karbantartás-tervezést is), és az e funkciókkal kapcsolatos döntésekért felelős személyekkel kapcsolatban nem állhat fenn összeférhetetlenség.
- (2) A forgalomirányítás terén a pályahálózat-működtetők gondoskodnak arról, hogy a vállalkozó vasúti társaságok kellő időben és teljeskörűen hozzáférhessenek minden releváns információhoz, amennyiben őket érintő hálózati zavar lép fel. Ha a pályahálózat-működtető további hozzáférést engedélyez a forgalomirányítási eljárásokhoz, ezt átlátható és megkülönböztetésmentes módon kell biztosítani a vállalkozó vasúti társaságok részére.
- (3) A kapacitásgazdálkodást, valamint a vasúti infrastruktúra nagyobb karbantartási, felújítási és korszerűsítési munkálatainak hosszú távú tervezését illetően a pályahálózat-működtető e rendelettel összhangban konzultál a 2012/34/EU irányelv 3. cikkének 19. pontja szerinti kérelmezőkkel, és a felmerülő aggályokat a lehető legnagyobb mértékben figyelembe veszi.

4. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában a 2012/34/EU irányelv 3. cikkében szereplő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni.

Ezenkívül a következő fogalommeghatározások is alkalmazandók:

- 1. „vis maior”: minden olyan előre nem látható vagy szokatlan esemény vagy helyzet, amely a pályahálózat-működtető vagy a vállalkozó vasúti társaság hatókörén kívül esik, és amely nem oldható meg olyan intézkedésekkel, amelyek műszaki, pénzügyi vagy gazdasági szempontból számukra észszerűen lehetségesek, amely ténylegesen megtörtént és objektíven ellenőrizhető, és amely ideiglenesen vagy véglegesen lehetetlenné teszi a pályahálózat-működtető számára az e rendelet vagy a 2012/34/EU irányelv szerinti kötelezettségeinek teljesítését, illetve amely lehetetlenné teszi a vállalkozó vasúti társaság számára, hogy teljesítse a pályahálózat-működtetővel vagy -működtetőkkel szemben fennálló szerződéses kötelezettségeit;
- 2. „átjárhatóság”: az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv¹¹ 2. cikkének 2. pontja szerinti kölcsönös átjárhatóság;

¹¹ 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.).

3. „operatív érdekelt fél”: kérelmező, vállalkozó vasúti társaság, pályahálózat-működtető, vasúti kiszolgáló létesítmény üzemeltetője, vasúthoz kapcsolódó szolgáltatások nyújtója és bármely más jogalany, aki közvetlenül részt vesz valamely vasúti szállítási, illetve fuvarozási szolgáltatás működtetésében;
4. „európai koordinátor”: az (EU) ... rendelet [új TEN-T rendelet] 51. cikkében említett koordinátor;
5. „keretmegállapodás”: az a közjogi vagy magánjogi, jogilag kötelező erejű általános megállapodás, amely rögzíti a kérelmezőnek és a pályahálózat-működtetőnek az egy üzemi menetrend érvényességénél hosszabb időtartamra elosztandó infrastruktúra-kapacitással és a felszámítandó díjakkal kapcsolatos jogait és kötelezettségeit;
6. „egyidejű kapacitáselosztás”: olyan folyamat, amelynek keretében a pályahálózat-működtetők egy adott hatánapig beérkezett kapacitáskérelmekre válaszol és a kérelmek összehangolásával elosztják a vasúti infrastruktúra-kapacitást, hogy biztosítsák az infrastruktúra lehető legjobb kihasználását és a kérelmek lehető legnagyobb mértékű teljesítését;
7. „érkezési sorrendben történő kiszolgálás”: a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásának elve, ahol az elosztási folyamatban a kapacitáskérelmek a beérkezésük időrendi sorrendje szerint részesülnek elsőbbségben;
8. „menetvonal”: egy vonatnak két pont között adott időtartam alatt történő közlekedtetéséhez szükséges infrastruktúra-kapacitás, amely az adott vonat pontos útvonalaként kerül leírásra a kapcsolódó időkkal együtt, beleértve a kiindulási és célállomást, a belépési dátumot és időpontot, valamint a kilépési dátumot és időpontot, beleértve bármely megállóhelyet és a kapcsolódó indulási időpontokat;
9. „kapacitásra vonatkozó előírás”: olyan kapacitásjog, amely meghatározza az érintett kérelmező számára releváns infrastruktúra-kapacitás kereskedelmi és üzemeltetési jellemzőit, és amely elegendő információval látja el a pályahálózat-működtetőt az a jellemzőket tiszteletben tartó konkrét menetvonalak előkészítéséhez;
10. „több hálózaton üzemelő vasúti szolgáltatás”: olyan belföldi vagy nemzetközi vasúti személyszállítási vagy áru fuvarozási szolgáltatás, amelyet különböző pályahálózat-működtetők üzemeltetnek legalább két hálózaton. A vonatokat egyesíthetik és/vagy szétválaszthatják, és az egyes részeknek eltérhet a kiinduló- és végállomása, feltéve, hogy minden személy- vagy áruszállító kocsi áthalad legalább egy olyan hálózaton, amelyet másik pályahálózat-működtető üzemeltet;
11. „több hálózatra kiterjedő kapacitásjog”: a több hálózaton üzemelő vasúti szolgáltatás nyújtását lehetővé tevő kapacitásjogok összessége;
12. „infrastruktúra-kapacitás felosztása”: valamely infrastruktúra-elem teljes rendelkezésre álló kapacitása bizonyos hányadának hozzárendelése különböző típusú vasúti személyszállítási, illetve áru fuvarozási szolgáltatásokhoz és az infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozásokhoz;
13. „üzemi menetrend”: az üzemi menetrendi időszak alatt a kérdéses infrastruktúrán végbemenő összes tervezett vonat- és gördülőállomány-mozgást meghatározó, folyamatosan frissített adatok, amelyek az elosztott kapacitásjogok formájában fejeződnek ki;
14. „üzemi menetrendi időszak”: az az időszak, amely alatt egy adott menetrend érvényes;

15. „infrastrukturális munkálat”: a 2012/34/EU irányelv 3. cikkének 2a., 2c., 2d. és 2e. pontjában meghatározott vasúti infrastruktúrán annak fejlesztése, karbantartása, felújítása és korszerűsítése céljából végzett beavatkozások;
16. „szabályozó szervezet”: a 2012/34/EU irányelv 55. cikkében említett szabályozó szervezet;
17. „esemény”: minden olyan történés vagy azonos eredetű történések sorozata, amely a vasúti közlekedésben fennakadást okoz.

II. FEJEZET

AZ INFRASTRUKTÚRA-KAPACITÁSSAL VALÓ GAZDÁLKODÁS

1. SZAKASZ

Az infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodás általános elvei

5. cikk

Kapacitásgazdálkodás

- (1) A pályahálózat-működtetők a vasúti infrastruktúra-kapacitást három szakaszból álló tervezési és elosztási folyamaton keresztül kezelik:
 - a) a 2. pontban említett stratégiai kapacitástervezés;
 - b) az infrastruktúra-kapacitás 3. szakaszban említett ütemezése és elosztása;
 - c) a kiosztott kapacitás 4. szakaszban említett kiigazítása és átütemezése.
- (2) A 2012/34/EU irányelv IV. mellékletében meghatározott tartalmakon túlmenően a pályahálózat-működtetőknek az említett irányelv 27. cikkében említett hálózati üzletszabályzatba bele kell foglalniuk a vállalkozó vasúti társaságok rendelkezésére bocsátott infrastruktúrával kapcsolatos szakaszt; a kapacitásgazdálkodással kapcsolatos szakaszt; az üzemeltetéssel (beleértve a forgalomirányítást, a zavarkezelést és a válságkezelést) kapcsolatos szakaszt; valamint a teljesítménymenedzsmenttel kapcsolatos szakaszt, a IV. melléklettel összhangban.
- (3) Az (1) bekezdésben említett kapacitásgazdálkodással kapcsolatos döntéshozatal, beleértve a kapacitásjogok rendelkezésre állásának meghatározását és értékelését, valamint a kapacitásjogok elosztását, a 2012/34/EU irányelv 3. cikke 2f. pontja értelmében vett pályahálózat-működtető alapvető feladata. Az említett irányelv alapvető funkciókra vonatkozó rendelkezéseit kell alkalmazni.

6. cikk

A kapacitásgazdálkodás európai kerete

- (1) A pályahálózat-működtetőknek törekedniük kell arra, hogy a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásra vonatkozó közös elvek és eljárások szerint járjanak el. E célból az ENIM [e rendelet hatálybalépésétől számított 12 hónap]-ig a II. fejezet rendelkezéseivel összhangban kidolgozza és elfogadja a „kapacitásgazdálkodás európai keretét”.

- (2) A kapacitásgazdálkodás európai kerete közös elveket és eljárásokat határoz meg a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásra, valamint a pályahálózat-működtetők, a vállalkozó vasúti társaság és más kérelmezők, a vasúti kiszolgáló létesítmények üzemeltetői és az egyéb operatív érdekelt felek közötti koordinációra.
- (3) A kapacitásgazdálkodás európai keretének tartalmaznia kell legalább a III. mellékletben felsorolt elemeket, és azt szükség esetén frissíteni kell a pályahálózat-működtetők, a vállalkozó vasúti társaságok és más kérelmezők tapasztalatainak figyelembevétele érdekében, valamint az ENIM tevékenységei alapján.
- (4) A pályahálózat-működtetők a lehető legnagyobb mértékben figyelembe veszik a kapacitásgazdálkodás európai keretét a 2012/34/EU irányelv 27. cikkében említett hálózati üzletszabályzat elkészítésekor, különös tekintettel az e rendelet IV. mellékletében meghatározott tartalmi elemekre. A hálózati üzletszabályzatban megindokolják a kapacitásgazdálkodás európai keretében megállapított közös elvektől és eljárásoktól való eltérés okát.

7. cikk

Kérelmezők

- (1) A kérelmezők az infrastruktúra-kapacitásra vonatkozó kérelmeket nyújtanak be. Az infrastruktúra-kapacitás használatához a kérelmezők kijelölnék egy vállalkozó vasúti társaságot, hogy a 2012/34/EU irányelv 28. cikkével összhangban megállapodást kössön a pályahálózat-működtetővel. Ez nem érinti a kérelmezőnek azon jogát, hogy e rendelet 31. cikke szerint keretmegállapodást kössön a pályahálózat-működtetővel.
- (2) A pályahálózat-működtetők a kérelmezők számára követelményeket írhatnak elő az infrastruktúra jövőbeli bevételeivel és használatával kapcsolatos jogos elvárásaik védelme érdekében. E követelményeknek megfelelőnek, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. Ezeket a IV. melléklet (1) bekezdésének b) pontjában említett hálózati üzletszabályzatban kell meghatározni. A követelmények csak pénzügyi garancia nyújtását tartalmazhatják, amely nem lépheti túl a kérelmező tevékenységének tervezett volumenével arányos mértéket, továbbá biztosítékot arra nézve, hogy a kérelmező az előírásoknak megfelelő ajánlatokat tud készíteni az infrastruktúra-kapacitásra.
- (3) A Bizottság elfogadhatja azokat a végrehajtási jogi aktusokat, amelyek részletesen meghatározzák a (2) bekezdés alkalmazásában követendő kritériumokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 72. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

8. cikk

A szűkös infrastruktúra-kapacitásokkal való gazdálkodás

- (1) A pályahálózat-működtetők biztosítják, hogy a szűkös infrastruktúra-kapacitásokat a 2012/34/EU irányelv 26. cikkében és e rendelet 2. cikkében meghatározott elvekkel összhangban kezeljék az 5. cikkben említett kapacitásgazdálkodási folyamat minden szakaszában.
- (2) A szűkös kapacitással kapcsolatos döntések meghozatalakor a pályahálózat-működtetők figyelembe veszik a tagállamok által az infrastruktúra-kapacitás kihasználására vonatkozóan a 11. cikk (3) bekezdésével összhangban nyújtott stratégiai irányutatót.

Az állami támogatásokra vonatkozó szabályok sérelme nélkül, a tagállamok adott esetben a bevételkiesésnek megfelelő ellentételezést ítélnék meg a pályahálózat-működtetőnek – kizárólag a vasúti infrastruktúra-kapacitás használatára vonatkozó stratégiai iránymutatások betartásával kapcsolatos bevételkiesésért.

- (3) A pályahálózat-működtetők a szűkös kapacitást a lehető legnagyobb mértékben a 36. cikkben említett konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmuson keresztül, az érintett kérelmezők bevonásával tervezik meg és osztják el oly módon, hogy ennek eredményeként konszenzusos megoldás szülessen az egymással ütköző kapacitásigényekre és -kérelmekre.
- (4) Ha a (3) bekezdésben említett mechanizmus segítségével nem sikerül kielégítően rendezni az egymással ütköző kapacitásigényeket és -kérelmeket, a pályahálózat-működtetők objektív, átlátható és megkülönböztetésmentes eljárások révén gazdálkodnak a szűkös kapacitással vagy oldják meg a konfliktusokat.

Ezen eljárások során – az adatok rendelkezésre állásától függően – a következő társadalmi-gazdasági és környezeti kritériumok alapján kell értékelni az infrastruktúra-kapacitás használatának alternatív lehetőségeit:

- a) a vasúti személyszállítási vagy áru fuvarozási szolgáltatások üzemeltetőinek működési költségei és az e szolgáltatások ügyfeleinek felszámított árakra általuk gyakorolt hatás;
 - b) a vasúti személyszállítási vagy áru fuvarozási szolgáltatások ügyfeleinek időhöz köthető költségei;
 - c) a vasúti személyszállítási vagy áru fuvarozási szolgáltatások által kiszolgált személyek és régiók összekapcsolhatósága és hozzáférhetősége;
 - d) üvegházhatásúgáz-kibocsátás, a helyi légszennyező anyagok, zaj, vasúti személyszállítási vagy áru fuvarozási szolgáltatások egyéb külső költségei és azok valószínű alternatívái;
 - e) a vasúti személyszállítási vagy áru fuvarozási szolgáltatások biztonsági és közegészségügyi vonatkozásai és lehetséges alternatívái.
- (5) Az ENIM elkészíti és elfogadja a (4) bekezdésben említett eljárásokat, és belefoglalja azokat a 6. cikkben említett uniós kapacitásgazdálkodási keretbe. Az eljárásoknak magukban kell foglalniuk a következő lépéseket:
- a) alternatív forgatókönyvek kidolgozása a különböző típusú vasúti személyszállítási vagy áru fuvarozási szolgáltatások esetében rendelkezésre álló kapacitás felosztására, beleértve – ahol lehetséges – alternatív kapacitás más útvonalakon, illetve alternatív ütemterv hasonló jellemzőkkel történő biztosítását;
 - b) a forgatókönyvek értékelése és rangsorolása objektív és átlátható módszerek alapján, figyelembe véve a (4) bekezdésben meghatározott társadalmi-gazdasági és környezeti kritériumokat;
 - c) a b) pontban említett értékelés alapján az első helyre rangsorolt forgatókönyv kiválasztása, és ennek megfelelően a kapacitási modell meghatározásának és a kapacitáskínálati tervnek a módosítása.
- (6) Az ENIM kidolgozza az (5) bekezdés b) pontjában említett módszereket. E módszerek paramétereinek – elfogadott megközelítések és empirikus bizonyítékok alapján – lehetővé kell tenniük a helyi vagy országos körülmények

figyelembevételét. Az ENIM ezeket a módszereket befoglalja a 6. cikkben említett kapacitásgazdálkodás európai keretébe.

- (7) Figyelembe véve a (6) bekezdésben említett keret előkészítésével és végrehajtásával kapcsolatos tapasztalatokat, a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amelyek meghatározzák a szűkös kapacitásokkal való gazdálkodásra alkalmazandó sajátos eljárásokat, kritériumokat és módszereket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 72. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

9. cikk

Az infrastruktúra-kapacitással kapcsolatos tájékoztatás

- (1) A pályahálózat-működtetők pontos és naprakész információkat biztosítanak az érdekelt feleknek – különösen a kérelmezőknek, a potenciális kérelmezőknek és a szabályozó szervezeteknek – az infrastruktúra-kapacitások rendelkezésre állására vonatkozóan a teljes kapacitásgazdálkodási folyamat során (beleértve az e dokumentum 2. szakaszában említett stratégiai tervezési szakaszt is), a 3. szakaszban meghatározott ütemezési és elosztási folyamatok során, valamint minden alkalommal, amikor a 4. szakaszban említettek szerint módosul az elosztott kapacitás.
- A pályahálózat-működtetők haladéktalanul közzéteszik a 18. cikkben említett kapacitáskínálati terv és a 30. cikkben említett üzemi menetrend minden frissítését.
- (2) A pályahálózat-működtetők a 62. cikk (5) bekezdésével összhangban közzéteszik az (1) bekezdésben említett információkat, és a 62. cikk (3) bekezdésével összhangban hozzájárulnak a vonatkozó előírások kidolgozásához.
- (3) A kérelmezők kérésére a pályahálózat-működtetők az (1) bekezdésben említett információkat a kereskedelmi és operatív igények („megvalósíthatósági értékelések”) konkrét előírásai alapján biztosítják. A határokon átnyúló szolgáltatások esetében a pályahálózat-működtetőknek az ilyen kéréseket egyetlen helyen és egyetlen műveletben vagy egyetlen felületen keresztül kell fogadniuk és megválaszolniuk.

10. cikk

Az infrastrukturális munkálatokból és a rossz állapotban lévő infrastruktúrából eredő kapacitáskorlátozások

- (1) A 2012/34/EU irányelv 7., 7c. és 7e. cikkének sérelme nélkül, a pályahálózat-működtetők az üzleti tervvel, valamint a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (3) bekezdésében említett beruházási és pénzügyi programokkal összhangban tervezik meg az infrastrukturális munkálatokat. Amennyiben az üzleti terv elfogadását követően az említett programokban végrehajtott módosítások hatással vannak vagy várhatóan hatással lesznek az infrastrukturális munkálatok tervezésére, a pályahálózat-működtetőnek a hálózati üzletszabályzatban áttekintést kell adnia az ilyen módosításokról és várható hatásokról.
- (2) Infrastrukturális munkálatok tervezése során a pályahálózat-működtető a 2. cikk (3) bekezdésével és a 3. cikkel összhangban jár el.

A pályahálózat-működtető különösen kiegyensúlyozottan veszi figyelembe az infrastrukturális munkálatok saját vagyongazdálkodására és pénzügyi helyzetére gyakorolt

hatását, valamint az összes érintett kérelmezőre gyakorolt operatív és pénzügyi hatást.

- (3) A pályahálózat-működtetők a 2012/34/EU irányelv 7e. cikkében említett koordinációs mechanizmusok keretében konzultálnak a kérelmezőkkel az infrastrukturális munkálatok kapcsán, a határokon átnyúló vasúti szolgáltatások tekintetében pedig e rendelet 54. cikkével összhangban.

- (4) A pályahálózat-működtetők kellő időben megtervezik az infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozásokat, tájékoztatják azokról a kérelmezőket, és konzultálnak velük, figyelembe véve a vállalkozó vasúti társaságokra várhatóan gyakorolt hatást. Ezzel összefüggésben a pályahálózat-működtetőknek be kell tartaniuk az I. melléklet 3. szakaszában meghatározott menetrendet.

Azon kapacitáskorlátozások esetében, amelyek jelentős hatással vannak a kérelmezők rendelkezésére álló kapacitásra, a kérelmezők kérhetik a pályahálózat-működtetőtől, hogy készítsen alternatív tervet a kapacitáskorlátozásra vonatkozóan, beazonosítva és kiválasztva egy olyan lehetőséget, amely kiegyensúlyozottan veszi figyelembe a kérelmezőkre és a pályahálózat-működtetőkre gyakorolt hatásokat. A pályahálózat-működtető az ilyen kérelmezők számára a kapacitáskorlátozás ideje alatt rendelkezésre álló alternatív kapacitásra vonatkozó, indikatív tervet biztosít.

Az indikatív tervnek egyaránt ki kell terjednie az érintett vonalra és az alternatív vonalakra, és szerepelnie kell a 17. cikkben említett kapacitási modellben, valamint a 18. cikkben említett kapacitáskínálati tervben.

- (5) A pályahálózat-működtetők figyelembe veszik és mérsékelik az infrastrukturális munkálatok határokon átnyúló forgalomra gyakorolt hatását. A pályahálózat-működtetők az 53. cikkel összhangban koordinálják az 53. cikk (3) bekezdésében említett vonalakon végzett összes infrastrukturális munkálatot, valamint minden egyéb, jelentős határokon átnyúló hatással járó infrastrukturális munkálatot.

A koordinációnak különösen az infrastrukturális munkálatok ütemtervének optimalizálására, valamint az érintett vonalon és az alternatív útvonalakon alternatív kapacitás biztosítására kell irányulnia, figyelembe véve a kérelmezők operatív és kereskedelmi igényeit.

- (6) Szintén kapacitáskorlátozásnak kell tekinteni, ha az infrastruktúra kapacitása vagy teljesítménye (például a megengedett legnagyobb sebesség vagy tengelyterhelés) a tervezési értéke alá csökken az eszközök állagromlása miatt. Az ilyen korlátozásokra a 9. cikkben meghatározott tájékoztatási kötelezettségek vonatkoznak.

- (7) A pályahálózat-működtetők a lehető leghamarabb információkat tesznek közzé a tervezett ideiglenes kapacitáskorlátozásokról és azoknak a kereskedelmi célra rendelkezésre álló kapacitásra és az alternatív kapacitásra gyakorolt hatásáról, továbbá konzultálnak a kérelmezőkkel.

- (8) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 71. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. melléklet 3. szakaszának módosítására az infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozások vasúti forgalomra gyakorolt hatásának csökkentése érdekében, az érintett érdekelt felek tervezési, üzemeltetési, műszaki és kereskedelmi szempontjainak szem előtt tartásával.

2. SZAKASZ STRATÉGIAI KAPACITÁSTERVEZÉS

11. cikk

Stratégiai kapacitástervezés

- (1) A stratégiai kapacitástervezésnek ki kell terjednie a 12–25. cikkben meghatározott valamennyi tevékenységre.
- (2) A stratégiai kapacitástervezésnek a következő tervezési dokumentumok sorozatát kell eredményeznie, amelyek fokozatosan egyre részletesebb információkkal szolgálnak a rendelkezésre álló kapacitásról:
 - a) a 16. cikkben említett kapacitási stratégia;
 - b) a 17. cikkben említett kapacitási modell;
 - c) a 18. cikkben említett kapacitáskínálati terv.

Ezen összeállítandó anyagok tartalmát és elkészítésének ütemezését az I. melléklet 1. és 2. szakasza tartalmazza.

A pályahálózat-működtetőknek el kell fogadniuk a tervezési dokumentumokat, amelyet a tervezési folyamat következő szakaszának alapjául szolgálnak.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 71. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. melléklet 1. és 2. szakaszának módosítására, hogy biztosítsa a hatékony stratégiai tervezési folyamatot, és tükrözze a pályahálózat-működtetők és a kérelmezők működéssel kapcsolatos aggályait, e szakasz végrehajtása során figyelembe véve az ENIM, a pályahálózat-működtetők, a kérelmezők és egyéb operatív érdekelt felek, szabályozó testületek és az ENRB tapasztalatait.

- (3) A 2012/34/EU irányelv 4. cikkében meghatározott működtetési függetlenség elvére is figyelemmel a tagállamok stratégiai iránymutatást nyújthatnak a pályahálózat-működtetők számára a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (1) bekezdésében említett, a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó irányadó stratégiák alapján. Ez az iránymutatás különösen a következőkre terjedhet ki, illetve 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 [új TEN-T rendelet] 53. cikkében említett 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 a 21. cikkben említett, magas kihasználtságú és túlterhelt 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.

A tagállamok a nemzetközi személyszállítási és árufuvarozási szolgáltatások fejlesztésének támogatása érdekében összehangolják tevékenységüket az e bekezdéssel összhangban nyújtott stratégiai iránymutatások összhangjának biztosítása érdekében.

- (4) A stratégiai kapacitástervezésnek nem képezheti részét a kapacitásjogok egyes kérelmezőknek a 26. cikk szerint történő biztosítása.

12. cikk

A stratégiai kapacitásgazdálkodásra vonatkozó általános követelmények

- (1) A pályahálózat-működtetők kiegyensúlyozott, méltányos és megkülönböztetésmentes módon figyelembe vesznek minden olyan típusú vasúti személyszállítási vagy árufuvarozási szolgáltatást, amelyre hozzájuk kapacitáskérelmet nyújthatnak be, függetlenül azok mennyiségétől, a downstream piac méretétől, az egymást követő menetrendek közötti stabilitástól, a rendszerességtől vagy egy adott üzemi menetrendi időszakon belüli gyakoriságtól.
- (2) A stratégiai kapacitástervezés során – különösen a 17. cikkben említett kapacitási modellben és a 18. cikkben említett kapacitáskínálati tervben – a pályahálózat-működtetőknek különbséget kell tenniük legalább a következő típusú vasúti szállítási szolgáltatások között:
- a) áruszállítási szolgáltatások;
 - b) városközi (távolsági) személyszállítási szolgáltatások;
 - c) városi és regionális személyszállítási szolgáltatások.

Szükség esetén, az e rendelet végrehajtása során szerzett tapasztalatok fényében, az ENIM részletesebb listát készíthet, amely további különbséget tesz a vasúti szállítási szolgáltatások típusai között. A stratégiai tervezési folyamat határokon átnyúló egységességének támogatása érdekében egy harmonizált jegyzéket kell beépíteni a 6. cikkben említett kapacitásgazdálkodás európai keretébe.

- (3) A stratégiai kapacitástervezés során – különösen a 17. cikkben említett kapacitási modellben és a 18. cikkben említett kapacitáskínálati tervben – a pályahálózat-működtetők megjelölik a több hálózaton üzemelő szállítási szolgáltatások nyújtására alkalmas, előre tervezett kapacitást.
- (4) A stratégiai kapacitástervezés során figyelembe kell venni a következőket is:
- a) az infrastruktúra-kapacitás iránti kereslet megfigyelt szerkezete és alakulása, a korábbi üzemi menetrendi időszakokban a 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 infrastruktúra-kapacitás iránti kereslet várható alakulása, az e rendelet 15. cikkében említett elemzés során azonosítottak alapján;
 - c) a jelenlegi és potenciális kérelmezőkkel a 13. cikkel összhangban folytatott konzultáció során kapott hozzájárulások;
 - d) az 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. cikkének (3) bekezdésében említett üzleti tervében meghatározottak szerint;

- e) a tervezett 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 kijelölt menetvonalról való eltérések tűréshatára;
 - iv. lehetőség a szolgáltatások átirányítására, átütemezésére 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 részét képező és az [új TEN-T rendelet] 6. cikkében és I. mellékletében említett vasútvonalakra. A pályahálózat-működtetők bevonhatják a tervezésbe az általuk kezelt hálózat más vonalait és csomópontjait.
- A stratégiai kapacitástervezést olyan szinten kell elvégezni, amely kellően részletes ahhoz, hogy lehetővé tegye a hálózat meghatározott szakaszaival kapcsolatos kapacitástervezést. Ebből a célból a hálózatot olyan csomópontok és szakaszok halmazaként kell ábrázolni, amelyek lehetővé teszik a kapacitás iránti kereslet és a kapacitáskínálat vonatkozó jellemzőinek figyelembevételét.
- Ezeket a csomópontokat és szakaszokat fel kell tüntetni az (EU) 2016/797 irányelv 49. cikkében említett infrastruktúra-nyilvántartásban.
- (7) A stratégia kapacitástervezésnek egy legalább ötéves jövőbeli időszakra kell vonatkoznia. A pályahálózat-működtetők az időtartamot öt évet meghaladóan is meghosszabbíthatják, különösen a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (1) bekezdésében említett, a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó irányadó stratégia keretében történő infrastruktúra-fejlesztés támogatása érdekében.
- (8) A pályahálózat-működtetők rendszeresen felülvizsgálják és frissítik a stratégiai kapacitástervezés eredményeit, különös tekintettel a következőkre:
- a) a vasúti infrastruktúra fejlesztése;
 - b) az infrastruktúra-kapacitás iránti piaci kereslet alakulása;
 - c) a korábbi üzemi menetrendi időszakokban végzett és a 3. és 4. pontban meghatározott kapacitáselosztási folyamatok eredményei, beleértve az 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 teljesítményértékelés eredményei.

- (9) Az ENIM iránymutatásokat dolgoz ki, amelyek meghatározzák a stratégiai kapacitástervezés közös elveit, eljárásait és módszereit. Ezeket az iránymutatásokat befoglalja az e rendelet 6. cikkében említett kapacitásgazdálkodás európai keretébe. A szóban forgó iránymutatásoknak tartalmazniuk kell legalább az e rendelet III. mellékletében felsorolt elemeket. A pályahálózat-működtetőknek a legmesszebbmenőkig figyelembe kell venniük ezeket az iránymutatásokat a 2012/34/EU irányelv 27. cikkében említett hálózati üzletszabályzatban. A hálózati üzletszabályzatban meg kell indokolniuk az iránymutatásokban meghatározott közös elvektől, eljárásoktól és módszerektől való bármely eltérést.

13. cikk

Az érdekelt felekkel a stratégiai kapacitástervezésről folytatott konzultáció

- (1) A pályahálózat-működtetők a 2012/34/EU irányelv 7e. cikkével összhangban konzultálnak valamennyi operatív érdekelt féllel a stratégiai kapacitástervezésről.
- (2) A pályahálózat-működtetők az 53. és 54. cikkel összhangban konzultálnak a több hálózaton üzemelő vasúti szolgáltatásokat nyújtó valamennyi operatív érdekelt féllel a stratégiai kapacitástervezésről.

14. cikk

A stratégiai kapacitástervezés pályahálózat-működtetők közötti koordinációja

- (1) A pályahálózat-működtetők az 53. cikkel összhangban koordinálják a stratégiai kapacitástervezéssel kapcsolatos tevékenységeiket.
- A koordináció biztosítja különösen a következőket:
- a) a stratégiai tervezés következetessége az érintett hálózatokon, különös tekintettel a kapacitási stratégiára, a kapacitási modellre és a kapacitáskínálati tervre, az infrastrukturális munkálatok tervezésére és a vészhelyzeti tervezésre;
 - b) a több hálózaton üzemelő vasúti szolgáltatások kapacitásigényének megfelelő figyelembevétele a kapacitási stratégiában, a kapacitási modellben és a kapacitáskínálati tervben;
 - c) a stratégiai kapacitástervezés teljesítményének és eredményeinek a IV. fejezettel összhangban történő felülvizsgálata;
 - d) az összes operatív érdekelt fél és szabályozó szervezet, a vasúti igazgatási szervezetek európai hálózata (a továbbiakban: ENRRB), az európai koordinátorok és szükség esetén a tagállami hatóságok és más érdekelt felek bevonása.
- (2) Az ENIM figyelembe vesz a kérelmezők vagy potenciális kérelmezők által a 11. cikk (2) bekezdésében említett tervezési dokumentumokkal kapcsolatosan tett minden releváns panaszt, és további tájékoztatást kér az 53. cikkel összhangban a koordinációban részt vevő szervezetektől, valamint azoktól az operatív érdekelt felektől, akikkel az 54. cikkel összhangban konzultáltak, mielőtt véleményt vagy ajánlást fogadna el e tervezési dokumentumok következetességének javítása érdekében. Az ENIM megosztja az ENRRB-vel a tervezési dokumentumok tervezetére vonatkozó véleményét, illetve tájékoztatja az utóbbit a vélemény elfogadásának elmaradásáról. Az ENRRB a 65. cikk (3) bekezdésével összhangban jár el.

- (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 indokolniuk kell. Az ENRRB figyelemmel kíséri a koordinációs folyamatot és annak végrehajtását. Tájékoztatja továbbá a Bizottságot azzal kapcsolatos véleményéről, hogy szükség van-e a koordinációs folyamat bármely hiányosságának orvoslására.

15. cikk

A szállítási piac várható fejleményeinek elemzése

- (1) A pályahálózat-működtetőknek és az ENIM-nek rendszeresen nyomon kell követnie és elemeznie kell a szállítási piacokat annak érdekében, hogy tájékozódjon az e piacokon alkalmazott általános üzleti stratégiákról, kapacitásgazdálkodásról, vészhelyzetkezelésről és beruházási döntésekről. A pályahálózat-működtetők ezen elemzés eredményeit hasonló célból közlik más érdekeltekkel, beleértve az európai koordinátorokat is.
- (2) E rendelet alkalmazásában a szállítási piac (1) bekezdésben említett elemzése különösen a 11. cikkben említett stratégiai kapacitástervezéshez, az infrastruktúra-kapacitás 25. cikkben említett felosztásához és a 37. cikkben említett formális konfliktusrendezési mechanizmus alapján történő kapacitáselosztáshoz járul hozzá információkkal.
- (3) Az ENIM legkésőbb [2028. december 31-ig] elkészít egy, az európai személyszállítási és árufuvarozási piacról szóló tanulmányt (multimodális kontextusban). E tanulmány különösen a következőket tárgyalja:
- a) az Unióban előforduló valamennyi személyszállítási és árufuvarozási mód iránti keresletre vonatkozó előrejelzések;
 - b) a vasúti személyszállítás és árufuvarozás volumene növelésének lehetőségére vonatkozó becslések, valamint a növekedés eléréséhez szükséges feltételek;
 - c) lehetőség szerint a tervezett személy- és áruforgalom-áramlás földrajzi megoszlása, amely információval szolgál a stratégiai kapacitástervezéshez.
- (4) Az ENIM konzultál a kérelmezőkkel, a vasúti szállítási szolgáltatások ügyfeleivel és szövetségeikkel, valamint a nemzeti és uniós közigazgatási szervekkel a tanulmány feladatmeghatározásáról, különös tekintettel a tanulmány céljára és az érdekelt felek bevonásának folyamatára.
- (5) Az ENIM szükség szerint, de minden esetben legalább ötévente felülvizsgálja és frissíti a tanulmányt.

16. cikk

Kapacitási stratégia

- (1) A pályahálózat-működtető kapacitási stratégiát fogad el, amelyben meghatározza a vasúti infrastruktúra-kapacitás keresletének és kínálatának jövőbeli alakulásával kapcsolatos elvárásait, valamint azzal kapcsolatos elképzeléseit, hogy miként veszi figyelembe ezek alakulását.

A kapacitási stratégia az operatív érdekelt felek közötti kommunikáció, konzultáció és koordináció eszközeként szolgál.

- (2) A kapacitási stratégiának tartalmaznia kell a vasúti infrastruktúra jövőbeli fejlesztésére vonatkozó információkat, a különböző vasúti szállítási szolgáltatások iránti kereslet alakulásának kilátásait, valamint a vasúti infrastruktúra rendelkezésre állásával és kihasználtságával kapcsolatos egyéb releváns információkat.
- (3) A kapacitási stratégiában szerepelnie kell egy stratégiai útvonaltérképnek, amely a következőket határozza meg:
- a) a 16. cikkben említett kapacitási stratégia, a 17. cikkben említett kapacitási modell és a 18. cikkben említett kapacitáskínálati terv földrajzi hatálya;
 - b) a 10. cikkben említett kapacitáskorlátozások esetén és a 19. cikkben említett vészhelyzeti tervezéssel összefüggésben mérlegelt alternatív vonalak.
- A stratégiai útvonaltérképet fel kell venni az (EU) 2016/797 irányelv 49. cikkében említett infrastruktúra-nyilvántartásba.
- (4) A pályahálózat-működtető az I. melléklet 2. szakaszában meghatározott ütemtervnek és tartalmi elemeknek megfelelően elkészíti, közzéteszi és rendszeresen frissíti a kapacitási stratégiát.
- (5) A pályahálózat-működtetők a 13. cikkel összhangban konzultálnak a kérelmezőkkel a kapacitási stratégiáról, és a 14. cikknek megfelelően egyeztetik a kapacitási stratégiáikat más pályahálózat-működtetőkkel.

17. cikk

Kapacitási modell

- (1) A pályahálózat-működtető kidolgoz egy kapacitási modellt, amely a 13. és 14. cikkben említett konzultációs és koordinációs tevékenységek eredménye alapján finomítja a kapacitási stratégiát.
- A kapacitási modellnek támogatnia kell a vasúti szállítási szolgáltatások különböző szegmensei által támasztott kapacitásigények, valamint a pályahálózat-működtetőknek a vasúti infrastruktúra fenntartása, megújítása és fejlesztése (a meglévő infrastruktúra korszerűsítése és új építése) iránti igényének kiegyensúlyozott figyelembevételét. A modell az operatív érdekelt felek közötti kommunikáció és konzultáció, valamint a stratégiai kapacitástervezés koordinálásának eszközeként szolgál.
- (2) A kapacitási modellnek tájékoztatást kell adnia legalább a hálózati szakaszonként rendelkezésre álló kapacitás teljes volumenéről, a vasúti szállítási szolgáltatások különböző szegmensei számára fenntartott kapacitási hányadokról és az infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozásokról. A pályahálózat-működtetők minden üzemi menetrendi időszakra elkészítik és közzéteszik és az I. melléklet 1. és 2. pontjában meghatározott tartalmi elemekkel és ütemezéssel összhangban rendszeresen frissítik a kapacitási modellt.
- (3) A pályahálózat-működtetők dokumentálják, és adott esetben megindokolják az ugyanazon üzemi menetrendi időszakra vonatkozó kapacitási modell és kapacitási stratégia közötti eltéréseket. Szükség esetén a kapacitási stratégiát felül kell vizsgálni az annak elfogadása vagy legutóbbi frissítése óta bekövetkezett fejlemények fényében.

- (4) A pályahálózat-működtetők a 13. cikkel összhangban konzultálnak a kérelmezőkkel a kapacitási modellről, és a 14. cikknek megfelelően egyeztetik a kapacitási stratégiáikat más pályahálózat-működtetőkkel.

18. cikk

Kapacitáskínálati terv

- (1) A pályahálózat-működtető kapacitáskínálati tervet dolgoz ki azzal a céllal, hogy átfogó tájékoztatást nyújtson a következőkről:

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

A kapacitáskínálati terv képezi a kapacitáselosztás alapját.

- (2) A pályahálózat-működtetők legkésőbb az I. melléklet 2. szakaszában meghatározott határidőig közzéteszik az egyes üzemi menetrendi időszakokra vonatkozó kapacitáskínálati tervet, és azt folyamatosan frissítik azon üzemi menetrendi időszak végéig, amelyre a terv vonatkozik. A kapacitáskínálati tervet az érintett üzemi menetrendi időszak minden egyes napjára vonatkozóan közzé kell tenni.

- (3) A pályahálózat-működtetők a 11–17. cikkben és az I. melléklet 1. és 2. szakaszában említett stratégiai kapacitástervezési folyamat eredményei alapján készítik el a kapacitáskínálati tervet.

A pályahálózat-működtetők dokumentálják és adott esetben megindokolják az egyazon üzemi menetrendi időszakra vonatkozó kapacitáskínálati terv és kapacitásmodell közötti eltéréseket.

- (4) A kapacitáskínálati tervben a pályahálózat-működtetők az infrastruktúra-kapacitást megjelölhetik előzetesen tervezettként. Az „előzetesen tervezett kapacitás” az a kapacitás, amelyre vonatkozóan a pályahálózat-működtető meghatározza a kérelmezők által igényelhető kapacitás jellemzőit és mennyiségét, megállapítja az ilyen kapacitás kiosztására vonatkozó szabályokat, és meghatározza azt a folyamatot, amelyen keresztül az ilyen kapacitás a 20. cikkel összhangban igényelhető. Az előzetesen tervezett kapacitás elosztásakor figyelembe kell venni a meghatározott jellemzőket, szabályokat és elosztási folyamatokat.

- (5) A kapacitáskínálati tervben az előzetesen tervezett kapacitást a 20. cikkben említettek szerinti kapacitáscélok formájában kell feltüntetni, amelyek meghatározzák a kapacitás mennyiségét és jellemzőit, és amelyek kapcsolódnak a kapacitáselosztási szabályokhoz és folyamatokhoz, amelyeken keresztül a kapacitást rendelkezésre bocsátják.

- (6) A (7) bekezdésre is figyelemmel a kapacitáskínálati tervnek tartalmaznia kell a következő elemeket:

- a) a kérelmezők számára kiosztható kapacitás arra az üzemi menetrendi időszakra, amelyre a kapacitáskínálati terv vonatkozik:
 - i. a pályahálózat-működtető által előzetesen nem tervezett kapacitás;
 - ii. a pályahálózat-működtető által előzetesen tervezett kapacitás;
- b) a kérelmezők számára ki nem osztható kapacitás:

- i. az I. melléklet 3. szakaszában említett, a kérelmezőkre és a vasúti társaságokra jelentős kereskedelmi és üzemeltetési hatást gyakorló infrastrukturális munkálatokra fenntartott kapacitás;
- ii. a rendes időablakok számára fenntartott kapacitás, amely lehetővé teszi a korlátozott hatású infrastrukturális munkálatok későbbi beütemezését;
- iii. a 31. cikk szerinti keretmegállapodások vagy a 33. cikk szerinti többéves gördülő tervezési eljárás keretében már elosztott kapacitás;
- iv. az i., ii. és iii. pontban meghatározottaktól eltérő célokra fenntartott kapacitás, amelyet a pályahálózat-működtetőnek egyértelműen meg kell jelölnie.

A kapacitáskínálati tervben fel kell tüntetni a 24. cikkben említett speciális infrastruktúra használatára alkalmazandó korlátozásokat.

- (7) A pályahálózat-működtetők a kapacitáskínálati tervbe belefoglalják az általuk kezelt vasúti infrastruktúra vonatkozásában a (6) bekezdés b) pontjában felsorolt elemeket.

A pályahálózat-működtetők az [új TEN-T rendeletben] meghatározott TEN-T törzshálózatba és kiterjesztett törzshálózatba tartozó valamennyi vonal és csomópont vonatkozásában belefoglalják a kapacitáskínálati tervbe a (6) bekezdésben felsorolt valamennyi elemet.

A pályahálózat-működtetők az általuk kezelt hálózat más vonalainak és csomópontjainak vonatkozásában belefoglalhatják a kapacitáskínálati tervbe a (6) bekezdésben említett elemeket.

- (8) A (6) bekezdés a) pontjának ii. alpontja szerinti előzetes kapacitástervezéskor a pályahálózat-működtetőknek a 8. cikk (4) bekezdésében meghatározott elveket kell követniük.

A pályahálózat-működtetők a kapacitást a 11. cikk (3) bekezdése szerinti tagállami stratégiai iránymutatás, a kérelmezőkkel a 13. cikkel összhangban folytatott konzultáció eredményei, valamint a pályahálózat-működtetők közötti, a 14. cikk szerinti koordináció alapján tervezik meg előzetesen.

- (9) Az igazgatási szervezet elemzi a kapacitáskínálati tervet, és határozatot hozhat, amelyben kötelezi a pályahálózat-működtetőt a kapacitáskínálati terv módosítására. Az igazgatási szervezet határozatának figyelembe kell vennie az ENIM véleményét vagy ajánlását, amennyiben kiadtak ilyet.

- (10) Az ENIM iránymutatásokat fogad el, és azokat belefoglalja a 6. cikkben említett kapacitásgazdálkodás európai keretébe, meghatározva a következőket:

- a) a kapacitáskínálati terv közzétételének eszközei, beleértve a digitális szolgáltatásokat, eszközöket, funkciókat és interfészeket;
- b) a kapacitáskínálati terv tárgyában a kérelmezőkkel folytatandó konzultáció folyamata.

19. cikk

Vészhelyzeti tervezés

- (1) A pályahálózat-működtetők folyamatos vészhelyzeti tervezési folyamatot vezetnek be és hajtanak végre a hálózati zavarokra és a vasúti forgalmat érintő egyéb válsághelyzetekre való felkészülés érdekében.

A vészhelyzeti tervezésnek a 42. 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-működtetők vészhelyzeti tervben dokumentálják a vészhelyzeti tervezés eredményeit.

- (2) A vészhelyzeti tervezés különösen a következőket foglalja magában:
- a) alternatív útvonalak kijelölése, amelyek lehetővé teszik a forgalom átirányítását abban az esetben, ha az [új TEN-T rendelet] 6. cikkében és I. mellékletében meghatározott TEN-T törzshálózat és kiterjesztett törzshálózat részét képező vonalak nem állnak rendelkezésre;
 - b) az a) ponttal összhangban kijelölt alternatív útvonalakon rendelkezésre álló infrastruktúra-kapacitás indikatív tervezése, biztosítva az átláthatóságot az e vonalakon rendelkezésre álló azon infrastruktúra-kapacitás tekintetében, amely igénybe vehető a váratlan események és különösen a 46. cikk szerinti hálózati zavarok esetén;
 - c) a forgalomirányítás és a válságkezelés szabályainak és eljárásainak meghatározása, beleértve a pályahálózat-működtetők, az egyéb operatív érdekelt felek és más érdekelt felek, például a vasútért vagy a biztonságért és a veszélyhelyzet-reagálásért felelős hatóságok közötti információmegosztást, valamint az ezen eljárások aktiválására vonatkozó kritériumokat;
 - d) a vonatok mozgását érintő súlyos váratlan események vagy súlyos zavarok esetén értesítendő szervek azonosítása és jegyzékbe vétele;
 - e) bármely egyéb előkészület, amely szükséges a 42. cikk szerinti, valamint a forgalomirányítás, a zavarkezelés és a válságkezelés határokon átnyúló összehangolásának 44. cikkben említett európai kerete szerinti zavarkezeléshez és válságkezeléshez.
- (3) A pályahálózat-működtetők biztosítják, hogy a vészhelyzeti tervezés összhangban legyen a stratégiai kapacitástervezéssel, különösen a kapacitásstratégiával, a kapacitásmodellel, a kapacitáskínálati tervvel és a 10. cikkben említett infrastrukturális munkálatok tervezésével.
- (4) A vészhelyzeti tervezés eredményeit, különösen az alternatív vonalaknak a (2) bekezdés a) pontja szerinti kijelölését és az alternatív vonalak (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 a (2) bekezdés alkalmazása során követendő eljárást és kritériumokat, különös tekintettel azokra a helyzetekre, amelyek hatással lehetnek a határokon átnyúló forgalomra. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 72. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

20. cikk

Az előzetesen tervezett kapacitás kiosztására és a kapacitástervezési célok meghatározására vonatkozó kritériumok és eljárások

- (1) A pályahálózat-működtetők átlátható és megkülönböztetésmentes kritériumok és eljárások révén osztják ki a 18. cikkben említett kapacitáskínálati tervben szereplő, előzetesen tervezett kapacitást.
- (2) A kapacitástervezési céloknak meg kell határozniuk az előzetesen tervezett kapacitás különböző típusainak jellemzőit és tulajdonságait, beleértve a kérelmezők által kérelmezhető kapacitást, az infrastrukturális munkálatokra fenntartott kapacitást és a már elosztott kapacitást. E jellemzőknek és tulajdonságoknak magukban kell foglalniuk az előzetesen tervezett kapacitás egyes típusai szempontjából releváns valamennyi szempontot, mint például az útvonalat, a menetrendet, a garantált vagy előírt minimális sebességet, a vasúti járművek és az infrastruktúra közötti műszaki kompatibilitást, a paramétereket és a benne foglalt résidők számát.
- (3) Az ENIM közös keretrendszerrel dolgoz ki az (1) bekezdésben említett kritériumokhoz és eljárásokhoz, és belefoglalja azt a 6. cikkben említett európai kapacitásgazdálkodási keretbe. Ennek 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 arra, hogy a 36. cikkben említett konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmus keretében figyelembe vegyék az előzetesen tervezett kapacitással összhangban nem álló kapacitásjogok iránti kérelmeket.
- (4) Az ENIM hivatalos előírásokat dolgoz ki és fogad el a kapacitástervezési célokra vonatkozóan, ember által olvasható és géppel olvasható formátumban. Az ENIM ezeket az előírásokat belefoglalja a 6. cikkben említett kapacitásgazdálkodás európai keretébe. Az e cikk alkalmazása során szerzett tapasztalatai alapján az ENIM e rendelet 62. cikke (3) bekezdésének megfelelően tájékoztatja a Bizottságot az (EU) 2016/797 irányelvben és az említett irányelv alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusokban előírt, átjárhatósággal kapcsolatos műszaki előírások lehetséges módosításairól.

21. cikk

Nagy kihasználtságú és túlterhelt infrastruktúra

- (1) A pályahálózat-működtetők haladéktalanul nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánítják az infrastruktúra valamely elemét, ha az alábbi feltételek közül legalább egy teljesül:
 - a) a kapacitáskihasználás a II. melléklet 1. pontjában meghatározott referencia-időszakok során az előző vagy a jelenlegi üzemi menetrendi időszakban meghaladta a nagy kihasználtságú vagy túlterhelt infrastruktúrára vonatkozó küszöbértékeket;
 - b) az e szakasszal összhangban elvégzett stratégiai kapacitástervezés eredményei azt mutatják, hogy a stratégiai kapacitástervezési szakaszokban kifejezett kapacitásigények meghaladják az adott üzemi menetrendi időszakban elosztható kapacitást;
 - c) a 10. cikkel összhangban tervezett, kapacitáskorlátozásokat eredményező infrastrukturális munkálatok kapacitáshiányhoz vezetnek.

- (2) Az (1) bekezdésben említett nyilatkozatban meg kell határozni az üzemi menetrend időszakát és az infrastruktúra azon elemét, valamint azokat a konkrét időtartamokat, amelyekre a nyilatkozat vonatkozik.
- (3) Az üzemi menetrend időszaka alatt az elosztásra irányulóan benyújtott, egymással ütköző egyedi kapacitáskérelmek nem szolgálhatnak alapul arra, hogy az infrastruktúra valamely elemét nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánítsák, kivéve, ha az (1) bekezdésben meghatározott feltételek teljesülnek.
- (4) Ha egy infrastruktúrát nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánítottak, a pályahálózat-működtető a 22. cikkel összhangban kapacitáselemzést végez, kivéve, ha a 23. cikkben előírt kapacitásbővítési terv megvalósítása már folyamatban van.
- (5) A nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánított infrastruktúra-elemek vonatkozásában a pályahálózat-működtetők kapacitást tartalékolnak a 18. cikkben említett kapacitáskínálati tervben, figyelembe véve a 22. cikkben említett kapacitáselemzés eredményét.
- (6) Ha a 2012/34/EU irányelv 31. cikkének (4) bekezdésében előírt díjakat nem vetették ki vagy nem érték el általuk kielégítő eredményt, és az infrastruktúrát túlterheltnek minősítették, a pályahálózat-működtető eljárást alkalmazhat a szűkös infrastruktúra-kapacitás átlátható és objektív kritériumok alapján történő felosztására vagy elosztására. Ezt az eljárást e rendelet 8. cikkével összhangban kell végrehajtani, és az alkalmazandó kritériumokkal együtt rögzíteni kell a hálózati üzletszabályzatban.
- (7) A pályahálózat-működtetők az (EU) 2016/797 irányelv 49. cikkében említett infrastruktúra-nyilvántartásban feltüntetik a nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánított infrastruktúrát.
- (8) Az infrastruktúra túlterheltsége esetén követendő eljárásokat és alkalmazandó feltételeket rögzíteni kell a hálózati üzletszabályzatban, és azoknak tiszteletben kell tartaniuk a (7) bekezdéssel összhangban elfogadott intézkedéseket és kritériumokat.
- (9) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 71. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a II. melléklet módosítására vonatkozóan annak érdekében, hogy biztosítsa a nagy kihasználtságú és a túlterhelt infrastruktúra kapacitásaival történő 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.

22. cikk

Kapacitáselemzés nagy kihasználtságú vagy túlterhelt infrastruktúra esetén

- (1) A pályahálózat-működtető az infrastruktúra nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánításától számított hat hónapon belül kapacitáselemzést végez.
A kapacitáselemzés meghatározza az infrastruktúra-kapacitás azon korlátait, amelyek megakadályozzák, hogy a kérelmezők által megfogalmazott kapacitásigények bekerüljenek a kapacitásmodellbe vagy a kapacitáskínálati tervbe, vagy amelyek megakadályozzák az 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 figyelembe veszi az infrastruktúra kapacitással, képességekkel és interoperabilitással kapcsolatos jellemzőit, az üzemeltetési eljárásokat, a különböző nyújtott szolgáltatások jellegét és mindezen tényezőknek az infrastruktúra-kapacitásra gyakorolt hatását. A lehetséges intézkedések közé tartozik mindenekelőtt az útvonal, a menetrend és a sebesség módosítása, az üzemeltetési eljárások harmonizálása, továbbá az infrastruktúra fejlesztése.
- (3) A pályahálózat-működtetők a 2012/34/EU irányelv 7e. cikkével összhangban – és amennyiben az infrastruktúra érintett szakasza egy európai közlekedési folyosó része, az 54. cikkel összhangban – konzultálnak a kérelmezőkkel a kapacitáselemzés tervezetéről.

A pályahálózat-működtető nyilvánosságra hozza a kapacitáselemzés eredményét. Az ENIM gondoskodik arról, hogy ezek a kiadványok könnyen hozzáférhetők legyenek.

- (4) A pályahálózat-működtetők az e cikk szerint elvégzett kapacitáselemzések eredményeit figyelembe veszik a stratégiai kapacitástervezés során, különösen a kapacitásstratégiában, 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 közlekedési folyosóért felelős európai koordinátornak.

23. cikk

Kapacitásbővítési terv

- (1) A 22. cikk szerinti kapacitáselemzés elvégzését követő hat hónapon belül a pályahálózat-működtető kapacitásbővítési tervet készít.

A kapacitásbővítési tervnek meg kell határoznia:

- a) a túlterheltség okait;
- b) a forgalom valószínű jövőbeni fejlődését;
- c) az infrastruktúra-fejlesztés korlátait;
- d) a kapacitásbővítés lehetőségeit és költségeit, beleértve az infrastruktúra-használati díjak valószínű változásait.

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

- (2) A kapacitásbővítési terv kidolgozására az érintett túlterhelt infrastruktúra felhasználóival folytatott, a 13. cikk szerinti konzultációt követően kerül sor.

A terv a tagállam előzetes jóváhagyásához köthető.

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

Az érintett európai közlekedési folyosó európai koordinátora az [új TEN-T rendelet] 53. cikkében említett munkatervében figyelembe veszi a kapacitásbővítési tervet.

- (4) E rendelet 40. cikkének sérelme nélkül, a pályahálózat-működtető a következő esetek egyikének fennállásakor beszünteti a 2012/34/EU irányelv 31. cikkének (4) bekezdése szerinti díjak felszámítását az érintett 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 az igazgatási szervezet jóváhagyásával továbbra is felszámíthatja ezeket díjakat az alábbi esetek egyikének fennállásakor:
- 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.

24. cikk

Speciális infrastruktúra

- (1) A (2) bekezdés sérelme nélkül, úgy kell tekinteni, hogy az 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 25. cikkben meghatározott eljárással összhangban bizonyítható, hogy az társadalmi, gazdasági és környezetvédelmi szempontból indokolt, a pályahálózat-működtető – az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően – meghatározott forgalomtípusok általi használatra jelölhet ki egy adott infrastruktúrát. Ebben az esetben a pályahálózat-működtetőnek a 11. cikk (2) bekezdésében említett tervezési dokumentumokban fel kell tüntetnie a kijelölést, a kapacitáskínálati tervben pedig kapacitást kell fenntartania a meghatározott forgalomtípusok számára.
- A kijelölés nem gátolja az infrastruktúra más forgalomtípusok általi használatát, ha az infrastruktúra rendelkezik szabad kapacitással.
- (3) A (2) bekezdés szerint kijelölt infrastruktúrát fel kell tüntetni a hálózati üzletszabályzatban, az (EU) 2016/797 irányelv 49. cikkében említett infrastruktúra-nyilvántartásban, a kapacitásstratégiában, a kapacitásmodellben és a kapacitáskínálati tervben.

25. cikk

Az infrastruktúra-kapacitás felosztása társadalmi-gazdasági és környezetvédelmi kritériumok alapján

- (1) Amennyiben egy jövőbeli üzemi menetrendi időszakban az infrastruktúra valamely elemét nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánítják, a pályahálózat-működtetőnek az adott üzemi menetrendi időszakra vonatkozó, a 17. cikkben említett

kapacitásmodellben és a 18. cikkben említett kapacitáskínálati tervben fel kell osztania az infrastruktúra adott elemére vonatkozó kapacitást.

- (2) Az infrastruktúra-kapacitás (1) bekezdés szerinti felosztásakor a pályahálózat-működtető a 8. cikkel összhangban jár el.

A pályahálózat-működtető figyelembe veszi a több hálózaton üzemelő vasúti szolgáltatások kapacitásigényét.

3. SZAKASZ

Menetrendszerkesztés és kapacitáselosztás

26. cikk

Kapacitásjogok

- (1) A kérelmezők a közjog vagy a magánjog szerint kérelemmel fordulhatnak a pályahálózat-működtetőhöz vasúti infrastruktúra-használati jogok biztosításáról szóló megállapodás megkötése érdekében, a 2012/34/EU irányelv IV. fejezetének 2. szakaszában előírt díj ellenében.

A pályahálózat-működtető az infrastruktúra-kapacitás használati jogát az alábbiak egyikének formájában osztja ki a kérelmezőknek:

- a) kapacításra vonatkozó előírások;
- b) menetvonalak.

Az ENIM meghatározza a kapacításra vonatkozó előírások jellemzőit, és belefoglalja azokat a 6. cikkben említett kapacitásgazdálkodás európai keretébe.

- (2) A pályahálózat-működtetők a kapacításra vonatkozó előírások formájában kiosztott kapacitásjogokat az I. melléklet 4., 5. és 6. szakaszában meghatározott határidőknek megfelelően a tényleges vonatközlekedést megelőzően menetvonal formájában biztosított kapacitásjogokká alakítják át.
- (3) A menetvonal formájában biztosított kapacitásjogok legfeljebb egy üzemi menetrend érvényességi időszakára adhatók meg a kérelmezőknek. A kapacításra vonatkozó előírások formájában biztosított kapacitásjogok a 31. és 33. 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 szerződések vagy tagállami jogszabályok rögzítik.
- (5) Amennyiben egy kérelmező személyszállítási szolgáltatás nyújtása céljából 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 gondoskodniuk kell arról, 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.

- (6) A kérelmezőnek már kiutalt kapacitásjogot a jogosult nem ruházhatja át másik vállalkozásra vagy szolgáltatásra.

Az átruházás bármely formája a további kapacitáselosztásból való kizáráshoz vezet.

Nem tekintendő átruházásnak, ha a vasúti társaság a kapacitást olyan kérelmező tevékenységének gyakorlására használja, amely nem minősül vasúti társaságnak.

27. cikk

A kapacitáselosztás módszerei

- (1) A pályahálózat-működtetők a 31–34. cikkben említett elosztási eljárások révén biztosítják a kérelmezőknek a kapacitásjogokat.

Az elosztott kapacitás bármely megváltoztatása szintén kapacitáselosztásnak tekintendő.

- (2) A kérelmezőknek jogukban áll több hálózatra kiterjedő kapacitásjogokat kérni, és ezekre a kérelmekre egyetlen helyen és egyetlen művelet keretében választ kapni. A pályahálózat-működtetők együttműködnek a több hálózaton üzemelő vasúti szolgáltatások – különösen a nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások és a nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások – számára történő kapacitáselosztásban.

A pályahálózat-működtetők a több hálózatra kiterjedő kapacitásjogokat a 28. cikkel összhangban osztják ki és kezelik.

- (3) A pályahálózat-működtetők a kapott információkat üzleti titokként kezelik.
- (4) A pályahálózat-működtetők a 62. cikkel összhangban digitális eszközökön és digitális szolgáltatásokon keresztül osztják el az infrastruktúra-kapacitást.

A több hálózatra kiterjedő kapacitásjogok vonatkozásában az ENIM a 62. cikkel összhangban egyetlen interfészt vagy közös rendszert hoz létre a kapacitáselosztás egyetlen helyen és egyetlen művelet keretében történő kezelése érdekében.

- (5) A kérelmezéskor vagy az elosztott kapacitás módosításakor a kérelmezőknek és a pályahálózat-működtetőknek meg kell felelniük a 39. cikknek.

- (6) A pályahálózat-működtető visszavonja azt a kapacitásjogot, amelynek kihasználtsága legalább egy hónapon át a hálózati üzletszabályzatban meghatározandó küszöbérték alatt maradt, kivéve, ha ez a kérelmezőn kívül álló, nem gazdasági okokból történt. Az ENIM értéktartományokat rendel a küszöbértékhez, és azokat belefoglalja a 6. cikkben említett kapacitásgazdálkodás európai keretébe.

Az igazgatási szervezet figyelemmel kíséri e bekezdés átlátható és megkülönböztetésmentes alkalmazását, és kivizsgálja a beérkezett panaszokat.

- (7) Amennyiben a pályahálózat-működtető több hálózatra kiterjedő kapacitásjogokat von vissza a (6) bekezdéssel összhangban, az adott pályahálózat-működtetőért felelős igazgatási szervezet tájékoztatja az érintett igazgatási szervezeteket és az ENRRB-t.

28. cikk

A több hálózatra kiterjedő kapacitásjogok elosztásának koordinálása

- (1) Amennyiben a pályahálózat-működtető a 27. cikk (2) bekezdése alapján több hálózatra kiterjedő kapacitásjogokra vonatkozó kérelmet kap, az 53. cikkel összhangban egyeztet a többi érintett pályahálózat-működtetővel.
- (2) Az egyeztetés során biztosítani kell különösen a következőket:
 - a) a több hálózatra 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 hálózatra 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 hálózatra kiterjedő kapacitásjogok elosztási folyamatának következetes végrehajtása, beleértve különösen a 36. cikkben említett konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmust és a 37. cikkben említett hivatalos konfliktusrendezési mechanizmust;
 - d) a már kiosztott, több hálózatra kiterjedő kapacitásjogok bármely módosításának koordinálása a 4. szakasszal összhangban, a több hálózatra kiterjedő kapacitásjogok mindenkor integritásának biztosítása érdekében.

Ha a pályahálózat-működtetők nem jelölnék ki egyetlen kapcsolattartó pontot, az a pályahálózat-működtető tartozik egyedüli kapcsolattartó pontként eljárni az adott kapacitáskérelemmel kapcsolatos megkeresések tekintetében, amelynek a hálózaton az első indulási hely található.

- (3) A pályahálózat-működtetők nem biztosíthatnak rosszabb minőségű kapacitásjogokat a több hálózatra kiterjedő kapacitásjogok iránti kérelmek esetében, mint az egyetlen hálózatra vonatkozó kapacitáskérelmek esetében.
- (4) A kapacitásjogok 40. cikkben említett módosítása esetén járó kártérítés tekintetében a több hálózatra kiterjedő kapacitásjogot egyetlen kapacitásjognak kell tekinteni. Konkrétan az egyetlen hálózaton előforduló *vis maior* miatti törlés úgy tekintendő, hogy az a kapacitásjog által lefedett teljes útvonal vonatkozásában előforduló *vis maiornak* minősül.
- (5) Az ENIM meghatározza az e cikk végrehajtásához szükséges részletes eljárásokat és módszereket, valamint a (2) bekezdés b) pontjában említett minőségi minimumkövetelményeket, és azokat belefoglalja a 6. cikkben említett kapacitásgazdálkodás európai keretébe.

29. cikk

Együttműködés a vasúti infrastruktúra-kapacitás és a kiszolgáló létesítmények elosztása során

- (1) A kiszolgáló létesítmények azon üzemeltetői, amelyek az (EU) 2017/2177 bizottsági végrehajtási rendelet¹² 6. cikkének (3) bekezdésével összhangban indikatív információkat szolgáltatnak a kiszolgáló létesítmény rendelkezésre álló

¹² 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.).

kapacitásáról, együttműködnek a pályahálózat-működtetőkkel annak érdekében, hogy ez utóbbiak vasúti infrastruktúra-kapacitást is magukban foglaló menetvonalakat kínáljanak. A kiszolgáló létesítmények egyéb üzemeltetői megállapodást köthetnek a pályahálózat-működtetőkkel a kapacitás közös rendelkezésre bocsátásáról.

- (2) A pályahálózat-működtetők a hálózati üzletszabályzatban listát közölnek az (1) bekezdésben említett kiszolgáló létesítményekről.
- (3) A pályahálózat-működtetők biztosítják, hogy a kérelmezők egyetlen helyen és műveletben kérelmezhessenek kapacitásjogokat a vasúti infrastruktúrára és az (1) bekezdésben említett kiszolgáló létesítményekre vonatkozóan.
- (4) A (3) bekezdés alkalmazásában a pályahálózat-működtetőknek és a kiszolgáló létesítmények üzemeltetőinek össze kell hangolniuk a kapacitást, és olyan kapacitásjogokat kell biztosítaniuk – beleértve a vasúti létesítményen belüli kapacitást is –, amely megfelel a kérelmező követelményeinek, vagy erőfeszítéseket kell tenniük annak érdekében, hogy életképes alternatívát biztosítsanak.
- (5) Az (1) bekezdésben említett kiszolgáló létesítmények üzemeltetői kérésre vagy szükség esetén valós időben tájékoztatást biztosítanak a pályahálózat-működtető számára a rendelkezésre álló kapacitásra vonatkozóan, a 62. cikk szerinti digitális formátumban.
- (6) E cikk alkalmazásában és a 62. cikkel összhangban az ENIM iránymutatásokat biztosít a vasúti létesítmények üzemeltetői és a pályahálózat-működtetők között e cikk alkalmazásában folytatott információcsere funkcionális és műszaki követelményeire vonatkozóan. Az (EU) 2017/2177 végrehajtási rendelet 2. cikkének sérelme nélkül, a kiszolgáló létesítmények üzemeltetői kérhetik, hogy mentesüljenek e cikk alkalmazása alól. Az ilyen kérelmeket az igazgatási szervezethez kell benyújtani, és alaposan meg kell indokolni. Az igazgatási szervezetek kellően indokolt esetekben dönthetnek a mentesség meghosszabbításáról.
- (7) Az ENRRB nyomon követi a (7) bekezdés alkalmazását, és ajánlásokat fogalmaz meg a mentességi kérelmek elbírálása során alkalmazandó kritériumokra vonatkozóan.

30. cikk

Üzemi menetrend

- (1) A pályahálózat-működtetők minden üzemi menetrendi időszak kezdete előtt új üzemi menetrendet dolgoznak ki. Az üzemi menetrend időtartama egy év.
A pályahálózat-működtetők a kapacitás elosztásakor a 32. cikkben említett éves elosztási eljárás keretében kezdeményezik az üzemi menetrend kidolgozását, figyelembe véve a 31. cikkel összhangban a keretmegállapodásokban, valamint a 33. cikkben említett gördülő tervezési folyamat keretében kiosztott kapacitásjogokat.
- (2) A pályahálózat-működtetők az üzemi menetrend időszakának végéig folyamatosan frissítik az üzemi menetrendet, figyelembe véve a 33. cikkben említett gördülő tervezési folyamat keretében kiosztott kapacitást, a 34. cikkben említett eseti eljárás keretében kiosztott kapacitást, a kapacitásjogok 39. cikk szerinti változásait, valamint a 41. cikkel összhangban a zavarok kezelésével és a válságkezeléssel összefüggésben történő átütemezést.

Keretmegállapodásokon keresztül történő kapacitáselosztás

- (1) A kérelmezőnek jogában áll egy üzemi menetrendi időszakot meghaladó időtartamra infrastruktúra-kapacitást igényelni. Az EUMSZ 101., 102. és 106. cikkének sérelme nélkül, a pályahálózat-működtető ezt a kapacitást az adott kérelmezővel kötött keretmegállapodások révén osztja ki, a (3) és a (4) bekezdésre is figyelemmel.

A keretmegállapodásokban meg kell határozni a 26. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett, kapacitásra vonatkozó előírások formájában megadott kapacitásjogokat. Ezek nem tartalmazhatnak menetvonal formájában biztosított kapacitásjogokat.

A tagállamok megkövetelhetik a keretmegállapodásoknak az igazgatási szervezet általi előzetes jóváhagyását.
- (2) A valamely keretmegállapodásban részes kérelmező kérelmet nyújt be a keretmegállapodásban foglalt, kapacitásra vonatkozó előírások megfelelő menetvonallá történő átalakítására irányulóan, összhangban az említett megállapodással.
- (3) A pályahálózat-működtetők csak akkor köthetnek keretmegállapodásokat, ha a kért kapacitásjog összhangban áll a 11. cikk (2) bekezdésében említett stratégiai kapacitástervezés tervezési dokumentumaival. A pályahálózat-működtetőknek ezekben a tervezési dokumentumokban fel kell tüntetniük azt a kapacitást, amelyet keretmegállapodások révén történő kiosztásra terveznek fenntartani.
- (4) A keretmegállapodások nem zárhatják ki a vonatkozó infrastruktúra más kérelmezők vagy szolgáltatások általi használatát. E célból a pályahálózat-működtetők meghatározzák, hogy a teljes kapacitás legfeljebb mekkora hányada osztható el keretmegállapodásokon keresztül, és ezt belefoglalják a hálózati üzletszabályzatba.
- (5) A keretmegállapodás a vasúti infrastruktúra jobb kihasználása érdekében – a 39. cikk és a 40. cikk sérelme nélkül – módosítható.
- (6) A keretmegállapodások keretében kiosztott kapacitásjogok módosítása esetén a 40. cikkel összhangban kártérítés biztosítandó, kivéve az (5) bekezdésben említett helyzetet.
- (7) A keretmegállapodások elvben az I. melléklet 5. szakaszában megjelölt időszakokra vonatkoznak. A pályahálózat-működtető egyedi esetekben ennél rövidebb vagy hosszabb időtartamban is megállapodhat. Az I. melléklet 5. pontjában megjelölnél hosszabb időszakot az új belépők célzott beruházásainak követelménye vagy a szolgáltatás lényegi újszerűsége kell, hogy indokolja.
- (8) A 24. cikkben említett speciális infrastruktúrát használó, jelentős és hosszú távú befektetéseket igénylő szolgáltatások esetében – a kérelmező általi megfelelő indokolás esetén – a keretmegállapodások tizenöt évre köthetők. 15 évnél hosszabb időtartam csak kivételes esetekben, elsősorban nagy léptékű, hosszú távú beruházások esetében állapítható meg, és akkor, ha a beruházásra vonatkozó kötelezettségvállalásokat egy többéves amortizációs tervvel együtt szerződésbe foglalták.
- (9) A pályahálózat-működtetők a keretmegállapodások révén elosztott kapacitást belefoglalják a 17. cikkben említett kapacitásmodellbe és a 18. cikkben említett kapacitáskínálati tervbe.

- (10) Az üzleti titoktartás betartása mellett az egyes keretmegállapodások lényegét minden érdekelt fél számára hozzáférhetővé kell tenni.
- (11) A Bizottság – az igazgatási szervezetek, az illetékes hatóságok és a vasúti társaságok tapasztalatai, valamint az ENRRB tevékenysége alapján – végrehajtási jogi aktust fogadhat el, amely részletesen meghatározza az e cikk és a 33. cikk egységes alkalmazása érdekében követendő eljárást és kritériumokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 72. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

32. cikk

Az éves elosztási folyamat keretében történő kapacitáselosztás

- (1) A pályahálózat-működtető a következők alapján készíti el az üzemi menetrend első operatív változatát egy adott üzemi menetrendi időszakra vonatkozóan:
- a) az éves elosztási eljárás során beérkezett, kapacitásjogok iránti kérelmek;
 - b) azok az érintett üzemi menetrendi időszakhoz kapcsolódó kapacitásjogok, amelyeket a 31. cikkel összhangban keretmegállapodások révén biztosítanak;
 - c) azok az érintett üzemi menetrendi időszakhoz kapcsolódó kapacitásjogok, amelyeket a 33. cikkel összhangban a gördülő tervezési folyamat keretében biztosítanak.
- (2) A pályahálózat-működtető egyidejű kapacitáselosztás útján osztja el a kapacitást azzal a céllal, hogy lehetőség szerint eleget tegyen az (1) bekezdésben említett valamennyi, infrastruktúra-kapacitásra irányuló kérelemnek, az (5) és (6) bekezdésre is figyelemmel. A pályahálózat-működtető a lehető legnagyobb mértékben figyelembe veszi a kérelmezők esetében fennálló valamennyi korlátot, beleértve az üzleti tevékenységükre gyakorolt gazdasági hatást is.
- (3) Legalább két kapacitáskérelem egymással való ütközése esetén a pályahálózat-működtetők először a 36. cikkben említett konszenzusos egyeztetési mechanizmuson keresztül próbálják megoldani a konfliktust.
- (4) Ha a (3) bekezdésben említett konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmus nem oldotta meg a kapacitások ütközését, a pályahálózat-működtetők a 37. cikkben említett hivatalos konfliktusrendezési mechanizmust alkalmazzák.
- (5) A 18. és a 20. cikkel összhangban a pályahálózat-működtető elsőbbséget biztosít azoknak a kérelmeknek, amelyek összhangban állnak a kapacitáskínálati tervben meghatározott, előre tervezett kapacitással. Ennek eredményeként a pályahálózat-működtető elfogadhatja vagy elutasíthatja azokat a kérelmeket, amelyek nincsenek összhangban a kapacitáskínálati tervvel.
- A kapacitáskínálati tervvel összhangban nem álló kérelmek elfogadásakor a pályahálózat-működtetőnek törekednie kell arra, hogy fenntartsa az átfogó egyensúlyt a kapacitáskínálati terv 18. cikk (6) bekezdésében felsorolt elemei között.
- Amennyiben a pályahálózat-működtető elutasít olyan kérelmeket, amelyek nem állnak összhangban a kapacitáskínálati tervvel, haladéktalanul tájékoztatja az érintett kérelmezőt a kérelem elutasítására irányuló szándékáról. Ez utóbbinak jogában áll panaszt benyújtani az igazgatási szervhez.
- (6) Az éves elosztási eljárás keretében megadott kapacitásjogok a következőket foglalhatják magukban:

- a) menetvonalak;
- b) kapacitásra vonatkozó előírások.

A pályahálózat-működtetők a kapacitásra vonatkozó előírások formájában megadott kapacitásjogokat az I. melléklet 4. szakaszával összhangban menetvonalakká alakítják át.

- (7) A pályahálózat-működtető köteles betartani a kapacitáselosztási folyamatnak az I. melléklet 4. szakaszában meghatározott ütemtervét.
- (8) A pályahálózat-működtető köteles figyelembe venni a kezdeti határidő után és az I. melléklet 4. pontjában meghatározott végső határidő előtt benyújtott kérelmeket. Ilyen esetekben a pályahálózat-működtetőknek az I. melléklet 4. szakaszának 2. pontjával összhangban kell kiosztaniuk a kapacitásjogokat.
- (9) Az üzemi menetrendre vonatkozó, a kezdeti 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-működtető más útvonalon próbál alternatív megoldásokat kínálni.
- (10) A pályahálózat-működtető az üzemi menetrend tervezetéről konzultál az érdekelt felekkel. Az érdekelt felek közé tartoznak mindazok, akik infrastruktúra-kapacitást kértek, és azok az egyéb felek, akik észrevételeket kívánnak tenni arra nézve, hogy az üzemi menetrend esetükben hogyan befolyásolja a vasúti szolgáltatások igénybevételére vonatkozó képességüket az üzemi menetrend érvényességének ideje alatt.
- (11) A pályahálózat-működtető minden jelzett aggály esetében megteszi a megfelelő intézkedéseket.

33. cikk

A gördülő tervezési folyamat keretében történő kapacitáselosztás

- (1) A pályahálózat-működtetők a gördülő tervezési folyamat során az I. melléklet 6. pontjában meghatározott határidőknek megfelelően osztják el a kapacitást. A pályahálózat-működtetők a 18. cikkben említett kapacitáskínálati tervben kapacitást tartalékolnak erre a célra.
- (2) A gördülő tervezési folyamat keretében megadott kapacitásjogok a következőket foglalhatják magukban:
 - a) menetvonalak vagy kapacitásra vonatkozó előírások 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 menetnapra vonatkozó kapacitással kapcsolatos előírások, az I. melléklet 6. pontjában meghatározott maximális időtartamra.

A pályahálózat-működtetők a kapacitásra vonatkozó előírások formájában megadott kapacitásjogokat az I. melléklet 6. szakaszával összhangban menetvonalakká alakítják át.

- (3) A 18. cikk sérelme nélkül, a pályahálózat-működtetők az I. melléklet 5. szakaszának 2. pontjában meghatározott elosztási elv alapján osztják el a gördülő tervezés elosztási folyamatára fenntartott kapacitást.

- (4) A 20. cikkben meghatározott szabályokkal és eljárásokkal összhangban a pályahálózat-működtetők megtagadhatják a kapacitás gördülő tervezési kérelmekre történő kiosztását, ha a kérelmek nem egyeztethetők össze a 18. cikk szerint elfogadott kapacitáskínálati tervvel. Az elutasításról haladéktalanul tájékoztatni kell a kérelmezőt. A kérelmezőnek jogában áll panaszt benyújtani az igazgatási szervhez.
- (5) A pályahálózat-működtetők tájékoztatják az igazgatási szervezetet minden olyan beérkezett kapacitáskérelemről, amely nem felelt meg a kapacitáskínálati tervben meghatározottak szerint rendelkezésre álló kapacitás paramétereinek, függetlenül attól, hogy a kérelmeket elfogadták vagy elutasították. Ezen információk alapján az igazgatási szervezet legalább két évente véleményt ad ki, amelyben ajánlást tehet a pályahálózat-működtetőnek a kapacitásmodell módosítására.
- (6) A pályahálózat-működtető az igazgatási szervezetnek küldött értesítést követően vagy az igazgatási szervezet ajánlása nyomán elutasítja a gördülő tervezésre irányuló kérelmeket, amennyiben azok ismétlődő jellegűek, és megfelelnek a rendes körülmények között a 31. cikkkel összhangban keretmegállapodások révén elosztott kapacitás jellemzőinek. Az igazgatási szervezet tájékoztatja az ENRRB-t az ilyen határozatokról és ajánlásokról, és az előbbi biztosítja e bekezdés következetes alkalmazását.

34. cikk

Az eseti eljárás keretében történő kapacitáselosztás

- (1) A pályahálózat-működtető haladéktalanul, de mindenképpen az I. melléklet 7. szakaszában meghatározott határidőkön belül válaszol az üzemi menetrend érvényességi ideje alatt bármikor benyújtott, infrastruktúra-kapacitásra vonatkozó eseti kérelmekre. A rendelkezésre álló szabad kapacitással kapcsolatos információkat a 9. cikkkel összhangban a kapacitást esetlegesen igénybe venni kívánó valamennyi kérelmező rendelkezésére kell bocsátani.

Az eseti eljárás keretében megadott kapacitásjogokat menetvonalak formájában biztosítják.

- (2) Az infrastruktúra-kapacitás eseti kérelmekre válaszul történő kiosztása az „érkezési sorrendben történő kiszolgálás” elve alapján történik.

35. cikk

Az infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozások ütemezése

- (1) A pályahálózat-működtetők a lehető leghamarabb beütemezik a 18. cikkben említett kapacitáskínálati tervben nem szereplő infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozásokat.
- (2) Az infrastrukturális munkálatok ütemezésekor a pályahálózat-működtetők a lehető legkisebbre korlátozzák a kapacitásmodellben vagy a kapacitáskínálati tervben szereplő, előzetesen tervezett kapacitásra gyakorolt hatást.
- (3) Amennyiben az infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozás ütemezése szükségessé teszi a 39. cikk szerint kiosztott kapacitásjog módosítását, az érintett kérelmező vagy kérelmezők jogosultak a 40. cikkben említett kártérítésre.
- (4) Amennyiben az infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozás ütemezése szükségessé teszi a 39. cikk szerint kiosztott kapacitásjog módosítását, a

pályahálózat-működtető minden tőle telhetőt megtesz annak érdekében, hogy az érintett kérelmezők számára alternatív kapacitást biztosítson.

E célból a pályahálózat-működtető tájékoztatja az összes érintett kérelmezőt az érintett kapacitásjogok tervezett módosításáról. Alternatív kapacitásjogokat ajánl fel az érintett kérelmezőknek, vagy egyeztetést kezdeményez az érintett kérelmezőkkel az alternatív kapacitásjogokról való megállapodás céljából.

- (5) Az infrastrukturális munkálatok e cikk szerinti ütemezésekor a pályahálózat-működtetők betartják az I. melléklet 3. szakaszában meghatározott ütemtervet.
- (6) A pályahálózat-működtetők az infrastrukturális munkálatokból eredő valamennyi kapacitáskorlátozást belefoglalják a kapacitásmodellbe és a kapacitáskínálati tervbe, függetlenül attól, hogy azok mikor kerültek ütemezésre.

36. cikk

Konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmus és a kérelmek összehangolása

- (1) Amennyiben a kapacitások egyidejű kiosztásával összefüggésben a pályahálózat-működtető ütközéseket észlel az infrastruktúra-kapacitásra vonatkozó különböző kérelmek között, a kérelmek összehangolása révén meg kell kísérelnie az összes követelménynek való lehető legjobb megfelelést.
- (2) Összehangolást igénylő helyzet kialakulása esetén a pályahálózat-működtetőnek jogában áll észszerű korlátok között a kért infrastruktúra-kapacitástól eltérő ajánlatot tenni. A pályahálózat-működtető a hálózati üzletszabályzatban meghatározza az alkalmazandó korlátokat. Az ENIM iránymutatásokat nyújt e korlátok meghatározásához, és belefoglalja azokat a 6. cikkben említett kapacitásgazdálkodás európai keretébe.
- (3) A pályahálózat-működtető a megfelelő kérelmezőkkel folytatott konzultáció révén igyekszik rendezni minden felmerülő konfliktust. Ezt a konzultációt az alábbi információk észszerű időn belül, térítésmentesen és elektronikus formában történő rendelkezésre bocsátása alapján kell elvégezni:
 - a) az ugyanarra az útvonalra az összes többi kérelmező által igényelt menetvonalak;
 - b) az ugyanarra az útvonalra az összes többi kérelmező számára előzetesen kiosztott menetvonalak;
 - c) a vonatkozó útvonalakon a (2) bekezdéssel összhangban javasolt alternatív menetvonalak;
 - d) a kiosztás során alkalmazott kritériumokra vonatkozó teljes körű és részletes információk.

A 27. cikk (3) bekezdésének sérelme nélkül és valamennyi kérelmező beleegyezésével a pályahálózat-működtető a kérelmek koordinálásának megkönnyítése érdekében kapcsolatba léphet a konfliktus rendezésében potenciálisan részt vevő valamennyi kérelmezővel.

- (4) A belföldi vasúti szolgáltatásokra irányuló kapacitáskérelmek összehangolásának eljárását szabályozó elveket a hálózati üzletszabályzatban határozzák meg.

- (5) Ha az infrastruktúra-kapacitással kapcsolatos kérelmek nem elégíthetők ki összehangolás nélkül, a pályahálózat-működtetők összehangolás útján megpróbálják az összes kérést teljesíteni.
- (6) A meglévő jogorvoslati lehetőségek és a 2012/34/EU irányelv 56. cikkének sérelme nélkül, az infrastruktúra-elosztással kapcsolatban keletkező viták esetén a tagállamok gondoskodnak arról, hogy békéltető eljárás álljon rendelkezésre a viták gyors megoldására. Ezt a rendszert a belföldi vasúti szolgáltatásokra irányuló kapacitásigényekre vonatkozó hálózati üzletszabályzatban kell meghatározni. Ezen eljárás alkalmazása esetén a határozatot 10 munkanapon belül meg kell hozni.
- (7) Több hálózatra kiterjedő kapacitáskérelmek esetében az (1), (2) és (3) bekezdésben meghatározott konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmust az 53. cikkel összhangban kell végrehajtani, és abba be kell vonni a hálózati koordinátort.
- (8) Az ENIM iránymutatásokat készít a több hálózatra kiterjedő kapacitáskérelmekre vonatkozó konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmushoz, és belefoglalja azokat a 6. cikkben említett kapacitásgazdálkodás európai keretébe.

37. cikk

Társadalmi-gazdasági és környezeti kritériumokon alapuló hivatalos konfliktusrendezési mechanizmus

- (1) Ha a 36. cikkben említett konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmus nem oldotta meg a kapacitások ütközését, a pályahálózat-működtetők a 8. cikkben említett hivatalos konfliktusrendezési mechanizmust alkalmazzák.
- (2) A hivatalos konfliktusrendezési folyamat keretében a több hálózatra kiterjedő kapacitásjogok iránti kérelmek teljes egészét figyelembe kell venni. Amennyiben a 8. cikk (6) bekezdésével összhangban különböző nemzeti paraméterek alkalmazandók, ezeket a paramétereket kell használni az érintett szakaszok vonatkozásában.
- (3) A hasonló jellemzőkkel és társadalmi-gazdasági profillal rendelkező vasúti szolgáltatásokat érintő, egymással ütköző kapacitáskérelmek esetében a pályahálózat-működtető árverés keretében vagy a legtöbb kérelmező számára hozzáférést biztosító módon osztja ki a kapacitást. Ez utóbbi módszer az igazgatási szervezet jóváhagyásával alkalmazandó.

38. cikk

A kapacitáselosztási folyamatok ütemterve

- (1) A pályahálózat-működtető és a kérelmezők kötelesek betartani a kapacitáselosztási folyamatoknak az I. melléklet 4., 5., 6. és 7. szakaszában meghatározott ütemtervét.
- (2) Amennyiben az Unió fő vasúti hálózatától eltérő nyomtávolságú hálózatokon a nemzetközi menetvonalak harmadik országbeli pályahálózat-működtetőkkel együttműködésben történő kialakítása általánosságban jelentős hatással van a kapacitáselosztás ütemtervére, a pályahálózat-működtetők a kapacitáselosztás ütemtervét illetően az e rendeletben és a 2012/34/EU irányelv VI. melléklete 2. pontjának b) alpontjában említettektől eltérő időtartamokat és határidőket is megállapíthatnak.

- (3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 71. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. melléklet 4., 5., 6. és 7. szakaszának módosítására vonatkozóan a hatékony elosztási folyamat biztosítása, valamint az érintett érdekelt felek menetrendszerkesztéssel és kapacitáselosztással kapcsolatos tervezési, működési, műszaki és kereskedelmi érdekeinek figyelembevétele érdekében.

4. SZAKASZ

Kiigazítás és átütemezés

39. cikk

A kapacitásjogok módosítása a kiosztást követően

- (1) A pályahálózat-működtetők kizárólag e rendelettel összhangban változtathatják meg saját kezdeményezésükre a valamely kérelmezőnek kiosztott kapacitásjogokat. A kérelmezők bármikor kérhetik a kiosztott kapacitás módosítását. A törlést a módosítás egyedi típusának kell tekinteni.

A kiosztott kapacitásjogok módosítása esetén a 40. cikket kell alkalmazni. A pályahálózat-működtetők haladéktalanul frissítik a 30. cikkben említett üzemi menetrendet.

- (2) A pályahálózat-működtetőknek és a kérelmezőknek a 2. cikk (3) bekezdésében meghatározott célkitűzésekkel összhangban a lehető legkisebbre kell korlátozniuk a kapacitásjogok kiosztás utáni módosításait.

- (3) A kapacitásjogok módosítása magában foglalja azokat az eseteket is, amikor a pályahálózat-működtető nem tudja lehetővé tenni a vonat számára, hogy a kiosztott kapacitásjognak megfelelően közlekedjen, és elegendő idő áll rendelkezésére ahhoz, hogy alternatív kapacitásjogot ajánljon fel a kérelmezőnek, miután tájékoztatta a kérelmezőt a változás szükségességéről.

A pályahálózat-működtetők eltérő határidőket határozhatnak meg az egyetlen hálózaton belüli kapacitásjogok elosztására és a több hálózatra kiterjedő kapacitásjogok elosztására vonatkozóan. A pályahálózat-működtetők a hálózati üzletszabályzatban tájékoztatást nyújtanak a menetvonal kidolgozásához szükséges időről. Ez az időtartam nem haladhatja meg az I. melléklet 8. szakaszában megjelölt határidőket.

- (4) A kapacitásjog módosítása esetén alkalmazandó szabályoknak és eljárásoknak figyelembe kell venniük, hogy üzemeltetési és kereskedelmi szempontból milyen hatást gyakorol a kérelmezőre a kapacitásjog megváltoztatása. E célból a változtatásokat e cikk (8) bekezdésével összhangban kategorizálni kell a hatásaik alapján, és a 40. cikkben említett különböző szintű kártérítést kell maguk után vonniuk.

- (5) Több hálózatra kiterjedő kapacitásjog módosítása esetén az érintett pályahálózat-működtetők minden észszerű erőfeszítést megtesznek annak érdekében, hogy a vonat teljes vonalán biztosítsák a kapacitásjogok közötti összhangot.

A több hálózatra kiterjedő kapacitásjogot megváltoztató pályahálózat-működtető felelős a több hálózatra kiterjedő alternatív kapacitásjog kiosztásának a többi érintett pályahálózat-működtetővel történő koordinálásáért, és tájékoztatja a kérelmezőt és az összes érintett felet a koordináció eredményéről. Ez az eredmény lehet akár egy több

hálózatra kiterjedő alternatív kapacitásjog kiosztása, akár az arra vonatkozó információ, hogy nem áll rendelkezésre alternatív kapacitásjog.

- (6) E rendelet alkalmazásában a kiosztott kapacitásjog vasúti társaságok általi fel nem használása egyenértékű az érintett vonat közlekedtetésének napján bekövetkező törléssel.

- (7) Amennyiben a pályahálózat-működtető megváltoztat egy kiosztott kapacitásjogot, erről haladéktalanul tájékoztatja a kérelmezőt és az érintett vasúti társaságot.

A pályahálózat-működtető az I. melléklet 8. szakaszában meghatározott határidőkön belül alternatív kapacitásjogokat kínál a kérelmezőnek. Amennyiben ez nem lehetséges, a pályahálózat-működtető a kérelmező rendelkezésére bocsátja azokat a releváns információkat, amelyek lehetővé teszik számára, hogy új infrastruktúra-kapacitási kérelmet nyújtson be. A tájékoztatásban adott esetben hivatkozni kell a 18. cikkben említett kapacitáskínálati tervre és a 19. cikkben említett vészhelyzeti tervezésre.

- (8) Az ENIM harmonizált eljárásokat készít és fogad el a kapacitásjogok kiosztást követő módosításának kezeléséhez, és befoglalja azokat a 6. cikkben említett kapacitásgazdálkodás európai keretébe.

Ezek a harmonizált eljárások különbséget tesznek a kérelmezőkre és a vasúti társaságokra kereskedelmi és üzemeltetési szempontból jelentős hatást gyakorló változások és a kisebb hatású változások között. A változás jelentőssé minősítéséhez alkalmazandó kritériumoknak figyelembe kell venniük többek között a vasúti társaság szerződéses kötelezettségeinek megfelelő szolgáltatásnyújtásra való képességét, az induláskori késéseket vagy 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. A jelentős hatással járó változásokra szigorúbb kritériumokat kell alkalmazni.

- (9) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 71. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. melléklet 8. szakaszának módosítására vonatkozóan a hatékony kiigazítási és átütemezési folyamatok biztosítása érdekében, figyelembe véve az érintett érdekelt felek tervezési, működési, műszaki és kereskedelmi jellegű szempontjait.

40. cikk

A kapacitásjogok módosítása esetén járó kártérítés

- (1) Amennyiben a pályahálózat-működtető vagy a kérelmező nem teljesíti a kiosztott kapacitásjoggal kapcsolatos kötelezettségvállalásait, és ez olyan változást eredményez, amely a 39. cikkel összhangban jelentősnek minősül, a változtatást kezdeményező fél kártérítést fizet a másik félnek.
- (2) Az (1) bekezdésben említett kártérítés *vis maior* esetén nem jár.
- (3) Az ENRRB-vel folytatott konzultációt követően az ENIM meghatározza a kártérítés alapjául szolgáló harmonizált feltételeket. E feltételeknek figyelembe kell venniük a 39. cikk (4) és (8) bekezdésében meghatározott szabályokat. Az ENIM ezeket a feltételeket befoglalja a 6. cikkben említett kapacitásgazdálkodás európai keretébe. Az ENRRB véleményt tesz közzé az ENIM által meghatározott feltételekről.

- (4) Az igazgatási szervezet jóváhagyását követően a pályahálózat-működtetők a hálózati üzletszabályzatban meghatározzák a kérelmezők által fizetendő kártérítés mértékét.
- A pályahálózat-működtető javaslatára, és a kérelmezőkkel, valamint a potenciális kérelmezőkkel folytatott konzultációt követően az igazgatási szervezet meghatározza a pályahálózat-működtető által fizetendő kártérítés mértékét. A pályahálózat-működtető ezt az információt közzéteszi a hálózati üzletszabályzatban.
- A kártérítés mértékének olyannak kell lennie, hogy hatékonyan ösztönözze a pályahálózat-működtetőt és a kérelmezőket a kapacitás tervezett használatának tiszteletben tartására és a zavarok minimalizálására. A kártérítés mértékének arányosnak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lennie.
- A pályahálózat-működtetők és az igazgatási szervezetek eltérő kártérítési mértékeket is meghatározhatnak attól függően, hogy mekkora hatással jár módosítás, és hogy sor kerülhet-e a kapacitás újraelosztására és más kérelmező általi felhasználására. A meghatározott mértékeknek figyelembe kell venniük különösen a 39. cikk (4) és (8) bekezdésében foglalt szabályokat, a változtatás kérelmezése vagy végrehajtása után a vonat közlekedtetéséig fennmaradó időt, valamint a kapacitásjogban benne foglalt vasúti infrastruktúra kihasználásának arányát.
- (5) Több hálózatra kiterjedő kapacitásjogok esetében a kérelmezőnek fizetendő kártérítés kötelezettsége arra a pályahálózat-működtetőre vagy pályahálózat-működtetőkre vonatkozik, amely(ek) felelős(ek) a kapacitásjog módosításáért, figyelembe véve a kapacitásjog egészét, és – amennyiben egynél több pályahálózat-működtető felelős – a hálózatuk hosszának a kapacitásjogon belüli arányát. A kapacitásjog egészéért járó kártérítés nem haladhatja meg a pályahálózat-működtető által kiosztott kapacitásjogért járó ellentételezés háromszorosát.
- (6) Az igazgatási szervezetek döntenek a kapacitásjog megváltoztatásának okával vagy a késedelmes kártérítéssel kapcsolatos vitákban, és határozatukat haladéktalanul, a változás okának értékeléséhez szükséges valamennyi információ összegyűjtését követő egy hónapon belül meghozzák. Az igazgatási szervezetek tájékoztatják az ENRRB-t és konzultálhatnak vele ezekről a határozatokról. Az ENRRB biztosítja, hogy ezek a határozatok koherensek legyenek és általánosan elismert elveken alapuljanak.
- (7) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amelyekben meghatározza a kártérítések fizetésének feltételeit, a kapacitásjogok módosításainak kategóriáit és a kártérítés mértékének meghatározására szolgáló módszereket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 72. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

41. cikk

Átütmezés a zavarok kezelésével és a válságkezeléssel összefüggésben

- (1) A 46. cikkben említett hálózati zavar vagy a 47. cikkben említett válsághelyzet esetén az érintett pályahálózat-működtető vagy pályahálózat-működtetők minden lehetséges erőfeszítést megtesz(nek) a zavar által érintett forgalom átütmezése érdekében. E célból a pályahálózat-működtetők a vasúti infrastruktúra-kapacitást a forgalomirányítás, a zavarkezelés és a válságkezelés határokon átnyúló összehangolásának a 44. cikkben említett európai keretével összhangban, a 19. cikk szerint elkészített vészhelyzeti tervek alapján és az operatív érdekelt felekkel és adott esetben más érintett érdekelt felekkel szoros együttműködésben osztják el.

- (2) Az ENIM iránymutatásokat dolgoz ki és fogad el az infrastruktúra-kapacitások hálózati zavar esetén történő átlátható és megkülönböztetésmentes kezelésére és elosztására vonatkozóan. Az ENIM iránymutatásokat nyújt különösen az egyidejű kapacitáselosztás eljárásának és az érkezési sorrendben történő kiszolgálás elvének alkalmazására vonatkozóan.
- Amennyiben egyidejű elosztási eljárás alkalmazandó, az ENIM iránymutatásokat ad az alkalmazandó eljárásokról, adott esetben beleértve a 36. cikkben említett konszenzusos konfliktusrendezési eljárás és a 37. cikkben említett hivatalos konfliktusrendezési eljárás alkalmazását. Az ENIM ezeket az iránymutatásokat befoglalja a 6. cikkben említett kapacitásgazdálkodás európai keretébe.
- (3) Átütemezés esetén a pályahálózat-működtetők nem változtathatják meg egyoldalúan a meglévő kapacitásjogokat, és nem törölhetik azokat a zavarok kezelése céljából. Az igazgatási szervezetek, a pályahálózat-működtetők és a vasúti társaságok tapasztalatai, valamint az ENIM és az ENRRB tevékenységei alapján azonban a Bizottság végrehajtási jogi aktust fogadhat el, amelyben meghatározza az átütemezés kritériumait és eljárásait, ideértve a kiosztott kapacitásjogoknak a hálózati zavarok kezelése céljából történő, a pályahálózat-működtetők általi egyoldalú módosítását is. A végrehajtási jogi aktust a 72. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.
- (4) A pályahálózat-működtetők és a kérelmezők önkéntes alapon megállapodásokat köthetnek, amelyek hálózati zavar esetére rendelkeznek egyes kapacitásjogok helyettesítéséről. E megállapodásokat a 19. cikkben említett vészhelyzeti tervekben meg kell említeni.
- (5) Egynél több hálózat forgalmát érintő hálózati zavar esetén az érintett pályahálózat-működtetők az 53. cikkel, valamint a forgalomirányítás, a zavarkezelés és a válságkezelés határokon átnyúló összehangolásának a 44. cikkben említett európai keretével összhangban összehangolják az alternatív kapacitás elosztását.

III. FEJEZET

FORGALOMIRÁNYÍTÁS, ZAVAR- ÉS VÁLSÁGKEZELÉS

42. cikk

Forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés

- (1) A pályahálózat-működtetők e rendelettel és az (EU) 2016/797 irányelvvel, valamint az említett irányelv alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusokban megállapított előírásokkal összhangban végzik a forgalomirányítást.
- E célból a pályahálózat-működtetők elvégzik a következőket:
- a) forgalomirányítás rendes üzemeltetési körülmények között, beleértve az üzemi menetrendtől való korlátozott eltérést eredményező események kezelését;
 - b) zavarkezelés a hálózati műveletekben bekövetkező, a 46. cikkel összhangban összehangolt fellépést igénylő jelentős zavarok kezelése érdekében;
 - c) forgalomirányítás a 47. cikkben meghatározottak szerinti válsághelyzetekben.
- (2) A közlekedési ágazaton belüli és kívüli nagy horderejű válsághelyzetek esetén a tagállamok a 47. cikkel összhangban a szokásos helyzetekben alkalmazandó szabályoktól eltérő intézkedéseket hajthatnak végre. Ilyen esetekben és amennyiben

releváns, a pályahálózat-működtetők különleges szabályokat és eljárásokat fogadnak el és alkalmaznak, a 47. cikkben meghatározott feltételekre is figyelemmel.

- (3) A forgalomirányítás során a pályahálózat-működtetők betartják a 2. cikkben meghatározott elveket.

A pályahálózat-működtetők a lehető legkisebbre csökkentik a zavarokat és azoknak a vasúti forgalomra gyakorolt hatását, és:

- a) gondoskodnak a zavarokra történő gyors és összehangolt reagálásról, különösen hálózati zavarok és válsághelyzetek esetén;
- b) stabilizálják és optimalizálják a vasúti forgalmat a hálózati zavarok és a válságok teljes időtartama alatt;
- c) releváns, pontos és naprakész információkat nyújtanak az operatív érdekelt felek és más érdekelt felek, különösen a vasúti ágazaton kívüli válsághelyzetek kezeléséért felelős hatóságok számára. Ezeket az információkat a megfelelő módon kell megadni, beleértve a 62. cikkben említetteket is.

43. cikk

A forgalomirányításra és a zavarok kezelésére vonatkozó szabályok és eljárások

- (1) A pályahálózat-működtetők szabályokat és eljárásokat vezetnek be a vonatmozgások üzemi menetrendtől való eltéréseinek kezelésére. Ezeket a szabályokat és eljárásokat a 2012/34/EU irányelv 27. cikkében említett hálózati üzletszabályzatban közzé kell tenni, és azoknak ki kell terjedniük az e rendelet 42. cikke (1) bekezdésének a), b) és c) pontjában meghatározott helyzetekben alkalmazott forgalomirányításra.
- (2) Az (1) bekezdésben említett szabályok és eljárások célja a menetrendtől való eltérések vasúti forgalomra gyakorolt általános hatásának minimalizálása, figyelembe véve a forgalom valamennyi típusának szükségleteit. Az elvek magukban foglalhatnak a forgalom különböző típusai közötti irányításra vonatkozó elsőbbségi szabályokat, valamint konkrét eljárásokat, kritériumokat és célokat, amelyeket optimalizáláson alapuló megközelítés keretében kell alkalmazni, amely – kifejezett prioritási szabályok helyett – valamely konkrét funkció optimalizálásán alapul, például a késés perceinek vagy a rendes működéshez való visszatéréshez szükséges időnek a minimalizálásán.
- (3) A vasúti közlekedés műszaki hiba vagy baleset miatti zavara esetén a pályahálózat-működtető köteles minden szükséges intézkedést megtenni a rendes állapot visszaállítása érdekében. E célból a 19. cikkel összhangban vészhelyzeti tervet hajt végre. Olyan zavar esetén, amely hatással lehet a határokon átnyúló forgalomra, az érintett pályahálózat-működtetők együttműködnek egymással annak érdekében, hogy a forgalomirányítás, a zavar- és a válságkezelés összehangolásának a 44. cikkben említett európai keretével összhangban helyreállítsák a határokon átnyúló forgalmat.
- (4) Az (1) bekezdésben említett szabályok és eljárások meghatározásakor a pályahálózat-működtetők a lehető legnagyobb mértékben figyelembe veszik a forgalomirányítás, a zavar- és a válságkezelés összehangolásának a 44. cikkben említett európai keretét. A hálózati üzletszabályzatban ismertetik a forgalomirányítás, a zavar- és a válságkezelés összehangolására vonatkozó európai keretben meghatározott közös szabályoktól és eljárásoktól való bármely eltérés okát.

- (5) *Vis maior* esetén és – amennyiben feltétlenül szükséges – az infrastruktúrát ideiglenesen használhatatlanná tevő váratlan esemény következtében a kiosztott kapacitásjogok a rendszer megjavításához szükséges időre figyelmeztetés nélkül visszavonhatók.

Ha a pályahálózat-működtető szükségesnek ítéli, megkövetelheti a vasúti társaságoktól, hogy bocsássák rendelkezésére a szokásos állapot legrövidebb időn belüli helyreállításához általa legmegfelelőbbnek ítélt eszközöket.

- (6) A tagállamok megkövetelhetik, hogy a vasúti társaságok vegyenek részt a biztonsági szabványok és szabályok általuk való betartásának végrehajtásában és ellenőrzésében.

44. cikk

A határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolásának európai kerete

- (1) Az ENIM legkésőbb [e rendelet hatálybalépésétől számított 12 hónap]-ig európai keretet dolgoz ki és fogad el a 42. cikk szerinti, határokon átnyúló forgalomirányítás, forgalmizavar-kezelés és válságkezelés összehangolására.

Az ENIM az operatív érdekelt felekkel és az érdekelt felekkel együttműködésben, az 54. cikkben említett konzultációs folyamat keretében, az (EU) 2012/2085 rendelet IV. címe alapján létrehozott Európai Vasút Közös Vállalkozás munkájának figyelembevételével kidolgozza a határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolásának európai keretét.

- (2) A határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolásának európai kerete iránymutatást nyújt a pályahálózat-működtetők, a vasúti társaságok és más operatív érdekelt felek közötti koordinációhoz.
- (3) A forgalomirányítás, a zavarkezelés és a válságkezelés határokon átnyúló összehangolásának európai kerete tartalmazza különösen az V. mellékletben felsorolt elemeket.

45. cikk

A forgalomirányítás, a zavarkezelés és a válságkezelés összehangolása

A pályahálózat-működtetők az 53. cikkel összhangban, valamint a forgalomirányítás, a zavarkezelés és a válságkezelés határokon átnyúló összehangolásának 44. cikkben említett európai kerete alapján koordinálják a forgalomirányítást.

A koordináció biztosítja különösen a következőket:

- a) a nemzetközi vasúti szolgáltatások minimális zavarokkal történő üzemelése mind a rendes üzemeltetés alatt, mind fennakadásos helyzetekben;
- b) a határokon átnyúló szakaszokkal kapcsolatos sajátos kihívások megfelelő figyelembevétele, amelyek többek között az infrastruktúra, a műszaki berendezések és a műveletek korlátozott interoperabilitásából, a személyzetre vonatkozó nyelvi és képzési követelményekből, valamint az adminisztratív vagy határátlépési alakításokból erednek;
- c) a naprakész és releváns információk hatékony cseréje a pályahálózat-működtetők, a kérelmezők, a vasúti társaságok és más operatív érdekelt felek között, valamint adott

esetben a releváns uniós szintű válságkezelési irányítási struktúrák között, a 62. cikkel is összhangban.

46. cikk

Hálózati zavarok

- (1) Amennyiben egy esemény olyan korlátozásokat eredményez vagy eredményezhet a hálózat üzemeltetésében, amelyek az operatív érdekelt felek összehangolt fellépését teszik szükségessé a forgalomkorlátozások alatti lehető legjobb irányítása érdekében, az érintett pályahálózat-működtetők az összes rendelkezésre álló információ és korábbi tapasztalat alapján értékelik az esemény várható időtartamát és hatását.

Amennyiben a becsült időtartam és hatás megfelel a hálózati zavarok bejelentésére vonatkozóan a VI. mellékletben meghatározott kritériumoknak, az érintett pályahálózat-működtetők hálózati zavart jelentenek be, és végrehajtják a 43. cikkben meghatározott intézkedéseket.

- (2) Amennyiben az esemény egynél több hálózatot érint vagy érinthet, az esemény bekövetkeztének helye szerinti pályahálózat-működtető több hálózatra kiterjedő zavart jelent be, és a 44., 45. és 53. cikkel összhangban összehangolja az intézkedéseket.
- (3) Az ENIM harmonizált módszert határoz meg a hálózati zavarok várható időtartamának és hatásának becslésére, és azt belefoglalja a 44. cikkben említett, a forgalomirányítás és a válságkezelés összehangolására vonatkozó európai keretbe.
- (4) A pályahálózat-működtető a lehető legrövidebb időn belül értesíti az érdekelt feleket, ha az infrastruktúra-kapacitás – különösen egy váratlan esemény miatt – nem vehető igénybe.

Az igazgatási szervezet előírhatja a pályahálózat-működtető számára, hogy bocsássa rendelkezésére ezeket az információkat, amennyiben ezt szükségesnek tartja.

- (5) A hálózati koordinátor információkat gyűjt a hálózati zavarokról, elemzi a válaszlépéseket, levonja a következtetéseket az ilyen események kezelésének hatékonyságára vonatkozóan, továbbá az 54. cikkel összhangban konzultál az operatív érdekelt felekkel, és jelentést tesz az ENIM-nek és a teljesítmény-felülvizsgálati szervnek.
- (6) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 71. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a VI. melléklet módosítására a hálózati zavarok hatékony és eredményes kezelésének biztosítása céljából, figyelembe véve az érintett érdekelt felek tervezési, működési, műszaki és kereskedelmi jellegű megfontolásait.

47. cikk

Válsághelyzetek

- (1) A közbiztonsággal, az egészségügyi járványokkal, a természeti katasztrófákkal, a környezeti, védelmi és biztonsági válságokkal kapcsolatos olyan válságok esetén, amelyek kritikus hatást gyakorolnak vagy gyakorolhatnak a vasúti szállítási szolgáltatások kínálatára vagy keresletére, a tagállamok számára lehetővé kell tenni vészhelyzeti intézkedések alkalmazását, amelyek e rendelet szabályaitól eltérve magukban foglalják a következőket:

a) kapacitásjogok kártérítés nélküli törlése;

- b) alternatív kapacitásgazdálkodási elvek, szabályok és eljárások, különös tekintettel a szűkös infrastruktúra-kapacitás elosztására;
- 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 hogy felhasználják a 19. cikkel összhangban elkészített, meglévő terveket. A vészhelyzeti intézkedéseket össze kell hangolni a többi tagállammal.

- (2) Az érintett tagállam haladéktalanul tájékoztatja a Bizottságot és az ENIM-et a vészhelyzeti intézkedések alkalmazására vonatkozó döntéséről, megindokolja és leírja ezeket az intézkedéseket, és ismerteti azok alkalmazásának várható időtartamát. Adott esetben a tagállamok az [egységes piaci szükséghelyzeti eszközről szóló rendelet] 8. cikkében előírtaknak megfelelően értesítik a Bizottságot és a központi kapcsolattartó irodákat is.
- (3) A pályahálózat-működtető kijelöl egy, a 60. cikk szerinti kapcsolattartó pontot, amely tájékoztatja a Bizottságot, az ENIM-et, a többi pályahálózat-működtetőt és más érdekelt feleket a vészhelyzeti intézkedésekről, és segíti az ilyen intézkedések összehangolását.
- (4) Amennyiben a vészhelyzeti intézkedések jelentős hatást gyakorolnak a határokon átnyúló forgalomra, a pályahálózat-működtetők az 53. és 54. cikkel összhangban egyeztetnek egymással. Az 53. 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 az igazgatási szervezetek és az ENRRB a Bizottság által meghatározott határidőn belül véleményt nyilvánítanak a Bizottságnak a vészhelyzeti intézkedésekről. A Bizottság határozatokat fogadhat el, amelyekben felszólítja a tagállamokat a vészhelyzeti intézkedések hatályon kívül helyezésére, amennyiben azokat sürgősségtelennek ítéli.
- (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 – az e cikk hatálya alá tartozó válsághelyzeteket szimuláló gyakorlatokat szervezhetnek. Ilyen esetekben a pályahálózat-működtető szükség szerint kapacitást oszt ki, beleértve szükség esetén a kiosztott kapacitásjogok törlését is. Az érintett hatóságok a 40. cikkel összhangban kártalanítják az érintett kérelmezőket.

48. cikk

A forgalomirányítással kapcsolatos információcsere

- (1) A valamely vasúti szállítási szolgáltatás üzemeltetésében közvetlenül részt vevő valamennyi operatív érdekelt félnek joga van hozzáférni az adott vasúti szállítási szolgáltatásra vonatkozó, a VIII. mellékletben meghatározott információkhoz.
- Az érintett felek ezeket az információkat csak e rendelet, valamint az (EU) 2016/797 irányelv és az említett irányelv alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusok céljaira használhatják fel, kivéve, ha szerződéses megállapodások másként rendelkeznek.
- (2) Az információkat a 62. cikkkel összhangban kell hozzáférhetővé tenni.
- (3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 71. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a VIII. melléklet módosítására vonatkozóan annak biztosítása érdekében, hogy az tükrözze az (EU) 2016/797 irányelvvel összhangban elfogadott vonatkozó végrehajtási jogi aktusokban meghatározott átjárhatósági műszaki előírások változásait, és figyelembe véve az érintett érdekelt felek tervezési, üzemeltetési, műszaki és kereskedelmi jellegű szempontjait.

IV. FEJEZET

TELJESÍTMÉNY-FELÜLVIZSGÁLAT

49. cikk

A teljesítmény-felülvizsgálat általános elvei

- (1) A 2012/34/EU irányelv 7f. cikkének d) pontjával összhangban az ENIM nyomon követi és értékeli a vasúti infrastruktúra-szolgáltatások teljesítményét, figyelembe véve az e rendelet 2. cikkében meghatározott általános célkitűzéseket. A vasúti pályahálózat-működtetők szintén nyomon követik a vasúti szállítási szolgáltatások teljesítményét.
- (2) E célból a pályahálózat-működtetők a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (3) bekezdésében említett tervben meghatározzák saját teljesítménycéljaikat, figyelembe véve az említett irányelv 30. cikkében hivatkozott szerződéses megállapodásokban meghatározott célkitűzéseket. Eljárásokat vezetnek be és hajtanak végre a célok elérése felé tett előrehaladás nyomon követésére és az arról történő jelentéstételre, a teljesítménybeli hiányosságok okainak az operatív érdekelt felekkel való azonosítására, valamint a teljesítmény javítását célzó korrekciós intézkedések megtervezésére és végrehajtására. Ezeknek az eljárásoknak figyelembe kell venniük az e rendelet 50. cikkében említett európai teljesítmény-felülvizsgálati keretet. A pályahálózat-működtetők a hálózati üzletszabályzatban ismertetik az európai teljesítmény-felülvizsgálati keretben meghatározott közös eljárásoktól való bármely eltérés okát.
- (3) Az ENIM az [új TEN-T rendelet] 18. cikkében meghatározott, az európai közlekedési folyosókra vonatkozó működési követelményekkel összhangban együttműködik az európai koordinátorokkal a teljesítmény-felülvizsgálatok terén.

A teljesítmény-felülvizsgálat európai kerete

- (1) Az ENIM [e rendelet hatálybalépésétől számított 12 hónap]-ig létrehozza és végrehajtja a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretét. Ez a keret figyelembe veszi különösen a 2. cikk (3) bekezdésében, a 8. cikk (4) bekezdésében és a 42. cikk (3) bekezdésében meghatározott elveket, valamint [az új TEN-T rendelet 18. cikkében] meghatározott működési követelményeket, teljesítménycélokat és célértékeket.
- (2) Az európai keret a VII. mellékletben meghatározott teljesítményterületekre terjed ki. Az európai keretnek magában kell foglalnia különösen az alábbiakat:
 - a) a VII. mellékletben meghatározott teljesítményterületeken kezelendő, a teljesítménnyel kapcsolatos kiemelt problémák listája;
 - b) teljesítménymutatók, amelyek lehetővé teszik a teljesítménnyel kapcsolatos problémák terén elért eredmények nyomon követését, beleértve a mutatók kiszámításához szükséges módszertant és adatszolgáltatási követelményeket;
 - c) a teljesítménycélok pályahálózat-működtetők szintjén történő meghatározására vonatkozó kritériumok és eljárások;
 - d) az a)–c) pontban említett elemek, valamint a korrekciós intézkedések végrehajtásának és a (4) bekezdésben említett teljesítménycélok elérésének nyomon követésére és felülvizsgálatára szolgáló eljárások.
- (3) A (2) bekezdés d) pontja alapján az ENIM rendszeresen felülvizsgálja a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretét és végrehajtásának eredményeit, és javaslatot tesz a keret megfelelő módosításaira.
- (4) A pályahálózat-működtetők feladataik ellátása során a lehető legnagyobb mértékben figyelembe veszik a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretét. A pályahálózat-működtetőknek az e cikk (2) bekezdésének c) pontjával összhangban meghatározott célkitűzéseket bele kell foglalniuk a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (3) bekezdésében említett üzleti tervbe. E célkitűzések magukban foglalják [az új TEN-T rendelet 18. cikke (1) bekezdésének a) és b) pontjában] meghatározott célértékeket.
- (5) A Bizottság a 72. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó-bizottsági eljárással összhangban végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amelyekben részletes szabályokat állapít meg a (2) bekezdés b)–d) pontjában szereplő elemekre vonatkozóan. Ennek során a Bizottság figyelembe veszi az ENIM által a (3) bekezdéssel összhangban végzett munkát és a teljesítmény-felülvizsgálati szerv esetleges ajánlásait.

Európai teljesítmény-felülvizsgálati jelentés

- (1) A 2012/34/EU irányelv 15. cikkének és az (EU) 2015/1100 bizottsági végrehajtási rendelet¹³ 3. cikkének sérelme nélkül, az ENIM [e rendelet hatálybalépése után

¹³ A Bizottság (EU) 2015/1100 végrehajtási rendelete (2015. július 7.) a vasúti piac nyomon követése keretében fennálló tagállami jelentéstételi kötelezettségekről (HL L 181., 2015.7.9., 1. o.).

24 hónappal]-ig európai teljesítmény-felülvizsgálati jelentést készít és tesz közzé az e rendelet 50. cikkében említett európai teljesítmény-felülvizsgálati keret alapján, majd azt évente közzéteszi.

- (2) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv készíti el a jelentés egyik önálló részét, amely 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 tartalmazza.
- (3) A teljesítmény-felülvizsgálati jelentésnek ki kell terjednie legalább az [új TEN-T rendelet] rendeletben említett európai közlekedési folyosók részét képező vonalakra, és tartalmaznia kell az említett rendelet [53. cikke (3) bekezdésének g) pontjában] előírt 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) A teljesítmény-felülvizsgálati jelentésnek külön szakaszt kell tartalmaznia a pályahálózat-működtetők közötti, az 53. cikk szerinti koordináció teljesítményéről és az e rendelet 54. cikkében említett konzultációs mechanizmusról.

52. cikk

Teljesítmény-felülvizsgálati szerv

- (1) A 73. cikk (3) bekezdésében említett eljárással összhangban a Bizottság létrehozhat vagy kijelölhet egy pártatlan és illetékes szervet, amely teljesítmény-felülvizsgálati szervként jár el.
- (2) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv a Bizottság vagy az európai koordinátorok kérésére tanácsot ad a Bizottságnak és az európai koordinátoroknak a vasúti infrastrukturális szolgáltatások és a vasúti szállítási szolgáltatások teljesítményével kapcsolatos kérdésekben.
- (3) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv a következő feladatokat látja el:
 - a) ajánlások megfogalmazása az ENIM számára az 50. cikkben említett európai teljesítmény-felülvizsgálati keret 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 módszertanok, 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 teljesítményjelentés tervezetében foglalt eredmények felülvizsgálata és az 51. 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, a 8. cikkének (3) bekezdésében említett üzleti tervvel, a 30. cikkének (2) bekezdésében említett szerződéses megállapodásokkal és a 35. cikkében említett teljesítményösztönző rendszerrel kapcsolatban;

- e) tanácsadás biztosítása az európai koordinátorok számára a vasúti infrastrukturális szolgáltatások és a vasúti szállítási szolgáltatások teljesítményével kapcsolatos kérdésekben.
- (4) A (3) bekezdésben említett vélemények és ajánlások címzettjei a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által meghatározott határidőn belül választ adnak a teljesítmény-felülvizsgálati szervnek.
- (5) Az ENIM, a hálózati koordinátor, a pályahálózat-működtetők, az igazgatási szervezetek, az ENRRB és adott esetben más érdekelt felek együttműködnek a teljesítmény-felülvizsgálati szervvel, különösen azáltal, hogy saját kezdeményezésükre vagy a szerv kérésére tájékoztatást nyújtanak a teljesítményről, és mindent megtesznek annak érdekében, hogy a vasúti teljesítménymenedzsmenttel kapcsolatos munkájuk során figyelembe vegyék annak ajánlásait.
- (6) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv az érintett érdekelt felek vagy a Bizottság által szolgáltatott információk kezelése során tiszteletben tartja az üzleti titkok bizalmas jellegét.

V. FEJEZET

EURÓPAI KOORDINÁCIÓS HÁLÓZAT

53. cikk

A pályahálózat-működtetők közötti koordináció

- (1) Az e cikkre történő hivatkozáskor a pályahálózat-működtetők egyeztetnek egymással és más érdekelt felekkel az e rendeletben rájuk ruházott felelősségi körök és feladatok tekintetében.
- (2) A pályahálózat-működtetőknek legalább a IX. mellékletben meghatározott kérdésekben egyeztetniük kell, és meg kell felelniük az ott említett cikkekben meghatározott egyedi koordinációs követelményeknek.

A pályahálózat-működtetők feladatai különösen:

- a) adott esetben szervezeti struktúrákat, eljárásokat és eszközöket hoznak létre, beleértve a 62. cikkben említett digitális eszközöket is;
- b) koordinálnak a legmegfelelőbb földrajzi szinten, bevonva azokat a szervezeteket, amelyek a legalkalmasabbak a tényleges és hatékony eredmények elérésére, a szubszidiaritás elvével összhangban;
- c) együttműködnek más pályahálózat-működtetőkkel a 60. cikkben említett kijelölt kapcsolattartó pontokon keresztül;
- d) adott esetben bevonják az ENIM-et vagy a hálózati koordinátort az uniós jelentőségű ügyekbe. A pályahálózat-működtetők közötti koordináció egyenél több szinten is megvalósítható, különösen olyan ügyekben, ahol mind uniós szinten, mind egy konkrétabb földrajzi területen belül koordinációra van szükség;

- e) amennyiben a koordinációs tevékenységek több szereplőt érintenek, kijelölnek egy vezető szervet, amely jelentést tesz az ENIM-nek, és felel az 54. cikk szerinti konzultációs tevékenységek megszervezéséért;
 - f) az ENIM-hez utalják azokat az ügyeket, amelyekben első fokon nem érhető el a megállapodás szerinti eredmény;
 - g) a IV. fejezettel összhangban felülvizsgálják a koordinációs tevékenységek végrehajtását.
- (3) A koordináció kiterjed minden olyan vonalra és csomópontra, amely az [új TEN-T rendelet] 7. cikkében és III. mellékletében meghatározott európai közlekedési folyosók részét képezi.
- A pályahálózat-működtetők az összes érintett pályahálózat-működtető közötti megállapodás alapján további vonalakra is kiterjeszthetik a koordinációt.
- (4) A pályahálózat-működtetők közötti, a több hálózatra kiterjedő kapacitásjogok 29. cikk szerinti elosztásával kapcsolatos koordinációnak ki kell terjednie az ENIM-ben tagsággal rendelkező pályahálózat-működtetők teljes hálózataira.
- (5) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 71. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a IX. melléklet módosítására vonatkozóan a pályahálózat-működtetők közötti hatékony koordináció biztosítása érdekében, figyelembe véve valamennyi érdekelt fél tervezési, üzemeltetési és kereskedelmi szempontjait, valamint az e rendelet végrehajtása során szerzett tapasztalatokat.

54. cikk

Konzultációs mechanizmus európai és határokon átnyúló ügyekben

- (1) Az ENIM iránymutatásokat dolgoz ki, fogad el és hajt végre az érdekelt felekkel folytatott megfelelő és rendszeres konzultáció biztosítása érdekében, és azokat belefoglalja a 6. cikkben említett kapacitásgazdálkodás európai keretébe, a forgalomirányítás, a zavarkezelés és a válságkezelés határokon átnyúló összehangolásának a 44. cikkben említett európai keretébe, valamint az 50. cikkben említett európai teljesítmény-felülvizsgálati keretbe. A folyamatot a hálózati koordinátor támogatásával és a pályahálózat-működtetők 60. cikkben említett kijelölt kapcsolattartó pontjainak bevonásával kell kidolgozni és végrehajtani.
- (2) Amennyiben az ENIM olyan véleményt vagy ajánlást fogad el, amely valószínűsíthetően hatást gyakorol a vasúti társaságokra, más kérelmezőkre, egyéb operatív érdekelt felekre és érdekelt felekre, az érintett felekkel történő konzultáció céljából tervezetet tesz közzé. Az érintett felek számára megfelelő időt kell biztosítani arra, hogy visszajelzést adjanak a határozattervezetről. Szükség esetén be kell vonni a tagállami hatóságokat is.
- (3) Az ENIM a végleges vélemény vagy ajánlás elfogadásakor figyelembe veszi az érintett felek által a (2) bekezdéssel összhangban adott visszajelzéseket. Amennyiben az ENIM nem veszi figyelembe a kapott visszajelzések lényeges elemeit, ezt meg kell indokolnia.

55. cikk

A pályahálózat-működtetők európai hálózatának megszervezése

- (1) E rendelet alkalmazásában a pályahálózat-működtetők 2012/34/EU irányelv 7f. cikkében említett európai hálózatát e cikkel összhangban kell megszervezni.
- (2) Minden olyan vasúti pályahálózat-működtető, amely [az új TEN-T rendelet 6. cikkében és I. mellékletében] említett TEN-T törzshálózat és kiterjesztett törzshálózat részét képező vonalakért felelős, tagja az ENIM-nek. Ezek a vasúti pályahálózat-működtetők képviselőt és póttagot jelölnek ki.
- (3) Azok a pályahálózat-működtetők, amelyek nem felelnek meg a (2) bekezdésben meghatározott kritériumnak, kinevezhetnek egy nem tag képviselőt az ENIM tanácskozásain való részvételre.
- (4) A Bizottsággal folytatott konzultációt és a Bizottság általi jóváhagyást követően az ENIM elfogadja és közzéteszi eljárási szabályzatát. Tevékenységét az eljárási szabályzatnak megfelelően szervezi meg.
- (5) Az ENIM egyszerű többséggel hozza meg határozatait, kivéve, ha az eljárási szabályzat másként rendelkezik. Egy adott tagállam valamennyi tagja egy szavazattal rendelkezik. Valamely tag távollétében a póttag jogosult a szavazati jog gyakorlására.
- (6) Az ENIM rendszeres időközönként ülésezik. Tagjai közül az ENIM a tagok kétharmados többségével elnököt választ.
- (7) A Bizottság az ENIM szavazati joggal nem rendelkező tagja. A Bizottság támogatja az ENIM működését és elősegíti a koordinációt.
- (8) Az ENIM meghatározza munkaprogramját. A munkaprogramnak legalább kétéves időszakot kell lefednie. Az ENIM az 54. cikkben említett konzultációs mechanizmuson keresztül konzultál a kérelmezőkkel és más operatív érdekelt felekkel a munkaprogram tervezetéről. Emellett konzultál az Európai Bizottsággal, az Európai Unió Vasúti Ügynökségével és az Európai Vasút Közös Vállalkozással, valamint adott esetben más érdekelt felekkel.

56. cikk

Az ENIM feladatai

- (1) A 2012/34/EU irányelv 7f. cikkében meghatározott feladatokon túlmenően az ENIM felel az e rendeletben rábízott valamennyi feladatért. Így különösen:
 - a) elfogadja a 6. cikkben említett kapacitásgazdálkodás európai keretét;
 - b) elfogadja a forgalomirányítás és a válságkezelés összehangolásának a 44. cikkben említett európai keretét;
 - c) elfogadja a teljesítmény-felülvizsgálat 50. cikkben említett európai keretét;
 - d) e rendelet rendelkezéseivel összhangban és saját kezdeményezésére véleményeket és ajánlásokat fogad el a pályahálózat-működtetők számára;
 - e) az 53. cikk (2) bekezdésének f) pontjában említett esetekben véleményeket és ajánlásokat fogad el a pályahálózat-működtetők számára;
 - f) az 53. cikkel összhangban megszervezi a pályahálózat-működtetők közötti koordinációt.
- (2) A külön koordinációs csoportokon keresztül végzett koordináció során a pályahálózat-működtetők kijelölik a csoportban részt vevő jogalanyokat, beleértve a

pályahálózat-működtetők által a 60. cikkel összhangban kijelölt kapcsolattartó pontokat, a hálózati koordinátort vagy mindkettőt.

57. cikk

Átláthatóság

- (1) Az ENIM gondoskodik arról, hogy tagsága, működési módszerei és a munkájával kapcsolatos valamennyi lényeges információ nyilvánosan hozzáférhető legyen a honlapján. A honlapnak tartalmaznia kell a pályahálózat-működtetők által létrehozott külön koordinációs csoportok elérhetőségét, valamint az 53. cikk szerinti koordinációs eszközökre és eljárásokra való hivatkozásokat.
- (2) Az ENIM meghívja üléseire a Bizottságot – beleértve az európai koordinátorokat és adott esetben a tagállamok képviselőit is – a vasúti infrastruktúra fejlesztésével kapcsolatos kérdések megvitatása és az európai koordinátorokkal való együttműködés biztosítása céljából, az [új TEN-T rendeletben] foglaltaknak megfelelően. Az ENIM rendelkezésre bocsátja az [új TEN-T rendelet 53. cikkének harmadik albekezdésében] előírt információkat.

58. cikk

Hálózati koordinátor

- (1) A pályahálózat-működtetők biztosítják az ENIM számára a feladatai ellátásához szükséges erőforrásokat. E célból [12 hónappal e rendelet hatálybalépését követően]-ig kijelölnek egy pártatlan és illetékes szervezetet az 59. cikkben említett feladatok ellátására. Ezt a szervezetet hálózati koordinátornak kell kinevezni.
A hálózati koordinátor kinevezése előtt a pályahálózat-működtetők a Bizottság hozzájárulását kérik a szervezet kinevezéséhez és a következő aspektusokhoz:
 - a) a hálózati koordinátor kinevezésének feltételei;
 - b) a kinevezés visszavonásának feltételei;
 - c) a hálózati koordinátor munkájának rendszeres nyomon követésére és az annak értékelésére szolgáló eljárás, hogy eredményesen végezte-e feladatait;
 - d) a hálózati koordinátor esetleges további operatív kötelezettségei és feladatai.
- (2) A hálózati koordinátor pártatlan és költséghatékony módon látja el feladatait, és az ENIM nevében jár el. E célból benyújtja az ENIM-hez az e rendeletben meghatározott feladatokra vonatkozó éves munkaprogramját, valamint a munkaprogram végrehajtásáról szóló éves jelentést.

59. cikk

A hálózati koordinátor feladatai és felelősségi körei

A hálózati koordinátor a következő feladatokat látja el az ENIM támogatása érdekében:

- a) titkárságként jár el, és előkészíti az ENIM üléseit, dokumentumait, határozatait és véleményeit;
- b) közreműködik a 6. cikkben említett kapacitásgazdálkodás európai kerete, a forgalomirányítás, a zavarkezelés és a válságkezelés határokon átnyúló

összehangolásának a 44. cikkben említett európai kerete, valamint az 50. cikkben említett európai teljesítmény-felülvizsgálati keret elkészítésében;

- c) az 53. cikkkel összhangban hozzájárul a pályahálózat-működtetők közötti operatív koordinációhoz;
- d) azonosítja az e rendelet hatálya alá tartozó és nemzeti vagy pályahálózat-működtetői szinten elfogadott azon szabályokat, eljárásokat és eszközöket, amelyek akadályokat gördítenek a több hálózaton üzemelő vasúti szolgáltatások elé, az e rendeletben meghatározottak szerint;
- e) kapcsolattartó pontként jár el 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;
- f) első kapcsolattartó pontként jár el a vasúti ágazaton kívüli, a vasúti szolgáltatások igénybevételében érdekelt felek számára, kapcsolatot teremtve a pályahálózat-működtetők és más operatív érdekelt felek érintett szereplőivel;
- g) kapcsolattartó pontként jár el 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 47. cikkben említett válsághelyzetek kezelése érdekében.

60. cikk

A pályahálózat-működtetők koordinációjával foglalkozó kapcsolattartó pontok

- (1) A pályahálózat-működtetők közötti, az 53. cikk szerinti koordináció biztosítása érdekében a pályahálózat-működtetők kapcsolattartó pontokat jelölnek ki. A kapcsolattartó pont központi összekötőként működik a pályahálózat-működtető szervezete és a koordinációs tevékenységekben részt vevő egyéb szervezetek között.
- (2) A pályahálózat-működtetők haladéktalanul tájékoztatják az ENIM-et a kapcsolattartó pontok tekintetében bekövetkező bármilyen változásról, az 57. cikk (Átláthatóság) (1) bekezdésében említett közzétételekben való feltüntetés céljából.

61. cikk

A hálózati üzletszabályzatok egységes szerkezete, tartalma és ütemterve

- (1) Az ENIM elkészíti és elfogadja a 2012/34/EU irányelv 27. cikkében említett hálózati üzletszabályzat egységes szerkezetét – amely figyelembe veszi az említett irányelv IV. mellékletében és az e rendelet IV. mellékletében felsorolt információkat –, valamint az érdekelt felekkel a hálózati üzletszabályzat tervezetéről folytatandó konzultáció egységes ütemtervét. A pályahálózat-működtetők a hálózati üzletszabályzat elkészítésekor a lehető legnagyobb mértékben figyelembe veszik ezt a szerkezetet és ütemtervet.
- (2) A 2012/34/EU irányelv 27. cikkében említett hálózati üzletszabályzat elkészítésekor a pályahálózat-működtető a lehető legnagyobb mértékben figyelembe veszi az e rendelet 6., 44., illetve 50. cikkében említett kapacitásgazdálkodás európai keretét, a forgalomirányítás, a zavarkezelés és a válságkezelés határokon átnyúló

összehangolásának európai keretét, valamint a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretét.

- (3) Amennyiben a pályahálózat-működtető nem tesz eleget az (1) vagy a (2) bekezdésnek, a hálózati üzletszabályzatban indokolást kell adnia, és tájékoztatnia kell az illetékes igazgatási szervezetet és az ENIM-et.

62. cikk

A kapacitásgazdálkodás és a forgalomirányítás digitalizálása

- (1) A pályahálózat-működtetők biztosítják, hogy az e rendelet hatálya alá tartozó kapacitásgazdálkodási és forgalomirányítási folyamatok digitális eszközök és digitális szolgáltatások révén valósuljanak meg.
- (2) Az alkalmazott digitális eszközök és a nyújtott digitális szolgáltatások:
- a) javítják a pályahálózat-működtetők által a kérelmezőknek nyújtott szolgáltatások teljesítményét és minőségét, beleértve a teljes interoperabilitást is;
 - b) javítják a vasúti kapacitásgazdálkodás és a forgalomirányítás átláthatóságát azok valamennyi szakaszában;
 - c) csökkentik a kérelmezők adminisztratív terheit azáltal, hogy minden egyes információt csak egyszer kérnek 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 átjárhatósági műszaki előírásoknak kell vonatkozniuk, vagy amennyiben módosítani kell az (EU) 2016/797 irányelvben és az említett irányelv alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusokban előírtak szerint ezen eszközökre kiterjedő vagy részben kiterjedő meglévő előírásokat, az ENIM-nek és a pályahálózat-működtetőknek az Európai Vasút Közös Vállalkozással együttműködésben és az (EU) 2016/797 irányelv 5. cikkében említett folyamat révén hozzá kell járulniuk ezen előírások kidolgozásához és gondozásához.
- (4) A pályahálózat-működtetők az e rendelet hatálya alá tartozó kérdésekben hozzájárulnak az Európai Vasút Közös Vállalkozás munkájához. E célból az ENIM és a pályahálózat-működtetők megfelelő képviselőre törekednek az (EU) 2021/2085 rendelet 96., illetve 97. cikkében említett, rendszerpillért irányító csoportban és kiépítési csoportban.
- (5) A pályahálózat-működtetők, a vasúti társaságok, az egyéb kérelmezők és adott esetben a vasúti kiszolgáló létesítmények üzemeltetői az (EU) 2016/797 irányelvvel és az említett irányelv alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusokban meghatározott előírásokkal összhangban harmonizált architektúrán alapuló, és szabványosított interfészeket vagy közös rendszereket magukban foglaló digitális eszközök és digitális szolgáltatások révén osztják meg egymással a kapacitásgazdálkodással és a forgalomirányítással kapcsolatos digitális információkat.

A több hálózaton üzemelő vasúti szolgáltatások esetében a pályahálózat-működtetők a (3) bekezdéssel összhangban az ENIM koordinálása mellett kifejlesztett és

bevezetett egységes interfészen vagy közös rendszereken keresztül nyújtanak digitális szolgáltatásokat és digitális információkat.

VI. FEJEZET

A KAPACITÁSGAZDÁLKODÁS ÉS A FORGALOMIRÁNYÍTÁS SZABÁLYOZÁSI FELÜGYELETE

1. SZAKASZ

Igazgatási szervezetek

63. cikk

Az igazgatási szervezetek feladatai

- (1) A 2012/34/EU irányelv 56. cikkében meghatározott funkciókat és hatásköröket az e rendelet hatálya alá tartozó kérdések tekintetében is gyakorolni kell. Az igazgatási szervezet különösen figyelemmel kíséri a pályahálózat-működtetőknek a II–V. fejezetben meghatározott tevékenységeit, és saját kezdeményezésére és a kérelmezőkkel szembeni hátrányos megkülönböztetés megelőzése érdekében ellenőrzi az e rendeletnek való megfelelést.
- (2) A vasúti társaság, a kérelmező, a potenciális kérelmező, a közlekedésért felelős nemzeti, regionális vagy helyi hatóság a 2012/34/EU irányelv 56. cikkével összhangban fellebbezést nyújthat be az igazgatási szervezethez, ha úgy véli, hogy a pályahálózat-működtető az e rendelet II., III., IV. és V. fejezetében (Pályahálózat-működtetés; Forgalomirányítás és válságkezelés; Teljesítmény-felülvizsgálat; Európai koordinációs hálózat) meghatározott tevékenységek végzése során tisztességtelen bánásmódban részesítette, hátrányosan megkülönböztette vagy bármely más módon jogaiban sértette.

64. cikk

Az igazgatási szervezetek együttműködése a Vasúti Igazgatási Szervezetek Európai Hálózatán (ENRRB) belül

- (1) Az e rendelet szerinti kötelezettségeik teljesítése érdekében az igazgatási szervezetek együttműködnek egymással a 2012/34/EU irányelv 57. cikkének (1) bekezdésében említett ENRRB keretében, többek között közös konzultációk és vizsgálatok lefolytatása, vélemények vagy ajánlások elfogadása, illetve egyéb releváns tevékenységek révén. Az igazgatási szervezetek minden szükséges információt az ENRRB rendelkezésére bocsátanak.

Amikor az ENRRB e rendelet hatályán belül jár el, az e fejezet 2. szakaszában meghatározott feladatokkal és felelősségi körökkel rendelkezik és aszerint szervezi meg munkáját.
- (2) Az e rendelet hatálya alá tartozó és egynél több tagállam vasúthálózataihoz való hozzáférést vagy azok használatát érintő ügyben benyújtott panasz vagy saját

kezdemenyezésű vizsgálat esetén az érintett igazgatási szervezet tájékoztatja az ENRRB-t és a Bizottságot a panaszról vagy a vizsgálatról.

- (3) Az igazgatási szervezet bármely releváns ügyet, panaszt vagy vizsgálatot továbbíthat az ENRRB-nek véleménycsere, illetve vélemény vagy ajánlás elfogadása céljából.
- (4) Az egynél több tagállamot érintő ügyekben történő döntéshozatalkor az érintett igazgatási szervezetek az ügy megoldása érdekében az ENRRB koordinációja mellett együttműködnek saját határozataik előkészítése során. E célból az érintett igazgatási szervezetek e cikk (1) bekezdésének és a 2012/34/EU irányelv 56. cikkének megfelelően töltik be funkcióikat. Figyelembe veszik az ENRRB által elfogadott vonatkozó véleményeket és ajánlásokat, és az ENRRB rendelkezésére bocsátják az említett határozatokat.
- (5) Amennyiben egy igazgatási szervezet olyan határozatot fogad el, amely eltér az ENRRB 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.
- (6) Az ENRRB által megkérdezett igazgatási szervezetek az ENRRB által meghatározott határidőn belül válaszolnak, és az ENRRB kérésére megadnak minden olyan információt, amelyet a nemzeti joguk alapján kikérhetnek. Ezek az információk kizárólag az igazgatási szervezetek által e rendelettel összhangban végzett tevékenységek céljára használhatók fel.
- (7) A pályahálózat-működtetők haladéktalanul rendelkezésre bocsátják az e cikkben említett panaszkezeléshez vagy vizsgálathoz szükséges és 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 szervezetek biztosítják az ENRRB működéséhez szükséges erőforrásokat.

2. SZAKASZ

A Vasúti Igazgatási Szervezetek Európai Hálózatának feladatai és felelősségi körei

65. cikk

Feladatok és felelősségi körök

- (1) A 2012/34/EU irányelv szerinti feladatai mellett az ENRRB az e rendeletben meghatározott feladatokkal és felelősségi körökkel is rendelkezik.
- (2) Az ENRRB koordinálja a vasúti igazgatási szervezetek 64. cikkben meghatározott valamennyi együttműködési tevékenységét, és előmozdítja az igazgatási szervezetek nemzetközi vasúti szolgáltatásokkal kapcsolatos határozatainak összehangolását.

- (3) A kérelmezők, a pályahálózat-működtetők és más érdekelt felek kérésére az ENRRB véleményeket vagy ajánlásokat fogalmaz meg a vasúti igazgatási szervezetekhez benyújtott panaszokra vonatkozó, függőben lévő vagy elfogadott határozatokról.
- (4) Az érdekelt felek panaszt nyújthatnak be az ENRRB-hez az e rendelet hatálya alá tartozó vagy az egynél több tagállam vasúti infrastruktúrájához való hozzáférést vagy annak használatát érintő ügyekben. Amennyiben az ENRRB ilyen panaszt kap, azt haladéktalanul továbbítja az illetékes igazgatási szervezethez vagy szervezetekhez.
- Ilyen esetekben az ENRRB haladéktalanul tájékoztatja az érintett vasúti igazgatási szervezeteket arról a szándékáról, hogy véleményt vagy ajánlást kíván elfogadni az adott ügyben.
- (5) Az ENRRB a panasszal kapcsolatos valamennyi releváns információ kézhezvételétől számított egy hónapon belül benyújtja véleményét vagy ajánlását az érintett vasúti igazgatási szervezeteknek. Különösen összetett ügyekben az ENRRB meghosszabbíthatja a határidőt.
- (6) Az ENRRB közös elveket és gyakorlatokat dolgoz ki azon döntések meghozatalára vonatkozóan, amelyekre az igazgatási szervezetek e rendelet alapján jogosultak.

66. cikk

A Vasúti Igazgatási Szervezetek Európai Hálózatának (ENRRB) szerveződése és felépítése

E rendelet alkalmazásában az ENRRB szervezete a következőkből áll:

- a) az igazgatási szervezetek tanácsa;
- b) a titkárság.

Az igazgatási szervezetek biztosítják a titkárság működését.

67. cikk

Az igazgatási szervezetek tanácsának összetétele

- (1) Az igazgatási szervezetek tanácsa a használatban lévő vasúthálózattal rendelkező tagállamok mindegyikének egy szavazati joggal rendelkező tagjából és a Bizottság által kinevezett egy tagból áll.
- (2) A 2012/34/EU irányelv 55. cikkében említett igazgatási szervezet vezetője vagy helyettes vezetője a szavazati joggal rendelkező tagok közül kerül ki. A tagoknak egy póttagjuk van, aki a tagot annak távollétében képviseli. A póttagot az igazgatási szervezet nevezi ki az igazgatási szervezet irányításából vagy vezetéséből, vagy ha ez nem lehetséges, annak személyzete közül.
- (3) A tanács tagjai és póttagjaik függetlenül és objektíven, az Unió érdekeit szem előtt tartva járnak el, tekintet nélkül bármely sajátos nemzeti vagy személyes érdekre. Semmilyen kormánytól, intézménytől, személytől vagy szervtől nem kérhetnek és nem fogadhatnak el utasításokat.
- (4) Az ENRRB titkársága közzéteszi a tanács tagjainak és póttagjainak naprakész jegyzékét, valamint érdekeltségi nyilatkozatukat.

68. cikk

A tanács szerepe és feladatai

- (1) A tanács az ENRRB e rendeletben meghatározott valamennyi feladatát ellátja.
- (2) A tanács különösen:
 - a) véleményeket vagy ajánlásokat fogad el az elnöke vagy valamely igazgatási szervezet vagy szervezetek által a 69. cikkben megállapított szabályokkal összhangban hozzá benyújtott panaszokról vagy vizsgálatokról;
 - b) éves jelentést készít és fogad el az ENRRB tevékenységeiről;
 - c) munkacsoportokat hoz létre és kinevezi azok elnökeit.

69. cikk

A tanács munkájának megszervezése

- (1) A tanács a Bizottság jóváhagyásával elfogadja az eljárási szabályzatát.
- (2) A tanács ülései a Bizottság elnökletével folynak. A Bizottság nem rendelkezik szavazati joggal.
- (3) A titkárság biztosítja a tanács üléseinek és munkájának megszervezéséhez szükséges szolgáltatásokat.
- (4) A tanács tagjainak egyszerű többségével hozza meg döntéseit, kivéve, ha az eljárási szabályzat eltérően rendelkezik.
- (5) Minden tag egy szavazattal rendelkezik. Valamely tag távollétében a póttag jogosult a szavazati jog gyakorlására.
- (6) Az eljárási szabályzat részletesebb szavazási szabályokat állapíthat meg, különös tekintettel a sürgős ügyekben és a vasúti igazgatási szervezetek határozataival kapcsolatos ajánlások ügyében történő szavazás eljárására.

70. cikk

Az ENRRB munkacsoportjai

- (1) A tanács saját kezdeményezésére vagy a Bizottság javaslatára és a tanács eljárási szabályzatával összhangban egyszerű többséggel úgy határozhat, hogy munkacsoportokat hoz létre az ENRRB munkájának megszervezésére az e rendelet végrehajtásához kapcsolódó konkrét témákban.
- (2) A tanács meghatározza a munkacsoport megbízatását és kinevezi a munkacsoportok elnökeit, akik lehetőség szerint különböző vasúti igazgatási szervezeteket képviselnek.
- (3) A munkacsoportokban részt vehetnek a vasúti igazgatási szervezetek, a Bizottság, az operatív érdekelt felek és adott esetben más állami vagy magánszervezetek szakértői.
- (4) A titkárság adminisztratív támogatást nyújt a munkacsoportoknak.
- (5) A tanács vagy a munkacsoportok elnökei szükség szerint, eseti alapon egy-egy, az adott szakterületen elismert szakértőnek számító személyt is felkérhetnek a munkacsoport ülésein való részvételre.

VII. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

71. 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 10. cikk (8) bekezdésében, a 11. cikk (2) bekezdésében, a 21. cikk (9) bekezdésében, a 38. cikk (3) bekezdésében, a 39. cikk (9) bekezdésében, a 46. cikk (6) bekezdésében, a 48. cikk (3) bekezdésében és az 53. cikk (5) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól, [2026. január 1-jétől] kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időszak lejártá előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

72. cikk

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 bizottság.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni.
- (3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

73. cikk

Jelentéstétel és felülvizsgálat

A Bizottság [2030. december 31-ig] értékeli e rendelet vasúti ágazatra gyakorolt hatását, és jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának a rendelet végrehajtásáról.

A jelentés különösen az alábbiakat értékeli:

- a) e rendelet hatása a vasúti infrastruktúra-szolgáltatások teljesítményére;
- b) e rendelet hatása a vasúti szolgáltatások, nevezetesen a nemzetközi szolgáltatások, a távolsági szolgáltatások és az árufuvarozási szolgáltatások fejlődésére;
- c) a pályahálózat-működtetők európai hálózatának, a hálózati koordinátornak, a vasúti igazgatási szervezetek európai hálózatának és a teljesítmény-felülvizsgálati szervnek a munkája általánosságban, valamint a közös kritériumok, módszerek és eljárások kidolgozásával, elfogadásával és végrehajtásával kapcsolatban;
- d) annak szükségessége, hogy a 6. és 44. cikkben említett európai keretek elemeinek kötelező szabályokkal való felváltása révén megerősítsék a koordinációs mechanizmusokat;

- e) a szabályozói felügyelet uniós vasúti igazgatási szervezet létrehozásával történő megerősítésének szükségessége.

74. cikk

A 2012/34/EU irányelv módosításai

- (1) A 2012/34/EU irányelv a következőképpen módosul:
- a) az 1. cikk 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. cikkben a (6) bekezdést el kell hagyni;
 - c) a 20., a 22., a 23., a 27. és a 28. pontot el kell hagyni;
 - d) a 7b. cikket el kell hagyni;
 - e) a 36. cikket el kell hagyni;
 - f) a 38–54. cikket el kell hagyni;
 - g) a IV. melléklet 1. és 3. pontját el kell hagyni;
 - h) a VII. mellékletet el kell hagyni.
- (2) A 2012/34/EU irányelv törölt rendelkezéseire történő hivatkozásokat erre a rendeletre történő hivatkozásnak kell tekinteni és a X. melléklet 1. szakaszában foglalt megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

75. cikk

Átmeneti rendelkezések

- (1) A 2012/34/EU irányelv 42. cikkével összhangban megkötött keretmegállapodások lejáratauk 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, IV. mellékletének 3. pontja és VII. melléklete nem alkalmazandó a [2029. december 8.] után hatályba lépő üzemi menetrenddel kapcsolatban végzett tevékenységekre és feladatokra.

76. cikk

Hatályon kívül helyezés

- (1) A 913/2010/EU rendelet [2029. december 9-én] hatályát veszti.
- (2) A hatályon kívül helyezett rendeletre történő hivatkozásokat erre a rendeletre való hivatkozásnak kell tekinteni és a X. melléklet 2. szakaszában foglalt megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

77. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

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

- (2) A rendelet [2026. január 1-jétől] alkalmazandó. Ugyanakkor:
- a) e rendelet 1., 2. és 3. cikke, II. fejezete – a 9. cikk (1) és (2) bekezdésének és a 27. cikk (4) bekezdésének kivételével –, valamint III. fejezete – a 48. cikk kivételével – csak a [2029. december 8.] után hatályba lépő üzemi menetrendekkel kapcsolatban végzett tevékenységekre és feladatokra alkalmazandó;
 - b) a 9. cikk (1) és (2) bekezdését [2028. január 1-jétől] kell alkalmazni;
 - c) a 27. cikk (4) bekezdését [2026. március 1-jétől] kell alkalmazni;
 - d) a 48. és a 62. cikket [2026. december 13-tól] kell alkalmazni;
 - e) a 74. cikket [2029. december 9-től] kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.
Kelt Strasbourgban, -án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

1.1. A javaslat/kezdemenyezés címe

1.2. Az érintett szakpolitikai terület(ek)

1.3. A javaslat/kezdemenyezés a következőre irányul:

1.4. Célkitűzés(ek)

1.4.1. Általános célkitűzés(ek)

1.4.2. Konkrét célkitűzés(ek)

1.4.3. Várható eredmény(ek) és hatás(ok)

1.4.4. Teljesítménymutatók

1.5. A javaslat/kezdemenyezés indoklása

1.5.1. Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek) a kezdeményezés végrehajtásának részletes ütemtervével

1.5.2. Az Unió részvételéből származó hozzáadott érték (adódhat többek között a koordinációból eredő előnyökből, a jogbiztonságból, a fokozott hatékonyságból vagy a kiegészítő jellegből). E pontban „az Unió részvételéből származó hozzáadott érték” azt az uniós részvételből adódó értéket jelenti, amely többletként jelentkezik ahhoz az értékhez képest, amely a tagállamok egyedüli fellépése esetén jött volna létre.

1.5.3. Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága

1.5.4. A többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség és egyéb megfelelő eszközökkel való lehetséges sinergiák

1.5.5. A rendelkezésre álló különböző finanszírozási lehetőségek értékelése, ideértve az átcsoportosítási lehetőségeket is

1.6. A javaslat/kezdemenyezés időtartama és pénzügyi hatása

1.7. A költségvetés tervezett végrehajtásának módszere(i)

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések

2.2. Irányítási és kontrollrendszer(ek)

2.2.1. Az irányítási módszer(ek), a finanszírozás végrehajtási mechanizmusai, a kifizetési módok és a javasolt kontrollstratégia indoklása

2.2.2. A felismert kockázatokkal és a csökkentésükre létrehozott belső kontrollrendszerekkel kapcsolatos információk

2.2.3. A kontroll költséghatékonyságának becslése és indoklása (a „kontroll költségei ÷ a kezelt kapcsolódó források értéke” hányados) és a hibakockázat várható szintjeinek értékelése (kifizetéskor és záráskor)

2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések

- 3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA**
- 3.1. A többéves pénzügyi keret érintett fejezete/fejezetei és a költségvetés érintett kiadási sora/sorai**
- 3.2. A javaslat előirányzatokra gyakorolt becsült pénzügyi hatása**
 - 3.2.1. Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása*
 - 3.2.2. Operatív előirányzatokból finanszírozott becsült kimenet*
 - 3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása*
 - 3.2.3.1. Becsült humánerőforrás-szükségletek*
 - 3.2.4. A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség*
 - 3.2.5. Harmadik felek részvétele a finanszírozásban*
- 3.3. A bevételre gyakorolt becsült hatás**

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

1.1. A javaslat/kezdeményezés címe

Javaslat – Rendelet a vasúti infrastruktúra-kapacitás egységes európai vasúti térségben történő használatáról.

1.2. Az érintett szakpolitikai terület(ek)

Közlekedés, egységes európai vasúti térség.

1.3. A javaslat/kezdeményezés a következőre irányul:

☒ új intézkedés

☐ kísérleti projektet/előkészítő intézkedést követő új intézkedés²⁴

☐ jelenlegi intézkedés meghosszabbítása

☐ egy vagy több intézkedés összevonása vagy átalakítása egy másik/új intézkedéssé

1.4. Célkitűzés(ek)

1.4.1. Általános célkitűzés(ek)

A kezdeményezés általános célkitűzése a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodás és a forgalomirányítás javítása a vasúthálózat kihasználásának, valamint a kapacitás és a műveletek minőségének optimalizálása érdekében, ezáltal pedig a vasúti szállítási szolgáltatások teljesítményének javítása és nagyobb forgalom befogadása.

1.4.2. Konkrét célkitűzés(ek)

E kezdeményezés konkrét céljai:

- hatékonyabb kapacitásgazdálkodási eljárások lehetővé tétele a jogi keretben,
- a vasúti infrastruktúra és a vasúti szállítási szolgáltatások teljesítményének javítására irányuló ösztönzők megerősítése,
- hatékonyabb koordinációs mechanizmusok bevezetése az érdekelt felek között, különösen határokon átnyúlóan, valamint
- a jobb kapacitásgazdálkodást és forgalomirányítást lehetővé tevő digitális eszközök bevezetésének támogatása.

1.4.3. Várható eredmény(ek) és hatás(ok)

Tüntesse fel, milyen hatásokat gyakorolhat a javaslat/kezdeményezés a kedvezményezettekre/célcsoportokra.

²⁴

A költségvetési rendelet 58. cikke (2) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint.

A vasúti infrastruktúra-gazdálkodásra és a vasúti forgalom irányítására vonatkozó harmonizált, közvetlenül alkalmazandó keret bevezetésével a javaslat hozzá fog járulni azon általános célkitűzéshez, hogy nagyobb forgalmat fogadjon be a vasúti hálózat, ami mind a személy-, mind az áruszállítási szegmensben a vasúti ügyfelek javát szolgálja. A javaslatból eredő többletkapacitás várhatóan 4 %-kal növeli a vasúti forgalmat (vonatkilométerben kifejezve), ami közel 250 millió vonatkilométernyi többletkapacitást jelent. Pénzben kifejezve a becslések szerint ez a többletkapacitás a 2025 és 2050 közötti időszakban 2 500 millió EUR gazdasági értéket fog generálni a vasúti társaságok és ügyfelek számára, 2021-es árakon számított nettó jelenértékben kifejezve.

A javaslat hatékonyabbá teszi a kapacitáselosztási folyamatot olyan intézkedések bevezetésével, amelyek javítják a kiosztott menetvonalak stabilitását, és a vasúti társaságok számára mintegy 420 millió EUR, a pályahálózat-működtetők számára pedig hasonló értékű költségmegtakarítást eredményeznek a 2025 és 2050 közötti időszakban, 2021-es árakon számított nettó jelenértékben kifejezve.

Emellett a javaslat javítani fogja az ideiglenes kapacitáskorlátozások határokon átnyúló összehangolását, ami növelni fogja a vasúti közlekedés megbízhatóságát. A javaslat különböző intézkedései emellett várhatóan a pontosság javulásához vezetnek, ami a becslések szerint 658 millió EUR gazdasági haszonnal jár a vasúti társaságok számára.

Várható továbbá, hogy a javaslat a vasúti kapacitásgazdálkodásra és forgalomirányításra vonatkozó harmonizált jogi keret végrehajtása, valamint a vasúti áru fuvarozási folyosók megszüntetése révén megtakarítást eredményez a nemzeti hatóságok számára az adminisztratív költségek tekintetében. Ezek a megtakarítások a becslések szerint 2,6 millió EUR-t tesznek ki a 2025 és 2050 közötti időszakban, 2021-es árakon számított nettó jelenértékben kifejezve.

1.4.4. Teljesítménymutatók

Határozza meg az előrehaladás és az eredmények nyomon követésére szolgáló mutatókat.

A Bizottság szolgálatai számos intézkedés, valamint az operatív célkitűzések megvalósítása terén elért előrehaladást mérő alapvető mutatók segítségével nyomon fogják követni e kezdeményezés végrehajtását és hatékonyságát. Ezeket a mutatókat egy teljesítmény-felülvizsgálati szerv tanácsai alapján fogják kidolgozni, amely a vasúti ágazatban tapasztalattal rendelkező, különböző érdekképviselői csoportoktól érkező független szakértőket foglal majd magában. Az adatokat a pályahálózat-működtetők európai hálózata (ENIM) és különösen a támogató operatív szervezet – a hálózati koordinátor – szolgáltatja. Az adatok minősége várhatóan javulni fog az adatok összegyűjtésére és prezentálására vonatkozó egységes fogalommeghatározások és módszerek alkalmazását követően, amelyeket a vasúti hálózat koordinátorának a Bizottsággal együttműködve kell kidolgoznia. A verseny alakulására és a végrehajtásra vonatkozó adatokat és elemzéseket várhatóan a Vasúti Igazgatási Szervezetek Európai Hálózata (ENRRB) szolgáltatja. Az igazgatási szervezetek együttműködése miatt az információk minősége várhatóan javulni fog.

A teljesítménymutatók jellemzően mennyiségi mutatókat foglalhatnak magukban, mint például a kérelmezett és a kiosztott kapacitás mennyisége, a kiosztott menetvonalak módosításainak száma – beleértve a járattöréseket is –, azon események száma, amikor a vasúti infrastruktúra kapacitása ideiglenesen nem áll rendelkezésre, a tartózkodási időre és a pontosságra vonatkozó adatok, valamint a

pénzügyi mutatók (a kezdeményezés intézkedéseinek végrehajtásából eredő adminisztratív, kiigazítási és végrehajtási költségek).

A kezdeményezés jogi keretet biztosít részletesebb szabályok, eljárások és sablonok kidolgozásához, amelyeket nem jogalkotási aktusokban határoznak meg. Ezért a végrehajtási időszaknak tükröznie kell e jogi aktusok hatálybalépését. Öt évvel az összes vonatkozó jogszabály végrehajtási időpontja után (beleértve a végrehajtási és a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadását és hatálybalépését) a Bizottság szolgálatainak értékelést kell végezniük annak ellenőrzése érdekében, hogy milyen mértékben valósultak meg a kezdeményezés célkitűzései.

1.5. A javaslat/kezdeményezés indoklása

1.5.1. Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek) a kezdeményezés végrehajtásának részletes ütemtervével

A javasolt rendelet a jelenlegi tervek szerint 2025-ben lép hatályba.

A kezdeményezéssel járó három koordinációs tevékenység (lásd az 1.5.5. háttérmagyarázatot) finanszírozása már biztosított a 2025–2027-es időszakra az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz technikai segítségnyújtási támogatásainak formájában; a cél pedig az, hogy 2028-tól továbbra is finanszírozzák ezeket a tevékenységeket az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz felhasználásával.

1.5.2. Az Unió részvételéből származó hozzáadott érték (adódhat többek között a koordinációból eredő előnyökből, a jogbiztonságból, a fokozott hatékonyságból vagy a kiegészítő jellegből). E pontban „az Unió részvételéből származó hozzáadott érték” azt az uniós részvételből adódó értéket jelenti, amely többletként jelentkezik ahhoz az értékhez képest, amely a tagállamok egyedüli fellépése esetén jött volna létre.

Uniós szintű fellépés szükséges a vasúti kapacitásgazdálkodásra és forgalomirányításra szolgáló új eljárások, eszközök és ösztönzők bevezetéséhez. Emellett uniós szintű fellépésre van szükség a kapacitásgazdálkodás és a forgalomirányítás határokon átnyúló koordinációja terén tapasztalható jelenlegi hiányosságok orvoslása érdekében.

Uniós szintű fellépésre van szükség továbbá a teljesítményrendszerek alkalmazásával kapcsolatos, határokon átnyúló problémák kezeléséhez.

Végezetül uniós szintű fellépésre van szükség a digitális eszközök hiányzó harmonizációjának és interoperabilitásának kezelése érdekében, amely továbbra is a vasúti infrastruktúra kapacitásgazdálkodásának egyik fő hiányossága, és az elégtelen végrehajtási lehetőségek miatt valószínűsíthetően nem oldható meg ágazati vagy nemzeti kezdeményezésekkel.

Erre a kezdeményezésre a jelenlegi uniós jogszabályokban meglévő azon akadályok kezelése érdekében is szükség van, amelyek gátolják a kapacitáselosztással kapcsolatos ágazati kezdeményezések – például az uniós vasúti ágazat által kidolgozott projekt, az „Intelligens kapacitásgazdálkodást célzó menetrend-újratervezés” (TTR) – teljes körű végrehajtását.

Az uniós szintű jogi keret elfogadása megszünteti a nemzeti szabályok és gyakorlatok közötti különbségeket, amelyek akadályozzák a vasúti hálózat kapacitáskihasználásának maximalizálását, csökkentik a vasúti forgalomirányítás hatékonyságát, és végső soron a határokon átnyúló vasúti közlekedés gyenge teljesítményéhez vezetnek. Az uniós szintű fellépés azt is lehetővé tenné, hogy

hatékony és eredményes eszközöket vezessenek be az infrastruktúra-kapacitás stratégiai tervezésének összehangolására, orvosolják az igazgatási szervezetek megbízatásában a határokon átnyúló vasúti forgalom tekintetében esetlegesen fennálló hiányosságokat, és olyan harmonizált szabályokat vezessenek be, amelyek ösztönzik a kapacitáskérélmek törlésének és módosításának csökkentését.

1.5.3. *Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága*

2018-ban a Bizottság jelentést készített a vasúti árufuvarozási folyosókról szóló (RFC) rendelet alkalmazásáról, amelyet 2021-ben értékelés követett.

Az értékelés arra a következtetésre jutott, hogy a folyosók struktúráit csak korlátozott mértékben használták ki, és általában véve nem sikerült elérni a rendelet céljait. Az értékelés alapján rendelkezésre álló információk arra engednek következtetni, hogy az árufuvarozó vonatok pontossága induláskor viszonylag gyenge, majd a vonat menete alatt tovább romlik, így a célállomáson a pontosság még rosszabb. Emiatt a vasúti szolgáltatások kevésbé vonzóak, mint más árufuvarozási módok.

Másrésről a vasúti árufuvarozás pontosságának a Covid19-világjárvány alatti jelentős javulása – amikor a személyszállítás összeomlása nyomán több kapacitás vált elérhetővé az árufuvarozás számára – megerősítette, hogy sok kiaknázatlan lehetőség rejlik a határokon átnyúló vasúti árufuvarozásban.

Pozitívumként az értékelés megállapította, hogy az RFC-rendelet hozzájárult az együttműködés javításának célkitűzéséhez, valamint – kisebb mértékben – ahhoz, hogy növekedjen a vasúti árufuvarozás versenyképessége a multimodális szállítási rendszerben. A vasúti árufuvarozási folyosók emellett előkészítették az utat az olyan kezdeményezések számára, amelyek célja a műszaki és üzemeltetési szűk keresztmetszetek megszüntetése, a menetrendkészítés korszerűsítése és a vonatok érkezési idejének előrejelzése.

1.5.4. *A többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség és egyéb megfelelő eszközökkel való lehetséges szinergiák*

A vasúti infrastruktúra-kapacitás kihasználására irányuló kezdeményezés az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből származó finanszírozást szándékozik felhasználni (a többéves pénzügyi keret második fejezete) három egymást kiegészítő koordinációs tevékenység társfinanszírozása céljából, az 1.5.5. pontban leírtak szerint. E tevékenységek finanszírozása hozzájárul a folyamatokat fejlesztő, a határokon átnyúló koordinációt támogató és a teljesítményt nyomon követő szakértőkkel kapcsolatos működési kiadásokhoz.

Az első azonosított tevékenység esetében (lásd az 1.5.5. pontot) az uniós társfinanszírozás lényegében a jelenleg a vasúti árufuvarozási folyosókat és a RailNetEurope szervezetet támogató technikai segítségnyújtási rendszerek folytatásából áll, de a javaslatban előirányzott felülvizsgált irányítás keretében.

1.5.5. *A rendelkezésre álló különböző finanszírozási lehetőségek értékelése, ideértve az átcsoportosítási lehetőségeket is*

A vasúti infrastruktúra-kapacitás használatára vonatkozó kezdeményezés célja, hogy uniós társfinanszírozást biztosítson a következő kiegészítő koordinációs tevékenységekhez:

1. A pályahálózat-működtetők koordinációjának támogatása:

Ez a jelenleg a vasúti árufuvarozási folyosókat és a RailNetEurope-ot támogató technikai segítségnyújtási rendszerek folytatását jelentené, de a javaslatban előirányzott felülvizsgált irányítás keretében, amelynek értelmében a pályahálózat-működtetők európai hálózatának (ENIM) részeként uniós szinten „hálózati koordinátort” neveznek ki a jelenlegi 11 folyosó szervezeteinek helyébe. Az ENIM – és azon belül a hálózati koordinátor – működésének finanszírozására vonatkozó kötelezettség a nemzeti pályahálózat-működtetőket terheli. A pályahálózat-működtetők uniós társfinanszírozásban részesülnek.

2. A vasúti igazgatási szervezetek koordinációjának támogatása:

A javaslat előírja a nemzeti vasúti igazgatási szervezetek számára, hogy az uniós szintű együttműködést támogató titkárságot hozzanak létre a vasúti igazgatási szervezetek meglévő európai hálózata alapján, amely a költségvetési rendelet 70. cikke értelmében nem minősül decentralizált ügynökségnek vagy az uniós Szerződések alapján létrehozott egyéb szervnek. Ez a titkárság a nemzeti szabályozó szervektől kap finanszírozást, valamint uniós társfinanszírozásban is részesül.

3. Teljesítmény-felülvizsgálati szerv:

A javaslat magában foglalja a vasúti szakértők „teljesítmény-felülvizsgálati szerv” elnevezésű független csoportjának létrehozását is, amely a költségvetési rendelet 70. cikke értelmében nem minősül decentralizált ügynökségnek vagy az uniós szerződések alapján létrehozott egyéb szervnek. A szerv felülvizsgálja a vasúti infrastruktúra és a közlekedési szolgáltatások teljesítményét, és tanácsot ad a vasúti ágazat és az Európai Bizottság számára a teljesítmény lehetséges javításával kapcsolatban. Az uniós forrásoknak fedezniük kell a csoport tagjainál a szervben való részvételükkel (részmunkaidő), utazási költségeikkel stb. kapcsolatban felmerülő költségeket.

Az uniós társfinanszírozás e tevékenységek mindegyike esetében az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz technikai segítségnyújtása formájában valósul meg a 2025–2027-es időszakban. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből származó támogatásokat pályázati felhívás nélkül ítélik oda a kedvezményezettnek (közvetlen odaítélés), mivel a fenti pontokban említett, előre meghatározott kedvezményezettek mellett nincsenek egymással versengő alternatív szervezetek.

A szóban forgó tevékenységek végzéséhez nem szükséges növelni az Európai Bizottság emberi erőforrásait.

1.6. A javaslat/kezdeményezés időtartama és pénzügyi hatása

☐ határozott időtartam

- ☐ időtartam: ÉÉÉÉ [HH/NN]-tól/-től ÉÉÉÉ [HH/NN]-ig
- ☐ pénzügyi hatás: ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig a kötelezettségvállalási előirányzatok esetében és ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig a kifizetési előirányzatok esetében

☒ határozatlan időtartam

- beindítási időszak: ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig
- azt követően: rendes ütem

1.7. A költségvetés tervezett végrehajtásának módszere(i)²⁵

☒ Bizottság általi közvetlen irányítás

- ☒ a Bizottság szervezeti egységein keresztül, ideértve az uniós küldöttségek személyzetét
- ☒ végrehajtó ügynökségen keresztül

☐ Megosztott irányítás a tagállamokkal

☐ **Közvetett irányítás** a költségvetés végrehajtásával kapcsolatos feladatoknak a következőkre történő átruházásával:

- ☐ harmadik országok vagy az általuk kijelölt szervek
- ☐ nemzetközi szervezetek és ügynökségek (nevezze meg)
- ☐ az EBB és az Európai Beruházási Alap
- ☐ a költségvetési rendelet 70. és 71. cikkében említett szervek
- ☐ közjogi szervek
- ☐ magánjog alapján működő, közfeladatot ellátó szervek, amennyiben megfelelő pénzügyi garanciákkal rendelkeznek
- ☐ valamely tagállam magánjoga alapján működő, köz- és magánszféra közötti partnerség végrehajtásával megbízott és megfelelő pénzügyi garanciákkal rendelkező szervek
- ☐ az EUSZ V. címének értelmében a KKBP terén konkrét fellépések végrehajtásával megbízott, és a vonatkozó alap-jogiaktusban meghatározott szervek vagy személyek.
- *Egynél több irányítási módszer feltüntetése esetén kérjük, adjon részletes felvilágosítást a „Megjegyzések” rovatban.*

Megjegyzések

/

²⁵

Az egyes költségvetés-végrehajtási módszerek ismertetése, valamint a költségvetési rendeletre való megfelelő hivatkozások megtalálhatók a BUDGpedia oldalon:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések

Gyakoriság és feltételek

A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság által közvetlenül végrehajtott feladatok a Bizottság és a végrehajtó ügynökségek által alkalmazott éves tervezési és nyomonkövetési ciklust követik, beleértve az eredményekkel kapcsolatos, a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság éves tevékenységi jelentésén keresztül történő jelentéstételt is.

Konkrétabban, ami a hálózati koordinátort illeti (az 1.5.5. háttérmagyarázatban szereplő 2. tevékenység), a javasolt rendelet előírja, hogy a hálózati koordinátor munkaprogramját és költségvetését a pályahálózat-működtetők tanácsának jóvá kell hagynia.

2.2. Irányítási és kontrollrendszer(ek)

2.2.1. Az irányítási módszer(ek), a finanszírozás végrehajtási mechanizmusai, a kifizetési módok és a javasolt kontrollstratégia indokolása

A javasolt rendelet végrehajtását a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság egységes európai vasúti térséggel foglalkozó egysége fogja nyomon követni.

A kiadások végrehajtása közvetlen irányítással történik, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról szóló, 2021. július 7-i (EU) 2021/1153 európai parlamenti és tanácsi rendelet rendelkezéseinek, valamint a költségvetési rendelet rendelkezéseinek teljes körű alkalmazásával.

A finanszírozás előre meghatározott kedvezményezetteknek odaítélt támogatási megállapodásokon (közvetlen odaítélésen) keresztül történik, amint azt az 1.5.5. háttérmagyarázat kifejti.

Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz forrásai csak részben fedezik az 1.5.5. háttérmagyarázatban leírt 1. és 2. tevékenységek költségeit (társfinanszírozás), mivel a javasolt rendelet előírja az érdekelt felek számára, hogy biztosítsák az e tevékenységek költségeinek fedezéséhez szükséges finanszírozás jelentős részét.

A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság közbeszerzésekkel és vissza nem térítendő támogatásokkal kapcsolatos ellenőrzési stratégiája konkrét előzetes jogi, operatív és pénzügyi ellenőrzéseket tartalmaz az eljárásokra, valamint a szerződések és megállapodások aláírására vonatkozóan. Ezenkívül az áruk és szolgáltatások beszerzésére fordított kiadásokat előzetes és szükség esetén utólagos pénzügyi ellenőrzésnek vetik alá.

2.2.2. A felismert kockázatokkal és a csökkentésükre létrehozott belső kontrollrendszerekkel kapcsolatos információk

Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz technikai segítségnyújtási támogatásainak előre meghatározott kedvezményezettjei (lásd az 1.5.5. pontot) alacsony kockázatú kedvezményezetteknek minősülnek. A potenciális kockázatokat ezért fedezi a költségvetési rendelet meglévő mechanizmusai, és enyhítik a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság belső ellenőrzései (szisztematikus előzetes jogi és pénzügyi ellenőrzések, a kiadások utólagos ellenőrzése az éves ellenőrzési munkatervekben meghatározottak szerint).

Emellett megfelelő ellenőrzésekre kerül sor az összeférhetetlenség potenciális kockázatának csökkentése érdekében is, különösen a kedvezményezettekkel kötött kötelezettségek kedvezményezettek általi tiszteletben tartása, valamint a teljesítmény-felülvizsgálati szerv működését meghatározó szabályok tekintetében.

- 2.2.3. *A kontroll költséghatékonyságának becslése és indokolása (a „kontroll költségei ÷ a kezelt kapcsolódó források értéke” hányados) és a hibakockázat várható szintjeinek értékelése (kifizetéskor és záráskor)*

Tekintettel az odaítélendő uniós finanszírozás korlátozott körére és összegére, és mivel az uniós források kedvezményezettjei alacsony kockázatúnak minősülnek, ez a kezdeményezés várhatóan nem okoz olyan ellenőrzési költségeket, amelyek meghaladnák a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság ellenőrzési költségeit. A kifizetéskori és a záráskori hibakockázat várhatóan 2 % alatt marad.

2.3. **A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések**

Tüntesse fel a meglévő vagy tervezett megelőző és védintézkedéseket, pl. a csalás elleni stratégiából.

A Bizottság rendszeres megelőző és védintézkedései különösen a következőkre vonatkoznak:

– A szolgáltatásokért folyósítandó kifizetéseket a Bizottság személyzete a kifizetés előtt ellenőrzi, figyelembe véve a szerződéses kötelezettségeket, a gazdasági elveket és a helyes pénzügyi vagy irányítási gyakorlatot. A csalás elleni rendelkezéseket (felügyelet, jelentéstételi követelmények stb.) a Bizottság és az esetleges kifizetések címzettjei között megkötött valamennyi támogatási megállapodás és szerződés tartalmazza.

– A csalás, a korrupció és más jogellenes tevékenységek elleni küzdelem érdekében az Európai Csalás Elleni Hivatal (OLAF) által lefolytatott vizsgálatokról szóló 883/2013/EU, Euratom rendelet rendelkezéseit korlátozás nélkül alkalmazni kell.

A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság 2020-ban felülvizsgálta csalás elleni stratégiáját. Ez a stratégia a Bizottság csalás elleni stratégiáján, valamint a csalásnak leginkább kitett területek, a már meglévő ellenőrzések és a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság csalásmegelőzési, -felderítési és -helyreállítási kapacitásának javításához szükséges intézkedések azonosítására belsőleg elvégzett célzott kockázatértékelésen alapul.

3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

3.1. A többéves pénzügyi keret érintett fejezete/fejezetei és a költségvetés érintett kiadási sora/sorai

- Jelenlegi költségvetési sorok

A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési sorok sorrendjében.

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési sor	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám	Diff./Nem diff. ²⁶	EFTA- országokt ól ²⁷	tagjelölt országoktól és potenciális tagjelöltek ől ²⁸	más harmadik országokt ól	egyéb címzett bevétel
1.	02 03 01 00 – Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz – Közlekedés	Diff.	NEM	IGEN	NEM	NEM

²⁶ Diff. = Differenciált előirányzatok / Nem diff. = Nem differenciált előirányzatok.

²⁷ EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.

²⁸ Tagjelölt országok és adott esetben a nyugat-balkáni potenciális tagjelöltek.

3.2. A javaslat előirányzatokra gyakorolt becsült pénzügyi hatása

3.2.1. Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

- ☐ A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után operatív előirányzatok felhasználását
- ☒ A javaslat/kezdeményezés az alábbi operatív előirányzatok felhasználását vonja maga után:

millió EUR (három tizedesjegyig)

A többéves pénzügyi keret fejezete	01.	Egységes piac, innováció és digitális gazdaság
---	-----	--

Főigazgatóság: MOVE			Év: 2025 ²⁹	Év: 2026	Év: 2027	Év: 2028+ ³⁰	ÖSSZESEN (2025–2027)
Operatív előirányzatok							
Költségvetési sor ³¹ : 02 03 01 00 (Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz – Közlekedés)	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Kifizetési előirányzatok	(2a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
MOVE Főigazgatóság előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= 1a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Kifizetési előirányzatok	= 2a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

²⁹ A 2025. év a javaslat/kezdeményezés végrehajtásának első éve. A 2025–2027-es időszakban a kiadásokat az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz – Közlekedés technikai segítségnyújtási alapjaiból fedezik.

³⁰ A 2028 utáni időszakra jelzett összegek pusztán tájékoztató jellegűek, és a következő többéves pénzügyi keretről folytatott megbeszélésektől és a végleges megállapodástól függenek.

³¹ A hivatalos költségvetési nomenklatúra szerint.

Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Kifizetési előirányzatok	(5)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
A többéves pénzügyi keret 1. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= 4	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Kifizetési előirányzatok	= 5	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

A többéves pénzügyi keret fejezete	7.	„Igazgatási kiadások”
---	-----------	-----------------------

Ezt a részt az igazgatási jellegű költségvetési adatok táblázatában kell kitölteni, melyet először a [pénzügyi kimutatás mellékletébe](#) (az Európai Unió általános költségvetése Bizottságra vonatkozó szakaszának végrehajtására vonatkozó belső szabályzatról szóló bizottsági határozat 5. melléklete) kell bevezetni; a mellékletet a szolgálatközi konzultációhoz fel kell tölteni a DECIDE rendszerbe.

millió EUR (három tizedesjegyre)

		Év: N	Év: N + 1	Év: N + 2	Év: N + 3	Év: N + X	ÖSSZESEN
Főigazgatóság: <.....>							
• Humán erőforrások							
• Egyéb igazgatási kiadások							
<...> Főigazgatóság ÖSSZESEN	Előirányzatok						

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	(Összes kötelezettségvállalási előirányzat = Összes kifizetési előirányzat)							
--	---	--	--	--	--	--	--	--

millió EUR (három tizedesjegyre)

		Év: 2025 ³²	Év: 2026	Év: 2027	Év: 2028+ ³³	ÖSSZESEN (2025–2027)
A többéves pénzügyi keret 1–7. FEJEZETÉHEZ tartozó	Kötelezettségvállalási előirányzatok	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

³² A 2025. év a javaslat/kezdeményezés végrehajtásának első éve.

³³ A 2028 utáni időszakra jelzett összegek pusztán tájékoztató jellegűek, és a következő többéves pénzügyi keretről folytatott megbeszélésektől és a végleges megállapodástól függenek.

előirányzatok ÖSSZESEN	Kifizetési előirányzatok	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
-------------------------------	--------------------------	-----	-----	-----	-----	-------------

3.2.2. Operatív előirányzatokból finanszírozott becsült kimenet

Kötelezettségvállalási előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyig)

Tüntesse fel a célkitűzéseket és a kimeneteket			Év: 2025		Év: 2026		Év: 2027		Év: 2028+			ÖSSZESEN (2025–2027)	
↓			KIMENETEK										
	Típus	Átlagos költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség		Összesített szám	Összköltség
A pályahálózat-működtetők koordinációjának támogatása ³⁴													
Kimenet	A „koordinált” határátlépések száma	0,013 ³⁵	73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Az 1. sz. tevékenység részösszege			73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
A vasúti igazgatási szervezetek koordinációjának támogatása													
Kimenet	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		N/A	N/A
A 2. sz. tevékenység részösszege			N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		N/A	N/A
Teljesítmény-felülvizsgálati szerv													

³⁴ Az 1.5.5. pontban („A különböző rendelkezésre álló finanszírozási lehetőségek értékelése [...]”) leírtak szerint.

³⁵ A pályahálózat-működtetők közötti, határátkeléseknél történő összehangolás biztosítása tekintetében az ENIM-nél/a hálózati koordinátornál felmerülő éves költségek (személyzeti költségek).

Kimene t	A tagok száma	0,009 ³⁶	11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
A 3. sz. tevékenység részösszege			11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
ÖSSZESEN³⁷			84	1,040	84	1,040	84	1,040	84	1,040		252	3,120

³⁶ A teljesítmény-felülvizsgálati szerv tagjainak felmerült költségeit fedező éves költségek (napidíj).

³⁷ Megjegyzendő, hogy az itt szereplő végösszegek csak a táblázatban szereplő kimenetekre vonatkozó költségek összegét mutatják, nem pedig az uniós finanszírozással fedezett 1–3. tevékenységek összköltségét.

3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

- ☒ A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását.
- ☐ A javaslat/kezdeményezés az alábbi igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását vonja maga után:

millió EUR (három tizedesjegyig)

	Év: N ³⁸	Év: N + 1	Év: N + 2	Év: N + 3	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekké bővíthető.	ÖSSZESEN
--	------------------------	--------------	--------------	--------------	---	----------

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETE								
Humán erőforrások								
Egyéb igazgatási kiadások								
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉNEK részösszege								

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE³⁹ bele nem tartozó előirányzatok								
Humán erőforrások								
Egyéb igazgatási jellegű kiadások								
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE bele nem tartozó előirányzatok részösszege								

ÖSSZESEN								
-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--

A humán erőforrással és más igazgatási jellegű kiadásokkal kapcsolatos előirányzat-igényeket az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt előirányzatokkal és/vagy az adott főigazgatóságon belüli átcsoportosítással kell teljesíteni. A források adott esetben a költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

³⁸ Az N. év a javaslat/kezdeményezés végrehajtásának első éve. Az „N” helyére a végrehajtás várható első évét kell beírni (például: 2021). A következő évek esetében ugyanígy kell eljárni.

³⁹ Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

3.2.3.1. Becsült humánerőforrás-szükségletek

- ☒ A javaslat/kezdeményezés nem igényel humán erőforrást.
- ☐ A javaslat/kezdeményezés az alábbi humánerőforrás-igénnyel jár:

A becsléseket teljes munkaidős egyenértékben kell kifejezni

	Év: N	Év: N + 1	Év: N + 2	Év: N + 3	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekké bővíthető.		
• A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)							
20 01 02 01 (a központban és a bizottsági képviselőteken)							
20 01 02 03 (a küldöttségeknél)							
01 01 01 01 (közvetett kutatás)							
01 01 01 11 (közvetlen kutatás)							
Egyéb költségvetési sor (kérjük megnevezni)							
• Külső munkatársak (teljes munkaidős egyenértékben [FTE] kifejezve) ⁴⁰							
20 02 01 (AC, END, INT a teljes keretből)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT és JPD a küldöttségeknél)							
XX 01 xx yy zz ⁴¹	– a központban						
	– a küldöttségeknél						
01 01 01 02 (AC, END, INT – közvetett kutatás)							
01 01 01 12 (AC, END, INT – közvetlen kutatás)							
Egyéb költségvetési sor (kérjük megnevezni)							
ÖSSZESEN							

XX az érintett szakpolitikai terület vagy költségvetési cím.

A humánerőforrás-igényeknek az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt és/vagy az adott főigazgatóságon belül átcsoportosított személyzettel kell eleget tenni. A források adott esetben a meglévő költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

Az elvégzendő feladatok leírása:

Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak	
Külső munkatársak	

⁴⁰ AC = szerződéses alkalmazott; AL = helyi alkalmazott; END = kirendelt nemzeti szakértő; INT = kölcsönmunkaerő (átmeneti alkalmazott); JPD = küldöttségi pályakezdő szakértő.

⁴¹ Az operatív előirányzatokból finanszírozott külső munkatársakra vonatkozó részleges felső határérték (korábban: BA-tételek).

3.2.4. A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség

A javaslat/kezdeményezés:

- ☒ teljes mértékben finanszírozható a többéves pénzügyi keret érintett fejezetén belüli átcsoportosítás révén.

Az 1.5.5. háttérmagyarázatban említett tevékenységek az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) meglévő technikai segítségnyújtási forrásait fogják felhasználni (02 03 01 00. költségvetési sor), amelyeket a CEF többéves munkaprogramjának folyamatban lévő módosítása keretében jelenleg irányoznak elő a 2025–2027-es időszakra a pályahálózat-működtetők számára.

- ☐ a többéves pénzügyi keret lekötetlen mozgásterének és/vagy a többéves pénzügyi keretről szóló rendeletben meghatározott különleges eszközök felhasználását teszi szükségessé.
- ☐ a többéves pénzügyi keret módosítását teszi szükségessé.

3.2.5. Harmadik felek részvétele a finanszírozásban

A javaslat/kezdeményezés:

- ☐ nem irányoz elő harmadik felek általi társfinanszírozást.
- ☒ előírja harmadik felek általi társfinanszírozást az alábbi becslések szerint⁴²:

előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyre)

	Év: 2025 ⁴³	Év: 2026	Év: 2027	Év: 2028+	ÖSSZESEN (2025–2050)
Pályahálózat-működtetők ⁴⁴	13,667	5,312	5,312	5,312	32,606
Nemzeti igazgatási szervezetek ⁴⁵	3,558	0,180	0,185	0,190	9,401
Társfinanszírozott előirányzatok ÖSSZESEN	17,226	5,492	5,496	5,501	42,007

⁴² A harmadik felekre vonatkozó számítások a javaslat intézkedéseihez kapcsolódó, az érintett kedvezményezett által viselt becsült költségek összege (lásd az 1.5.5. háttérmagyarázatot) és az adott kedvezményezettnek nyújtott uniós társfinanszírozás aránya közötti különbséggé kerültek kiszámításra. A becsült költségek közvetlenül a javaslat hatásvizsgálatához végzett számításokból származtak.

⁴³ A 2025. év a javaslat/kezdeményezés végrehajtásának első éve.

⁴⁴ A hálózati koordinátor finanszírozása, lásd az 1.5.5. háttérmagyarázat 1. pontját.

⁴⁵ Az ENRRB titkárságának létrehozásával kapcsolatos költségek fedezésére, lásd az 1.5.5. háttérmagyarázat 2. pontját.

3.3. A bevételre gyakorolt becsült hatás

- ☒ A javaslatnak/kezdemenyezésnek nincs pénzügyi hatása a bevételre.
- ☐ A javaslatnak/kezdemenyezésnek van pénzügyi hatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:
 - ☐ a javaslat a saját forrásokra gyakorol hatást
 - ☐ a javaslat az egyéb bevételekre gyakorol hatást
 - kérjük adja meg, hogy a bevétel kiadási sorhoz van-e rendelve ☐

millió EUR (három tizedesjegyig)

Bevételi költségvetési sor:	Az aktuális költségvetési évben rendelkezésre álló előirányzatok	A javaslat/kezdemenyezés hatása ⁴⁶						
		Év: N	Év: N + 1	Év: N + 2	Év: N + 3	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető.		
... jogcímcsoport								

A címzett bevételek esetében tüntesse fel az érintett kiadáshoz tartozó költségvetési sor(oka)t.

/

Egyéb megjegyzések (pl. a bevételre gyakorolt hatás számítására használt módszer/képlet vagy egyéb más információ).

⁴⁶

A tradicionális saját források (vámok, cukorilletékek) tekintetében nettó összeget kell megadni, amely a 20 %-kal (beszedési költségek) csökkentett bruttó összegnek felel meg.