



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2021. december 17.
(OR. en)

15109/21

**Intézményközi referenciaszám:
2021/0420(COD)**

**TRANS 760
CODEC 1669
IA 210**

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2021. december 15.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2021) 812 final
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 rendelet és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2021) 812 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2021) 812 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Strasbourg, 2021.12.14.
COM(2021) 812 final

2021/0420 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az
(EU) 2021/1153 rendelet és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az
1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről**

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} - {SWD(2021) 472 final} -
{SWD(2021) 473 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

A transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló 1315/2013/EU rendelet felülvizsgálatára irányuló jogalkotási javaslat az európai zöld megállapodás és a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia egyik kulcsfontosságú intézkedése. A TEN-T rendelet célja egy hatékony, az egész EU-ra kiterjedő multimodális hálózat kiépítése, amely városi csomópontokhoz, tengeri és belvízi kikötőkhöz, repülőterekhez és terminálokhoz kapcsolódó vasutakból, belvízi utakból, rövid távú tengeri fuvarozási útvonalakból és közutakból áll. A felülvizsgálat egyrészt azt a problémát kívánja kezelni, hogy a TEN-T-infrastruktúrára vonatkozó előírások elégtelenek és/vagy hiányosak, másrészt pedig azt, hogy az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára vonatkozó előírások nem integrálódnak a TEN-T-ben, ami negatív hatással van az éghajlatra és a környezetre. Másodszor: a TEN-T hálózat számára problémát okoznak a kapacitásbeli szűk keresztmetszetek, emellett elégtelen a hálózat összekapcsoltsága az összes régióval, ami akadályozza a multimodalitást. Harmadszor: foglalkozni kell a TEN-T-infrastruktúra nem megfelelő biztonságával és megbízhatóságával. Végül az irányítási eszközök nem megfelelőek az új igényekhez képest, és a TEN-T hálózati kialakítását is felül kell vizsgálni a többi szakpolitikával való koherencia növelése érdekében.

A TEN-T felülvizsgálatának célja tehát négy fő célkitűzés elérése. Először is célja a közlekedés környezetbaráttá tétele azáltal, hogy megfelelő infrastrukturális alapot biztosít a torlódások enyhítéséhez, valamint az üvegházhatást okozó gázok (ÜHG) kibocsátásának és a levegő- és vízszennyezésnek a csökkentéséhez azáltal, hogy hatékonyabbá teszi az egyes közlekedési módokat, és fenntarthatóbb közlekedési formák révén lehetővé teszi a közlekedési tevékenység fokozását. Célja különösen a vasúti és a rövid távú tengeri fuvarozás, valamint a belvízi hajózás részarányának növelése, tekintettel a közlekedési rendszer fenntarthatóbb modális összetételére, és ebből következően a rendszer negatív externáliáinak csökkentése. Másodszor: célja a zökkenőmentes és hatékony közlekedés elősegítése, a multimodalitás és a TEN-T közlekedési módjai közötti átjárhatóság előmozdítása, valamint a városi csomópontok jobb integrálása a hálózatba. A szűk keresztmetszetek megszüntetése és a hiányzó összeköttetések kialakítása, valamint az európai közlekedési rendszer multimodalitásának és átjárhatóságának javítása hozzá fog járulni a belső piac kiteljesítéséhez. Harmadszor: arra törekszik, hogy növelje a TEN-T rezilienciáját az éghajlatváltozással és más természeti veszélyekkel, illetve az ember okozta katasztrófákkal szemben. A TEN-T-nek reziliensnek kell lennie az éghajlatváltozás potenciálisan káros hatásaival szemben a közberuházások védelme és az új éghajlati viszonyok közötti folyamatos használhatóságuk megőrzése érdekében; emellett a beruházásoknak támogatniuk kell a klímasemlegességet azáltal, hogy az üvegházhatásúgáz-kibocsátás költségeit beépítik a költség-haszon elemzésbe. Végül, de nem utolsósorban a felülvizsgálat rámutat a TEN-T irányítási eszközei hatékonyságának javítására, a beszámolási és nyomonkövetési eszközök egyszerűsítésére, valamint a TEN-T hálózati kialakításának felülvizsgálatára.

A felülvizsgált TEN-T-politikával arra kell törekednünk, hogy 2050-ig megbízható, zökkenőmentes és jó minőségű transzeurópai közlekedési hálózatot építsünk ki, amely az Európai Unió egész területén biztosítja a fizikai hiányosságoktól, szűk keresztmetszetektől vagy hiányzó összeköttetésektől mentes, fenntartható összekapcsoltságot. Ez a hálózat hozzá fog járulni a belső piac megfelelő működéséhez, az EU területének gazdasági, társadalmi és

területi kohéziójához, valamint az európai zöld megállapodás célkitűzéseire. Fokozatosan, lépésenként kell kidolgozni, 2030-ra és 2040-re vonatkozó köztes határidőkkel.

Ez a kezdeményezés a Bizottság 2021. évi munkaprogramjának I. melléklete (új kezdeményezések) részét képezi.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

Az EU közlekedési infrastruktúrával kapcsolatos politikájának fő pilléréként a TEN-T rendelet támogató szerepet tölt be, emellett kiegészítő politikáktól is függ. A TEN-T rendeletben meghatározott előírások és követelmények közvetlenül kapcsolódnak más közlekedési ágazatok/területek vonatkozó célkitűzéseire és szükségleteire, ennél fogva pedig más, ágazatspecifikusabb jogszabályokhoz. Ez azt jelenti például, hogy a TEN-T vasúti infrastruktúrájának – a zökkenőmentes határokon átnyúló közlekedés és mobilitás biztosítása érdekében – meg kell felelnie a vasútpolitikában meghatározott átjárhatósági jogszabályoknak. Hasonlóképpen a TEN-T közúti infrastruktúrájának át kell vennie a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó uniós jogszabályokat, és meg kell felelnie azoknak. A TEN-T rendelet erős keretére az ágazati politikák végrehajtásához is szükség van, mivel a TEN-T biztosítja az infrastruktúra-hálózatot más ágazati intézkedések vagy egyéb jogszabályok végrehajtásához, amelyek közül viszont néhány túlmutat a TEN-T-en.

A TEN-T rendelet olyan mutatókkal kapcsolatos teljesítménye, mint például az egyes módok részarányával, a jobb szolgáltatásminőséggel, valamint az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra elterjedésével kapcsolatos mutatók, a kapcsolódó szakpolitikai területekkel összehangolt erőfeszítésektől függ. Ez különösen a TEN-T és az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendeletre irányuló javaslat (AFIR-javaslat), valamint a TEN-T és az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) közötti szinergikus hatásokra vonatkozik, mivel ezek eredendően kölcsönösen függenek egymástól. Az AFIR például a TEN-T-hez tartozó feltöltő- és töltőállomások biztosítását szabályozza, míg a TEN-T rendelet biztosítja az infrastruktúra alapjait azok kiterjedt, európai hálózati szemléletű kiépítéséhez. Hasonlóképpen az ITS egy szélesebb körű intézkedéscsomag részeként szabályozza az intelligens közlekedési rendszerek biztosítását a TEN-T-en. Az AFIR és az ITS egyaránt igényli a TEN-T (vagyis alkalmazásának földrajzi kiterjedése) meghatározását a végrehajtáshoz, amelyet a TEN-T rendeletben szereplő térképek biztosítanak. Ezek a megfontolások a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia cselekvési tervének részét képező egyéb kezdeményezésekre is vonatkoznak, például a vasúti árufuvarozási folyosókról szóló rendelet felülvizsgálatára, a városi mobilitási csomag felülvizsgálatára vagy a NAIADES III cselekvési tervére. A TEN-T rendelet meghatározza a vasúti árufuvarozási folyosók és a törzshálózati folyosók helyébe lépő európai közlekedési folyosók vonalrendszerét. Ez biztosítja a hálózatfejlesztés koherenciáját, és hozzájárul az infrastruktúra és a hálózat üzemeltetési szempontjai közötti szinergikus hatások érvényesüléséhez.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Az Európai Bizottság által 2019 decemberében elfogadott európai zöld megállapodás az éghajlat-politikai fellépést helyezi a középpontba azáltal, hogy 2050-ig teljesítendő uniós klímasemlegességi célkitűzést határoz meg. A közlekedés területén az európai zöld megállapodás a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás 90 %-os csökkentését szorgalmazza annak érdekében, hogy az EU 2050-ig klímasemleges gazdasággá válhasson, miközben a szennyezőanyag-mentességi célkitűzés megvalósításán is munkálkodik.

Ezenkívül a TEN-T szorosan kapcsolódik a transzeurópai hálózatokra vonatkozó szakpolitikákhoz az energia és a távközlés területén, a jogszabályok pedig tartalmazzák a három politika közötti szinergikus hatások kiaknázására vonatkozó rendelkezéseket.

Hasonlóképpen a TEN-T szorosan kapcsolódik a tengerpolitikához is, miután a tengeri szállítás az egyik legfontosabb fenntartható kék gazdasági ágazat¹.

Az uniós pénzügyi keretösszegek és finanszírozás tekintetében a TEN-T rendelet közvetlenül kapcsolódik az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköztől (CEF) szóló rendelethez, mivel meghatározza a CEF keretében támogatható közös érdekű projekteket. Emellett a TEN-T-infrastruktúra finanszírozása nagyrészt az európai strukturális és beruházási alapokból (esb-alapokból), valamint újabban a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszközből történik. Végül a TEN-T teljes összhangban van az uniós környezetvédelmi és éghajlat-politikákkal, például a biodiverzitási stratégiával és jogszabályokkal, beleértve a víz-keretirányelvet, a madárvédelmi és az élőhelyvédelmi irányelvet, valamint az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodásra vonatkozó uniós stratégiát².

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

• Jogalap

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) (170–172. cikk) rendelkezik a transzeurópai hálózatok létrehozásáról és fejlesztéséről a közlekedési, távközlési és energetikai infrastruktúrák területén³. Az Unió elősegíti a nemzeti hálózatok összekapcsolását és átjárhatóságát, valamint az azokhoz történő hozzáférést. Különös figyelmet fordít annak szükségességére, hogy a szigeteket, a tengerparttal nem rendelkező területeket és a peremterületeket összekössék az Unió központi területeivel (EUMSZ, 170. cikk). E célból iránymutatás-csomagot dolgoz ki, amely a transzeurópai hálózatok területén a tervezett intézkedések célkitűzéseire, prioritásaira és főbb irányvonalaira vonatkozik. Ezek az iránymutatások meghatározzák a közös érdekű projekteket, végrehajtják a hálózatok átjárhatóságának biztosításához szükségesnek bizonyuló intézkedéseket, különösen a műszaki szabványosítás területén, és elősegíthetik a tagállamok által támogatott közös érdekű projekteket. Az Unió emellett a 177. cikk értelmében felállított Kohéziós Alapon keresztül hozzájárulhat a közlekedési infrastruktúra területén egyedi projektek finanszírozásához a tagállamokban. A hálózatok átjárhatóságának biztosítása érdekében a harmadik országokkal való együttműködésre is törekedni kell (EUMSZ, 171. cikk).

• Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)

Az EUMSZ előírja, hogy a transzeurópai hálózatoknak lehetővé kell tenniük az uniós polgárok, a gazdasági szereplők és a regionális közösségek számára, hogy teljes mértékben kihasználhassák a belső határok nélküli térség előnyeit. Figyelembe kell venniük azt is, hogy meg kell erősíteni az Unió gazdasági, társadalmi és területi kohézióját, és elő kell mozdítani az Unió átfogó harmonikus fejlődését.

A TEN-T-politika tehát jellegénél fogva olyan politika, amely túlmutat a tagállamok határain, mivel a határokon átnyúló egységes európai hálózati rendszerre összpontosít. Egy ilyen európai szintű hálózatot nyilvánvalóan egyetlen tagállam sem hozhat létre önállóan. Ha a tagállamok kizárólag önállóan fejlesztenének infrastruktúrát, a nemzeti érdekek gyakran felülmúlnák az európai érdeket. Ennélfogva a fenntartható és jó minőségű európai közlekedési hálózat előnyei megszűnnének. Ebben az esetben valószínű, hogy a határokon átnyúló összekapcsoltsággal és átjárhatósággal kapcsolatos kérdéseket sem kezelnék megfelelően,

¹ Közlemény a fenntartható kék gazdaság új uniós megközelítéséről (COM(2021) 240).

² Az éghajlatváltozás hatásaival szemben reziliens Unió létrehozása – Az éghajlatváltozás hatásaihoz való alkalmazkodásra vonatkozó új uniós stratégia (COM(2021) 82 final).

³ Az Európai Unió működéséről szóló szerződés, XVI. cím – Transzeurópai hálózatok (170–172. cikk).

mivel a tagállamok elsősorban a nemzeti szintű összeköttetéseket részesítik előnyben még akkor is, ha a határokon átnyúló projektek elengedhetetlenek a teljes hálózat előnyeinek kiaknázásához és a torlódást okozó szűk keresztmetszetek megszüntetéséhez. Ez nemcsak azzal a kockázattal járna, hogy az egész Európára kiterjedő zökkenőmentes utazási összekapcsoltság nem valósul meg, hanem a nemzeti tervezési megközelítések közötti következetlenséghez is vezetne. A különböző uniós tagállamok eltérő szabványai és átjárhatósági követelményei viszont akadályoznák a zökkenőmentes közlekedési forgalmat az EU-ban, és a közlekedési rendszereket használók költségeit is növelnék. Összességében a fizikai hiányosságoktól mentes, zökkenőmentes, az intelligens és innovatív megoldásokat integráló TEN-T kulcsfontosságú a belső piac működésének elősegítéséhez, a kohézió növeléséhez és az európai zöld megállapodás célkitűzéseire való hozzájáruláshoz.

Azóta, hogy 1993-ban uniós politikaként létrehozták, a TEN-T-politika általános hozzáadott értékét mindig is határozottan megerősítették a tagállamok, a régiók, a városok és az ágazati szereplők. A jelenlegi TEN-T rendelet értékelésének egyik fő következtetése is a TEN-T uniós hozzáadott értéke volt. Az erőfeszítéseknek egy közös, egész Európára kiterjedő közlekedési hálózat létrehozására való összpontosítása ugyanis elismerten olyan elképzelés, amelynek előnyei túlmutatnak az elszigetelt nemzeti intézkedéseken. A TEN-T egyértelmű és széles körben elismert hozzáadott értéke, hogy az egész EU-ra kiterjedő közös és koherens alapot biztosít a „közös érdekű projektek” azonosításához, és ennek megfelelően a szereplők széles körének tervezési és megvalósítási erőfeszítéseinek összehangolásához.

Ez a városi csomópontok dimenziójára is vonatkozik, mivel fontos, hogy a városi forgalom megfelelően kapcsolódjon a régióközi és a nemzetközi forgalomhoz. A TEN-T-hez tartozó városi csomópontok szerepe meghaladja a helyi szintet, mivel a TEN-T-en zajló közlekedési tevékenységek ilyen csomópontokban kezdődnek és/vagy érnek véget, vagy áthaladnak azokon, ami a szűk keresztmetszetek elkerülése érdekében szükségessé teszi a különböző szintek közötti jó koordinációt.

A városi mobilitás azonban elsősorban a tagállamok (helyhatóságok) hatáskörébe tartozik, és ott is marad. Az uniós fellépésnek továbbra is a városi mobilitás azon vonatkozásaira kell korlátozódnia, amelyek kapcsolódnak a régióközi és nemzetközi forgalomhoz. Ez indokolja az infrastruktúra karbantartását is: bár az infrastruktúra karbantartása elsősorban továbbra is a tagállamok feladata, alapvető fontosságú annak garantálása a TEN-T rendeletben foglalt minimumszabályok révén, hogy a TEN-T változatlanul magas színvonalú szolgáltatásokat nyújtson a polgároknak és a vállalkozásoknak.

- **Arányosság**

Az e javaslatot kísérő hatásvizsgálat 7. fejezetében részletesen kifejtett módon egyik szakpolitikai alternatíva sem lépi túl az általános szakpolitikai célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket. A javasolt beavatkozás ösztönzi a közlekedési volumen eltolódását a fenntarthatóbb közlekedési módok felé, ami a 2030-ra vonatkozó fokozott éghajlatvédelmi törekvések és a klímasemlegesség 2050-ig történő elérésére irányuló átfogó célkitűzés megvalósításához szükséges. A szakpolitikai alternatívák célja, hogy koherens szakpolitikai keretet és koherens, magas színvonalú közlekedési hálózatot hozzanak létre, amely alapul szolgál más ágazati politikák számára célkitűzéseik megvalósításához. Céljuk a hatóságokra, az infrastruktúra-üzemeltetőkre és a mobilitási szolgáltatókra gyakorolt aránytalan hatások elkerülése, különösen egy jól bevált irányítási rendszerre építve és továbbfejlesztve azt. Ezt teljes mértékben igazolta az 1315/2013/EU rendelet értékelése és az említett rendelet felülvizsgálatára vonatkozó hatásvizsgálatot alátámasztó alapelemzés. Ennélfogva az alternatívák teljes mértékben tiszteletben tartják az arányosság elvét.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Mivel ez a javaslat egy meglévő rendelet felülvizsgálatára irányul, indokoltnak tekinthető az aktus jelenlegi formájának megtartása.

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

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

A TEN-T rendelet értékelése (SWD(2021) 117 final)⁴ arra a következtetésre jutott, hogy a TEN-T valamennyi érintett szereplő (azaz a tagállamok, a régiók, a városok, a közlekedési ágazat, a közlekedési módok infrastruktúra-működtetői, a használók) számára olyan közös szakpolitikai keretet biztosít, amely az európai közlekedési infrastruktúrák közös és következetes hálózatának fokozatos kiépítésére törekszik. Ily módon európai perspektívával egészíti ki a nemzeti infrastruktúra-tervezést, és az egyes nemzeti megközelítéseken túlmutató szükségleteket és előnyöket is figyelembe vesz. Az értékelés azonban azt is megállapította, hogy az új politikai célok elérése fokozott erőfeszítéseket igényel. A TEN-T rendelet 2013. évi megalkotása óta ugyanis jelentősen megváltozott a szakpolitikai környezet, különösen az európai zöld megállapodás, a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia, valamint a szennyezőanyag-mentességi cselekvési terv elfogadása révén. Az utólagos értékelés következtetései – beleértve a feltárt hiányosságokat is – és a javaslat közötti összefüggéseket az alábbiakban ismertetjük:

Az utólagos értékelés főbb következtetései	Javaslat
A relevanciára vonatkozó következtetések	
A TEN-T rendelet mind a négy egyedi célkitűzése továbbra is releváns, egyformán fontos, és kiegészíti egymást.	A javaslat fenntartja és továbbfejleszti a rendelet egyedi célkitűzéseit.
A kialakítási struktúra, valamint a 2030-ra és 2050-re kitűzött teljesítési határidők megfelelőnek bizonyultak.	A javaslat nagyrészt megtartja a hálózati struktúrát és a teljesítési határidőket, azonban a 2050-ig tartó időszakra vonatkozó fokozatos megközelítés érdekében új közbenső határidőt (2040) határoz meg.
Az „infrastruktúra-fejlesztés hatékonysága a belső piac elősegítése érdekében” és a „társadalmi, gazdasági és területi kohézió” egyedi célkitűzések tekintetében nagy szükség van a TEN-T-infrastruktúra minőségét javító követelmények előmozdítására.	A javaslat célja a TEN-T minőségének javítása és annak biztosítása, hogy az elért minőség az infrastruktúra teljes élettartama alatt megmaradjon. További intézkedéseket vezet be a hálózat átjárhatóságának és hozzáférhetőségének előmozdítása érdekében.
A „fenntarthatóság” egyedi célkitűzés tekintetében meg kell szüntetni, hogy nem megfelelő az európai zöld megállapodás célkitűzésével összhangban történő szén-dioxid-mentesítés lehetővé tétele. A közlekedésből származó kibocsátás 90 %-os csökkentése nem teljesíthető 2050-ig, ha nincs megfelelő TEN-T, amely lehetővé teszi a környezetbarátabb	A javaslat az európai zöld megállapodás célkitűzéseire is szükséges hozzájárulással összhangban valamennyi közlekedési mód tekintetében megerősíti a követelményeket.

⁴ A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló 1315/2013/EU rendelet értékelése (SWD(2021) 117 final, 2021. május 26.).

Az utólagos értékelés főbb következtetései	Javaslat
közlekedést.	
A „használói előnyök növelése” egyedi célkitűzés tekintetében elő kell mozdítani, hogy a TEN-T rendelet a háztól házig terjedő integrált használói szolgáltatások szempontjából megerősítse a projektek azonosítását, kombinációját és megvalósítását. A megfelelés jelenlegi hiánya különösen a személyszállítási ágazatban tűnik nyilvánvalónak.	A javaslat intézkedéseket határoz meg a TEN-T szolgáltatásának megerősítésére és használói megítélésének javítására, különösen a személyszállítás tekintetében.
Meg lehetne erősíteni a törzshálózat és az átfogó hálózat közötti kiegészítő jelleget, ami elősegítené a hozzáférhetőség és az összekapcsoltság fennmaradó hiányosságainak áthidalását, valamint az új infrastruktúra-minőségi paraméterek lehető legszélesebb körű és legeredményesebb lefedettségét.	A javaslat olyan intézkedéseket határoz meg, amelyek célja a két hálózati szint (átfogó és törzshálózat) előírásainak és követelményeinek összehangolása olyan területeken, mint a vasúti infrastruktúra, az alternatív üzemanyagok vagy a városi csomópontok.
Az eredményességre vonatkozó következtetések	
A TEN-T rendelet összességében igen eredményesen azonosított több ezer projektet egy egységes, egész Európára kiterjedő szakpolitikai keret alapján.	A javaslat megtartja a hálózathoz tartozó projektek azonosítására szolgáló keretet.
Számos projekt esetében azonban továbbra is problémát jelentenek az összetett előkészítő eljárások, az elfogadott európai célkitűzések és a nemzeti infrastruktúra- és beruházástervezés között továbbra is fennálló különbségek, illetve az uniós szintű irányítás korlátozott eszközei.	A javaslat olyan intézkedéseket határoz meg, amelyek a szubszidiaritás tiszteletben tartása mellett biztosítják a nemzeti érdekeknek és felelősségi köröknek a TEN-T célkitűzéseivel való összehangolását. ⁵
A TEN-T megvalósításán tovább lehetne javítani, különösen az új kihívások és célkitűzések (a dekarbonizáció, a digitalizáció és az előre nem látható válsághelyzetek növekvő kockázata) fényében.	A javaslat olyan intézkedéseket határoz meg, amelyek tovább erősítik a meglévő uniós eszközöket (pl. a törzshálózati folyosókat, a munkaterveket, a Bizottság végrehajtási határozatait). Emellett olyan intézkedéseket is meghatároz, amelyek célja a hálózat rezilienciájának javítása.
A törzshálózati folyosók – köztük az európai koordinátorok – eszköze rendkívül relevánsnak és eredményesnek bizonyult.	A javaslat továbbfejleszti és kiterjeszti a folyosó koncepcióját, és megerősíti az európai koordinátorok szerepét.
A hatékonyságra vonatkozó következtetések	
A TEN-T rendeletben meghatározott beszámolási és nyomonkövetési kötelezettségekkel kapcsolatban van még tennivaló ezen eszközök észszerűsítése és megerősítése terén.	A javaslat intézkedéseket határoz meg a nyomonkövetési eszközök észszerűsítésére és a beszámolás megkönnyítésére.
A törzshálózati folyosók és a vasúti áru fuvarozási folyosók közötti koordináció bizonyos hatékonyságnövekedést eredményezett, de kiaknázatlan lehetőségek rejlenek a két eszköz jobb összehangolásában a beruházások tervezése és a projektek azonosítása tekintetében.	A javaslat biztosítja mindkét folyosóeszköznek az európai közlekedési folyosókkal való földrajzi összehangolását, és tovább erősíti a két eszköz közötti koordinációt.
A koherenciára és a koordinációra vonatkozó következtetések	
Az európai zöld megállapodás célkitűzéseinek eléréséhez szükség van arra, hogy a TEN-T-infrastruktúra teljes mértékben összhangban legyen az egyéb szakpolitikai	A javaslat teljes összhangot biztosít az alternatív üzemanyagokra vonatkozó egyéb

⁵ Az összetett és hosszadalmas előkészítő eljárások kérdésével a transeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) megvalósításának előmozdítását célzó egyszerűsítési intézkedésekről szóló, 2021. július 7-i (EU) 2021/1187 európai parlamenti és tanácsi irányelv is foglalkozik.

Az utólagos értékelés főbb következtetései	Javaslat
kezdemenyezésekből – az alternatív üzemanyagok területén az AFIR-ből, továbbá a „FuelEU” tengerészeti kezdeményezésből és a „ReFuelEU” légiközlekedési kezdeményezésből – eredő rendelkezésekkel.	szakpolitikai kezdeményezésekkel.
Fokozni kell a digitalizáció és más új technológiák kihívásaival való koherenciát.	A javaslat teljes összhangot biztosít az intelligens közlekedési rendszerekre vonatkozó egyéb szakpolitikai kezdeményezésekkel.
Az uniós hozzáadott értékre vonatkozó következtetések	
A TEN-T-politika általános hozzáadott értékét a tagállamok, a régiók, a városok és az ágazati szereplők mindig határozottan megerősítették. A TEN-T-politika egyre nagyobb érdeklődést kelt az EU-n kívül is, különösen a szomszédos államokban, de a világ más régióiban is, például a szárazföldi közlekedési összeköttetések Ázsiára való kiterjesztésével kapcsolatban.	A harmadik és a szomszédos országok bevonásával kapcsolatos megközelítés továbbra is érvényben marad. A TEN-T harmadik országokra való kiterjesztésének uniós elképzelésével a Bizottság külön közleményben foglalkozik.
A TEN-T egyértelmű és széles körben elismert hozzáadott értéke, hogy az egész EU-ra kiterjedő közös és koherens alapot biztosít a „közös érdekű projektek” azonosításához, és ennek megfelelően a szereplők széles körének tervezési és megvalósítási erőfeszítéseinek összehangolásához, ami nem lett volna lehetséges az 1315/2013/EU rendelet nélkül.	A javaslat megtartja és továbbfejleszti a hálózat összehangolt tervezését és megvalósítását célzó TEN-T-keretet.

• Konzultációk az érdekelt felekkel

Az értékelési szakaszban a következő konzultációkra került sor az érdekelt felekkel:

Nyilvános konzultáció: a Bizottság a hivatalos felülvizsgálati folyamat első lépéseként 2019. április 24. és július 17. között nyilvános konzultációt folytatott. A kérdőív az EU összes hivatalos nyelvén rendelkezésre állt. A konzultáció során több mint 600 válasz érkezett az érdekelt felek széles körétől, köztük a hatóságoktól (a nemzetközitől a helyi szintig), az infrastruktúra-működtetőktől, a közlekedési rendszerek kereskedelmi használatától, a civil társadalomtól és a polgároktól. Fontos megjegyezni, hogy több mint 150 érdekelt fél – köztük több tagállam és kulcsfontosságú európai szövetség – már e kezdeti lépésben is megragadta az alkalmat olyan állásfoglalások előterjesztésére, amelyek kiemelik a szakpolitika erősségeit és gyengeségeit, és különösen az annak kapcsán a jövőben felmerülő lehetőségeket és szükségleteket. A Bizottság elemezte a nyilvános konzultáció eredményeit, és azokat beépítette az átfogó értékelési folyamatba.

Az érdekelt felekkel folytatott célzott konzultációk a szakértő érdekelt felekkel való konzultációra vonatkozó, a tanácsadó által kialakított megközelítés három fő elemből: online felmérésekből, interjúkból és a különösen fontos kérdésekkel kapcsolatos esettanulmányokból állt. A célzott konzultációk célja az volt, hogy adatokat gyűjtsenek meghatározott helyi, nemzeti és uniós szintű érdekelti csoportoktól. Általánosságban elmondható, hogy az érdekelt felek nézetei igen koherens képet mutatnak, és az értékelésben jelzettektől eltekintve nem mutatkozott figyelemre méltó különbség a különböző érdekelti csoportok között.

Online felmérések: A Bizottság 2020. január 20. és március 16. között kérdőív segítségével adatokat gyűjtött az érdekelt felek megfigyeléseiről és tapasztalatairól a TEN-T rendelettel, annak végrehajtásával és eddigi eredményeivel kapcsolatban, valamint az e területet érintő jövőbeli uniós szakpolitikai fejleményekre vonatkozó javaslataikról. Összességében több mint

2000, a szóban forgó témákban szakértelemmel rendelkező érdekelt féllel vette fel a kapcsolatot online felmérés céljából. Összesen 198 érvényes válasz érkezett.

Interjúk: Interjú összesen 44 érdekelt féllel készült, akik a felmérés válaszadóinak és az érintett érdekelti csoportok képviselőinek metszetét alkották. A félig strukturált interjúk révén a Bizottság elsősorban a TEN-T rendelet végrehajtásába, az elért előhaladásba és a különböző érdekelt felek szemszögéből érzékelt sikertényezőkre, illetve kihívásokba kívánt mélyreható betekintést nyerni. A globális interjúk a másodelemzést, a nyilvános konzultációt és a globális felmérést kiegészítve magyarázatot adtak a gyűjtött mennyiségi adatokra, pótolták az esetleges hiányosságokat, támogatták a tematikus esettanulmányokat, és kifejtették azokat a kulcsfontosságú kérdéseket, amelyek kapcsán a más forrásokból származó adatok nem voltak egyértelműek, vagy további magyarázatot igényeltek.

Esettanulmányok: A TEN-T rendelet általános értékelése mellett kilenc tematikus esettanulmány készült a TEN-T-tel kapcsolatos szakpolitika kiválasztott területeiről. Ezek olyan területekkel foglalkoztak, amelyekről a TEN-T rendelet végrehajtási szakaszában végzett bizottsági munka bizonyítékot szolgáltatott arra vonatkozóan, hogy az elmúlt évek fejleményei és a várható jövőbeli fejlemények fényében nem feltétlenül relevánsak. Az uniós tisztviselők, a közlekedés érdekelt felei és a szociális partnerek részvételével három online munkaértekezlet kidolgozására és lebonyolítására került sor a városi mobilitással, a digitalizációval, az innovációval és az új technológiákkal kapcsolatos esettanulmányok megállapításainak és ajánlásainak megvitatása céljából.

A hatásvizsgálati szakaszban a következő konzultációkra került sor az érdekelt felekkel:

A hatásvizsgálati szakaszban a Bizottság **további nyilvános konzultációt** folytatott. Erre 2021. február 10. és május 5. között került sor az uniós felmérések weboldalán. A konzultáció öt szakaszra tagolódott: a rendelettel kapcsolatos általános kérdést a javasolt további intézkedésekkel, majd a módosított rendelet lehetséges fókuszterületeivel kapcsolatos kérdések követték. A konzultációra összesen 496 válasz érkezett. A felmérés elsődlegesen a következő területekkel foglalkozott:

- a közlekedési rendszerben a dekarbonizációt és a légszennyező anyagok kibocsátásának csökkentését lehetővé tevő intézkedések,
- az infrastruktúra minőségével és rezilienciájával kapcsolatos intézkedések,
- az innovációval, a digitalizációval és az automatizálással kapcsolatos intézkedések, valamint
- a szakpolitikai alternatívák lehetséges kiemelt területei.

A Bizottság az érdekelt felek valamennyi észrevételét felhasználta a javaslat kidolgozása során. Míg a Bizottság az értékelési szakaszban kapott információkat elsősorban a hatásvizsgálatban tovább elemzendő különböző intézkedések meghatározására és pontosítására használta fel, a hatásvizsgálati szakaszban kapott információk a kiválasztott intézkedések és alternatívák, és ezáltal a rendelet felülvizsgálatára vonatkozó megközelítés validálásában játszottak fontos szerepet.

• **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

Számvevőszék

A Számvevőszék számos ellenőrzést és felülvizsgálatot végzett a közlekedési infrastruktúrákkal és a TEN-T-re vonatkozó szakpolitikákkal kapcsolatban, különös tekintettel

az európai nagy sebességű vasúthálózatra, az uniós tengeri szállításra, az uniós vasúti árufuvarozásra, valamint az uniós közlekedési infrastruktúrákra⁶. A javaslat előkészítése során a Bizottság adott esetben, a vonatkozó jelentésekre adott válaszaival összhangban figyelembe vette a megfelelő ajánlásokat.

Értékelés

A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló 1315/2013/EU rendelet értékelése 2018 szeptemberében kezdődött, és különösen a TEN-T értékeléséhez a Coffey tanácsadói által készített háttér tanulmányra⁷, valamint a TEN-T politika felülvizsgálatához a Panteia által készített háttér tanulmányra⁸ épült. Míg az előbbi teljeskörűen foglalkozott a TEN-T rendelet rendelkezéseivel, és valamennyi érdekelt féltől, illetve közlekedési módról gyűjtött információkat, az utóbbi címzettjei elsősorban a tagállami hatóságok voltak. A szokásos háromoldalú megközelítést alkalmazva a folyamat különböző módszerekkel: másodelemzés, interjúk és felmérések útján vizsgálta az értékelési kérdéseket.

Hatásvizsgálat

A hatásvizsgálat a Bizottság által végzett kutatásokon és elemzéseken alapult. A Bizottság külső, független tanácsadói csoportot is megbízott – ennek vezetését a Ricardo Nederland B.V. látta el, további tagjai a Ricardo-AEA Limited, a TRT Trasporti e Territorio srl (TRT) és az M-Five GmbH Mobility, Futures, Innovation, Economics (M-FIVE) voltak –, amelynek az volt a feladata, hogy a konkrét feladatokkal – a szakpolitikai alternatívák értékelésével, az alternatívák összehasonlításával, az igazgatási költségek értékelésével, valamint a nyilvános konzultáció elemzésével – összefüggésben támogassa a hatásvizsgálatot. A külső háttér tanulmány közzététele e javaslattal együtt történik. Ezenkívül az alapforgatókönyvet az E3Modelling dolgozta ki a PRIMES-TREMOVE modellel, az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag hatásvizsgálatait alátámasztó MIX forgatókönyv alapján. Az ASTRA és a TRUST modellel az M-FIVE, illetve a TRT kalibrálta erre az alapforgatókönyvre.

• **Hatásvizsgálat**

Annak érdekében, hogy megfelelően foglalkozhasson a TEN-T-felülvizsgálat célkitűzéseivel, a Bizottság három szakpolitikai alternatívát vizsgált meg azok gazdasági, társadalmi és környezeti hatásai szempontjából. Az 1. szakpolitikai alternatíva célja, hogy a meglévő TEN-T-infrastruktúra minőségi követelményeinek és előírásainak aktualizálásával megfelelő infrastrukturális alapot teremtsen az alternatív üzemanyagok és az intelligens közlekedési rendszerek bevezetéséhez. Emellett a TEN-T-hez kapcsolódó nyomonkövetési és beszámolási eszközök harmonizálását és észszerűsítését célzó intézkedéseket is tartalmaz. A TEN-T hálózat tekintetében magában foglalja a közlekedési hálózat és a közlekedési csomópontok felülvizsgálatát is. A 2. szakpolitikai alternatíva az 1. szakpolitikai alternatívára építve lépésváltást képvisel azáltal, hogy új, ambiciózusabb előírásokat vezet be valamennyi közlekedési módra vonatkozóan, amelyek révén hozzá kíván járulni a közlekedési infrastruktúra rendszerének dekarbonizációjához, szennyezésének csökkentéséhez,

⁶ 19/2018. sz. különjelentés, 23/2016. sz. különjelentés, 08/2016. sz. különjelentés, 10/2020. sz. különjelentés, valamint lásd még a 09/2018. sz. és az 19/2019. sz. különjelentést.

⁷ Support study for the evaluation of Regulation (EU) 1315/2013 on Union Guidelines for the development of the trans-European transport network. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/1f938a68-4c20-11ec-91ac-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-243058839> (a kapcsolódó esettanulmányokkal együtt).

⁸ Support study for the TEN-T policy review, concerning relevant national plans and programmes in member states. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9beb4836-d55b-11eb-895a-01aa75ed71a1>

digitalizációjához, rezilienciájához és biztonságához. Ezen túlmenően a városokba irányuló és onnan kiinduló személy- és áruszállítás irányítására vonatkozó egyedi követelmények biztosítják a városi csomópontok jobb integrálását a TEN-T-be. Előnyben részesített alternatívaként a 3. szakpolitikai alternatíva felgyorsítja a TEN-T kiépítését azáltal, hogy egyes előírások teljesítésének, illetve hálózati szakaszok kiépítésének határidejét előrehozza 2050-ről 2040-re, ugyanakkor megtartja a 2. szakpolitikai alternatívával bevezetett ambiciózus előírásokat és követelményeket is. Biztosítja továbbá a hálózat széles körű és koherens fejlesztését, amely a TEN-T hálózati kialakításának alapos felülvizsgálatával jár.

Az eredmények tekintetében a 3. szakpolitikai alternatíva jelentős gazdasági haszonnal jár: 2030-ban 0,4 %-os, 2040-ben 1,3 %-os, 2050-ig pedig 2,4 %-os GDP-növekedést eredményez az alapforgatókönyvhöz képest. Ez az alapforgatókönyvhöz képest 2030-ban 57 milliárd EUR, 2040-ben 229 milliárd EUR, 2050-ben pedig 467 milliárd EUR összegű GDP-növekedésnek felel meg. A TEN-T-re irányuló beruházások növekedése munkahelyeket is teremt, eredményeként a becslések szerint 2030-ban az alapforgatókönyvhöz képest 0,1 %-kal, 2040-ben 0,3 %-kal, 2050-ig pedig 0,5 %-kal nő a foglalkoztatás, ami 2030-ban 200 000, 2040-ben 561 000, 2050-ig pedig 840 000 további munkavállalót jelent. A 3. szakpolitikai alternatíva jól teljesít az áru- és személyszállítás fenntarthatóbb szállítási módokra való áttérése terén is. Az új vasúti személyszállítási előírás (160 km/h pályasebesség) és a P400 rakszélvény bevezetése (amely lehetővé teszi a vasúti teherkocsikhoz kapcsolt félpótkocsik közlekedését), valamint egyes vasúti szabványok érvényességének a törzshálózatról az átfogó hálózatra való kiterjesztése és az utóbbi kiterjesztése várhatóan növelni fogja a vasúti szállítási tevékenységet. Ez abban is tükröződik, hogy a vasút modális részaránya a közúti ágazat rovására nő. Bár a belvízi hajózás és a tengeri szállítás modális részaránya nagyjából változatlan marad, az új előírások bevezetése lehetővé teszi az ágazat számára, hogy felvegye az EU-27 forgalmában és az EU-n belüli tengeri forgalomban előre jelzett növekedést. Emellett a 3. szakpolitikai alternatívában foglalt intézkedéscsomag által lehetővé tett áttérés a közúti közlekedésről a kisebb kibocsátású közlekedési módokra az előrejelzések szerint a CO₂-kibocsátás és a levegőszennyezés csökkenését eredményezi. A CO₂-kibocsátás külső költségei a becslések szerint a 2021–2050 közötti időszakra vonatkozó alapforgatókönyvhöz képest – jelenértéken – mintegy 387 millió EUR-val, míg a levegőszennyezés külső költségei 420 millió EUR-val csökkennek. A javaslat továbbá javítja közúti közlekedésbiztonságot is azáltal, hogy minőségi előírásokat és kapcsolódó biztonsági elemeket állapít meg valamennyi olyan hálózati szakaszra, amely meghalad egy bizonyos napi forgalmi küszöbértéket, csökkentve ezáltal a halálos kimenetelű balesetek és a sérültek számát. A becslések szerint a balesetek külső költségei a 2021–2050 közötti időszakra vonatkozó alapforgatókönyvhöz képest – jelenértéken – mintegy 3 930 millió EUR-val csökkennek. A becslések szerint a városok közötti közúti torlódások külső költségei a 2021–2050 közötti időszakban az alapforgatókönyvhöz képest mintegy 2 891 millió EUR-val csökkennek.

A költségek tekintetében az előnyben részesített alternatíva teremti meg a legjobb egyensúlyt az elért célkitűzések és az általános végrehajtási költségek között. A 3. szakpolitikai alternatíva szerinti valamennyi intézkedés végrehajtására irányuló beruházások becsült összege a 2021–2050 közötti időszakra vonatkozó alapforgatókönyvhöz képest – jelenértéken – 247,5 milliárd EUR. Emellett az igazgatási költségek a becslések szerint a 2021–2050 közötti időszakra vonatkozó alapforgatókönyvhöz képest – jelenértéken – a magánszektor esetében mintegy 8,6 millió EUR-t, a hatóságok esetében pedig 25,4 millió EUR-t tesznek ki. A zajkibocsátással és a biológiai sokféleség potenciális csökkenésével kapcsolatos egyéb hatásokat nehéz volt számszerűsíteni, mivel a zajhatások nagymértékben függnek az adott helyszín (forgalmi) helyzetétől és biológiai sokféleségétől, valamint az infrastruktúra jellemzőitől.

A kombinált vasúti szállítás és a terminálok infrastruktúrájának korszerűsítése fontos elem annak biztosításában, hogy az intermodális szállítás elsősorban vasúton, belvízi utakon vagy rövid távú tengeri fuvarozással végezzék, és hogy a közúti kezdeti és/vagy befejező szakaszok a lehető legrövidebbek legyenek. Az infrastruktúra korszerűsítése lehetőségeket teremt a kkv-k számára, bár egyes szegmensekben nagy szereplők is léteznek. A fő érdekelt felek az áru fuvarozási piacon működő vasúti társaságok, a teherpályaudvarok üzemeltetői, a közúti áru fuvarozó társaságok, valamint az utasforgalmi terminálok üzemeltetői. A közúti ágazatban a regionális és távolsági közúti áru fuvarozás pihenőhelyeinek és parkolási helyzetének javítása nagyszámú, a gépjárművezetők tulajdonában lévő közúti áru fuvarozó kisvállalkozás javát szolgálja – amelyek valójában a szállítás területén működő legkisebb vállalkozások közé tartoznak –, mivel számukra nélkülözhetetlen a parkolóhelyek sűrű és minőségi hálózata.

A 3. szakpolitikai alternatíva fontos dimenzióval egészíti ki a TEN-T kohéziós célkitűzését azáltal, hogy azonosítja a városi csomópontokat, és integrálja az utasforgalmi és az áruterminálokat az EU egész területén, amelyek döntő szerepet játszanak a regionális összekapcsoltságban. Emellett a 3. szakpolitikai alternatíva ösztönzi a legjobban a TEN-T-infrastruktúra rezilienciáját és az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodását. Végül a 3. szakpolitikai alternatíva a TEN-T hálózati kialakításának felülvizsgálatával (pl. az európai közlekedési folyosók létrehozásával, amelyek a két meglévő folyosótípust, a törzshálózati folyosókat és a vasúti áru fuvarozási folyosókat váltják fel) fontos hozzáadott értéket teremt a többi szakpolitikával való koherencia biztosításában.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

Ez a kezdeményezés a Bizottság 2021. évi munkaprogramjának I. melléklete (új kezdeményezések) részét képezi, és nem tartozik a II. melléklethez (REFIT-kezdeményezések).

Javítja a TEN-T-politika működését azáltal, hogy növeli a szabályozási keret egészének hatékonyságát. Ezen túlmenően pontosít bizonyos követelményeket és fogalmakat. Például számos szakértő és projektgazda ismerte el, hogy a tengeri gyorsforgalmi utaknak a rendeletben jelenleg meghatározott fogalma túlságosan összetett. A TEN-T rendelet értékelése megerősíti, hogy a forgalmat érdemes lenne egyszerűsíteni és beépíteni a TEN-T átfogó és integrált koncepciójába, amely kiterjed a kikötőkre, a hajózásra és a tengeri infrastruktúra minden egyéb elemére, ami a teljes „Európai Tengeri Térség” javára válna. Másik példa a vasúti áru fuvarozási folyosók összehangolása a törzshálózati folyosókkal, ami lehetővé teszi a jogi aktusok optimalizálását és a párhuzamosságok elkerülését. Ennek kapcsán említhető a vasúti áru fuvarozási folyosókról szóló rendelet szerinti beruházási tervek elkészítésére vonatkozó követelmény, amelyet egyszerűen törölni kell, mivel az ilyen beruházási tervek átfedésben vannak az európai TEN-T-koordinátorok által rendszeresen készített munkatervekkel.

A Bizottság két további egyszerűsítési lehetőséget azonosított, amelyek potenciális költségmegtakarítást eredményezhetnek:

- automatizált adatbevitel a TENtec rendszerbe, amely lehetővé teszi a közvetlenül az adatforrástól (tagállam, infrastruktúra-működtető) kiinduló adatcserét,
- az európai koordinátorok kétéves munkaterveinek és a TEN-T megvalósításáról a tagállamok által készített kétéves eredményjelentések felváltása az adott folyosó fejlesztési prioritásait tartalmazó, négyévenkénti munkatervvel, valamint rövid éves helyzetjelentéssel a folyosók, a tengeri gyorsforgalmi utak (a későbbiekben: Európai Tengeri Térség) és az ERTMS megvalósításának állapotáról.

Bár a javaslat növeli a hatóságok általános végrehajtási költségeit, javulást eredményez, különösen gazdasági és foglalkoztatási szempontból, és fenntarthatóbb szállítási módokat tesz lehetővé, amelyek előnyei meghaladják a szabályozási költségek növekedését.

- **Alapvető jogok**

A vonatkozó infrastrukturális követelmények meghatározásával a javaslat elősegíti a hozzáférhetőséget valamennyi felhasználó számára, ezáltal javítva az akadálymentességet a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára, és hozzájárulva a nemek közötti egyenlőséghez.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

Az alapforgatókönyvhöz viszonyított igazgatási költségek a hatásvizsgálat becslése szerint mérsékeltek, különösen az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva szerinti ambiciózus felülvizsgálati tervekhez képest. A 2021–2050 közötti időszakra vetítve, jelenértéken kifejezve a hatóságok igazgatási költségei a becslések szerint 25,4 millió EUR-t tesznek ki (ebből 15,8 millió EUR az Európai Bizottságra⁹, 9,6 millió EUR a tagállami hatóságokra hárul). Emellett a becslések szerint a beruházások legnagyobb része közfinanszírozásból (nemzeti közpénzekből, uniós alapokból) származna, ezek összege a 2021–2050 közötti időszakban – jelenértéken – az alapforgatókönyvhöz képest 244,2 milliárd EUR lenne.

5. EGYÉB ELEMEK

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

A Bizottság a TEN-T irányításán alapuló irányítási eszközök – például a megerősített európai koordinátorok és munkaterveik – segítségével fogja nyomon követni a kezdeményezés előrehaladását, hatásait és eredményeit. A felülvizsgált rendelet még inkább megerősíti a nyomon követést.

Az európai koordinátorok e tekintetben fontos szerepet játszanak, mivel a TEN-T-politika nagyköveteiként járnak el, és az úgynevezett folyosófórumokon közvetítenek az érdekelt felek között. Ez a tevékenység az európai koordinátorok megerősített szerepe révén tovább fokozódik. Emellett az egyes európai közlekedési folyosókat és a két horizontális prioritást célzott tanulmányok fogják támogatni, amelyek nyomon követik az előírások és a határidők teljesítése, valamint a prioritások meghatározása terén elért előrehaladást. Ezt tükrözi például a TEN-T keretében tervezett vagy folyamatban lévő összes projekt nagyon szoros nyomon követése (a tervezett projektek elemzése és a projektek végrehajtásáról szóló féléves jelentések formájában). A projektek értékelése így pénzügyi érettségük, valamint engedélyezési és beszerzési státuszuk alapján történik, hogy könnyen fel lehessen tárni a problémákat, például a késedelmeket, a Bizottság és/vagy az európai koordinátorok pedig megtervezhessék beavatkozásait. Az új rendelet lehetőséget biztosít arra is, hogy a végrehajtási jogi aktusok a korábbiaknál nagyobb szerephez jussanak. Nemcsak a prioritások nemzeti szintű meghatározását mozdítják elő, hanem megkönnyítik a TEN-T terén elért előrehaladás nyomon követését is az említett végrehajtási jogi aktusokban meghatározott és elfogadott mérföldkövek alapján. Ennélfogva igen szilárd alapot adnak a projektek nyomon

⁹ A hatásvizsgálat keretében a korábbi költségek és tapasztalatok alapján becsült költség. Nem minősül a Bizottságnál felmerülő többletköltségnek. A TEN-T-hez kapcsolódó valamennyi előírányt teljes mértékben az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz költségvetése ((EU) 2021/1153 rendelet) fedezi.

követéséhez is, mivel a rendszeres előrehaladás mérföldkövenként ellenőrizhető, és késedelem esetén megfelelő intézkedéseket lehet hozni. A végrehajtási jogi aktusok elfogadásakor az érintett tagállamok megállapodnak abban is, hogy rendszeresen beszámolnak az elért előrehaladásról. A TEN-T előrehaladásának nyomon követése a TEN-T infrastruktúrájának műszaki kiépítése alapján történik a meghatározott TEN-T-előírások, valamint a 2030-ra, 2040-re és 2050-re kitűzött határidők figyelembevételével. Így az előírások és követelmények képezik a TEN-T sikerének nyomon követésére szolgáló fő teljesítménymutatókat (pl. a villamosított vasúti árufuvarozási szakaszok hosszának százalékos aránya, a 22,5 t tengelyterhelés és 740 m vonathossz lehetővé tétele; vasúti hozzáféréssel rendelkező tengeri kikötők száma stb.). Emellett folyamatos nyomon követés zajlik az úgynevezett TENtec adatbázison keresztül is; ez a nagy teljesítményű információs rendszer a jövőben lehetővé teszi a közvetlenül az adatforrástól (tagállamtól, infrastruktúra-működtetőtől) származó adatok automatizált és időszerű cseréjét.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A felülvizsgált rendelet szerkezete eltér a jelenlegi rendeletétől. Hálózati szint (törzs- és átfogó hálózat) helyett közlekedési mód szerint szerveződik, ami lehetővé teszi a különböző követelmények jobb megértését. Tartalmazza az európai közlekedési folyosókra vonatkozó egyedi követelményeket és térképeket, valamint az új köztes határidőt (2040). A rendelet első fejezetei ismertetik a TEN-T általános célkitűzéseit és a hálózat kiépítésének fokozatos megközelítését. A fő fejezetek a következők:

Preambulumbekezdések

A preambulumbekzdések különösen a TEN-T európai zöld megállapodáshoz, valamint a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia célkitűzéseire való hozzájárulására összpontosítanak. Részletezik továbbá a felülvizsgált TEN-T kapcsolatát a különböző közlekedési módokra vonatkozó egyéb közlekedéspolitikákkal és a közlekedési ágazaton kívüli szakkormányzati területekkel, például a környezetvédelmi és éghajlat-politikával, a szociálpolitikával, a kohéziós politikával, a külpolitikával stb. Kiemelik továbbá az uniós és nemzeti infrastruktúra-tervezés, valamint a pénzügyi keretösszegek és a finanszírozás szempontjait.

I. fejezet: Általános elvek

Az I. fejezet rögzíti a TEN-T rendelet általános elveit. Meghatározza annak tárgyát és alkalmazási körét. Tartalmazza a rendelet különböző elemeinek és a szövegben használt szakkifejezések meghatározását. Bemutatja továbbá a rendelet célkitűzéseit (kohézió, fenntarthatóság, hatékonyság, használói előnyök) és azok elérésének módját. Ez a fejezet azt is előírja, hogy a transzeurópai közlekedési hálózatot erőforrás-hatékony módon, az alkalmazandó uniós és nemzeti környezetvédelmi követelményeknek megfelelően kell megtervezni, fejleszteni és üzemeltetni. Az ezt követő cikkek a hálózati struktúra és az európai közlekedési folyosók földrajzi dimenzióját írják le. Végül az I. fejezet ismerteti a közös érdekű projektek és a harmadik országokkal folytatott együttműködés elveit.

II. fejezet: Általános rendelkezések

A II. fejezet a rendelet általános rendelkezéseit tartalmazza, amelyek meghatározzák a törzshálózatot, a kiterjesztett törzshálózatot és az átfogó hálózatot, valamint az európai közlekedési folyosókat, továbbá rangsorolja a különböző hálózatokra vonatkozó intézkedéseket.

III. fejezet: Különös rendelkezések

A III. fejezet a rendelettel érintett egyes közlekedési módokra vonatkozó követelményekkel kapcsolatos különös rendelkezéseket tartalmazza, amelyek a következőkre terjednek ki:

- az infrastruktúra-elemek meghatározása,
- az átfogó hálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények,
- a törzshálózatra és a kiterjesztett törzshálózatra vonatkozó követelmények,
- további prioritások.

A fejezet emellett a multimodális áruterminálokra és a városi csomópontokra alkalmazandó felülvizsgálat követelményeire vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz.

IV. fejezet: Az intelligens és reziliens közlekedésre vonatkozó rendelkezések

A IV. fejezet további rendelkezéseket tartalmaz a rendeletben foglalt követelményekre vonatkozóan a közlekedési IKT-rendszerek, a fenntartható szolgáltatások, az új technológiák és az innováció, a biztonságos és védett infrastruktúra, a reziliencia, a harmadik országok beruházásai, a karbantartás és a projektek életciklusa, valamint a minden felhasználó számára való hozzáférhetőség tekintetében.

V. fejezet: Az európai közlekedési folyosók és a horizontális prioritások megvalósítása

Az V. fejezet az európai közlekedési folyosók és a horizontális prioritások (az Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer és az Európai Tengeri Térség) megvalósításával foglalkozik. Ismerteti az európai közlekedési folyosók eszközét és a horizontális prioritásokat, továbbá rendelkezéseket tartalmaz azok koordinálására és irányítására vonatkozóan. Rendelkezik a megvalósítási eszközökről, például a koordinátorok munkaterveiről és a végrehajtási jogi aktusokról.

VI. fejezet: Közös rendelkezések

A 6. fejezet tartalmazza a rendeletnek a beszámolási és nyomonkövetési kötelezettségekre, a hálózat aktualizálására vonatkozó eljárásokra, valamint a köz- és magánszféra érdekelt feleivel való együttműködés elveire vonatkozó közös rendelkezéseit. Rendelkezik a nemzeti terveknek az uniós közlekedéspolitikával való összehangolásáról. Rendelkezik továbbá a felhatalmazás gyakorlásáról, a bizottsági eljárásról, a rendelet felülvizsgálatáról, a hálózat késedelmes megvalósításakor követendő eljárásokról és a mentességi lehetőségről. Végül felvázolja a rendelet más jogalkotási aktusokra gyakorolt hatását, tekintettel azok módosításának szükségességére.

Mellékletek:

A rendelet mellékletei tartalmazzák a törzshálózat, a kiterjesztett törzshálózat és az átfogó hálózat részletes térképeit, az e rendelet hatálya alá tartozó közlekedési és városi csomópontok jegyzékét, valamint az európai közlekedési folyosók vonalrendszerének meghatározását és térképeit. Tartalmazza továbbá a szomszédos országokra vonatkozó áttekintő térképeket, és meghatározza a fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozásának követelményeit. Tartalmaz továbbá egy, az (EU) 2021/1153 rendeletet módosító cikket, valamint az 1315/2013/EU rendelet és e rendelet közötti megfelelési táblázatot.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 rendelet és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/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 172. 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, 2019. decemberi bizottsági közlemény³ célul tűzte ki az Unió elé a klímasemlegesség 2050-re történő elérését, valamint meghatározta azt az egyértelmű célkitűzést is, hogy 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal kell csökkenteni a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátást. Ezeket a célkitűzéseket az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴ célként határozza meg.
- (2) A közlekedésből származó kibocsátás az Unió teljes üvegházhatásúgáz-kibocsátásának mintegy 25 %-át teszi ki, és az elmúlt években növekvő tendenciát mutatott. Az európai zöld megállapodás a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás 90 %-os csökkentését szorgalmazza annak érdekében, hogy az Unió 2050-ig klímasemleges gazdasággá válhasson, miközben a szennyezőanyag-mentességi célkitűzés megvalósításán is munkálkodik⁵.

¹ HL C [...].

² HL C [...].

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).

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

⁵ A Bizottság közleménye – Bolygónk egészségessé tétele mindenki számára – Uniós cselekvési terv: „Út a szennyezőanyag-mentes levegő, víz és talaj felé” (COM(2021) 400 final), 2021. május 12.

- (3) A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia⁶ mérföldköveket határoz meg, amelyek kijelölik az utat az európai közlekedési rendszer számára a fenntartható, intelligens és reziliens mobilitásra vonatkozó célkitűzések eléréséhez. Célul tűzi ki, hogy a vasúti áru fuvarozási forgalom 2030-ig 50 %-kal, 2050-ig pedig a kétszeresére növelje piaci részesedését; a belvízi szállítás és a rövid távú tengeri fuvarozás 2030-ig 25 %-kal, 2050-ig pedig 50 %-kal növelje piaci részesedését; a nagy sebességű vasút forgalma 2030-ig a kétszeresére, 2050-ig pedig a háromszorosára nőjön; 2030-ra legalább 30 millió kibocsátásmentes gépkocsi és 80 000 kibocsátásmentes tehergépkocsi üzemeljen az uniós utakon, és 2050-re szinte minden személygépkocsi, kisteherautó és autóbusz, valamint új nehézgépjármű legyen kibocsátásmentes; az Unióban az 500 km-nél rövidebb útvonalú, menetrend szerinti közösségi közlekedés 2030-ig váljon karbonsemlegessé; továbbá 2030-ra legalább 100 klímasemleges város legyen Európában.
- (4) A transzeurópai közlekedési hálózat megvalósítása megteremti az előfeltételeket az olyan infrastrukturális alap tekintetében, amely lehetővé teszi, hogy valamennyi közlekedési mód fenntarthatóbbá, megfizethetőbbé és inkluzívabbá váljon, hogy a fenntartható alternatívák széles körben elérhetők legyenek egy multimodális közlekedési rendszerben, és hogy az átállást a megfelelő ösztönzőkkel lehessen előmozdítani, elsősorban a méltányos átmenet biztosításával, a klímasemlegesség felé történő méltányos átmenetre vonatkozó [...] (EU) [...] tanácsi ajánlásban megfogalmazott célkitűzésekkel összhangban.
- (5) A transzeurópai közlekedési hálózat tervezésének, fejlesztésének és üzemeltetésének lehetővé kell tennie a közlekedés fenntartható formáit, jobb multimodális és átjárható közlekedési megoldásokat kell biztosítani a teljes logisztikai lánc fokozott intermodális integrációja mellett, ezáltal az Unión belüli zökkenőmentes személy- és áruforgalomhoz szükséges eszközök létrehozásával hozzájárulva a belső piac zökkenőmentes működéséhez. Emellett a hálózatnak a gazdasági, társadalmi és területi kohézió megerősítésére kell törekednie azáltal, hogy az Unió valamennyi régiója számára biztosítja a hozzáférhetőséget és az összekapcsoltságot, beleértve a legkülső régiók és az egyéb távoli területek, a vidéki térségek, a szigeti régiók, a perem- és hegyvidéki területek, valamint a ritkán lakott területek jobb összekapcsoltságát. A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésének emellett lehetővé kell tennie az áruk és személyek zökkenőmentes, biztonságos és fenntartható mobilitását azok teljes sokféleségében, és hozzá kell járulnia a további globális gazdasági növekedéshez és versenyképességhez azáltal, hogy erőforrás-hatékony és fenntartható módon összeköttetéseket és átjárhatóságot hoz létre a nemzeti közlekedési hálózatok között.
- (6) A forgalom növekedése a nemzetközi közlekedési rendszerek túlterheltségéhez vezetett. A személyek és áruk nemzetközi mobilitásának biztosítása érdekében optimalizálni kell a transzeurópai közlekedési hálózat kapacitását és a kapacitás kihasználtságát, és szükség esetén bővíteni kell azt az infrastrukturális szűk keresztmetszetek megszüntetésével, valamint a tagállamokon és adott esetben a szomszédos országokon belül és az azok között hiányzó infrastrukturális összeköttetések kialakításával, figyelembe véve a tagjelölt és potenciális tagjelölt országokkal jelenleg folyó tárgyalásokat.

⁶ 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).

- (7) A transzeurópai közlekedési hálózat nagyrészt a meglévő infrastruktúrából áll. Az új transzeurópai közlekedési hálózattal kapcsolatos politika célkitűzéseinek teljes körű megvalósítása érdekében egységes követelményeket kell megállapítani az infrastruktúrára vonatkozóan.
- (8) A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésének és fenntartásának új közlekedési infrastruktúra létrehozása, a meglévő infrastruktúra karbantartása és korszerűsítése, valamint az infrastruktúra erőforrás-hatékony használatát előmozdító intézkedések bevezetése révén kell megvalósulnia.
- (9) A közös érdekű projektek végrehajtása során megfelelően figyelembe kell venni az adott projekt sajátos körülményeit. Ahol csak lehetséges, ki kell használni a szinergikus hatásokat az egyéb politikákkal, például idegenforgalmi szempontok érvényesítésével úgy, hogy az olyan magas- és mélyépítési szerkezetek, mint a hidak vagy az alagutak, kiegészüljenek a kerékpárutak (pl. az EuroVelo útvonalak) infrastruktúrájával, vagy biztonsági szempontok érvényesítésével úgy, hogy az infrastruktúrában új technológiák, például hidakba épített érzékelők kapjanak helyet.
- (10) Annak érdekében, hogy jó minőségű és hatékony közlekedési infrastruktúra valósuljon meg minden közlekedési módban, a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztése során figyelembe kell venni a személyek és áruk mozgásának biztonságát és védelmét, az éghajlatváltozáshoz való hozzájárulást, továbbá azt a hatást, amelyet az éghajlatváltozás és az esetleges természeti veszélyek vagy ember okozta katasztrófák gyakorolhatnak az infrastruktúrára, valamint annak a közlekedési rendszerek minden használója általi hozzáférhetőségére, főként azokban a régiókban, amelyeket különösen érintenek az éghajlatváltozás negatív hatásai.
- (11) A közös érdekű projektek tervezése, beszerzése és végrehajtása során a tagállamoknak és más projektgazdáknak kellően figyelembe kell venniük az (EU) 2021/1187 európai parlamenti és tanácsi irányelvet⁷.
- (12) Az infrastruktúra-tervezés során a tagállamoknak és más projektgazdáknak kellően fontolóra kell venniük olyan kockázatértékelések elvégzését és alkalmazkodási intézkedések bevezetését, amelyek célja, hogy javítsák a rezilienciát például az éghajlatváltozással, a természeti veszélyekkel és az ember okozta katasztrófákkal szemben. A transzeurópai közlekedési hálózat megvalósítása támogatni fogja a jelentős károkozás elkerülését célzó elvet azáltal, hogy további ösztönzőket biztosít a fenntartható közlekedési formák fejlesztésére, és magas szintű előírásokat vezet be a környezetbarát közlekedési infrastruktúrára vonatkozóan.
- (13) Tekintettel azonban az Unió infrastrukturális szükségleteinek alakulására és a dekarbonizációs célokra, valamint az Európai Tanács 2020. júliusi következtetéseire, amelyek szerint az uniós kiadásoknak összhangban kell lenniük a Párizsi Megállapodás célkitűzéseivel és a jelentős károkozás elkerülését célzó, a taxonómiai rendelet⁸ 17. cikkében foglalt elvvel, értékelni kell a közös érdekű projekteket annak biztosítása érdekében, hogy a TEN-T-politika összhangban legyen az Unió közlekedés-, környezetvédelmi és éghajlat-politikai célkitűzéseivel. A tagállamoknak

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1187 irányelve (2021. július 7.) a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) megvalósításának előmozdítását célzó egyszerűsítési intézkedésekről (HL L 258., 2021.7.20., 1. o.).

⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/852 rendelete (2020. június 18.) a fenntartható befektetések előmozdítását célzó keret létrehozásáról, valamint az (EU) 2019/2088 rendelet módosításáról (HL L 198., 2020.6.22., 13. o.).

és más projektgazdáknak el kell végezniük a tervek és projektek környezeti értékelését, amelynek magában kell foglalnia a jelentős károkozás elkerülését célzó elv szerinti értékelést a legújabb rendelkezésre álló iránymutatások és bevált gyakorlatok alapján. Ha egy közös érdekű projekt megvalósítása jelentős káros hatással jár valamely környezetvédelmi vagy éghajlat-politikai célkitűzés tekintetében, mérlegelni kell az észszerű alternatívákat kell.

- (14) A TEN-T rendelet szerinti infrastrukturális projekteknek reziliensnek kell lenniük az éghajlatváltozás potenciálisan káros hatásaival szemben az éghajlatváltozással szembeni sérülékenység és az éghajlattal kapcsolatos kockázatok értékelése, ezen belül megfelelő alkalmazkodási intézkedések révén. Azokat a projekteket, amelyek esetében környezeti hatásvizsgálat szükséges, éghajlatváltozási rezilienciavizsgálatnak kell alávetni, a költség-haszon elemzésbe pedig be kell építeni az üvegházhatásúgáz-kibocsátás költségeit és az éghajlatváltozás mérséklésére irányuló intézkedések pozitív hatásait. Az éghajlatváltozási rezilienciavizsgálatot a legújabb rendelkezésre álló bevált gyakorlatok és iránymutatások⁹ alapján kell elvégezni. Ez hozzájárul ahhoz, hogy az éghajlatváltozással kapcsolatos kockázatok, valamint az éghajlatváltozással kapcsolatos sérülékenységi és alkalmazkodási értékelések beépüljenek az uniós költségvetés keretében hozott beruházási és tervezési döntésekbe.
- (15) A tagállamoknak és más projektgazdáknak a vonatkozó jogszabályoknak megfelelően el kell végezniük a tervek és projektek környezeti értékelését, egyrészt a környezetre gyakorolt káros hatások, így például a táj szétszabdaltsága, a talajfedés, a levegő- és vízszennyezés, valamint a zaj elkerülése vagy – amennyiben ez nem lehetséges – mérséklése vagy kompenzálása, másrészt pedig a biológiai sokféleség eredményes védelme érdekében.
- (16) Egy adott projekt tervezési és kivitelezési szakaszában kellőképpen figyelembe kell venni a regionális és helyi önkormányzatok, valamint a közös érdekű projekt által érintett nyilvánosság érdekeit.
- (17) A transzeurópai közlekedési hálózat meghatározásának közös és átlátható módszertanon kell alapulnia, és az infrastruktúra-tervezés legmagasabb szintjét kell képviselnie az Unión belül. Ezen túlmenően pedig multimodálisnak kell lennie, azaz magában kell foglalnia az összes közlekedési módot és azok kapcsolatait, valamint a vonatkozó forgalmi- és utazásiinformáció-kezelési rendszereket.
- (18) A transzeurópai közlekedési hálózatot fokozatosan, három lépésben kell fejleszteni azzal az átfogó céllal, hogy szigorú minőségi normáknak megfelelő, multimodális és átjárható, egész Európára kiterjedő hálózat valósuljon meg, tiszteletben tartva ugyanakkor az átfogó uniós klímasemlegességi és környezetvédelmi célkitűzéseket. Ennek megfelelően a törzshálózatot 2030-ig, a kiterjesztett törzshálózatot 2040-ig, az átfogó hálózatot pedig 2050-ig kell kiépíteni.
- (19) Az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁰ által már bevezetett 2030-as és 2050-es határidők mellett az európai közlekedési folyosók részét képező kiterjesztett törzshálózat tekintetében egy közbenső, 2040-es határidő kitűzése is

⁹ A Bizottság közleménye – Technikai iránymutatás az infrastruktúra éghajlatváltozási rezilienciavizsgálatáról a 2021–2027 közötti időszakban (HL C 373., 2021.9.16., 1. o.).

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

szükséges a hálózat e rendeletnek való megfelelésére vonatkozóan. A törzshálózatra vonatkozóan az 1315/2013/EU rendeletben foglalt követelmények mellett bevezetett új előírások esetében is ugyanezt a köztes határidőt kell alkalmazni annak érdekében, hogy elegendő idő álljon rendelkezésre a szükséges beruházásokhoz.

- (20) Az átfogó hálózatnak egy egész Európát lefedő olyan közlekedési hálózatnak kell lennie, amely egyrészt biztosítja az Unió összes régiójának hozzáférhetőségét és összekapcsoltságát – a legkülső régiókat és az egyéb távoli területeket, a vidéki térségeket, a szigeti régiókat, a perem- és hegyvidéki területeket, valamint a ritkán lakott területeket is beleértve –, másrészt pedig erősíti azok között a társadalmi, gazdasági és területi kohéziót. Az átfogó hálózat infrastruktúrájára vonatkozó követelményeket úgy kell meghatározni, hogy elősegítsék az Unió egész területét lefedő, jó minőségű hálózat fejlesztését.
- (21) Az átfogó hálózatban megfelelően ki kell építeni az alternatív üzemanyagok infrastruktúráját annak érdekében, hogy a hálózat hatékonyan támogassa a kibocsátásmentes mobilitásra való átállást, összhangban a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiában meghatározott mérföldkövekkel.
- (22) A törzshálózat mellett meg kell határozni egy kiterjesztett törzshálózatot az átfogó hálózat azon kiemelt szakaszai alapján, amelyek az európai közlekedési folyosók részét képezik.
- (23) A törzshálózatot objektív tervezési módszertan alapján határozták meg. E módszertan segítségével azonosították a legfontosabb városi csomópontokat, kikötőket és repülőtereket, valamint határátkelőhelyeket. Az említett csomópontokat – ahol csak lehetséges – multimodális összeköttetésekkel kell összekapcsolni, amennyiben ezek az összeköttetések gazdaságilag életképesek és 2030-ig megvalósíthatók. A módszertan biztosítja, hogy valamennyi tagállam össze legyen kötve, illetve hogy a fontosabb szigetek is a törzshálózat részét képezzék.
- (24) A fenntartható multimodális közlekedési hálózat alapját a 2030-ig megvalósítandó törzshálózatnak és a 2040-ig megvalósítandó kiterjesztett törzshálózatnak kell képeznie, amelyek a forgalmi szükségleteknek megfelelően a stratégiai legfontosabb csomópontokat és összeköttetéseket képviselik a transzeurópai közlekedési hálózatban. A két hálózati szintnek ösztönöznie kell a teljes átfogó hálózat fejlesztését, és lehetővé kell tennie, hogy az uniós fellépés a transzeurópai közlekedési hálózat legnagyobb uniós hozzáadott értékkel rendelkező elemeire összpontosítson, különös tekintettel a határokon átnyúló szakaszokra, a hiányzó összeköttetésekre, a multimodális kapcsolódási pontokra és a főbb szűk keresztmetszetekre.
- (25) A törzshálózat egyes meglévő előírásait ki kell terjeszteni a kiterjesztett törzshálózatra és az átfogó hálózatra annak érdekében, hogy teljes mértékben kiaknázhatók legyenek a hálózatban rejlő előnyök, javuljon a hálózattípusok közötti átjárhatóság, és fenntarthatóbb közlekedési formákkal – többek között nagyobb fokú digitalizáció és más technológiai megoldások révén – fokozottabb tevékenység váljon lehetővé.
- (26) A törzshálózatra, a kiterjesztett törzshálózatra és az átfogó hálózatra vonatkozó infrastrukturális követelmények alóli mentességet csak kellően indokolt esetekben és meghatározott feltételek mellett helyénvaló biztosítani. Ide kell sorolni azokat az eseteket is, amikor a beruházás nem indokolható, vagy amikor sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok állnak fenn, például a legkülső régiókban és az egyéb távoli területeken, a szigeti régiókban, a perem- és hegyvidéki területeken, valamint a ritkán lakott területeken, illetve az elszigetelt vagy részben elszigetelt hálózatok esetében.

- (27) A törzshálózat, a kiterjesztett törzshálózat és az átfogó hálózat formájában létrehozott szárazföldi infrastruktúra-hálózatot integrálni kell a transzeurópai közlekedési hálózat tengeri dimenziójával. E célból valóban fenntartható, intelligens, zökkenőmentes és reziliens Európai Tengeri Térséget kell létrehozni. Ennek ki kell terjednie a transzeurópai közlekedési hálózat valamennyi tengeri infrastruktúra-elemére.
- (28) Az Európai Tengeri Térséget a makroregionális és a tengeri medencéket érintő stratégiákkal szoros együttműködésben kell megvalósítani, amelyek megfelelő keretet biztosítanak az európai területi együttműködéshez mind uniós transznacionális szinten, mind pedig a harmadik országokkal kialakított, határokon átnyúló összeköttetések szintjén.
- (29) A 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet¹¹ alapján létrehozott vasúti árufuvarozási folyosók és az 1315/2013/EU rendeletben meghatározott törzshálózati folyosók egymást kiegészítő szakpolitikai eszközök, amelyek egymáshoz szorosan kapcsolódó célkitűzésekre – különösen a fenntartható, hatékony és biztonságos közlekedési szolgáltatások fellendítésére – irányulnak. Bár az együttműködés számos szempontból gyümölcsöző volt, egyes esetekben a tevékenységek közötti átfedésekre és az információcsere javításának szükségességére derült fény. Ezenkívül a vasúti árufuvarozási folyosók és a törzshálózati folyosók földrajzilag nincsenek teljesen összehangolva, ami korlátozza a koordináció lehetőségét, például olyan kérdésekben, mint a transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó infrastrukturális követelmények bevezetése vagy a vasúti szolgáltatások minőségének javítása. Ezért jelentős kiaknázatlan lehetőségek rejlenek az észszerűsítés, valamint az eredményesség és a szinergikus hatások fokozása terén.
- (30) A fenntartható és intelligens mobilitási stratégiában foglaltaknak megfelelően az infrastruktúra-tervezés és a közlekedés működtetése közötti szinergikus hatások növelése érdekében a törzshálózati folyosókat és a vasúti árufuvarozási folyosókat európai közlekedési folyosókba kell integrálni. Az európai közlekedési folyosóknak olyan eszközként kell szolgálniuk, amely lehetővé teszi a fenntartható és multimodális európai áru- és személyszállítási forgalom fejlesztését, valamint az átjárható, magas színvonalú infrastruktúra kiépítését és a jó üzemi teljesítmény elérését. Ennélfogva elő kell segíteniük egy, az Unió egészére kiterjedő, fokozottan versenyképes vasúti hálózat létrehozására vonatkozó elképzelés megvalósítását is.
- (31) Az európai közlekedési folyosóknak ki kell terjedniük a nagy távolságra történő szállítás legfontosabb áramlásaira, a transzeurópai közlekedési hálózat egyes részeire épülő kulcsfontosságú európai multimodális közlekedési tengelyt kell alkotniuk, multimodálisnak kell lenniük, nyitottnak kell lenniük az e rendelet hatálya alá tartozó valamennyi közlekedési mód integrálására, emellett legalább két határt kell átlépniük, és legalább három közlekedési módot kell magukban foglalniuk.
- (32) A transzeurópai közlekedési hálózat összehangolt és kellő időben történő, ezáltal a hálózati hatások maximalizálását lehetővé tevő létrehozása érdekében az érintett tagállamoknak biztosítaniuk a megfelelő intézkedések meghozatalát a törzshálózatra, a kiterjesztett törzshálózatra és az átfogó hálózatra irányuló közös érdekű projektek 2030-ig, 2040-ig, illetve 2050-ig történő befejezése érdekében. E célból a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a nemzeti közlekedési és beruházási

¹¹ 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.).

tervek összhangban legyenek az e rendeletben és az európai koordinátorok munkaterveiben meghatározott prioritásokkal.

- (33) Olyan közös érdekű projekteket kell meghatározni, amelyek hozzájárulnak mind a transzeurópai közlekedési hálózat megvalósításához, mind a célkitűzések eléréséhez, és megfelelnek az e rendeletben megállapított prioritásoknak. Végrehajtásukat pedig attól kell függővé tenni, hogy milyen kidolgozottsági szintet értek el, hogy mennyire felelnek meg az uniós és a nemzeti jogi eljárásoknak, valamint hogy rendelkezésre állnak-e a megfelelő pénzügyi források, a tagállamok vagy az Unió pénzügyi kötelezettségvállalásának sérelme nélkül.
- (34) A transzeurópai közlekedési hálózatnak az e rendeletben meghatározott követelményekkel összhangban történő fejlesztésére irányuló közös érdekű projektek uniós hozzáadott értékkel rendelkeznek, mivel hozzájárulnak a magas színvonalú, átjárható és multimodális európai hálózathoz, növelve a fenntarthatóságot, a kohéziót, a hatékonyságot és a használati előnyöket. Az uniós hozzáadott érték akkor magasabb, ha egy projekt a kizárólag az adott tagállam számára képviselt potenciális értéken túl a tagállamok közötti vagy egy tagállam és egy harmadik ország közötti közlekedési összeköttetések vagy közlekedési forgalom jelentős javulásához vezet. Az ilyen határokon átnyúló projektek a végrehajtásuk biztosítása érdekében kiemelt beavatkozást igényelnek az Unió részéről.
- (35) A tagállamoknak és más projektgazdáknak biztosítaniuk kell a közös érdekű projektek szükségtelen késedelem nélküli, hatékony értékelését.
- (36) Az uniós finanszírozást igénylő, közös érdekű projekteket elismert módszertanra alapuló, társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés alapján kell végrehajtani, amely figyelembe veszi a vonatkozó társadalmi, gazdasági, éghajlati vonatkozású és környezetvédelmi előnyöket és költségeket, valamint az életciklus-szemléletet. Az éghajlati vonatkozású és környezetvédelmi költségek és hasznok elemzésének a 2011/92/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv¹² értelmében elvégzett környezeti hatásvizsgálaton kell alapulnia.
- (37) Annak érdekében, hogy hozzá lehessen járulni az európai zöld megállapodás éghajlati vonatkozású, csökkentési céljainak teljesítéséhez, azaz 2050-re az üvegházhatású gázok kibocsátásának 90 %-kal történő csökkentéséhez, elemezni kell az új, kibővített vagy korszerűsített infrastruktúrák formáját öltő közös érdekű projekteknek az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra gyakorolt hatását csökkentő intézkedéseket.
- (38) Együttműködésre van szükség harmadik országokkal, beleértve a szomszédos országokat is ahhoz, hogy biztosított legyen az Unió és ezen országok infrastruktúra-hálózatai közötti kapcsolat és átjárhatóság. Erre tekintettel az Uniónak adott esetben ezekkel az országokkal közös érdekű projekteket kell előmozdítani, amelyek során az uniós hálózat átjárhatóságának biztosítása érdekében értékelnie és biztosítani kell a transzeurópai közlekedési hálózat célkitűzéseinek és követelményeinek való megfelelést.
- (39) Ahhoz, hogy a közlekedési ágazat fenntartható és intelligens mobilitási szolgáltatások valóban multimodális rendszerévé váljon, az Uniónak magas színvonalú közlekedési hálózatot kell kiépítenie, amelyben a vasúti szolgáltatások elérik a minimális pályasebességet. A versenyképes vasúti személyszállításban nagy lehetőségek rejlenek

¹²

Az Európai Parlament és a Tanács 2011/92/EU irányelve (2011. december 13.) az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról (HL L 26., 2012.1.28., 1. o.).

a közlekedés dekarbonizációja szempontjából. Koherens és kölcsönösen átjárható nagy sebességű európai vasúti hálózatot kell kifejleszteni, amely összeköti a fővárosokat és a nagyvárosokat. A meglévő nagy sebességű vasútvonalaknak a 160 km/h minimális pályasebességű személyforgalmi vonalakkal történő kiegészítése pedig hálózati hatásokat és koherensebb hálózatot eredményezhet, a vasúton utazók számának növekedése mellett. A nagy teljesítményű hálózat kiépítése új vagy különböző kapacitáselosztási modellek kidolgozását és bevezetését is elő fogja segíteni, például a sűrített menetrendekét, amelyeket a menetrend-átalakítási (TTR) kezdeményezés tesz lehetővé.

- (40) A kombinált szállítás versenyképességéhez való hozzájárulás érdekében fenntarthatóbb, reziliensebb és megbízhatóbb európai léptékű vasúti áru fuvarozási hálózatot kell létrehozni. A kombinált vasúti szállítás és a terminálok infrastruktúráját korszerűsíteni kell ahhoz, hogy az intermodális szállítás elsősorban vasúton, belvízi utakon vagy rövid távú tengeri fuvarozással végezzék, és hogy a kezdeti és/vagy befejező közúti szakaszok a lehető legrövidebbek legyenek.
- (41) Miután az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) kiépítése felgyorsult Európában, és már több tagállam fogadott el terveket arról, hogy 2040-ig teljes nemzeti vasúthálózatán kiépíti az ERTMS-t, ezt a paradigmaváltást figyelembe kell venni, és az átfogó hálózat tekintetében ambiciózusabb határidőt kell meghatározni az ERTMS kiépítésére vonatkozóan.
- (42) Az ERTMS-t folyamatosan kell kiépíteni nemcsak a törzshálózaton, a kiterjesztett törzshálózaton és az átfogó hálózaton – többek között a városi csomópontokon –, hanem a multimodális terminálok elérési útvonalain is. Ez lehetővé teszi a kizárólag az ERTMS-re épülő üzemeltetést, és javíthatja a vasúti társaságok gazdasági eredményességét.
- (43) Mivel a rádióalapú ERTMS kiépítése hozzájárul az üzemeltetést érintő nemzeti szabályok kivezetéséhez, a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy 2025-től csak rádióalapú ERTMS-t építenek ki, 2050-ig pedig a teljes transzeurópai közlekedési hálózatot rádióalapú ERTMS-sel kell ellátni.
- (44) Az ERTMS kiépítésével párhuzamosan szabályozási határidőt kell megállapítani a B. osztályú pálya menti rendszerek leszerelésére vonatkozóan, hogy az ERTMS legyen az egyetlen használatban lévő jelzőrendszer a tagállamokban. A B. osztályú pálya menti rendszerek leszerelése jelentős karbantartási megtakarításokat fog eredményezni az infrastruktúra-működtetők számára, mivel az ERTMS kiépítése mellett az egyéb pálya menti rendszerek hosszabb ideig tartó fenntartása nagyon költséges és bonyolult lenne. A B. osztályú rendszereket összehangolt módon 2040-ig meg kell szüntetni. Ehhez megfelelő átmeneti időszakot kell biztosítani a vasúti társaságoknak, hogy felkészülhessenek a változásra, és elfogadhassák a számukra legmegfelelőbb átállási stratégiát. Az ERTMS egy rendszert foglal magában, ezért összehangolt kiépítést igényel a pálya menti és a fedélzeti eszközök tekintetében egyaránt, a rendszer előnyei pedig csak akkor érvényesülnek maradéktalanul, ha mind a vonatokat, mind a pálya menti elemeket felszerelték.
- (45) Az európai belvízi utakat heterogén hidromorfológia jellemzi, ami akadályozza a valamennyi vízi útszakaszon egységes teljesítmény elérését. A belvízi utakat, különösen a szabadon folyó szakaszokat súlyosan érinthetik az éghajlati és időjárási viszonyok. A megbízható, ugyanakkor a hidromorfológiai sajátosságokat és az alkalmazandó környezetvédelmi jogszabályokat is tiszteletben tartó nemzetközi forgalom biztosítása érdekében a TEN-T követelményeinek figyelembe kell venniük

az egyes vízi utak sajátos hidromorfológiáját (például a szabadon folyó vagy szabályozott folyókat), valamint a környezetvédelmi és a biológiai sokféleséggel kapcsolatos politikák célkitűzéseit. Ezt a megközelítést a vízgyűjtők szintjén kell mérlegelni.

- (46) A tengeri kikötők a transzeurópai közlekedési hálózat szárazföldi infrastruktúrájának belépési és kilépési pontjai, ennél fogva fontos szerepet játszanak mint határokon átnyúló multimodális csomópontok, amelyek nemcsak közlekedési csomópontként, hanem átjáróként is szolgálnak a kereskedelem, az ipari klaszterek és az energetikai csomópontok számára, például a tengeri szélenergia-telepítések tekintetében.
- (47) A rövid távú tengeri fuvarozás jelentős mértékben hozzájárulhat a közlekedés dekarbonizációjához azáltal, hogy több árut és utast szállít. Az Európai Tengeri Térséget rövid távú tengeri fuvarozási útvonalak létrehozásával vagy korszerűsítésével, valamint tengeri kikötők és hátszói összeköttetések fejlesztésével kell előmozdítani annak érdekében, hogy hatékony és fenntartható integráció valósuljon meg más közlekedési módokkal.
- (48) Az Unióban a közúti szállítás (a teljesített tonnakilométerek alapján) a teljes szárazföldi áru fuvarozás háromnegyedét és (az utaskilométerek teljes száma alapján) a teljes szárazföldi személyszállítás mintegy 90 %-át teszi ki. Tekintettel a közúti közlekedés fontosságára és a közúti közlekedésbiztonság javítása iránti, a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia mérőköve szerinti elkötelezettségre, biztonsági szempontból tovább kell fejleszteni a közúti infrastruktúrát.
- (49) A transzeurópai közlekedési hálózatnak hatékony multimodalitást kell biztosítania ahhoz, hogy jobb és fenntarthatóbb modális választást tegyen lehetővé az utasok és az áru fuvarozás számára, és nagy távolságokon a szállítás egyszerre nagy mennyiségekben történhessen. A multimodális termináloknak kulcsszerepet kell játszaniuk a célkitűzés elérésében.
- (50) A városi csomópontok fontos szerepet játszanak a transzeurópai közlekedési hálózatban a hálózatban közlekedő utasok és áruk kiindulási pontjaként vagy végső rendeltetési helyeként („utolsó kilométer”), emellett a különböző közlekedési módokon belüli vagy azok közötti átszállási pontként szolgálnak. Biztosítani kell, hogy a kapacitásbeli szűk keresztmetszetek és a városi csomópontokon belüli elégtelen hálózati összekapcsoltság a továbbiakban ne akadályozzák a multimodalitást a transzeurópai közlekedési hálózatban.
- (51) A városi mobilitási kihívások kezelésének hatékony egységes kereteként a városi csomópontoknak fenntartható városi mobilitási tervet kell kidolgozniuk, amelynek a teljes funkcionális városi térséget lefedő, hosszú távú, teljes körű integrált teher- és személyszállítási mobilitási tervként kell szolgálnia¹³. A fenntartható városi mobilitási tervnek tartalmaznia kell legalább az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra, a forgalmi torlódásokra, a balesetekre és sérülésekre, a mobilitási szolgáltatások modális részarányára és hozzáférhetőségére vonatkozó, a városi közlekedési rendszer jelenlegi és jövőbeli teljesítményét megalapozó célkitűzéseket, célértékeket és mutatókat, valamint a városok levegő- és zajszennyezésére vonatkozó adatokat.
- (52) A tagállamoknak létre kell hozniuk a fenntartható városi mobilitási tervek nemzeti támogató programját, amelynek célja a fenntartható városi mobilitási tervek

¹³

A fenntartható városi mobilitási terv koncepcióját először a 2013. évi uniós városi mobilitási csomag fogalmazta meg javaslatként (COM(2013)913 final, I. melléklet).

elterjedésének előmozdítása, valamint a régiók, városok és nagyvárosok közötti koordináció javítása. A programnak támogatnia kell a régiókat és a városi térségeket a magas színvonalú fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozásában, és jogalkotási intézkedések, iránymutatások, kapacitásépítés, segítségnyújtás és esetleg pénzügyi támogatás révén meg kell erősítenie a fenntartható városi mobilitási tervek végrehajtásának nyomon követését és értékelését.

- (53) A Horizont Európa keretprogram keretében létrehozott, a klímasemleges és intelligens városokra vonatkozó küldetés célja, hogy 2030-ig 100 város váljon klímasemlegessé az Unióban. A küldetésben részt vevő városok kísérleti és innovációs központként fognak működni, 2050-ig pedig más városok is követik majd őket.
- (54) A multimodális digitális mobilitási szolgáltatások elősegítik a különböző közlekedési módok integrálását azáltal, hogy több közlekedési lehetőséget egyesítenek magukban. További fejlődésüknek hozzá kell járulnia ahhoz, hogy a viselkedési formákat a legfenntarthatóbb közlekedési módok, a közösségi közlekedés és a fizikai aktivitást igénylő gyaloglás és kerékpározás felé tereljék.
- (55) Közlekedési információs és kommunikációs technológiai (IKT) rendszerekre van szükség a forgalmi és szállítási műveletek, valamint a közlekedésbiztonság optimalizálásának, illetve a kapcsolódó szolgáltatások javításának megalapozásához. Meg kell könnyíteni a közlekedési és mobilitási hálózaton belüli információáramlást, többek között az uniós mobilitási adattár kiépítése révén. Biztosítani kell az utasok tájékoztatását, beleértve a menetjegy-értékesítési és foglalási rendszerekre vonatkozó információkat is.
- (56) Az intelligens közlekedési rendszereknek és szolgáltatásoknak, valamint az új, kialakulóban lévő technológiáknak elő kell segíteniük az intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások bevezetését a transzeurópai közlekedési hálózat valamennyi útján.
- (57) A transzeurópai közlekedési hálózat megfelelő tervezést igényel. Ez magában foglalja az infrastruktúra, az IKT-rendszerek, a berendezések és a szolgáltatások tekintetében a hálózat egészére vonatkozó egyedi követelmények bevezetését, beleértve az [alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] európai parlamenti és tanácsi rendeletben¹⁴ meghatározott, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére vonatkozó követelményeket is. Ezért e követelmények megfelelő és összehangolt bevezetését egész Európában biztosítani kell mindegyik közlekedési mód, valamint azoknak a transzeurópai közlekedési hálózaton belül és azon túl megvalósuló kapcsolódásai vonatkozásában, annak érdekében, hogy megjelenjenek a hálózati hatás előnyei, és lehetővé váljon a hatékony, nagy távolságú transzeurópai közlekedés. Ahhoz, hogy [az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] európai parlamenti és tanácsi rendeletben rögzített céloknak megfelelően az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája a transzeurópai közlekedési hálózat teljes úthálózatára kiterjedjen, az abban a rendeletben említett „törzshálózat” fogalmát az e rendeletben meghatározott törzshálózattal egyezően kell értelmezni. [Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] európai parlamenti és tanácsi rendeletben említett „átfogó hálózat” fogalmát az e rendeletben

¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács [...] rendelete ([dátum]) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L [...]).

meghatározott kiterjesztett törzshálózat és átfogó hálózat fogalmaival egyezően kell értelmezni.

- (58) A transzeurópai közlekedési hálózatnak meg kell alapoznia az új technológiák és innovációk, például az 5G infrastruktúra széles körű bevezetését, amelyek hozzájárulhatnak az európai közlekedési ágazat általános hatékonyságának növeléséhez és a biztonságos utasforgalom hatékony eszközökkel történő lehetővé tételéhez, a közösségi vagy környezetbarátabb közlekedési eszközök vonzóbbá tételéhez az utasok számára, valamint a szénlábnyom csökkentéséhez. Ez elősegíti az európai zöld megállapodás célkitűzéseinek megvalósítását, ugyanakkor pedig hozzájárul az Unió energiabiztonságának növelésére irányuló célkitűzéshez. E célok elérése érdekében javítani kell az alternatív üzemanyagok és a kapcsolódó infrastruktúra rendelkezésre állását a transzeurópai közlekedési hálózat egészében.
- (59) A transzeurópai közlekedési hálózat egészében elegendő számú, nyilvánosan hozzáférhető elektromos gyorsítóállomást kell kiépíteni a könnyű- és nehézgépjárművek számára. E célnak biztosítani kell a teljes körű, határokon átnyúló összekapcsoltságot, és lehetővé kell tennie az elektromos járművek Unión belüli közlekedését. [Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] rendeletben a transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozóan meghatározott távolságalapú célértékeknek biztosítaniuk kell az Unió fő úthálózatai mentén található elektromos töltőállomások minimálisan megfelelő lefedettségét.
- (60) [Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] rendeletben meghatározott, a transzeurópai közlekedési hálózat mentén nyilvánosan hozzáférhető töltő-infrastruktúrát ki kell egészíteni a töltő-infrastruktúra multimodális terminálokra és multimodális személyszállítási csomópontokban történő kiépítésére vonatkozó követelményekkel annak érdekében, hogy töltési lehetőségek álljanak a távolsági tehergépjárművek rendelkezésére azok be- vagy kirakodásakor vagy a járművezető pihenésekor, valamint az autóbuszok rendelkezésére a multimodális személyszállítási csomópontokban. A szabad forgalom biztosítása érdekében, amennyiben a terminálok vagy személyszállítási csomópontok uniós vagy állami támogatásban részesülnek, az elektromos töltési célú hozzáférést tisztességes, átlátható és megkülönböztetésmentes alapon kell biztosítani, hogy elkerülhető legyen az egyes vállalkozások esetében esetlegesen felmerülő vevőfogvatartás vagy a verseny torzítása. Ha a töltő-infrastruktúra kiépítése uniós vagy állami finanszírozás felhasználásával történik, az árképzésnek minden engedéllyel rendelkező vállalkozás vagy személy esetében átláthatónak és megkülönböztetésmentesnek kell lennie.
- (61) A transzeurópai közlekedési hálózat hatékonysága és működése szempontjából komoly problémát jelent az infrastruktúra biztonságának, védelmének és megbízhatóságának elégtelensége, amelyet természeti veszélyek – többek között az éghajlattal kapcsolatos események és más rendkívüli események, például világjárványok –, ember okozta katasztrófák, például balesetek, valamint szándékos cselekmények, például terrorcselekmények és kibertámadások miatti zavarok – okoznak. Például a szélsőséges időjárási események okozta természeti katasztrófák által okozott balesetek az elmúlt években jelentős zavarokat idéztek elő a közlekedési forgalomban. A közlekedési hálózat éghajlatváltozással, természeti veszélyekkel, ember okozta katasztrófákkal és egyéb zavarokkal szembeni rezilienciáját ezért javítani kell azon kockázatértékelésekre és reziliencianövelő intézkedésekre építve, amelyeket a közlekedési ágazat tekintetében a kritikus fontosságú szervezetek

végeznek, illetve hajtanak végre a kritikus fontosságú szervezetek rezilienciájáról szóló [...] irányelv¹⁵ alapján.

- (62) A Covid19-világjárvány alatti válságkezeléssel kapcsolatos tapasztalatok¹⁶ fényében, továbbá a jövőbeli közlekedési fennakadások és előre nem látható események elkerülése érdekében a tagállamoknak az infrastruktúra-tervezés során figyelembe kell venniük a közlekedési infrastruktúra biztonságát, valamint az éghajlatváltozással, a természeti veszélyekkel, az ember okozta katasztrófákkal és az uniós közlekedési rendszer működését befolyásoló egyéb zavarokkal szembeni rezilienciáját. E célból az európai közlekedési folyosóknak fontos elkerülő vonalakat is magukban kell foglalniuk, amelyek a fő útvonalakon előforduló forgalmi torlódások vagy egyéb problémák esetén használhatók. Ezenkívül a multimodális jellegből adódóan az egyik mód szükséghelyzet esetén helyettesítheti a másikat.
- (63) A transzeurópai közlekedési hálózat megvalósítását felgyorsíthatja a vállalkozások részvétele, ideértve azokat is, amelyek egy harmadik országbeli természetes személy vagy vállalkozás tulajdonában vagy ellenőrzése alatt állnak, köztük a harmadik országokban letelepedett vállalkozásokat is. Bizonyos körülmények között azonban egy harmadik országbeli természetes személy vagy vállalkozás tulajdonában vagy ellenőrzése alatt álló vállalkozás közös érdekű projektben való részvétele vagy hozzájárulása veszélyeztetheti az EU biztonságát vagy közrendjét. Az (EU) 2019/452 rendelet¹⁷ szerinti együttműködési mechanizmus sérelme nélkül és azon túlmenően az ilyen részvétel vagy hozzájárulás fokozottabb tudatosítása szükséges ahhoz, hogy a hatóságok beavatkozassanak, ha valószínűnek tűnik, hogy a részvétel vagy hozzájárulás hatást gyakorol az Unió biztonságára vagy közrendjére, és nem tartozik az (EU) 2019/452 rendelet hatálya alá.
- (64) Bár a karbantartás továbbra is a tagállamok fő feladata, a szolgáltatások magas színvonalának biztosítása érdekében fontos, hogy a transzeurópai közlekedési hálózatot a megépítését követően megfelelően karbantartsák. Az infrastrukturális projektek tervezése és beszerzése során életciklus-szemléletet kell alkalmazni.
- (65) A transzeurópai közlekedési hálózat legnagyobb stratégiai jelentőséggel bíró részeinek a megadott idő alatt történő kiépítése érdekében a folyosó alapú megközelítésnek eszközül kell szolgálnia a különböző projektek transznacionális összehangolására és a folyosó fejlesztésének szinkronizálására, ezáltal is maximalizálva a hálózatban rejlő előnyöket.
- (66) Az európai közlekedési folyosóknak oly módon kell elősegíteniük a transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúrájának fejlesztését, hogy megoldást kínáljanak a szűk keresztmetszetekre, bővítsék a határokon átnyúló összekapcsolásokat és javítsák a hatékonyságot és a fenntarthatóságot. A folyosóknak a területi együttműködés javítása révén hozzá kell járulniuk a kohézióhoz. Átfogóbb közlekedéspolitikai célkitűzéseket

¹⁵ Az irányelv alatt a kritikus fontosságú szervezetek rezilienciájáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló bizottsági javaslatot (COM(2020) 829) kell érteni.

¹⁶ Közlemény a zöld sávoknak az egészség védelmét, valamint az áruk és alapvető szolgáltatások rendelkezésre állását biztosító határigazgatási intézkedésekre vonatkozó iránymutatások szerinti végrehajtásáról (COM(2020) 1897 final, HL C 96I., 2020.3.24., 1. o.), valamint a Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak és a Tanácsnak (2020. október 28.) a gazdaság működőképességének a Covid19-világjárvány újbóli felerősödése során történő fenntartása érdekében a közlekedési zöld sávok fejlesztéséről (COM(2020) 685 final).

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/452 rendelete (2019. március 19.) az Unióba irányuló közvetlen külföldi befektetések átvilágítási keretének létrehozásáról (HL L 79I., 2019.3.21., 1. o.).

is figyelembe kell venniük, és elő kell segíteniük az átjárhatóságot, a modális integrációt és a multimodális közlekedést. A folyosó alapú megközelítésnek átláthatónak és egyértelműnek kell lennie, és az ilyen folyosók működtetése nem járhat az adminisztratív terhek vagy költségek túlzott növekedésével.

- (67) Az érintett tagállammal egyetértésben az európai koordinátoroknak elő kell segíteniük az európai közlekedési folyosók és a két horizontális prioritás, az ERTMS és az Európai Tengeri Térség összehangolt végrehajtását. Elő kell segíteniük a megfelelő irányítási struktúra kialakítására, valamint az európai közlekedési folyosók mentén és a két horizontális prioritás kapcsán megvalósítandó kiemelt beruházások azonosítására irányuló intézkedéseket.
- (68) A közlekedési infrastruktúra tervezésére és megvalósítására vonatkozó európai és nemzeti kereteknek, valamint az európai koordinátorok által kidolgozott munkaterveknek hozzá kell járulniuk az e rendelet célkitűzéseinek eléréséhez szükséges beruházások megfelelő időben történő ütemezéséhez és tervezéséhez.
- (69) Az európai koordinátorok munkaterveit fel kell használni az érintett érdekelt felek közötti együttműködés előmozdítására, a tagállamok és az infrastruktúra-működtetők fellépéseivel való kiegészítő jelleg megerősítésére, és különösen a beruházási mérföldkövek és prioritások meghatározására. A munkatervek alapján a Bizottságnak végrehajtási jogi aktusokat kell elfogadnia, amelyekben meghatározza az infrastruktúra-tervezés és a finanszírozás prioritásait.
- (70) A transzeurópai közlekedési hálózatot meghatározó térképek műszaki alapját a transzeurópai közlekedési hálózat interaktív földrajzi és műszaki információs rendszere (TENtec) biztosítja.
- (71) Figyelembe véve a katonai mobilitásról szóló, 2018. márciusi uniós cselekvési tervet¹⁸, a Bizottságnak értékelnie kell, hogy szükség van-e a transzeurópai közlekedési hálózat oly módon történő kiigazítására, hogy az tükrözze az infrastruktúra katonai használatát. A transzeurópai közlekedési hálózat és a katonai követelmények közötti hiányelemzés¹⁹ alapján további utakat és vasutakat kell bevonni a transzeurópai hálózatba a polgári és katonai közlekedési hálózatok közötti szinergikus hatások fokozása érdekében.
- (72) Az iránymutatások és az uniós szinten rendelkezésre álló vonatkozó pénzügyi eszközök programozása közötti lehető legnagyobb összhang érdekében a transzeurópai közlekedési hálózat finanszírozásának összhangban kell lennie e rendelettel és többek között a 2021/1153/EU európai parlamenti és tanácsi rendeleten²⁰ kell alapulnia. Emellett a hálózati finanszírozásnak az egyéb uniós jogszabályok alapján rendelkezésre álló pénzügyi keretösszegekre és a finanszírozási eszközökre, többek között az InvestEU programra, a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszközre, a kohéziós politikára, a Horizont Európa keretprogramra, valamint az Európai Beruházási Bank által létrehozott más finanszírozási eszközökre is építenie kell. A

¹⁸ Közös közlemény az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a katonai mobilitásról szóló cselekvési tervről (JOIN(2018) 5 final).

¹⁹ Közös szolgálati munkadokumentum – A katonai követelmények és a transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó követelmények összevetésével készült, aktualizált hiányelemzés (2020. július 17., SWD(2020) 144 final).

²⁰ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1153 rendelete (2021. július 7.) az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, valamint az 1316/2013/EU és a 283/2014/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 249., 2021.7.14., 38. o.).

közös érdekű projektek finanszírozásának lehetővé tétele érdekében az (EU) 2021/1153 rendeletben említett „multimodális logisztikai platform”, „tengeri gyorsforgalmi út” és „telematikai alkalmazás” fogalmait rendre az e rendeletben meghatározott „multimodális áruterminál”, „Európai Tengeri Térség” és „közlekedési IKT-rendszer” fogalmaival egyezően kell értelmezni. Ugyanebből a célból az (EU) 2021/1153 rendeletben említett „törzshálózat” fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az magában foglalja az e rendeletben meghatározott „kiterjesztett törzshálózat” fogalmát is.

- (73) A transzeurópai közlekedési hálózat célkitűzéseinek eléréséhez – különös tekintettel az uniós közlekedési rendszer dekarbonizációjára és digitalizációjára – szilárd szabályozási keretre van szükség. A tagállamoknak ambiciózus reformokat kell végrehajtaniuk ahhoz, hogy megfeleljenek a fenntartható közlekedés kapcsán az európai szemeszter keretében azonosított kihívásoknak. A Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz a közlekedés fenntarthatóbbá tételét, a kibocsátások csökkentését, valamint a biztonság és a hatékonyság javítását célzó reformokat és beruházásokat egyaránt támogatja. Az erre irányuló releváns intézkedéseket a jóváhagyott helyreállítási és rezilienciaépítési tervek tartalmazzák.
- (74) A közlekedési infrastruktúra bizonyos elemeinek tényleges használatából eredő, előre meghatározott mennyiségi küszöbértékekhez viszonyítva vizsgált, lehetséges változások figyelembevétele érdekében az I. és II. mellékletben foglalt térképek, valamint kikötőket, repülőtereket, terminálokat és városi csomópontokat tartalmazó jegyzékek naprakésszé tétele céljából a Bizottságot fel kell hatalmazni, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. és II. melléklet módosításaira vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban²¹ megállapított elveknek megfelelően 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 Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (75) A hálózat néhány részét a tagállamoktól eltérő szereplők kezelik. A tagállamok felelnek ugyanakkor azért, hogy a területükön helyesen kerüljön sor a hálózatra vonatkozó szabályok alkalmazására.
- (76) Az e rendeletben meghatározott kötelezettségek zökkenőmentes és hatékony végrehajtásának biztosítása érdekében a Bizottság a technikai támogatási eszközön²² keresztül támogatja a tagállamokat, testre szabott technikai szakértelmet nyújtva a reformok megtervezéséhez és végrehajtásához, beleértve a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztését előmozdító reformokat is.
- (77) Annak érdekében, hogy e rendelet végrehajtására egységes feltételek vonatkozzanak, a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni azon végrehajtási jogi aktusok

²¹ Intézményközi megállapodás (2016. április 13.) az Európai Parlament, az Európai Unió Tanácsa és az Európai Bizottság között a jogalkotás minőségének javításáról (HL L 123., 2016.5.12., 1. o.).

²² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/240 rendelete (2021. február 10.) a Technikai Támogatási Eszköz létrehozásáról.

tekintetében, amelyek meghatározzák a vízgyűjtőnkénti referencia-vízszinteket és minimumkövetelményeket (jó hajózhatósági állapot), meghatározzák a közös érdekű, határokon átnyúló infrastrukturális projektek kivitelezését és irányítását végző egyedüli gazdasági egységet, meghatározzák a tagállamok által gyűjtendő városi mobilitási adatokra vonatkozó módszertant; továbbá az európai közlekedési folyosók és a két horizontális prioritás egyes munkaterveire vonatkozó végrehajtási jogi aktusok tekintetében; valamint az európai közlekedési folyosó egyes szakaszainak megvalósítására, illetve az európai közlekedési folyosó vagy a horizontális prioritások konkrét közlekedési infrastrukturális követelményeinek végrehajtására vonatkozó végrehajtási jogi aktusok tekintetében. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek²³ megfelelően kell gyakorolni.

- (78) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen a transzeurópai közlekedési hálózat összehangolt létrehozását és fejlesztését a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért e célok összehangolásának szükségessége miatt azok uniós szinten jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (79) A törzshálózati folyosóknak az európai közlekedési folyosókba való integrálása céljából módosítani kell az (EU) 2021/1153 rendeletet az abban foglalt egyes rendelkezéseinek kiigazítása érdekében. Az európai közlekedési folyosók meghatározását és nyomvonalrendszerét ez a rendelet tartalmazza, és azok az említett rendeletben meghatározott törzshálózati folyosók helyébe lépnek.
- (80) A vasúti árufuvarozási folyosóknak az európai közlekedési folyosókba történő integrálása céljából módosítani kell a 913/2010/EU rendeletet annak egyes rendelkezéseinek kiigazítása érdekében.
- (81) Az 1315/2013/EU rendeletet hatályon kívül kell helyezni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS ELVEK

1. cikk

Tárgy

- (1) E rendelet iránymutatásokat fogalmaz meg az átfogó hálózatról, valamint az annak alapján meghatározott törzshálózatról és kiterjesztett törzshálózatról álló transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozóan.
- (2) E rendelet azonosítja a következőket:

²³ 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.).

- a) a legnagyobb stratégiai jelentőséggel bíró európai közlekedési folyosókat a transzeurópai közlekedési hálózat kiemelt szakaszai alapján;
 - b) a közös érdekű projekteket, és meghatározza azokat a követelményeket, amelyeknek a transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúrájának fejlesztése és megvalósítása során meg kell felelni.
- (3) E rendelet meghatározza a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésének prioritásait, és intézkedéseket ír elő a transzeurópai közlekedési hálózat megvalósítása céljából.

2. cikk

Hatály

- (1) Ezt a rendeletet az I. mellékletben meghatározott transzeurópai közlekedési hálózatra kell alkalmazni. A transzeurópai közlekedési hálózat egyrészt közlekedési infrastruktúrát, azon belül az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítését és közlekedési IKT-rendszereket, másrészt az ilyen infrastruktúra hatékony működtetését és használatát elősegítő, és a fenntartható és hatékony közlekedési szolgáltatásokat lehetővé tevő intézkedéseket foglal magában.
- (2) A transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúrája a vasúti, a belvízi, a tengeri, a közúti, a légi, a multimodális és a városi csomópontokon belüli közlekedés infrastruktúrájából áll, a II., III. és IV. fejezet vonatkozó szakaszaiban meghatározottak szerint.

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

- a) „közös érdekű projekt”: az e rendelet alapján végrehajtott bármely projekt;
- b) „szomszédos ország”: az európai szomszédságpolitika, a bővítési politika, az Európai Gazdasági Térség, az Európai Szabadkereskedelmi Társulás vagy az EU–Egyesült Királyság kereskedelmi és együttműködési megállapodás hatálya alá tartozó ország;
- c) „NUTS régió”: a statisztikai célú területi egységek nomenklatúrájában meghatározott régió;
- d) „határokon átnyúló szakasz”: olyan szakasz, amely biztosítja valamely közös érdekű projekt folytonosságát a határ mindkét oldalán azon legközelebbi városi csomópontok között, amelyek valamely, két tagállam közötti, illetve egy tagállam és egy szomszédos ország közötti határ két oldalán helyezkednek el;
- e) „szűk keresztmetszet”: fizikai, műszaki, működésbeli, üzemeltetési vagy adminisztratív akadály, amely a rendszer meghibásodásához vezet, így hátrányosan befolyásolja a távolsági vagy határokon átnyúló forgalom folytonosságát;
- f) „városi csomópont”: városi térség, ahol a transzeurópai közlekedési hálózat közlekedési infrastruktúrájának elemei – így például a városi térségben és annak környékén elhelyezkedő kikötők és utasforgalmi terminálok, vasútállomások, buszpályaudvarok, logisztikai platformok és létesítmények, áruterminálok – kapcsolódnak az infrastruktúra más elemeivel és a regionális és helyi forgalmi infrastruktúrával;

- g) „elszigetelt hálózat”: egy tagállamnak a szabványos európai névleges nyomtávolságtól (1 435 mm) eltérő nyomtávolságú vasúti hálózata vagy annak egy része, amely tekintetében a gazdasági költség-haszon szempont alapján bizonyos jelentős infrastrukturális beruházások nem indokolhatók a hálózatnak a földrajzi elkülönülésből vagy a periférikus helyzetből eredő sajátosságai miatt;
- h) „infrastruktúra-működtető”: olyan szervezet vagy vállalkozás, amely feladata különösen közlekedési infrastruktúra létrehozása vagy karbantartása, beleértve az infrastruktúra ellenőrzési és biztonsági rendszereinek irányítását is;
- i) „multimodális közlekedés”: személyek vagy áruk vagy mindkettő szállítása két vagy több közlekedési mód révén;
- j) „multimodális digitális mobilitási szolgáltatások”: az intelligens közlekedési rendszerek kiépítésére vonatkozó keretről szóló (EU) [...] irányelv²⁴ 4. cikkében meghatározott szolgáltatások;
- k) „átjárhatóság”: egy közlekedési módon vagy szegmensen belüli infrastruktúra, ezen belül a digitális infrastruktúra szabályozási, műszaki és üzemeltetési feltételeket magában foglaló azon képessége, amely lehetővé teszi a forgalom és az információk biztonságos és zavartalan, az adott közlekedési mód vagy szegmens vonatkozásában előírt teljesítményszintnek megfelelő áramlását;
- l) „multimodális személyszállítási csomópont”: legalább két személyszállítási mód közötti kapcsolódási pont, ahol biztosított az utazási tájékoztatás, a közösségi közlekedéshez való hozzáférés és a közlekedési módok közötti átszállás, beleértve a P+R parkolókat és az aktív módokat is, és amely kapcsolódási pontként szolgál a városi csomópontok és a nagyobb távolságokra kiterjedő közlekedési hálózatok között;
- m) „multimodális áruterminál”: legalább két szállítási mód vagy két eltérő vasúti rendszer közötti áruátrakás és ideiglenes árutárolás céljára felszerelt létesítmény, például a belvízi vagy tengeri kikötőkben és a belvízi utak mentén, valamint a repülőtereken található terminálok, továbbá a vasúti-közúti terminálok, ideértve az (EU) 2021/1153 rendeletben említett multimodális logisztikai platformokat is;
- n) „logisztikai platform”: olyan terület, amely közvetlenül kapcsolódik a transzeurópai közlekedési hálózat közlekedési infrastruktúrájához, magában foglal legalább egy áruterminált, és lehetővé teszi logisztikai tevékenységek elvégzését;
- o) „fenntartható városi mobilitási terv”: stratégiai mobilitási tervezésre szolgáló dokumentum, amelynek célja a funkcionális városi térséghez (valamint annak vonzáskörzetéhez) való hozzáférés és a térségen belüli mobilitás javítása a személyek, a vállalkozások és az áruk számára;
- p) „aktív mód”: személyek vagy áruk nem motorizált eszközökkel, hanem emberi fizikai tevékenység révén történő szállítása;
- q) „közlekedési IKT-rendszerek”: olyan információs és kommunikációs technológiai rendszerek és alkalmazások, amelyek információs, kommunikációs, navigációs vagy

²⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/... irányelve az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló 2010. július 7-i 2010/40/EU irányelv felülvizsgálatáról (HL L [...]).

helymeghatározási/lokalizációs technológiák felhasználásával lehetővé teszik a transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúrájának hatékony működtetéséhez, illetve mobilitásának és forgalmának hatékony irányításához, a releváns információk hatóságok felé történő bejelentéséhez, valamint a polgárok, a fuvaroztatók és az üzemeltetők számára hozzáadott értéket képviselő szolgáltatások nyújtásához szükséges adatok és információk feldolgozását, tárolását és cseréjét, beleértve a hálózat reziliens, biztonságos, védett, környezetvédelmi szempontból megfelelő és kapacitáshatékony használatát szolgáló rendszereket is. Magukban foglalják az r)–x) pontban említett rendszereket, technológiákat és szolgáltatásokat, és magukban foglalhatják a megfelelő infrastrukturális elemekkel ellátott fedélzeti eszközöket is;

- r) „intelligens közlekedési rendszer” (ITS): az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló, 2010. július 7-i 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv²⁵ 4. cikkének 1. pontjában meghatározott rendszer;
- s) „hajómegfigyelési és információs rendszerek (VTMIS)”: a 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben²⁶ foglaltaknak megfelelően automatikus hajóazonosító rendszerekből (AIS), nagy hatókörű hajóazonosító és nyomkövető rendszerekből (LRIT), parti radarrendszerekből és rádiókommunikációs rendszerekből származó információkat használó, a forgalom és a tengeri szállítás megfigyelésére és irányítására kiépített rendszerek, a nemzeti tengeri információs rendszerek SafeSeaNet keretében történő integrációját is beleértve;
- t) „folyami információs szolgáltatások” (RIS): a 2005/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv²⁷ 3. cikkének a) pontjában meghatározott, belvízi közlekedésben használt információs és kommunikációs technológiák;
- u) „európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezet” (EMSWe): az Unióban a kikötői megállásokra vonatkozó nyilatkozattételi kötelezettségekkel kapcsolatos információk elektronikus továbbításának jogi és műszaki kerete, amely a nemzeti egyablakos tengerügyi ügyintézési rendszerek hálózatából és az (EU) 2019/1239 európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁸ szerinti egyéb harmonizált összetevőkből áll;
- v) „légiforgalmi szolgáltatási/léginavigációs szolgálati rendszer” (ATM/ANS-rendszer): a légiforgalmi szolgáltatás vagy a léginavigációs szolgálatok ellátására vagy mindkettőre használt rendszerek és rendszerelemek;

²⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2010/40/EU irányelve (2010. július 7.) az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről (HL L 207., 2010.8.6., 1. o.).

²⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 2002/59/EK irányelve (2002. június 27.) a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról és a 93/75/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 208., 2002.8.5., 10. o.).

²⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2005/44/EK irányelve (2005. szeptember 7.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) (HL L 255., 2005.9.30., 152. o.).

²⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1239 rendelete (2019. június 20.) az európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezet létrehozásáról és a 2010/65/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 198., 2019.7.25., 64. o.).

- w) „Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer” (ERTMS): az (EU) 2016/919 bizottsági rendelet²⁹ mellékletének 2.2. pontjában meghatározott rendszer;
- x) „rádióalapú ERTMS”: 2. vagy 3. szintű ERTMS, amely az (EU) 2016/919 bizottsági rendeletnek³⁰ megfelelően rádióon keresztül továbbítja a menetengedélyeket a vonatoknak;
- y) „B. osztályú rendszerek”: az (EU) 2016/919 bizottsági rendelet mellékletének 2.2. pontjában meghatározott hagyományos vonatbiztosítási és hangalapú rádiós rendszerek;
- z) „tengeri kikötő”: olyan vízi és egyben szárazföldi terület, amely infrastruktúrája és berendezései révén lehetővé teszi elsősorban a vízi járművek fogadását, azok ki- és berakodását, az áruk tárolását, fogadását és feladását, valamint az utasok, a személyzet és más személyek be- és kiszállását; ideértendő továbbá minden egyéb olyan infrastruktúra is, amelyekre a kikötő területén a fuvarozóknak szükségük van;
- aa) „rövid távú tengeri fuvarozás”: teher- és utasszállítás a tengeren a tagállamok földrajzi értelemben vett vizein található kikötők között vagy a tagállamok vizein található kikötő és egy olyan szomszédos harmadik ország vizein található kikötő között, amelynek partvonala az uniós vizekkel határos zárt tengerek mentén található;
- ab) „elektronikus áruszállítási információ” (eFTI): jogszabályban előírt információk elektronikus közlése a gazdasági szereplők és az illetékes hatóságok között az (EU) 2020/1056 európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban³¹;
- ac) „egységes európai égbolt”: az 549/2004/EK³², 550/2004/EK³³, 551/2004/EK³⁴ és (EU) 2018/1139³⁵ európai parlamenti és tanácsi rendelettel a légi forgalom biztonsági előírásainak megerősítése, a légiközlekedési rendszer fenntartható fejlődéséhez való hozzájárulás, valamint az általános légi forgalmat szolgáló légiforgalmi szolgáltatás és léginavigációs szolgálatok átfogó teljesítményének javítása céljából létrehozott eljárások;
- ad) „vertiport”: függőlegesen fel- és leszálló (VTOL) légi járművek által a leszálláshoz és felszálláshoz használt terület;
- ae) „űrrepülőtér”: űreszközök tesztelésére és felbocsátására szolgáló létesítmény;

²⁹ A Bizottság (EU) 2016/919 rendelete (2016. május 27.) az Európai Unió vasúti rendszerének „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 158., 2016.6.15., 1. o.).

³⁰ A Bizottság (EU) 2016/919 rendelete (2016. május 27.) az Európai Unió vasúti rendszerének „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 158., 2016.6.15., 1. o.).

³¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1056 rendelete (2020. július 15.) az elektronikus áruszállítási információkról (HL L 249., 2020.7.31., 33. o.).

³² Az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról (HL L 96., 2004.3.31., 1. o.).

³³ Az Európai Parlament és a Tanács 550/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról (HL L 96., 2004.3.31., 10. o.).

³⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 551/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról (HL L 96., 2004.3.31., 20. o.).

³⁵ Az Európai Parlamenti és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Reptülségszabványügyi Ügynökségének létrehozásáról (HL L 212., 2018.8.22., 1. o.).

- af) „SESAR-projekt”: az egységes európai égbolt európai keretrendszerének technológiai pillérét képező „Egységes európai égbolt” légiforgalmi szolgáltatási kutatási program projektje;
- ag) „európai vasúti projekt”: az Európai Vasút közös vállalkozás vagy elődje, a Shift2Rail projektje;
- ah) „európai légiforgalmi szolgáltatási főterv”: a légiforgalmi szolgáltatás korszerűsítésének fő tervezési eszköze, amely meghatározza a SESAR megvalósításához szükséges, a 2009/320/EK tanácsi határozattal³⁶ jóváhagyott fejlesztési és kiépítési prioritásokat;
- ai) „a vasúti árufuvarozás irányítása”: a 913/2010/EU rendelet 8. cikkében említett irányító szervek;
- aj) „karbantartás”: olyan tevékenységek összessége, amelyeket rutinszerűen, időszakosan vagy szükséghelyzetben kell elvégezni annak érdekében, hogy valamely eszközt a teljes várható élettartama során e rendelettel összhangban, azonos szintű szolgáltatásnyújtás és biztonság mellett lehessen használni;
- ak) „társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés”: egy projekt értékének elismert módszertanon alapuló, számszerűsített előzetes értékelése, amely figyelembe vesz minden vonatkozó társadalmi, gazdasági, éghajlati és környezetvédelmi előnyt és költséget. Az éghajlati vonatkozású és környezetvédelmi költségek és hasznok elemzésének a 2011/92/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv³⁷ értelmében elvégzett környezeti hatásvizsgálaton kell alapulnia.
- al) „alternatív üzemanyagok”: [az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] rendelet 2. cikkének 3. pontjában meghatározott alternatív üzemanyagok;
- am) „biztonságos és védett parkoló”: a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetők számára hozzáférhető, az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet³⁸ 8a. cikkének (1) bekezdésében foglalt követelményeknek megfelelő parkoló, amelyet az említett rendelet 8a. cikkének (2) bekezdése értelmében az uniós előírásoknak és eljárásoknak megfelelően tanúsítottak;
- an) „mozgás közbeni tömegmérő rendszer”: a közúti infrastruktúrán a 96/53/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel³⁹ összhangban létesített automatikus rendszer, amelynek célja azon forgalomban lévő járművek vagy járműszerelvények azonosítása, amelyek valószínűleg túllépték a vonatkozó tömeghatárokat.

³⁶ A Tanács 2009/320/EK határozata (2009. március 30.) az egységes európai égbolt ATM-kutatási (SESAR) projektje európai légiszolgáltatási főtervének jóváhagyásáról (HL L 95., 2009.4.9., 41. o.).

³⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2011/92/EU irányelve (2011. december 13.) az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról (HL L 26., 2012.1.28., 1. o.).

³⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.)s a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.).

³⁹ A Tanács 96/53/EK irányelve (1996. július 25.) a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.).

A transzeurópai közlekedési hálózat célkitűzései

- (1) A transzeurópai hálózat fejlesztésének általános célja egy, az Unió egészére kiterjedő, magas színvonalú multimodális hálózat létrehozása.
- (2) A transzeurópai közlekedési hálózat erősíti az Unió társadalmi, gazdasági és területi kohézióját, hozzájárul a fenntartható, hatékony és reziliens egységes európai közlekedési térség létrehozásához, megsokszorozza a használók számára az előnyöket, és elősegíti az inkluzív növekedést. Uniós hozzáadott értéket képvisel azáltal, hogy hozzájárul a következő négy kategóriába tartozó célkitűzések megvalósításához:
 - a) fenntarthatóság a következők révén:
 - i. a kibocsátásmentes mobilitás előmozdítása a vonatkozó uniós CO₂-csökkentési célértékeknek megfelelően;
 - ii. a fenntarthatóbb közlekedési módok nagyobb mértékű használatának lehetővé tétele, többek között az Unió egészére kiterjedő nagy sebességű távolsági vasúti személyszállítási hálózat, teljes mértékben átjárható vasúti árufuvarozási hálózat, megbízható belvízi hajózási hálózat és rövid távú tengeri fuvarozási hálózat továbbfejlesztése révén;
 - iii. fokozott környezetvédelem;
 - iv. a külső költségek csökkentése, beleértve a környezetvédelemmel, az egészséggel, a forgalmi torlódásokkal és a balesetekkel kapcsolatos költségeket is;
 - v. nagyobb energiabiztonság;
 - b) kohézió a következők révén:
 - i. az Unió összes régiójának hozzáférhetősége és összekapcsoltsága, a legkülső régiókat és az egyéb távoli területeket, a szigeti régiókat, a peremterületeket és a hegyvidéki területeket, valamint a ritkán lakott területeket is beleértve;
 - ii. a tagállamok infrastruktúrájában fennálló minőségi különbségek csökkentése;
 - iii. egyrészt a távolsági forgalomra, másrészt pedig a regionális és helyi forgalomra irányuló közlekedési infrastruktúrák, valamint a városi csomópontok árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatásainak hatékony koordinációja és összekapcsolása mind a személy-, mind pedig az áruszállítás esetében;
 - iv. az Unió különböző részeinek egyedi helyzetét tükröző és az európai régiók kiegyensúlyozott lefedését biztosító közlekedési infrastruktúra;
 - c) hatékonyság a következők révén:
 - i. az infrastrukturális szűk keresztmetszetek megszüntetése és a hiányzó összeköttetések kialakítása mind a közlekedési infrastruktúrákon belül, mind pedig az ezek közötti kapcsolódási pontokon, a tagállamok területén belül és a tagállamok között;

- ii. a működést, az igazgatást, a műszaki szempontokat és az üzemeltetési átjárhatóságot érintő szűk keresztmetszetek megszüntetése, beleértve a digitalizáció hiányosságait is;
 - iii. a nemzeti, regionális és helyi közlekedési hálózatok átjárhatósága;
 - iv. az összes közlekedési mód optimális integrációja és összekapcsolása, beleértve a városi csomópontokat is;
 - v. a gazdaságilag hatékony, minőségi közlekedés előmozdítása, amely hozzájárul a további gazdasági növekedéshez és a versenyképességhez;
 - vi. az új és a meglévő infrastruktúra hatékonyabb használata az üzemeltetés során;
 - vii. innovatív technológiai és üzemeltetési koncepciók alkalmazása költséghatékony módon;
- d) a használók számára az előnyök számának növelése a következők révén:
- i. a használók hozzáféréseinek biztosítása, valamint mobilitási és közlekedési szükségleteinek kielégítése, különös tekintettel a kiszolgáltatott helyzetben lévő személyek, köztük a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek, valamint a távoli régiókban, többek között a legkülső régiókban és a szigeteken élő személyek szükségleteire;
 - ii. biztonsági és védelmi szempontból megfelelő, magas minőségi normák biztosítása mind a személy-, mind az áruszállítás vonatkozásában, a használóknak nyújtott szolgáltatások minőségére is kiterjedően;
 - iii. olyan infrastrukturális követelmények meghatározása különösen az átjárhatóság, a biztonság és a védelem területén, amelyek biztosítják a hozzáférhető és megfizethető közlekedési szolgáltatások minőségét, hatékonyságát és fenntarthatóságát;
 - iv. a változó éghajlathoz alkalmazkodó, valamint a természeti veszélyekkel és az ember okozta katasztrófákkal szemben reziliens mobilitás támogatása, valamint a sürgősségi segélyszolgálatok és mentési szolgálatok hatékony és gyors bevetése, többek között a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek esetében is;
 - v. az infrastruktúra rezilienciájának biztosítása, különösen a határokon átnyúló szakaszokon;
 - vi. hálózati zavarok esetén alternatív közlekedési megoldások felkínálása, többek között más közlekedési módok igénybevétele.

5. cikk

Erőforrás-hatékony hálózat és környezetvédelem

- (1) A transzeurópai közlekedési hálózatot erőforrás-hatékony módon, az alkalmazandó uniós és nemzeti környezetvédelmi követelményeknek megfelelően kell megtervezni, fejleszteni és üzemeltetni. Ennek eszközei a következők:

- a) új infrastruktúra fejlesztése, a meglévő közlekedési infrastruktúra továbbfejlesztése és karbantartása, különösen az infrastruktúra teljes élettartamára kiterjedő karbantartásnak az infrastruktúra-építés vagy -továbbfejlesztés tervezési szakaszába történő beépítésével, valamint az infrastruktúra működőképességének fenntartásával;
 - b) az infrastruktúra integrációjának és összekapcsolásának optimalizálása;
 - c) az alternatív üzemanyagok elektromos és egyéb töltő-infrastruktúrájának kiépítése;
 - d) új technológiák bevezetése és közlekedési IKT-rendszerek kiépítése az infrastruktúra teljesítményének megőrzése vagy javítása érdekében;
 - e) az infrastruktúra használatának optimalizálása, különösen a hatékony kapacitáskezelés és forgalomirányítás révén;
 - f) a más hálózatokkal, különösen a transzeurópai energia- és/vagy távközlési hálózatokkal elérhető szinergikus hatások figyelembevétele;
 - g) zöld, fenntartható és az éghajlatváltozás hatásaival szemben reziliens infrastruktúra kialakítása, amelynek célja, hogy a lehető legkisebbre csökkentsen a hálózat környezetében élő polgárok egészségére, a környezetre és az ökoszisztémák leromlására gyakorolt negatív hatásokat;
 - h) a közlekedési hálózat és infrastruktúrája éghajlatváltozással, természeti vagy ember által okozott katasztrófákkal, valamint a szándékosan okozott zavarokkal szembeni rezilienciájának kellő figyelembevétele a kihívások kezelésének érdekében;
 - i) az infrastruktúra rezilienciája, különösen a határokon átnyúló szakaszokon, biztosítva a közlekedési fennakadásokra való gyors reagálást és azok gyors elhárítását.
- (2) A transzeurópai közlekedési hálózat tervezése és fejlesztése során a tagállamok az 56. cikk (1) bekezdésének e) pontjában meghatározott határokon belül kiigazíthatják a szakaszok útvonalainak részletes összehangolását, figyelembe véve az Unió különböző részeinek sajátos körülményeit, például az érintett régiók topográfiai jellemzőit és a környezetvédelmi megfontolásokat, ugyanakkor biztosítva az e rendeletnek való megfelelést.
- (3) A tervek és projektek környezeti értékelését a 92/43/EGK tanácsi irányelvvel⁴⁰, valamint a 2000/60/EK⁴¹, a 2001/42/EK⁴², a 2002/49/EK⁴³, a 2009/147/EK⁴⁴ és a

⁴⁰ A Tanács 92/43/EGK irányelve (1992. május 21.) a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelméről (HL L 206., 1992.7.22., 7. o.).

⁴¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2000/60/EK irányelve (2000. október 23.) a vízpolitika terén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról (HL L 327., 2000.12.22., 1. o.).

⁴² Az Európai Parlament és a Tanács 2001/42/EK irányelve (2001. június 27.) bizonyos tervek és programok környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról (HL L 197., 2001.7.21., 30. o.).

(1) ⁴³ Az Európai Parlament és a Tanács 2002/49/EK irányelve (2002. június 25.) a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről (HL L 189., 2002.7.18., 12. o.).

⁴⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/147/EK irányelve (2009. november 30.) a vadon élő madarak védelméről (HL L 20., 2010.1.26., 7. o.).

2011/92/EU⁴⁵ európai parlamenti és tanácsi irányelvvel összhangban kell elvégezni. Azon közös érdekű projektek esetében, amelyekről e rendelet hatálybalépéséig nem készült környezeti értékelés, az értékelésnek ki kell terjednie a jelentős károkozás elkerülését célzó elvnek való megfelelés elemzésére is.

6. cikk

A transzeurópai közlekedési hálózat fokozatos fejlesztése

- (1) A transzeurópai közlekedési hálózatot fokozatosan, három lépésben kell fejleszteni: a törzshálózatot 2030. december 31-re, a kiterjesztett törzshálózatot 2040. december 31-re, az átfogó hálózatot pedig 2050. december 31-re kell kiépíteni. Ezt mindenekelőtt a hálózat koherens és átlátható módszertani megközelítésen alapuló struktúrájának megvalósításával kell megvalósítani, amely egy átfogó hálózatból, valamint egy törzshálózatból és egy kiterjesztett törzshálózatból áll, és amelyben a közlekedési és városi csomópontok kapcsolódási pontként szolgálnak a távolsági forgalom, valamint a regionális és helyi közlekedési hálózatok között.
- (2) Az átfogó hálózat a transzeurópai közlekedési hálózat minden meglévő és tervezett közlekedési infrastruktúráját, továbbá az ilyen infrastruktúra hatékony, valamint társadalmi és környezetvédelmi szempontból fenntartható használatának előmozdítására irányuló intézkedéseket foglalja magában.
- (3) A törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat a transzeurópai közlekedési hálózat azon részeiből áll, amelyek fejlesztését a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó célkitűzések elérése érdekében prioritásként kell kezelni.

7. cikk

Európai közlekedési folyosók

Az európai közlekedési folyosók a transzeurópai közlekedési hálózat azon részeiből állnak, amelyek a legnagyobb stratégiai jelentőséggel bírnak a fenntartható és multimodális európai áru- és személyszállítási forgalom fejlesztése, valamint az átjárható, magas színvonalú infrastruktúra kiépítése és a jó üzemi teljesítmény elérése szempontjából.

8. cikk

Közös érdekű projektek

- (1) A közös érdekű projekteknek hozzá kell járulniuk a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztéséhez az új közlekedési infrastruktúra létrehozása, a már meglévő közlekedési infrastruktúra bővítése vagy a hálózat erőforrás-hatékony használatát előmozdító intézkedések révén.
- (2) A közös érdekű projekteknek:
 - a) hozzá kell járulniuk a4. cikkben leírt célkitűzés-kategóriák közül legalább kettőnek a megvalósításához;

⁴⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2011/92/EU irányelve (2011. december 13.) az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról (HL L 26., 2012.1.28., 1. o.).

- b) a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés alapján gazdasági szempontból életképesnek kell lenniük;
 - c) uniós hozzáadott értéket kell képviselniük.
- (3) A közös érdekű projekt a projekt teljes életciklusát magában foglalja, beleértve a megvalósíthatósági tanulmányokat és az engedélyezési eljárásokat, a kivitelezést, az üzemeltetést és az értékelést.
- (4) A tagállamok megteszik az összes szükséges intézkedést annak érdekében, hogy a projekteket a vonatkozó uniós és nemzeti jognak megfelelően hajtsák végre, különös tekintettel a környezetvédelemre, az éghajlatvédelemre, a biztonságra, a védelemre, a versenyre, az állami támogatásra, a közbeszerzésre, a közegészségügyre és a hozzáférhetőségre vonatkozó uniós jogi aktusokra, valamint a megkülönböztetésmentességre vonatkozó jogszabályokra.
- (5) A Bizottság végrehajtási jogi aktus útján előírhatja a tagállamok számára, hogy hozzanak létre egyetlen gazdasági egységet a közös érdekű, határokon átnyúló infrastrukturális projektek kivitelezésére és irányítására. Az érintett európai koordinátornak megfigyelői státusszal kell rendelkeznie az említett gazdasági egység igazgatótanácsában vagy felügyelőbizottságában, vagy mindkettőben.

9. cikk

Együttműködés harmadik országokkal

- (1) Az Unió együttműködhet a szomszédos országokkal annak érdekében, hogy a gazdasági növekedés és a versenyképesség fokozása céljából összekapcsolja a transzeurópai közlekedési hálózatot a szomszédos országok infrastrukturális hálózataival, különösen az alábbiak érdekében:
- a) a transzeurópai közlekedési hálózati politika harmadik országokba való kiterjesztésének előmozdítása;
 - b) a transzeurópai közlekedési hálózat és a harmadik országok közlekedési hálózatai közötti kapcsolat biztosítása a határátkelőhelyeken a forgalom, a határforgalom-ellenőrzés, a határőrizet és az egyéb határellenőrzési eljárások zökkenőmentességének garantálása érdekében;
 - c) a harmadik országokban található, az Unión belüli transzeurópai közlekedési hálózat különböző részeit összekötő közlekedési infrastruktúra kiegészítése;
 - d) a transzeurópai közlekedési hálózat és a harmadik országok hálózatai közötti átjárhatóság előmozdítása;
 - e) a tengeri szállítás megkönnyítése és a rövid távú tengeri fuvarozási útvonalak előmozdítása harmadik országokkal;
 - f) a harmadik országokkal közös belvízi közlekedés megkönnyítése;
 - g) a harmadik országokkal folytatott légi közlekedés megkönnyítése a hatékony és fenntartható gazdasági növekedés és versenyképesség előmozdítása céljából, az egységes európai égbolt kiterjesztését és a jobb légiforgalmi szolgáltatási együttműködést is beleértve;
 - h) a közlekedési IKT-rendszerek összekapcsolása és megvalósítása ezekben az országokban.

- (2) A IV. melléklet tartalmazza az egyes szomszédos országokra kiterjesztett transzeurópai közlekedési hálózat áttekintő térképeit, adott esetben a törzshálózat és az átfogó hálózat e rendelet kritériumai szerinti meghatározásával.

II. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

10. cikk

A törzshálózatra, a kiterjesztett törzshálózatra és az átfogó hálózatra vonatkozó általános rendelkezések

- (1) A törzshálózatnak, a kiterjesztett törzshálózatnak és az átfogó hálózatnak:
- a) meg kell felelnie az I. mellékletben szereplő térképeknek és a II. mellékletben szereplő jegyzékeknek;
 - b) a részletes meghatározását az infrastruktúra-elemek leírásával kell megadni;
 - c) meg kell felelnie a közlekedési infrastruktúrákra vonatkozó, e fejezetben, valamint a III. és a IV. fejezetben előírt követelményeknek;
 - d) a közös érdekű projektek kijelölésének alapjául kell szolgálnia.
- (2) A törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat az átfogó hálózat azon részeiből áll, amelyek fejlesztését a transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó politika célkitűzéseinek elérése érdekében prioritásként kell kezelni. Az (EU) 2021/1153 rendeletben említett „törzshálózat” fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az magában foglalja az e rendeletben meghatározott „kiterjesztett törzshálózat” fogalmát is. [Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] európai parlamenti és tanácsi rendeletben említett „törzshálózat” fogalmát az e rendeletben meghatározott törzshálózat fogalmával egyezően kell értelmezni. [Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] európai parlamenti és tanácsi rendeletben említett „átfogó hálózat” fogalmát az e rendeletben meghatározott kiterjesztett törzshálózat és átfogó hálózat fogalmaival egyezően kell értelmezni.
- (3) A II. melléklet meghatározza a hálózat csomópontjait, amelyek városi csomópontokat, repülőtereket, tengeri és belvízi kikötőket, valamint vasúti-közúti terminálokat foglalnak magukban.
- (4) A tagállamok megteszik a megfelelő intézkedéseket a törzshálózat, a kiterjesztett törzshálózat és az átfogó hálózat olyan módon történő fejlesztése érdekében, hogy azok – ha e rendelet nem rendelkezik másként – a 6. cikk (1) bekezdésében meghatározott határidőkre megfeleljenek e rendelet vonatkozó rendelkezéseinek.

11. cikk

Az európai közlekedési folyosókra vonatkozó általános rendelkezések

- (1) Az európai közlekedési folyosókat a III. mellékletben található térképek határozzák meg.
- (2) A tagállamok megteszik a megfelelő intézkedéseket az európai közlekedési folyosók olyan módon történő fejlesztése érdekében, hogy azok a törzshálózat részét képező infrastruktúrájuk tekintetében – eltérő rendelkezés hiányában – 2030. december 31-re, a kiterjesztett törzshálózat részét képező infrastruktúrájuk tekintetében pedig – eltérő rendelkezés hiányában – 2040. december 31-re megfeleljenek e rendelet rendelkezéseinek.
- (3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy e rendelet 60. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az európai közlekedési folyosók e rendelet III. melléklete szerinti vonalrendszerének módosítása céljából, különösen a jelentős kereskedelmi és közlekedési forgalmi áramlatok vagy a hálózat lényeges változásainak figyelembevétele érdekében.

12. cikk

A törzshálózat, a kiterjesztett törzshálózat és az átfogó hálózat általános prioritásai

- (1) A törzshálózat, a kiterjesztett törzshálózat és az átfogó hálózat fejlesztésekor általános prioritást kell élvezniük az alábbiakhoz szükséges intézkedéseknek:
 - a) a fenntarthatóbb szállítási módokkal végzett teher- és személyszállítási tevékenységek fokozása a közlekedésből származó ÜHG-kibocsátás csökkentése érdekében;
 - b) fokozott hozzáférhetőség és összekapcsoltság biztosítása az Unió valamennyi régiója számára, figyelembe véve a területi és társadalmi kohéziót, valamint a legkülső régiók és az egyéb távoli területek, a szigeti régiók, a perem- és hegyvidéki területek, valamint a ritkán lakott területek sajátos helyzetét;
 - c) a közlekedési módok optimális integrációjának és a közlekedési módok közötti átjárhatóságnak a biztosítása;
 - d) a hiányzó összeköttetések kialakítása és a szűk keresztmetszetek megszüntetése, különösen a határokon átnyúló szakaszokat illetően;
 - e) a kibocsátásmentes járművek zökkenőmentes közlekedését biztosító szükséges infrastruktúra kiépítése;
 - f) az infrastruktúra hatékony és fenntartható használatának előmozdítása és szükség esetén a kapacitás növelése;
 - g) a meglévő infrastruktúra működőképességének fenntartása, valamint minőségének javítása vagy fenntartása a biztonság, a védelem, a közlekedési rendszer és a közlekedési műveletek hatékonysága, az éghajlatváltozással és a katasztrófákkal szembeni reziliencia, a környezeti teljesítmény és a forgalom folyamatossága tekintetében;
 - h) a szolgáltatások minőségének és a közlekedési dolgozók szociális körülményeinek javítása, valamint a hozzáférhetőség javítása minden használó számára, beleértve a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyeket és a kiszolgáltatott helyzetben lévő egyéb személyeket is;
 - i) közlekedési IKT-rendszerek megvalósítása és kiépítése.

- (2) Az (1) bekezdésben foglalt intézkedések kiegészítése érdekében különleges figyelmet kell fordítani az alábbiakhoz szükséges intézkedésekre:
- a) hozzájárulás a közlekedésből származó kibocsátás csökkentéséhez és az energiabiztonság növeléséhez a kibocsátásmentes közúti és vízi járművek, valamint a megújuló és alacsony kibocsátású üzemanyagok használatának előmozdítása révén, az alternatív üzemanyagok megfelelő infrastruktúrájának kiépítése révén;
 - b) az áthaladó vasúti és közúti közlekedés negatív hatásainak való kitettség csökkentése a városi térségek esetében;
 - c) az adminisztratív, műszaki és üzemeltetési akadályok elhárítása, különösen a transzeurópai közlekedési hálózat átjárhatósága tekintetében;
 - d) az infrastruktúra használatának optimalizálása, különösen a hatékony kapacitáskezelés és forgalomirányítás, valamint a megnövelt üzemi teljesítmény révén.

13. cikk

Az európai közlekedési folyosók általános prioritásai

Az európai közlekedési folyosók fejlesztésekor általános prioritást kell biztosítani az alábbiakhoz szükséges intézkedéseknek:

- a) az Unió egészére kiterjedő, nagy teljesítményű és teljes mértékben átjárható vasúti áru fuvarozási hálózat fejlesztése;
- b) nagy teljesítményű, teljes mértékben átjárható és nagy sebességű vasúti személyszállítási hálózat fejlesztése, amely az Unió egészére kiterjedően városi csomópontokat köt össze;
- c) zökkenőmentes belvízi, légi és tengeri infrastruktúra-rendszer fejlesztése;
- d) az alternatív üzemanyagok megfelelő infrastruktúrájával rendelkező, biztonságos és védett úthálózat fejlesztése;
- e) jobb multimodális és átjárható közlekedési megoldások fejlesztése;
- f) a teljes logisztikai lánc intermodális integrációja a közlekedési és városi csomópontok hatékony összekapcsolásával;
- g) a kibocsátásmentes járművek zökkenőmentes közlekedését biztosító szükséges infrastruktúra kiépítése.

III. FEJEZET

KÜLÖNÖS RENDELKEZÉSEK

1. SZAKASZ

Vasúti közlekedési infrastruktúra

14. cikk

Az infrastruktúra elemei

- (1) A vasúti közlekedési infrastruktúra különösen az alábbiakból áll:
- a) vasútvonalak, beleértve a következőket:
 - i. vágányok;
 - ii. váltók;
 - iii. szintbeli keresztezések;
 - iv. mellékvágányok;
 - v. alagutak;
 - vi. hidak;
 - vii. a környezetre gyakorolt hatást mérséklő infrastruktúra;
 - b) az I. mellékletben említett vonalak mentén levő állomások az utazók vasúti közlekedési módon belüli, illetve a vasúti és más közlekedési módok közötti átszállása érdekében;
 - c) a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁴⁶ 3. cikkének 11. pontjában meghatározott személypályaudvaroktól eltérő vasúti kiszolgáló létesítmények, különösen a rendező pályaudvarok, a vonat-összeállító állomások, a tolatóvágányok, a tárolóvágányok, a karbantartó létesítmények, az egyéb műszaki berendezések, például a tisztító- és mosóberendezések, a mentesítő berendezések és az üzemanyagtöltő berendezések; ide tartoznak az automatikus vasúti nyomtávváltó berendezések is;
 - d) a vasúton összekapcsolt multimodális áruterminálok vasúti elérési útvonalai és az utolsó kilométer megtételére szolgáló vasúti összeköttetései, beleértve a belvízi és tengeri kikötőket és a repülőtereket, valamint a vasúti kiszolgáló létesítményeket is;
 - e) pálya menti ellenőrző-irányító jelzőrendszerek;
 - f) pálya menti energetikai infrastruktúra;
 - g) kapcsolódó berendezések;
 - h) közlekedési IKT-rendszerek.

⁴⁶ 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.).

- (2) A vasútvonalakkal kapcsolatos műszaki berendezések részét képezhetik az állomásokon és terminálokon használt villamosítási rendszerek, a személyek fel- és leszállására, továbbá áru be- és kirakodására ott használt berendezések, valamint az ezek kiépítési szakaszában alkalmazott innovatív technológiák.

15. cikk

Az átfogó hálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy az átfogó hálózat vasúti infrastruktúrája:
- a) az átfogó hálózat átjárhatóságának megvalósítása érdekében megfeleljen az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek⁴⁷ és az irányelv végrehajtási intézkedéseinek;
 - b) megfeleljen az (EU) 2016/797 irányelv 4. és 5. cikke alapján elfogadott átjárhatósági műszaki előírások (ÁME-k) követelményeinek, az említett irányelv 7. cikke (1) bekezdésének b), c), d) és e) pontjában előírt eljárás szerint;
 - c) megfeleljen [az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] rendeletben meghatározott követelményeknek.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy az átfogó hálózat vasúti infrastruktúrája – beleértve a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetéseket is – 2050. december 31-re:
- a) a pályák és – amennyiben ez a villamosvasutak működtetéséhez szükséges – a mellékvágányok tekintetében legyen teljesen villamosított;
 - b) új vasútvonalak esetében biztosítsa az 1 435 mm névleges nyomtávolságot, kivéve, ha az új vasútvonal egy ettől eltérő nyomtávolságú hálózat meghosszabbítása, továbbá nem kapcsolódik össze az Unió főbb vasútvonalaival;
 - c) külön engedély nélkül tegyen lehetővé legalább 22,5 tonna tengelyterhelést;
 - d) külön engedély nélkül tegye lehetővé a (mozdonyokat is beleértve) legalább 740 m hosszúságú tehervonatok üzemeltetését. Ez a követelmény akkor teljesül, ha legalább a következő feltételek teljesülnek:
 - i. a kétvágányú vonalakon a tehervonatok menetvonalainak legalább 50 %-a, valamint óránként és irányonként legalább két menetvonal kiosztható a legalább 740 m hosszú tehervonatok számára;
 - ii. az egyvágányú vonalakon kétóránként és irányonként legalább egy menetvonal kiosztható a legalább 740 m hosszú tehervonatok számára;
 - e) biztosítsa legalább a P400 szabványt az (EU) 2019/777 bizottsági végrehajtási rendelet⁴⁸ melléklete 1. táblázatának 1.1.1.1.3.5. pontjával összhangban,

⁴⁷ 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.).

⁴⁸ A Bizottság (EU) 2019/777 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól és a 2014/880/EU végrehajtási határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 139I., 2019.5.27., 312. o.).

anélkül, hogy a szolgáltatások működtetéséhez külön engedélyre lenne szükség.

(3) Az alábbi mentességek alkalmazandók:

- a) az elszigetelt hálózatok mentesülnek a (2) bekezdés a), c), d) és e) pontja szerinti követelmények alól;
- b) valamely tagállam kérésére, kellően indokolt esetekben a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján egyéb mentességeket is adhat a (2) bekezdésben említett követelmények tekintetében. Minden mentességi kérelemnek társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzésen és az átjárhatóságra gyakorolt hatás értékelésén kell alapulnia. A mentességnek meg kell felelnie az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv⁴⁹ követelményeinek, adott esetben pedig koordináció és megállapodás szükséges a szomszédos tagállammal vagy tagállamokkal.

16. cikk

A törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat vasúti infrastruktúrája megfeleljen a 15. cikk (1) bekezdésének.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy a kiterjesztett törzshálózat vasúti infrastruktúrája – beleértve a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetéseket is – 2040. december 31-re:
 - a) a kiterjesztett törzshálózat teherforgalmi vonalai tekintetében megfeleljen a 15. cikk (2) bekezdésének a)–e) pontjában meghatározott követelményeknek, valamint a tehervonatok esetében az általános 100 km/h minimális üzemi pályasebességnek;
 - b) a kiterjesztett törzshálózat személyforgalmi vonalai tekintetében megfeleljen a 15. cikk (2) bekezdésének a) és b) pontjában meghatározott követelményeknek;
 - c) a kiterjesztett törzshálózat személyforgalmi vonalain tegye lehetővé a személyszállító vonatok 160 km/h általános minimális pályasebességét.

A kiterjesztett törzshálózatban vagy annak szakaszain található személyforgalmi vonal építéskor vagy korszerűsítéskor a tagállamoknak tanulmányt kell készíteniük a nagyobb sebesség megvalósíthatóságának és gazdasági relevanciájának elemzése céljából, és a vonalat arra a nagyobb sebességre kell megépíteniük vagy korszerűsíteniük, amelynek megvalósíthatósága és gazdasági relevanciája bizonyított.
- (3) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat vasúti infrastruktúrája – beleértve a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetéseket is – 2030. december 31-re:

⁴⁹ 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.).

- a) a törzshálózat teherforgalmi vonalai tekintetében megfeleljen a 15. cikk (2) bekezdésének a)–d) pontjában meghatározott követelményeknek, valamint a tehervonatok esetében az általános 100 km/h minimális üzemi pályasebességnek;
 - b) a törzshálózat személyforgalmi vonalai tekintetében megfeleljen a 15. cikk (2) bekezdésének a) és b) pontjában meghatározott követelményeknek.
- (4) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat vasúti infrastruktúrája – beleértve a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetéseket is – 2040. december 31-re:
- a) a törzshálózat teherforgalmi vonalai tekintetében megfeleljen a 15. cikk (2) bekezdésének e) pontjában meghatározott követelményeknek;
 - b) a törzshálózat személyforgalmi vonalai tekintetében megfeleljen a (2) bekezdés c) pontjában meghatározott követelményeknek.
- (5) Az alábbi mentességek alkalmazandók:
- a) az elszigetelt hálózatok mentesülnek a (2), (3) és (4) bekezdés szerinti követelmények alól;
 - b) valamely tagállam kérésére, kellően indokolt esetekben a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján egyéb mentességeket is adhat a (2)–(4) bekezdésben említett követelmények tekintetében. Mentesség társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés és az átjárhatóságra gyakorolt hatás értékelése alapján adható. A mentességnek meg kell felelnie az (EU) 2016/797 irányelv követelményeinek, adott esetben pedig koordináció és megállapodás szükséges a szomszédos tagállammal vagy tagállamokkal.

17. cikk

Az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a kiterjesztett törzshálózat és az átfogó hálózat vasúti infrastruktúráján – beleértve a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetéseket is – 2040. december 31-re:
 - a) helyezték üzembe az ERTMS rendszert;
 - b) helyezték üzemben kívül a B. osztályú rendszereket.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat vasúti infrastruktúrája – beleértve a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetéseket is – 2030. december 31-re megfeleljen az (1) bekezdés a) pontja szerinti követelményeknek.
- (3) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat vasúti infrastruktúrája – beleértve a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetéseket is – 2040. december 31-re megfeleljen az (1) bekezdés b) pontja szerinti követelményeknek.
- (4) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat, a kiterjesztett törzshálózat és az átfogó hálózat vasúti infrastruktúráján – beleértve a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetéseket is – 2050. december 31-re helyezték üzembe a rádióalapú ERTMS rendszert.
- (5) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat, a kiterjesztett törzshálózat és az átfogó hálózat vasúti infrastruktúráján – beleértve a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában

említett összeköttetéseket is – 2025. december 31-től új vonal építése vagy a jelzőrendszer korszerűsítése esetén rádióalapú ERTMS rendszert építsenek ki.

- (6) Valamely tagállam kérésére, kellően indokolt esetekben a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján mentességet adhat az (1)–(5) bekezdésben említett követelmények tekintetében. Minden mentességi kérelemnek társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzésen és az átjárhatóságra gyakorolt hatás értékelésén kell alapulnia. A mentességnek meg kell felelnie az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv⁵⁰ követelményeinek, adott esetben pedig koordináció és megállapodás szükséges a szomszédos tagállammal vagy tagállamokkal.

18. cikk

Az európai közlekedési folyosókra vonatkozó üzemeltetési követelmények

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy 2030. december 31-ét követően az infrastruktúra-működtetők által a vasúti társaságoknak nyújtott szolgáltatások minősége, az infrastruktúra használatára vonatkozó műszaki és üzemeltetési követelmények, valamint a határellenőrzéssel kapcsolatos eljárások ne akadályozzák meg, hogy az európai közlekedési folyosók vasúti árufuvarozási vonalai mentén nyújtott vasúti árufuvarozási szolgáltatások üzemi teljesítménye megfeleljen a következő célértékeknek:
- a) a határt átlépő tehervonatok átlagos megállási ideje az egyes uniós belső határszakaszokon nem haladhatja meg a 15 percet. A vonatok határszakaszon töltött megállási ideje az áthaladáshoz kapcsolódó teljes többletidőt jelenti, amely a határátlépés tényének tulajdoníthatóan keletkezik, függetlenül a többletidő okától, amely lehet például rendőrségi határellenőrzés és eljárás, vagy infrastrukturális, üzemeltetési, műszaki és igazgatási szempont, nem számítva azt az időt, amely nem a határátlépésnek tulajdonítható, így például a határátkelőhely közelében található, de ahhoz szorosan nem kapcsolódó létesítményekben végrehajtott üzemeltetési eljárások időszükségletét;
 - b) az európai közlekedési folyosó legalább egy határát átlépő tehervonatok legalább 90 %-a a menetrend szerinti időpontban vagy 30 percnél rövidebb késéssel érkezik meg a rendeltetési helyére vagy – ha a rendeltetési hely az Unión kívül található – az Unió külső határára.
- (2) A tagállamok adott esetben módosítják a 2012/34/EU irányelv 30. cikkében említett szerződéses megállapodásokat, és a 913/2010/EU rendelettel összhangban megteszik a megfelelő intézkedéseket az első bekezdés a) és b) pontjában meghatározott célértékek teljesítése érdekében.

19. cikk

A vasúti infrastruktúra fejlesztésének további prioritásai

⁵⁰ 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.).

A vasúti infrastruktúrával kapcsolatos közös érdekű projektek előmozdításakor, továbbá a 12. és a 13. cikkben meghatározott általános prioritásokon túlmenően az alábbiakat is figyelembe kell venni:

- a) a vasúti közlekedés által okozott zaj és vibráció hatásának enyhítése, elsősorban a járművekre és az infrastruktúrára vonatkozó intézkedések révén, ezen belül zajvédő falak segítségével;
- b) a vasúti átjárók biztonsági szintjének javítása;
- c) adott esetben a vasúti közlekedési infrastruktúra összekapcsolása a belvízi kikötők infrastruktúrájával;
- d) társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés függvényében a 740 m feletti, de legfeljebb 1 500 m hosszúságú és 25,0 t tengelyterhelésű vonatok infrastruktúrájának fejlesztése az árufuvarozási forgalom szempontjából releváns vasútvonalak építése és korszerűsítése során;
- e) innovatív vasúti technológiák kifejlesztése és bevezetése, különösen a Shift2Rail és az Európai Vasút közös vállalkozások munkájára – nevezetesen az automatikus vonatüzemeltetésre, a fejlett forgalomirányításra és az utasok számára nyújtott digitális konnektivitásra – építve az ERTMS, a digitális automatikus kapcsolás, valamint az 5G konnektivitás alapján;
- f) vasúti infrastruktúra kiépítésekor vagy korszerűsítésekor az aktív közlekedési módok előmozdítása érdekében a gyalogos és kerékpáros útvonalak folytonosságának és hozzáférhetőségének biztosítása;
- g) innovatív alternatívüzemanyag-technológiák – például a villamosítási követelmény alól mentesülő szakaszokon hidrogéntekológia – kifejlesztése a vasút számára.

2. SZAKASZ

BELVÍZI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

20. cikk

Az infrastruktúra elemei

- (1) A belvízi infrastruktúra különösen az alábbiakból áll:
 - a) folyók;
 - b) csatornák;
 - c) tavak;
 - d) kapcsolódó infrastruktúrák, például zsilipek, átemelők, hidak és tározók, továbbá a kapcsolódó árvíz- és aszálymegelőzési és védekezési intézkedések, amelyek pozitív hatást gyakorolhatnak a belvízi hajózásra;
 - e) a belvízi utakkal összekapcsolt multimodális áruterminálokhoz vezető vízi utak és utolsó kilométer megtételére szolgáló összeköttetések, különösen a belvízi és tengeri kikötőkben;

- f) kikötő- és pihenőhelyek;
 - g) belvízi kikötők, beleértve az alapvető kikötői infrastruktúrát belső medencék, rakodópartok, horgonyzóhelyek, kikötőgátak, dokkok, töltések, feltöltött és hasznosított területek, valamint a kikötői területen belüli és azon kívüli szállítási műveletekhez szükséges infrastruktúra formájában;
 - h) kapcsolódó berendezések;
 - i) közlekedési IKT-rendszerek, beleértve a folyami információs szolgáltatásokat (RIS) is;
 - j) a belvízi kikötők összekapcsolása a transzeurópai közlekedési hálózat más közlekedési módjaival;
 - k) [az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] rendeletben meghatározott, alternatívüzemanyag-létesítményekhez kapcsolódó infrastruktúra;
 - l) a hulladékmentesítési műveletekhez és a körforgásos gazdasággal kapcsolatos intézkedésekhez szükséges infrastruktúra.
- (2) A belvízi utakkal kapcsolatos berendezések közé tartozhatnak a belvízi kikötőkben az áru be- és kirakodására, valamint tárolására használt berendezések. A kapcsolódó berendezések magukban foglalhatják különösen azok a meghajtó- és üzemeltető rendszereket, amelyek lehetővé teszik a szennyezés – így például a levegő- és a vízszennyezés –, az energiafelhasználás és a szén-dioxid-intenzitás csökkentését. Magukban foglalhatják a hulladékok leadására alkalmas kikötői befogadólétesítményeket, a part menti, villamosenergia-ellátást biztosító berendezéseket, az alternatívüzemanyag-ellátást és -előállítást biztosító egyéb infrastruktúrákat, a hulladékot gyűjtésére szolgáló létesítményeket, valamint az egész éves hajózhatóság biztosítását célzó, a jégtöréshez, a hidrológiai szolgáltatásokhoz, továbbá a kikötői hajózási utak, a kikötők és a kikötők megközelítési útjai kotrásához szükséges berendezéseket.
- (3) Egy belvízi kikötő akkor része az átfogó hálózatnak, ha megfelel a következő feltételeknek:
- a) teljes éves áruátrakodási mennyisége meghaladja az 500 000 tonnát. A teljes éves áruátrakodási mennyiség alapján az Eurostat által közzétett statisztikák szerinti legutolsó rendelkezésre álló hároméves átlagot kell tekinteni;
 - b) a transzeurópai közlekedési hálózat belvízi úthálózatán helyezkedik el.

21. cikk

Az átfogó hálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy az átfogó hálózat belvízi kikötői 2050. december 31-re:
- a) csatlakozzanak a közúti vagy vasúti infrastruktúrához;
 - b) rendelkezzenek legalább egy olyan multimodális áruterminállal, amely minden szolgáltatást nyújtó és használó fél számára megkülönböztetésmentes módon hozzáférhető, és amely átlátható és megkülönböztetésmentes díjakat alkalmaz;
 - c) legyenek felszerelve olyan létesítményekkel, amelyek javítják a hajók környezeti teljesítményét a kikötőkben, ideértve a hulladékok leadására

alkalmas kikötői befogadólétesítményeket, a gázeltávolítási létesítményeket, a zajcsillapítási intézkedéseket, valamint a levegő- és vízszennyezés csökkentésére irányuló intézkedéseket.

- (2) A tagállamok biztosítják a belvízi kikötőkben az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítését [az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] rendelet követelményeinek megfelelően.

22. cikk

A törzshálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat belvízi kikötői 2030. december 31-re teljesítsék a 21. cikk (1) bekezdésének a) és b) pontjában, 2040. december 31-re pedig a 21. cikk (1) bekezdésének c) pontjában meghatározott követelményeket.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy a belvízi úthálózatot – beleértve a 20. cikk (1) bekezdésének e) pontjában említett összeköttetéseket is – olyan módon tartsák fenn, hogy az lehetővé tegye a használók számára a hatékony, megbízható és biztonságos hajózást, ennek érdekében pedig a tagállamok gondoskodnak a vízi utakra vonatkozó minimumkövetelmények teljesítéséről és a szolgáltatás minimális szintjének meglétéről, és megakadályozzák az e minimumkövetelmények vagy azok bármely mögöttes kritériuma szerinti teljesítmény (a jó hajózhatósági állapot) romlását.
- (3) A tagállamok különösen a következőket biztosítják:
- a) a folyók, csatornák, tavak, belvízi kikötők és a hozzájuk vezető útvonalak biztosítsák a hajózható, legalább 2,5 m hajózóútmélységet, a nem nyitható hidak alatt pedig a legalább 5,25 m magasságot azon meghatározott referencia-vízszinteknél, amelyek évente statisztikai átlagként meghatározott számú napon léphetők túl.

A referencia-vízszinteket azon napok száma alapján kell megállapítani évente, amelyeken a tényleges vízszint meghaladta a meghatározott referencia-vízszintet. A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben megállapítja az előző albekezdésben említett, vízgyűjtőnkénti referencia-vízszinteket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat az 59. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

A referencia-vízszintek meghatározásakor a Bizottság figyelembe veszi a nemzetközi egyezményekben és a tagállamok közötti megállapodásokban előírt követelményeket;

- b) a tagállamok a nyilvánosság számára hozzáférhető weboldalon közzéteszik egyrészt az a) pontban említett azon napok éves számát, amelyeken a tényleges vízszint meghaladja vagy nem éri el a hajózóút mélységére vonatkozóan meghatározott referencia-vízszintet, másrészt az egyes zsilipeknél szükséges átlagos várakozási időt;
- c) a zsilipek üzemeltetői úgy üzemeltessék és tartsák karban a zsilipeket, hogy a várakozási idő a lehető legrövidebb legyen;

- d) a folyókon, csatornákon és tavakon valamennyi szolgáltatásra vonatkozóan a 2005/44/EK irányelv⁵¹ szerinti folyami információs szolgáltatás álljon rendelkezésre annak érdekében, hogy a használók valós idejű, határokon átnyúló tájékoztatást kapjanak.
- (4) Valamely tagállam kérésére, kellően indokolt esetekben a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján mentességet adhat a (3) bekezdés a) pontjában említett minimumkövetelmények alól. A mentesség iránti kérelemnek társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzésen, a sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok értékelésén és/vagy a környezetre és a biológiai sokféleségre gyakorolt lehetséges negatív hatások értékelésén kell alapulnia.
- Nem indokolt a mentesség megadása, ha a minimumkövetelmények teljesítése közvetlen emberi behatásra, vagy a belvízi úthálózat karbantartásával kapcsolatos gondosság hiánya miatt romlik.
- A tagállamok vis maior esetén mentességet kaphatnak. Amint a helyzet lehetővé teszi, a tagállamok a korábbi állapotnak megfelelően helyreállítják a hajózhatósági feltételeket.
- A mentesség iránti kérelmeket illetően adott esetben koordináció és megállapodás szükséges a szomszédos tagállammal vagy tagállamokkal.
- (5) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben vízgyűjtőnként meghatározza a (3) bekezdés a) pontjának második albekezdésével összhangban megállapított minimumkövetelményeket kiegészítő követelményeket. Ezek a követelmények különösen a következőkre vonatkozhatnak:
- a) a szabad folyású folyókra jellemző kiegészítő paraméterek a vízi utakra vonatkozóan;
 - b) a belvízi infrastruktúrára vonatkozó előírások;
 - c) a belvízi kikötők infrastruktúrájára vonatkozó előírások;
 - d) megfelelő kikötőhelyek és szolgáltatások a kereskedelmi használók számára;
 - e) alternatívenergia-infrastruktúra kiépítése az alternatív üzemanyagokhoz való, az egész folyósóra kiterjedő hozzáférés biztosítása érdekében;
 - f) a hálózati digitális alkalmazásokra és automatizálási folyamatokra vonatkozó követelmények;
 - g) az infrastruktúra éghajlatváltozással, természeti veszélyekkel és ember okozta katasztrófákkal vagy szándékosan okozott zavarokkal szembeni rezilienciája;
 - h) a kibocsátásmentes energetikai, üzemanyag- és hajtásrendszerekre vonatkozó új technológiák és innovációk bevezetése és előmozdítása.
- Az első albekezdésben említett végrehajtási jogi aktusokat az 59. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.
- (6) A Bizottság koherens megközelítést biztosít a jó hajózhatósági állapot követelményének Unión belüli alkalmazására vonatkozóan, és e célból

⁵¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2005/44/EK irányelve (2005. szeptember 7.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) (HL L 255., 2005.9.30., 152. o.).

iránymutatásokat fogadhat el. Az e) és f) pontra vonatkozó minimumkövetelmények meghatározásakor a Bizottság biztosítja, hogy a vízgyűjtők közötti átjárhatóság ne sérüljön.

23. cikk

A belvízi infrastruktúra fejlesztésének további prioritásai

A belvízi infrastruktúrákkal kapcsolatos közös érdekű projektek előmozdításakor, továbbá a 12. és a 13. cikkben meghatározott általános prioritásokon túlmenően az alábbiakat is figyelembe kell venni:

- a) adott esetben a meglévő vízi utak korszerűsítésére és új vízi utak létrehozására vonatkozó szigorúbb előírások alkalmazásának elérése a piaci igények kielégítése érdekében;
- b) árvíz- és aszálymegelőzési és védekezési intézkedések;
- c) a fenntartható, biztonságos és védett belvízi közlekedés előmozdítása, a városi csomópontokon belül is;
- d) a kikötő területén és azon kívül történő szállításhoz szükséges infrastruktúra korszerűsítése és kapacitásának bővítése;
- e) a belvízi közlekedés és a közlekedési infrastruktúra környezeti teljesítményének javítását célzó intézkedések előmozdítása és kidolgozása, beleértve a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású hajókat, valamint a víztestekre és a vizektől függő biológiai sokféleségre gyakorolt hatások mérséklését célzó intézkedéseket, az uniós jog vagy a vonatkozó nemzetközi megállapodások alapján alkalmazandó követelményekkel összhangban.

3. SZAKASZ

TENGERI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA ÉS AZ EURÓPAI TENGERI TÉRSÉG

24. cikk

Az infrastruktúra elemei

- (1) Az Európai Tengeri Térség összekapcsolja és integrálja a (2) bekezdésben leírt tengeri elemeket a szárazföldi hálózattal egyrészt azáltal, hogy rövid távú tengeri fuvarozási útvonalakat hoz létre vagy korszerűsít az Unió területén található két vagy több tengeri kikötő vagy az Unió területén található egy vagy több kikötő és egy olyan szomszédos harmadik ország kikötője között, amelynek partvonala az uniós vizekkel határos zárt tengerek mentén található, másrészt azáltal, hogy fejleszti az Unió területén található tengeri kikötőket és háttországi összeköttetéseiket annak érdekében, hogy hatékony és fenntartható integráció valósuljon meg más közlekedési módokkal.
- (2) Az Európai Tengeri Térség a következőkből áll:
 - a) a törzshálózat és az átfogó hálózat kikötői területén belüli tengeri közlekedési infrastruktúra;

- b) szélesebb körű előnyökkel járó intézkedések, amelyek nem konkrét kikötőkhöz kapcsolódnak, hanem általában az Európai Tengeri Térség és a tengerhasznosítási ágazat számára előnyösek: például az egész éves hajózhatóságot biztosító tevékenységek támogatása (jégtörés), közlekedési IKT-rendszerek, hidrográfiai felmérések.
- (3) A (2) bekezdés a) pontjában említett tengeri közlekedési infrastruktúra különösen a következőket foglalja magában:
- a) tengeri kikötők, beleértve a kikötő területén történő szállításhoz szükséges infrastruktúrát;
 - b) alapvető kikötői infrastruktúra, ezen belül belső medencék, rakodópartok, horgonyzóhelyek, kikötőgátak, dokkok, töltések, feltöltött és hasznosított területek;
 - c) tengeri csatornák;
 - d) navigációs segédeszközök;
 - e) kikötői megközelítési utak, kikötői hajóútak és zsilipek;
 - f) hullámtörő gátak;
 - g) a kikötők kapcsolódása a többi közlekedési mód transzeurópai közlekedési hálózatához;
 - h) közlekedési IKT-rendszerek, beleértve az európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezetet (EMSWe) és a hajómegfigyelési és információs rendszert (VTMIS) is;
 - i) [az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] rendeletben meghatározott, alternatívüzemanyag-létesítményekhez kapcsolódó infrastruktúra;
 - j) kapcsolódó berendezések, amelyek magukban foglalhatják különösen a forgalomirányításhoz és rakománykezeléshez, a káros környezeti hatások csökkentéséhez, az energiahatékonyság javításához, a zajterhelés csökkentéséhez és az alternatív üzemanyagok felhasználásához szükséges berendezéseket, valamint az egész éves hajózhatóságot biztosító berendezéseket, beleértve a jégtörő, hidrológiai felmérő, a kivitelezési célú kotrási munkákra és a kikötő védelmére szolgáló, illetve a kikötő megközelítését elősegítő berendezéseket;
 - k) a hulladékmentesítési műveletekhez és a körforgásos gazdasággal kapcsolatos intézkedésekhez szükséges infrastruktúra.
- (4) Egy tengeri kikötő akkor része az átfogó hálózatnak, ha megfelel a következő feltételek legalább egyikének:
- a) teljes éves utasforgalma meghaladja az Unió összes tengeri kikötője teljes éves utasforgalmának 0,1 %-át. A teljes forgalom tekintetében alkalmazandó referenciaérték az Eurostat által közzétett statisztikákon alapuló legutolsó rendelkezésre álló hároméves átlag;
 - b) teljes éves áruforgalma – akár ömlesztett, akár nem ömlesztett áru kezeléséről van szó – meghaladja az Unió összes tengeri kikötője által kezelt teljes éves áruforgalom 0,1 %-át. A teljes forgalom tekintetében alkalmazandó

referenciaérték az Eurostat által közzétett statisztikákra alapuló legutolsó rendelkezésre álló hároméves átlag;

- c) szigeten helyezkedik el, és az átfogó hálózatban található valamely NUTS 3 régió egyetlen hozzáférési pontja;
- d) valamely legkülső régióban vagy peremterületen helyezkedik el, az átfogó hálózatban levő legközelebbi kikötőtől több mint 200 km távolságra.

25. cikk

Az átfogó hálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy:
 - a) [az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] rendelet követelményeivel teljes összhangban kiépüljön az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája az átfogó hálózat tengeri kikötőiben;
 - b) az átfogó hálózat tengeri kikötői fel legyenek szerelve a hajók kikötőkben nyújtott környezeti teljesítményének javításához szükséges infrastruktúrával, többek között a hajókról származó hulladékok leadására alkalmas befogadólétesítményekkel, az (EU) 2019/883 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel⁵² összhangban;
 - c) kerüljön sor a VTMS és a SafeSeaNet megvalósítására a 2002/59/EK irányelvvel összhangban;
 - d) kerüljön sor a nemzeti egyablakos tengerügyi ügyintézési rendszerek megvalósítására az (EU) 2019/1239 rendelettel összhangban.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy 2050. december 31-re:
 - a) az átfogó hálózat tengeri kikötői kapcsolódjanak a vasúti és közúti infrastruktúrával és – amennyiben lehetséges – a belvízi utakkal, kivéve, ha az ilyen csatlakozást sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok akadályozzák;
 - b) az átfogó hálózat minden, áruforgalmat bonyolító tengeri kikötője rendelkezzen legalább egy olyan multimodális áruterminállal, amely minden szolgáltatást nyújtó és használó fél számára megkülönböztetésmentes módon hozzáférhető, és amely átlátható és megkülönböztetésmentes díjakat alkalmaz;
 - c) a tengeri csatornák, kikötői hajózóutak és torkolatok két tengert kössenek össze, vagy biztosítsanak hozzáférést a tenger felől a tengeri kikötőkhöz, és feleljenek meg legalább a 22. cikkben előírt követelményeket teljesítő belvízi utaknak;
 - d) az átfogó hálózat belvízi utakhoz kapcsolódó tengeri kikötői rendelkezzenek külön kezelési kapacitással a belvízi hajók számára.
- (3) Valamely tagállam kérésére, kellően indokolt esetekben a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján mentességet adhat a (2) bekezdésben említett minimumkövetelmények

⁵²

Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/883 irányelve (2019. április 17.) a hajókról származó hulladékok leadására alkalmas kikötői befogadólétesítményekről, a 2010/65/EU irányelv módosításáról, valamint a 2000/59/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2019.6.7., 116. o.).

alól. A mentesség iránti kérelemnek társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzésen, a sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok értékelésén és/vagy a környezetre és a biológiai sokféleségre gyakorolt lehetséges negatív hatások értékelésén kell alapulnia.

26. cikk

A törzshálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat tengeri közlekedési infrastruktúrája megfeleljen a 25. cikk (1) bekezdésének.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat tengeri közlekedési infrastruktúrája 2030. december 31-re megfeleljen a 25. cikk (2) bekezdésében meghatározott követelményeknek.
- (3) Valamely tagállam kérésére, kellően indokolt esetekben a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján mentességet adhat a (2) bekezdésben említett minimumkövetelmények alól. A mentesség iránti kérelemnek társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzésen, a sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok értékelésén és/vagy a környezetre és a biológiai sokféleségre gyakorolt lehetséges negatív hatások értékelésén kell alapulnia.

27. cikk

A tengeri infrastruktúra fejlesztésének további prioritásai

A tengeri infrastruktúrával kapcsolatos közös érdekű projektek előmozdításakor, továbbá a 12. és a 13. cikkben meghatározott prioritásokon túlmenően az alábbiakat is figyelembe kell venni:

- a) a tengeri infrastruktúra megközelítésre szolgáló elemei, például a hullámtörő gátak, tengeri csatornák, kikötői hajózáutak, zsilipek, kivitelezési célú kotrási munkák, navigációs segédeszközök korszerűsítése;
- b) alapvető kikötői infrastruktúra, ezen belül belső medencék, rakodópartok, horgonyzóhelyek, kikötőgátak, dokkok, töltések, feltöltött és hasznosított területek építése és korszerűsítése;
- c) a digitalizációs és automatizálási folyamatok javítása, különös tekintettel a fokozott biztonságra, védelemre és fenntarthatóságra;
- d) a kibocsátásmentes és alacsony szén-dioxid-kibocsátású energetikai, üzemanyag- és hajtásrendszerekre vonatkozó új technológiák és innovációk bevezetése és előmozdítása;
- e) a logisztikai láncok és a nemzetközi tengeri kereskedelem rezilienciájának javítása, többek között az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás tekintetében;
- f) zajcsillapítási és energiahatékonysági intézkedések;
- g) a rövid távú tengeri szállítási összeköttetések kiszolgálása és üzemeltetése terén a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású hajók használatának előmozdítása, valamint a tengeri szállítás kikötői megállás során nyújtott

környezetvédelmi teljesítményének javítását, vagy az ellátási lánc optimalizálását célzó intézkedések kidolgozása az uniós jog vagy a vonatkozó nemzetközi megállapodások alkalmazandó követelményeivel összhangban.

4. SZAKASZ

KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

28. cikk

Az infrastruktúra elemei

- (1) A közúti közlekedési infrastruktúra különösen az alábbiakból áll:
 - a) utak, beleértve a következőket:
 - i. hidak;
 - ii. alagutak;
 - iii. elágazások;
 - iv. útkereszteződések;
 - v. csomópontok;
 - vi. burkolt leállósávok;
 - vii. parkoló- és pihenőhelyek, beleértve a haszonjárművek biztonságos és védett parkolóhelyeit;
 - viii. mozgás közbeni tömegmérő rendszerek;
 - ix. [az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] rendeletben előírt követelményeknek teljes mértékben megfelelő, alternatívüzemanyag-létesítményekhez kapcsolódó infrastruktúra;
 - x. a környezetre gyakorolt hatást mérséklő infrastruktúra;
 - b) kapcsolódó berendezések;
 - c) közlekedési IKT-rendszerek;
 - d) a multimodális áruterminálok elérési útvonalai és az utolsó kilométer megtételére szolgáló összeköttetései;
 - e) az áruterminálok és logisztikai platformok összekapcsolása a transzeurópai közlekedési hálózat más közlekedési módjaival;
 - f) buszpályaudvarok.
- (2) Az (1) bekezdés a) pontjában említett közutak azok a közutak, amelyek fontos szerepet játszanak a távolsági áruszállításban és személyforgalomban, közel hozzák egymáshoz a fő városi és gazdasági központokat, valamint összekapcsolódnak más közlekedési módokkal.
- (3) Az utakhoz kapcsolódó berendezések közé tartozhatnak különösen a forgalomirányító, a tájékoztató és útvonaltervező, a használatidő-beszedő, a biztonsági, a negatív környezeti hatásokat csökkentő, az alternatív meghajtású

járművek elektromos vagy üzemanyaggal való feltöltésére szolgáló és a haszongépjárművek biztonságos parkolásához szükséges berendezések.

29. cikk

Az átfogó hálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy:
- a) a közúti közlekedési infrastruktúra biztonsága, valamint ennek nyomon követése és ahol szükséges, javítása megoldott legyen a 2008/96/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek⁵³ megfelelően;
 - b) az utak tervezése, építése vagy korszerűsítése és karbantartása a legmagasabb szintű közlekedésbiztonság szem előtt tartásával történjen, különösen a legújabb technológiák alkalmazása révén;
 - c) az utak tervezése, építése vagy korszerűsítése és karbantartása a legmagasabb szintű környezetvédelem szem előtt tartásával történjen, többek között a helyzettől függően alacsony zajkibocsátású útburkolatok alkalmazása, valamint az elfolyó víz összegyűjtése, kezelése és elvezetése révén;
 - d) a több mint 500 m hosszú közúti alagutak megfeleljenek a 2004/54/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek⁵⁴;
 - e) adott esetben az (EU) 2019/520 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel⁵⁵, valamint a C/2019/9080 bizottsági végrehajtási rendelettel⁵⁶ és a C/2019/8369 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelettel⁵⁷ összhangban biztosított legyen az útdíjszedési rendszerek átjárhatósága;
 - f) adott esetben az útdíjak, illetve úthasználati díjak alkalmazása az 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel⁵⁸ összhangban történjen;
 - g) a közúti közlekedési infrastruktúra valamennyi intelligens közlekedési rendszere megfeleljen az intelligens közlekedési rendszerek kiépítésére vonatkozó keretről szóló (EU) [...] irányelvnek⁵⁹, és kiépítése az említett

⁵³ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/96/EK irányelve (2008. november 19.) a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről (HL L 319., 2008.11.29., 59. o.).

⁵⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2004/54/EK irányelve (2004. április 29.) a transzeurópai közúthálózat alagútjaira vonatkozó biztonsági minimumkövetelményekről (HL L 167., 2004.4.30., 39. o.).

⁵⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/520 irányelve (2019. március 19.) az Unión belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról és az útdíjfizetés elmulasztásával kapcsolatos információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről (HL L 91., 2019.3.29., 45. o.).

⁵⁶ A Bizottság (EU) 2020/204 végrehajtási rendelete (2019. november 28.) az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatást nyújtó szolgáltatók részletes kötelezettségeiről, az EETS területi nyilatkozatok minimális tartalmáról, az elektronikus kapcsolódási pontokról, az átjárhatósági rendszerelemekre vonatkozó követelményekről és a 2009/750/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 43., 2020.2.17., 49. o.).

⁵⁷ A Bizottság (EU) 2020/203 felhatalmazáson alapuló rendelete (2019. november 28.) a gépjárművek osztályozásáról, az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás felhasználóinak kötelezettségeiről, az átjárhatósági rendszerelemekre vonatkozó követelményekről és a bejelentett szervekre vonatkozó minimális alkalmassági feltételekről (HL L 43., 2020.2.17., 41. o.).

⁵⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 1999/62/EK irányelve (1999. június 17.) a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról (HL L 187., 1999.7.20., 42. o.).

⁵⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/... irányelve az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való

irányelv alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal összhangban történjen;

- h) [az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] rendelet követelményeivel teljes összhangban kiépüljön az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája az úthálózaton.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy az átfogó hálózat közúti infrastruktúrája 2050. december 31-re megfeleljen az alábbi követelményeknek:
- a) az utak kifejezetten gépjárműforgalomra tervezettek, építettek vagy korszerűsítettek, és:
- i. különleges pontokat vagy átmeneti időszakokat kivéve külön útpályán vezetnek a forgalom két irányát, amelyeket egymástól egy forgalomtól elzárt elválasztósávval vagy kivételes esetben más módon választanak el;
 - ii. szintben nem kereszteznek közutat, vasúti vagy villamosvágányt, kerékpárutat vagy gyalogutat; valamint
 - iii. nem szolgálják ki a velük határos ingatlanokat;
- b) pihenőhelyek állnak rendelkezésre egymástól legfeljebb 60 km távolságra, elegendő parkolóhelyet, biztonsági és védelmi berendezéseket, valamint megfelelő létesítményeket – többek között szaniterhelyiségeket – biztosítva, amelyek kielégítik a sokszínű munkaerő igényeit;
- c) biztonságos és védett parkolóhelyek állnak rendelkezésre egymástól legfeljebb 100 km távolságra, elegendő parkolóhelyet biztosítva a haszonjárművek számára, és eleget téve az (EU) 2020/1054 rendelet⁶⁰ 8. cikke (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott követelményeknek;
- d) telepített, mozgás közbeni tömegmérő rendszerek találhatók egymástól legfeljebb 300 km távolságra. A mozgás közbeni tömegmérő rendszerek lehetővé teszik azon járművek és jármű-kombinációk azonosítását, amelyek valószínűleg túllépték a 96/53/EK irányelvben meghatározott legnagyobb megengedett tömeget.
- (3) A tagállamok 2030. december 31-re biztosítják a biztonsággal kapcsolatos események vagy körülmények észlelésére szolgáló eszközök telepítését vagy használatát, valamint a vonatkozó közúti forgalmi adatok gyűjtését a 886/2013/EU felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletben⁶¹ meghatározott, közúti biztonsággal kapcsolatos minimális általános forgalmi információk szolgáltatása céljából.
- (4) Valamely tagállam kérésére, kellően indokolt esetekben a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján mentességet adhat a (2) bekezdés a) pontjában előírt követelmény alól,

kapcsolódására vonatkozó keretről szóló, 2010. július 7-i 2010/40/EU irányelv felülvizsgálatáról (HL L [...]).

⁶⁰ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1054 rendelete (2020. július 15.) az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról (HL L 249., 2020.7.31., 1. o.).

⁶¹ A Bizottság 886/2013/EU felhatalmazáson alapuló rendelete (2013. május 15.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a közúti biztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információk lehetőség szerinti, a felhasználók számára térítésmentes biztosításához szükséges adatok és eljárások tekintetében való kiegészítéséről (HL L 247., 2013.9.18., 6. o.).

különösen akkor, ha a forgalom sűrűsége a két irányban együttesen nem haladja meg a napi 10 000 járművet, vagy ha sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok állnak fenn, feltéve, hogy a biztonság megfelelő szintje biztosított. A mentesség iránti kérelemnek társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzésen, a sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok értékelésén és/vagy a beruházásoknak a környezetre és a biológiai sokféleségre gyakorolt lehetséges negatív hatásait figyelembe vevő értékelésen kell alapulnia.

30. cikk

A törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat közötti infrastruktúrája megfeleljen a 29. cikk (1) bekezdésének.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat közötti infrastruktúrája 2040. december 31-re megfeleljen a 29. cikk (2) bekezdésének a), c) és d) pontjában meghatározott követelményeknek.
- (3) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat közötti infrastruktúrája 2030. december 31-re megfeleljen a 29. cikk (2) bekezdésének b) pontjában meghatározott követelményeknek.
- (4) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat közötti infrastruktúrája 2025. december 31-re megfeleljen a 29. cikk (3) bekezdésében meghatározott követelményeknek.
- (5) Valamely tagállam kérésére, kellően indokolt esetekben a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján mentességet adhat a 29. cikk (2) bekezdésének a) pontjában előírt követelmény alól, különösen akkor, ha a forgalom sűrűsége a két irányban együttesen nem haladja meg a napi 10 000 járművet, vagy ha sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok állnak fenn, feltéve, hogy a biztonság megfelelő szintje biztosított. A mentesség iránti kérelemnek társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzésen, a sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok értékelésén és/vagy a beruházásoknak a környezetre és a biológiai sokféleségre gyakorolt lehetséges negatív hatásait figyelembe vevő értékelésen kell alapulnia.

31. cikk

A közúti infrastruktúra fejlesztésének további prioritásai

A közúti infrastruktúrával kapcsolatos közös érdekű projektek előmozdításakor, továbbá a 12. és a 13. cikkben meghatározott általános prioritásokon túlmenően az alábbiakat is figyelembe kell venni:

- a) a közúti közlekedésbiztonság javítása és előmozdítása, figyelembe véve a veszélyeztetett használók és úthasználók teljes sokféleségének, különösen a csökkent mozgásképességű személyeknek a szükségleteit;
- b) a meglévő utak zsúfoltságának csökkentése, különösen az intelligens forgalomirányítás, többek között a dinamikus – a napszaknak, a hét napjának vagy az évszaknak megfelelően változó – dugódíjak vagy útdíjak révén;

- c) innovatív technológiák bevezetése az uniós közúti közlekedési jogi keretnek való megfelelés ellenőrzésének javítása érdekében, beleértve az intelligens és automatizált végrehajtási eszközöket és az 5G kommunikációs infrastruktúrát;
- d) a közúti infrastruktúra kiépítéskor vagy korszerűsítéskor az aktív közlekedési módok előmozdítása érdekében a gyalogos és kerékpáros útvonalak folytonosságának és hozzáférhetőségének biztosítása.

5. SZAKASZ

LÉGIKÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

32. cikk

Az infrastruktúra elemei

- (1) A légi közlekedési infrastruktúra különösen az alábbiakból áll:
 - a) légtér, útvonalak és légi folyosók;
 - b) repülőterek, beleértve a repülőtéri területen, a vertiportokon és az űrrepülőtereken végzett földi és szállítási műveletekhez szükséges infrastruktúrát és berendezéseket;
 - c) a repülőterek összekapcsolása a transzeurópai közlekedési hálózat más közlekedési módjaival;
 - d) ATM/ANS-rendszerek és kapcsolódó berendezések, beleértve az űrbe telepített berendezéseket is;
 - e) az alternatív üzemanyagokhoz kapcsolódó infrastruktúra és az álló légi járművek villamosenergia-ellátása [az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] rendeletben meghatározottak szerint;
 - f) az alternatív üzemanyagok helyszíni előállítására és az energiahatékonyság javítására, valamint a repülőterek vagy a kapcsolódó repülőtéri műveletek – például a földi kiszolgálás, a légi járművel végzett műveletek és a földi személyszállítás – éghajlati, környezeti és zajkibocsátásának csökkentésére szolgáló infrastruktúra;
 - g) a szelektív hulladékgyűjtéshez, a hulladékmegelőzéshez és a körforgásos gazdaság területén végzett tevékenységekhez használt infrastruktúra.
- (2) Egy repülőtér akkor része az átfogó hálózatnak, ha megfelel a következő feltételek legalább egyikének:
 - a) áruforgalmi repülőterek esetében a teljes éves áruforgalom legalább az Unió összes repülőtere teljes éves áruforgalmának 0,2 %-a;
 - b) személyforgalmi repülőterek esetében a teljes éves utasforgalomnak legalább az Unió összes repülőtere teljes éves utasforgalmának 0,1 %-át kell kitennie, kivéve ha a repülőtér az átfogó hálózatban a legközelebbi repülőtértől több mint 100 km távolságra helyezkedik el, vagy több mint 200 km távolságra, amennyiben nagy sebességű vasútvonal van abban a régióban, ahol elhelyezkedik.

A teljes éves utasforgalom és a teljes éves áruforgalom az Eurostat által közzétett statisztikák szerinti, legutolsó rendelkezésre álló hároméves átlagon alapul.

33. cikk

A törzshálózat és az átfogó hálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy:
- a) 2030. december 31-re jöjjenek létre összeköttetések a törzshálózat repülőterei és a transzeurópai közlekedési hálózat távolsági vasúthálózata – beleértve a nagy sebességű vasúti hálózatot is – és közúti közlekedési infrastruktúrája között, kivéve, ha az összeköttetést sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok akadályozzák;
 - b) 2050. december 31-re jöjjenek létre összeköttetések az átfogó hálózat legalább 4 millió fős teljes éves utasforgalmat bonyolító repülőterei és a transzeurópai közlekedési hálózat távolsági vasúthálózata – beleértve a nagy sebességű vasúti hálózatot is – és közúti közlekedési infrastruktúrája között, kivéve, ha az összeköttetést sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok akadályozzák;
 - c) a területükön található repülőterek mindegyike rendelkezzen legalább egy olyan terminállal, amely minden szolgáltatást nyújtó és használó fél számára megkülönböztetésmentes módon hozzáférhető, és amely átlátható és megkülönböztetésmentes díjakat alkalmaz;
 - d) a polgári légi közlekedés jogellenes cselekmények elleni védelmének közös alapkövetelményeit, amelyeket a 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben⁶² fogadtak el, alkalmazzák a légiközlekedési infrastruktúrára;
 - e) az európai légiközlekedési rendszer teljesítménye és fenntarthatósága, a végrehajtási szabályok és az uniós előírások javítása érdekében a légiforgalmi szolgáltatási infrastruktúra tegye lehetővé az egységes európai égbolt megvalósítását az 549/2004/EK, az 550/2004/EK, az 551/2004/EK és az (EU) 2018/1139 rendelettel összhangban, valamint a légiközlekedési tevékenységek megvalósítását;
 - f) [az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] rendelet követelményeivel teljes összhangban kiépüljön az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája a repülőtereken;
 - g) a légiközlekedési infrastruktúra biztosítsa az álló légi járművek előkondicionált levegővel való ellátását.
- (2) Valamely tagállam kérésére, kellően indokolt esetekben a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján mentességet adhat az (1) bekezdés a), b), c) és g) pontjában előírt követelmények alól. A mentesség iránti kérelemnek társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzésen kell alapulnia, vagy a sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátokhoz kell kapcsolódnia, például ahhoz, hogy a területen nincs vasúti rendszer.

⁶² Az Európai Parlament és a Tanács 300/2008/EK rendelete (2008. március 11.) a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 97., 2008.4.9., 72. o.).

A légiközlekedési infrastruktúra fejlesztésének további prioritásai

A légiközlekedési infrastruktúrával kapcsolatos közös érdekű projektek előmozdításakor, továbbá a 12. és a 13. cikkben meghatározott prioritásokon túlmenően az alábbiakat is figyelembe kell venni:

- a) a repülőterek energia- és működési hatékonyságának növelése;
- b) az egységes európai égbolt és az átjárható rendszerek megvalósításának támogatása, különös tekintettel azokra, amelyeket a SESAR projekt keretében az európai légiforgalmi szolgáltatási főtervvel összhangban fejlesztettek ki;
- c) a digitalizációs és automatizálási folyamatok javítása, különös tekintettel a fokozott biztonságra és védelemre;
- d) a repülőterek és az egyéb közlekedési módok infrastruktúrája közötti, valamint adott esetben a repülőterek és a városi csomópontok közötti multimodális összeköttetések javítása;
- e) a fenntarthatóság javítása és az éghajlati, környezeti és zajhatások enyhítése, különösen az új technológiák és innovációk, az alternatív üzemanyagok, a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású légi járművek, valamint a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású infrastruktúra bevezetése révén.

6. SZAKASZ

A MULTIMODÁLIS ÁRUTERMINÁLOK INFRASTRUKTÚRÁJA

A multimodális áruterminalok azonosítása

- (1) A transzeurópai közlekedési hálózat multimodális áruterminaljai azok a terminálok, amelyek:
 - a) a transzeurópai közlekedési hálózat II. mellékletben felsorolt tengeri kikötőiben találhatók;
 - b) a transzeurópai közlekedési hálózat II. mellékletben felsorolt belvízi kikötőiben találhatók;
 - c) városi csomóponton belül vagy annak közelében találhatók;
 - d) szerepelnek a transzeurópai közlekedési hálózat II. mellékletben felsorolt vasúti-közúti termináljai között.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat kiszolgálására elegendő multimodális áruterminal-kapacitás álljon rendelkezésre, amely képes kezelni a jelenlegi és jövőbeli forgalmat, különösen a városi csomópontok, az ipari központok, a kikötők és a logisztikai központok forgalmát.
- (3) E rendelet hatálybalépésétől számított két éven belül a tagállamok piacelemzést és előretekintő elemzést végeznek a területükön található multimodális áruterminalokról. Az elemzésnek legalább a következőket kell tartalmaznia:

- a) az áru fuvarozás jelenlegi és jövőbeli forgalmának vizsgálata, beleértve a közúti áruszállítás forgalmát is;
- b) a transzeurópai közlekedési hálózat meglévő multimodális árutermináljainak azonosítása az adott tagállam területén annak értékelésével, hogy szükség van-e új multimodális áruterminálokra vagy a meglévő terminálokra további átrakodási kapacitásra;
- c) annak elemzése, hogy miként biztosítható a megfelelő átrakodási kapacitással rendelkező multimodális áruterminálok megfelelő elosztása a b) pontban meghatározott szükségletek kielégítése érdekében. Ennek során figyelembe kell venni a szomszédos tagállamok határ menti területein található terminálokat.

A tagállamok konzultálnak a területükön működő fuvaroztatókkal, valamint fuvarozási és logisztikai szolgáltatókkal. Elemzésük során figyelembe veszik a konzultáció eredményeit.

- (4) A (3) bekezdés szerinti elemzés alapján a tagállamok cselekvési tervet dolgoznak ki a multimodális áruterminál-hálózat fejlesztésére vonatkozóan. Az elemzés eredményeit és a cselekvési tervet legkésőbb az elemzés véglegesítését követő hat hónapon belül benyújtják a Bizottságnak azon vasúti-közúti terminálok jegyzékével együtt, amelyek I. és II. mellékletbe történő felvételét a tagállam javasolja.
- (5) Egy vasúti-közúti terminál akkor minősül az átfogó hálózat részének, és akkor szerepelhet az I. és II. melléklet szerinti jegyzékben, ha megfelel a következő feltételek legalább egyikének:
 - a) éves áruátrakodási mennyisége nem ömlesztett áru esetében meghaladja a 800 000 tonnát, vagy ömlesztett áru esetében meghaladja az Unió összes tengeri kikötője által kezelt teljes éves áruforgalom 0,1 %-át;
 - b) a tagállam egy olyan NUTS 2 régió fő vasúti-közúti termináljaként jelölte ki, amelyben nincs az a) pontnak megfelelő vasúti közúti terminál;
 - c) a tagállam a (4) bekezdéssel összhangban javasolja.

36. cikk

Az infrastruktúra elemei

A multimodális áruterminálok különösen a következőket foglalják magukban:

- a) a terminál területén és annak közelében található különböző szállítási módokat összekapcsoló infrastruktúra;
- b) daruk, szállítószalagok és az áruk különböző szállítási módok közötti átrakodásához, helymeghatározásához és tárolásához használt berendezések;
- c) kijelölt területek, például kapuzóna, köztes pufferzóna és várakozási zóna, átrakodási terület, valamint közlekedési vagy berakodási sávok;
- d) a hatékony terminálüzemeltetés szempontjából releváns IKT-rendszerek, például az infrastruktúra-kapacitás tervezését, a szállítási műveleteket, a szállítási módok összekapcsolását és az átrakodást megkönnyítő IKT-rendszerek;
- e) az alternatívüzemanyag-létesítményekhez kapcsolódó infrastruktúra.

A közlekedési infrastruktúrára vonatkozó követelmények

- (1) A tagállamok méltányos és megkülönböztetésmentes módon biztosítják, hogy a 35. cikk (1) bekezdésében említett multimodális áruterminálok:
 - a) lehetőség szerint kapcsolódjanak a térségben rendelkezésre álló szállítási módokhoz, kivéve, ha ezt a társadalmi-gazdasági költségek és hasznok nem indokolják;
 - b) 2030. december 31-re rendelkezzenek legalább egy, [az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] rendelet 2. cikkének 43. pontjában meghatározott, nehézgépjárművek kiszolgálására szolgáló elektromos töltőállomással;
 - c) rendelkezzenek olyan digitális eszközökkel, amelyek 2030. december 31-re lehetővé teszik:
 - i. a terminál hatékony üzemeltetését, például fotokapu, terminálüzemeltetési rendszer, a járművezetők digitális be- és kiléptetésére szolgáló rendszer, az átrakodó berendezésekre szerelt kamerák vagy más érzékelők, valamint vasútoldali kamerarendszerek révén;
 - ii. az információáramlást a terminálon belül, valamint a logisztikai lánc mentén a szállítási módok és a terminál között.
- (2) A tagállamok méltányos és megkülönböztetésmentes módon biztosítják, hogy a 35. cikk (1) bekezdésében említett és a vasúthálózathoz csatlakozó multimodális áruterminálok – amennyiben intermodális terminálnak minősülnek, és vertikális átrakodást végeznek – 2030. december 31-re képessé váljanak az intermodális rakodási egységek valamennyi típusának kezelésére.
- (3) A tagállamok méltányos és megkülönböztetésmentes módon biztosítják, hogy a 35. cikk (1) bekezdésében említett és a vasúthálózathoz csatlakozó multimodális áruterminálok 2040. december 31-re képessé váljanak a 740 m hosszúságú vonatok beavatkozás nélküli fogadására, vagy ha ez gazdaságosan nem kivitelezhető, megfelelő intézkedésekre kerüljön sor a 740 m hosszúságú vonatok fogadásakor elért üzemeltetési hatékonyság javítása érdekében, például az indulási és érkezési mellékvágányok bővítésével és villamosításával, a jelzőrendszerek módosításával és a vágánykiosztás javításával.
- (4) A tagállamok méltányos és megkülönböztetésmentes módon biztosítják, hogy a 35. cikk (1) bekezdésében említett és a vasúthálózathoz kapcsolódó valamennyi multimodális áruterminál 2050. december 31-re képessé váljon bármely 740 m hosszúságú vonat beavatkozás nélküli kezelésére.
- (5) A Bizottság valamely tagállam kérésére, kellően indokolt esetekben végrehajtási jogi aktusok útján mentességet adhat az (1)–(4) bekezdésben előírt kötelezettségek alól, ha az infrastrukturális beruházás a társadalmi-gazdasági költségek és hasznok szempontból nem indokolható, különösen, ha a terminál korlátozott kiterjedésű területen található.

A multimodális közlekedési infrastruktúra fejlesztésének további prioritásai

A multimodális közlekedési infrastruktúrával kapcsolatos közös érdekű projektek előmozdításakor, továbbá a 12. és a 13. cikkben meghatározott általános prioritásokon túlmenően az alábbiakat is figyelembe kell venni:

- a) a különböző közlekedési módok összekapcsolásának megkönnyítése;
- b) a multimodális közlekedés előtt álló fő műszaki és adminisztratív akadályok elhárítása, többek között az eFTI-rendszer megvalósítása révén;
- c) gördülékeny információáramlás kialakítása, amely a teljes transzeurópai közlekedési rendszerre kiterjedően lehetővé teszi a közlekedési szolgáltatások nyújtását;
- d) az adatok megosztása, az adatokhoz való hozzáférés és az adatok további felhasználása terén a közlekedési módokon belüli és azok közötti átjárhatóság megkönnyítése;
- e) adott esetben annak előmozdítása, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat magántulajdonban lévő mellékvágányai lehetővé tegyék 740 m hosszúságú vonatok beavatkozás nélküli kezelését.

7. SZAKASZ

VÁROSI CSOMÓPONTOK

A városi csomópontok elemei

- (1) A városi csomópontok különösen a következőkből állnak:
 - a) a transzeurópai közlekedési hálózathoz tartozó és annak teljesítményét növelő városi csomópont közlekedési infrastruktúrája a kerülőutakkal együtt;
 - b) a transzeurópai közlekedési hálózat hozzáférési pontjai, nevezetesen a multimodális vasútállomások, a multimodális áruterminálok, a kikötők és a repülőterek;
 - c) az e hozzáférési pontok közötti és a hozzájuk kívülről csatlakozó, az első vagy utolsó kilométer megtételére szolgáló összeköttetések.
- (2) A transzeurópai közlekedési hálózat városi csomópontjait a II. melléklet sorolja fel.

A városi csomópontokra vonatkozó követelmények

A transzeurópai közlekedési hálózat városi csomópontjainak fejlesztése során a teljes hálózat szűk keresztmetszetek nélküli hatékony működése érdekében a tagállamok biztosítják a következőket:

- a) az alternatív üzemanyagok elektromos és egyéb töltőinfrastruktúrájának rendelkezésre állása, többek között a logisztikai platformokon és a közösségi

közlekedésben, [az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] rendelet követelményeivel teljes összhangban;

b) 2025. december 31-re:

- i. fenntartható városi mobilitási terv elfogadása az V. melléklettel összhangban, amely különösen a különböző közlekedési módok integrálására, a hatékony kibocsátásmentes mobilitás előmozdítására (beleértve a fenntartható és kibocsátásmentes városi logisztikát is), valamint a levegő- és a zajszennyezés csökkentésére irányuló intézkedéseket tartalmaz, és figyelembe veszi a transzeurópai távolsági közlekedési forgalmat;
- ii. városi mobilitási adatok gyűjtése és benyújtása a Bizottsághoz városi csomópontonként, legalább az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra, a forgalmi torlódásokra, a balesetekre és sérülésekre, a modális részarányokra és a mobilitási szolgáltatáshoz való hozzáférésre, valamint a levegő- és zajszennyezésre vonatkozóan. Ezt követően ezeket az adatokat minden évben be kell nyújtani;

c) 2030. december 31-re:

- i. személyszállítás: a vasúti, közúti, légi, aktív közlekedési módok és adott esetben a belvízi és tengeri infrastruktúra fenntartható, zökkenőmentes és biztonságos összekapcsolása;
- ii. személyszállítás: annak lehetővé tétele az utasok számára, hogy multimodális digitális mobilitási szolgáltatásokon keresztül hozzáférjenek az információkhoz, lefoglalják, kifizessék az utazásukat és átvegyék a jegyeiket;
- iii. áruszállítás: a vasúti, közúti és adott esetben belvízi, légi és tengeri infrastruktúra fenntartható, zökkenőmentes és biztonságos összekapcsolása, valamint megfelelő összeköttetések kiépítése a logisztikai platformokkal és létesítményekkel;
- iv. az első vagy utolsó kilométer megtételére szolgáló összeköttetéseket megkönnyítő multimodális személyszállítási csomópontok fejlesztése, amelyek rendelkeznek legalább egy, [az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] rendelet 2. cikkének 43. pontjában meghatározott, nehézgépjárművek kiszolgálására szolgáló elektromos töltőállomással;

d) 2040. december 31-re: legalább egy multimodális áruterminal fejlesztése, amely elegendő átrakodási kapacitást biztosít a városi csomóponton belül vagy annak közelében.

A Bizottság legkésőbb egy évvel e rendelet hatálybalépését követően végrehajtási jogi aktust fogad el, amelyben meghatározza a b) pont ii. alpontjában említett adatok tagállamok általi gyűjtésére vonatkozó módszertant. Ezt a végrehajtási jogi aktust az 59. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

41. cikk

A városi csomópontok további prioritásai

A városi csomópontokkal kapcsolatos közös érdekű projektek előmozdításakor, továbbá a 12. és a 13. cikkben meghatározott általános prioritásokon túlmenően az alábbiakat is figyelembe kell venni:

- a) zökkenőmentes összeköttetés a transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúrája, valamint a regionális és helyi közlekedési infrastruktúra között;
- b) az áthaladó vasúti és közúti közlekedés negatív hatásainak való kitettség csökkentése a városi térségek esetében, ami magában foglalhatja a kerülőutakat is;
- c) a hatékony és alacsony zajkibocsátású közlekedés és mobilitás előmozdítása, beleértve a városi flották ökologizálását;
- d) a közösségi közlekedés és az aktív közlekedési módok modális részarányának növelése;
- e) a közlekedési és forgalmi információk digitális cseréje a városi és nem városi forgalomirányítási központok, valamint az információs szolgáltatásokat nyújtó szervezetek között, az ISO/CEN szabványok szerint.

IV. FEJEZET

AZ INTELLIGENS ÉS REZILIENS KÖZLEKEDÉSRE VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK

42. cikk

Közlekedési IKT-rendszerek

- (1) A közlekedési IKT-rendszereknek lehetővé kell tenniük a multimodális közlekedés és az értéknövelt közlekedéssel kapcsolatos szolgáltatások számára a közlekedési módokon belüli és azok közötti kapacitás- és forgalomirányítást és információcserét, javítva a rezilienciát, a biztonságot, a védelmet, csökkentve a torlódásokat, javítva az üzemeltetési és a környezeti teljesítményt, valamint egyszerűsítve az adminisztrációs eljárásokat. A közlekedési IKT-rendszereknek elő kell segíteniük az infrastruktúra és a mozgó eszközök közötti zökkenőmentes kapcsolatot is.
- (2) A közlekedési IKT-rendszereket a teljes Unióban ki kell építeni annak érdekében, hogy az átjárhatósági alapképességek valamennyi tagállamban rendelkezésre álljanak.
- (3) Az e cikkben említett közlekedési IKT-rendszerek a következőket foglalják magukban:
 - a) vasút: ERTMS, az áru- és személyszállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódó, az átjárhatósági műszaki előírásokban említett telematikai alkalmazások, valamint az egyéb digitalizációs fejlesztések, különösen a Shift2Rail és az Európai Vasút közös vállalkozás teljesítései;
 - b) belvízi utak: folyami információs szolgáltatások;

- c) közúti közlekedés: intelligens közlekedési rendszer;
- d) tengeri szállítás: a hajóforgalom-irányításhoz kapcsolódóan a VTMISSzolgáltatások, az információcseréhez kapcsolódóan az európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezet (EMSWe);
- e) légi közlekedés: ATM/ANS-rendszerek, különösen a SESAR projekt keretében létrehozott rendszerek;
- f) multimodális szállítás: az eFTI, az uniós mobilitási adattér, valamint a vállalkozások közötti adatcserét az ellátási lánc átláthatósága és optimalizálása érdekében megkönnyítő keretrendszerek.

43. cikk

Fenntartható áruszállítási szolgáltatások

- (1) A tagállamoknak elő kell mozdítaniuk azokat a közös érdekű projekteket, amelyek a transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúráját használó, hatékony áruszállítási szolgáltatásokat nyújtanak, és a szén-dioxid-kibocsátás és más káros környezeti hatások csökkentéséhez is hozzájárulnak, és amelyek céljai a következők:
 - a) a közlekedési infrastruktúra fenntartható használatának javítása, beleértve annak hatékony működtetését;
 - b) innovatív közlekedési szolgáltatások bevezetésének az előmozdítása, többek között a rövid távú tengeri fuvarozási összeköttetések, a közlekedési IKT-rendszerek, az e szolgáltatások főként környezetvédelmi és biztonsághoz kapcsolódó céljainak eléréséhez szükséges kiegészítő infrastruktúra kifejlesztése, valamint a megfelelő irányítási struktúrák létrehozása révén;
 - c) a multimodális szállítási szolgáltatások üzemeltetésének megkönnyítése, beleértve a szükséges kísérő információk áramlását is, valamint a logisztikai lánc résztvevői, köztük a fuvaroztatók, üzemeltetők, szolgáltatók és ügyfelek közötti együttműködés javítása;
 - d) az erőforrás-hatékonyság, valamint a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású üzemeltetés ösztönzése, különösen a technológiák, a tevékenységek, a járművontatás, a járművek/hajók sebességének megválasztása, a rendszer- és üzemvitel-tervezés területén;
 - e) az Unió leginkább kiszolgáltatott helyzetben lévő és elszigetelt részeivel, különösen a legkülső régiókkal és az egyéb távoli területekkel, szigeti régiókkal, peremterületekkel és hegyvidéki területekkel, valamint a ritkán lakott területekkel való kapcsolatok javítása.
- (2) A tagállamok előmozdítják az innovatív közlekedési szolgáltatások bevezetését, többek között az Európai Tengeri Térség, a közlekedési IKT-rendszerek, az e szolgáltatások környezetvédelmi és biztonsághoz kapcsolódó céljainak eléréséhez szükséges kiegészítő infrastruktúra kifejlesztése, valamint a megfelelő irányítási struktúrák létrehozása révén.

44. cikk

Új technológiák és innováció

Annak érdekében, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat követni tudja az innovatív technológiafejlesztéseket és -alkalmazásokat, a tagállamok különösen törekednek az alábbiak elérésére:

- a) a közlekedés dekarbonizációjának támogatása és előmozdítása a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású közúti, vízi és légi járművekre, valamint az egyéb innovatív és fenntartható közlekedési és hálózati technológiákra, például a hyperloopra való átállás révén;
- b) valamennyi közlekedési mód dekarbonizációjának lehetővé tétele az energiahatékonyság ösztönzésével, kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású megoldások – többek között hidrogén- és villamosenergia-ellátási rendszerek –, valamint más új megoldások, például fenntartható üzemanyagok bevezetése, valamint a megfelelő infrastruktúra biztosítása. Az ilyen infrastruktúra magban foglalhatja az energiahálózathoz való hozzáférést és az energiaellátáshoz szükséges más létesítményeket, figyelembe veheti az infrastruktúra-jármű interfészt és magában foglalhat közlekedési IKT-rendszereket. A közlekedési infrastruktúra energetikai csomópontként szolgálhat a különböző közlekedési módok kiszolgálásához;
- c) az új digitális technológiák elterjedésének és bevezetésének támogatása, különösen a folyamatos lefedettségű konnektivitási infrastruktúra előmozdítása az európai közlekedési folyosókon a digitális infrastruktúra legmagasabb szintjének és teljesítményének biztosítása, valamint a magasabb szintű automatizálás elérése érdekében;
- d) a biztonság és a fenntarthatóság javítása a személyek mozgása és az áruszállítás terén;
- e) a hálózat üzemeltetésének, irányításának, hozzáférhetőségének, átjárhatóságának, multimodalitásának és hatékonyságának javítása, többek között a multimodális digitális mobilitási szolgáltatások fejlesztésével és az olyan infrastruktúrák – például a nagy sebességű vasutak, valamint a repülőterek városi vasúti vagy villamoshálózati összeköttetései – fejlesztése révén, amelyek lehetővé teszik a zökkenőmentes multimodalitást;
- f) olyan hatékony módszerek támogatása, amelyek a közlekedési szolgáltatások valamennyi használója és nyújtója számára hozzáférhető és átfogó tájékoztatást nyújtanak az összeköttetésekkel, az átjárhatósággal és a multimodalitással kapcsolatban;
- g) olyan hatékony módszerek támogatása, amelyek a közlekedési szolgáltatások valamennyi használója és nyújtója számára hozzáférhető és átfogó tájékoztatást nyújtanak a közlekedéssel kapcsolatos választásaik környezeti hatásairól;
- h) a külső költségeket, például a forgalmi torlódást, az egészségkárosodást és a bármiféle szennyezést – ezen belül a zajt és a kibocsátásokat – csökkentő intézkedések ösztönzése;
- i) biztonságtechnológiai berendezések és kompatibilis azonosítási szabványok bevezetése a hálózatokban;
- j) a közlekedési infrastruktúra zavarokkal és éghajlatváltozással szembeni rezilienciájának javítása az infrastruktúra korszerűsítése és kialakítása, valamint a hálózat természeti és ember okozta katasztrófákkal szembeni védelmét célzó digitális, kiberbiztos megoldások révén;

- k) új közlekedési IKT-rendszerek és technológiák fejlesztésének és alkalmazásának további előmozdítása az egyes közlekedési módokon belül és azok között.

45. cikk

A biztonság és a védelem szempontjából megfelelő infrastruktúra

A tagállamok biztosítják, hogy a közlekedési infrastruktúra biztonságot és védelmet nyújtson a személyek és áruk mozgása számára.

46. cikk

Az infrastruktúra rezilienciája

- (1) Az infrastruktúra tervezésekor a tagállamok javítják a közlekedési infrastruktúra biztonságát és rezilienciáját az éghajlatváltozással, a természeti veszélyekkel, az ember okozta katasztrófákkal, valamint az uniós közlekedési rendszer működését érintő, szándékosan okozott zavarokkal szemben. A közös érdekű projektek végrehajtása során a tagállamok figyelembe veszik a következőket:
- a) más hálózatokkal, például a távközlési és a villamosenergia-hálózattal fennálló kölcsönös függőségek, kapcsolódások és áttételes hatások;
 - b) biztonság, védelem és teljesítmény többféle veszély felmerülése esetén;
 - c) a strukturális infrastruktúra minősége annak teljes életciklusa során, különös tekintettel az előre jelzett éghajlati viszonyokra;
 - d) a zavarokra való reagálás polgári védelmi szükségletei;
 - e) az infrastruktúra kiberbiztonsága és rezilienciája, különös tekintettel a határokon átnyúló infrastruktúrára.
- (2) Azokat a projekteket, amelyek esetében a 2011/92/EU irányelvnek megfelelően környezeti hatásvizsgálat szükséges, éghajlatváltozási rezilienciavizsgálatnak kell alávetni. Az éghajlatváltozási rezilienciavizsgálatot a legújabb rendelkezésre álló bevált gyakorlatok és iránymutatások alapján kell elvégezni annak érdekében, hogy a közlekedési infrastruktúrák reziliensek legyenek az éghajlatváltozás káros hatásaival szemben. Ez az éghajlattal szembeni sebezhetőség és az éghajlattal kapcsolatos kockázatok értékelésével, megfelelő alkalmazkodási intézkedésekkel, valamint az üvegházhatásúgáz-kibocsátás költségeinek a költség-haszon elemzésben való figyelembevételével biztosítható. Ez a követelmény nem vonatkozik azokra a projektekre, amelyek környezeti hatásvizsgálata e rendelet hatálybalépése előtt lezárult.

47. cikk

Biztonsági és közrendi kockázatok

- (1) A tagállamok bejelentenek a Bizottságnak minden olyan közös érdekű projektet, amely a területükön harmadik országbeli természetes személy vagy vállalkozás részvételével vagy hozzájárulásával valósul meg. Ez lehetővé teszi annak értékelését, hogy a projektnek milyen hatása van az Unió biztonságára és közrendjére. Ez a kötelezettség nem vonatkozik a Bizottságnak és a többi tagállamnak az (EU)

2019/452 rendelet 6. cikkének (1) bekezdése alapján bejelentett közvetlen külföldi befektetésekre.

- (2) A tagállamok biztosítják, hogy az (1) bekezdés szerint bejelentett információk a közös érdekű projekt megvalósítására vonatkozó végleges határozat meghozatala előtt legalább tizenkét hónappal rendelkezésre álljanak. Az információknak tartalmazniuk kell különösen a következőket:
- a) a harmadik országbeli vállalkozás és adott esetben azon vállalkozás tulajdonosi szerkezete, amelyen keresztül a részvételt vagy hozzájárulást tervezik, beleértve a tényleges tulajdonosra és a tőkerészesedésre vonatkozó információkat;
 - b) a harmadik országbeli természetes személy vagy vállalkozás közös érdekű projektben való részvételének vagy ahhoz nyújtott hozzájárulásának hozzávetőleges értéke, valamint a részvétel vagy hozzájárulás formájának és feltételeinek leírása;
 - c) a harmadik országbeli természetes személy vagy vállalkozás termékei, szolgáltatásai és üzleti tevékenységei, valamint adott esetben annak a vállalkozásnak a termékei, szolgáltatásai és üzleti tevékenységei, amelyen keresztül a transzeurópai hálózatot érintő részvételt vagy hozzájárulást tervezik;
 - d) azok a tagállamok, amelyekben egy harmadik országbeli természetes személy vagy vállalkozás és adott esetben az a vállalkozás, amelyen keresztül a részvételt vagy hozzájárulást tervezik, a transzeurópai közlekedési hálózatot érintő releváns üzleti tevékenységeket folytat;
 - e) a hozzájárulás vagy részvétel finanszírozása és annak forrása, a tagállam rendelkezésére álló legjobb információk alapján;
 - f) a részvétel tervezett kezdetének vagy a hozzájárulás tervezett befejezésének időpontja.

Ezen túlmenően a tagállamok törekednek arra, hogy – ha azok rendelkezésre állnak – átadjanak minden olyan információt, amely releváns a Bizottság által az (5) bekezdés második albekezdésének a), b) és c) pontja alapján végzett értékelés szempontjából.

- (3) A Bizottság legkésőbb az (1) bekezdés szerinti információk kézhezvételétől számított harminc naptári napon belül kiegészítő információkat kérhet attól a tagállamtól, amelyben a közös érdekű projektet tervezik. A kiegészítő információk kérésének kellően indokoltnak kell lennie, az (5) bekezdés szerinti értékelés elvégzéséhez szükséges információkra kell korlátozódnia, arányosnak kell lennie a kérés céljával, és nem róhat túlzott terhet arra a tagállamra, ahol a közös érdekű projektet tervezik.

Az a tagállam, amelyben a közös érdekű projektet tervezik, biztosítja, hogy a Bizottság által kért kiegészítő információk indokolatlan késedelem nélkül a Bizottság rendelkezésére álljanak.

Az a tagállam, amelyben a közös érdekű projektet tervezik, a harmadik országbeli természetes személytől vagy vállalkozástól is kérheti a (2) és (3) bekezdésben említett információk átadását. Az érintett harmadik országbeli természetes személy vagy vállalkozás indokolatlan késedelem nélkül rendelkezésre bocsátja a kért információkat.

- (4) Ha a Bizottság úgy ítéli meg, hogy valamely harmadik országbeli természetes személy vagy vállalkozás részvétele vagy bármilyen jellegű hozzájárulása biztonsági vagy közrendi okokból valószínűleg hatással lesz a transzeurópai közlekedési hálózat kritikus infrastruktúrájára, vagy releváns információkkal rendelkezik az adott részvétellel vagy hozzájárulással, illetve az érintett közös érdekű projekttel kapcsolatban, véleményt adhat ki annak a tagállamnak, amelyben a közös érdekű projektet tervezik.

A kritikus infrastruktúra ebben az összefüggésben a tagállamokban található olyan közlekedési célú eszköz, rendszer vagy ezek része, amely elengedhetetlen a létfontosságú társadalmi feladatok ellátásához, az egészségügyhöz, a biztonsághoz, az emberek gazdasági és szociális jólétéhez, valamint amelynek megzavarása vagy megsemmisítése e feladatok folyamatos ellátásának hiánya miatt jelentős következményekkel járna valamely tagállamban.

- (5) Annak megállapítása során, hogy egy harmadik országbeli természetes személy vagy vállalkozás részvétele biztonsági vagy közrendi okokból valószínűleg hatással lesz-e létfontosságú infrastruktúrára, a Bizottság mérlegelheti a részvételnek többek között az alábbiakra gyakorolt lehetséges hatásait:

- a) a kritikus infrastruktúra és az infrastruktúra üzemeltetése szempontjából kritikus fontosságú létesítmények, valamint az infrastruktúra használatához elengedhetetlen földterület és ingatlanok;
- b) az (EU) 2021/821 rendelet⁶³ 2. cikkének 1. pontjában meghatározott, a kritikus infrastruktúra működéséhez elengedhetetlen technológiák és kettős felhasználású termékek;
- c) a kritikus infrastruktúra kivitelezéséhez, üzemeltetéséhez és karbantartásához szükséges inputok szolgáltatása;
- d) az érzékeny információkhoz, köztük a személyes adatokhoz való hozzáférés, vagy az ilyen információk ellenőrzésének képessége a kritikus infrastruktúra kivitelezésével, üzemeltetésével és karbantartásával összefüggésben.

Annak megállapítása során, hogy a külföldi részvétel vagy hozzájárulás valószínűleg hatást gyakorol-e a biztonságra vagy a közrendre, a Bizottság figyelembe veheti különösen azt is, hogy:

- a) a harmadik országbeli vállalkozás felett közvetlenül vagy közvetetten irányítást gyakorol-e valamely harmadik ország kormánya – ideértve az ország állami szerveit, illetve a fegyveres erőit is –, például tulajdonosi struktúra vagy jelentős finanszírozás révén;
- b) a harmadik országbeli természetes személy vagy vállalkozás részt vett-e már valamely tagállam biztonságát vagy közrendjét érintő tevékenységekben; vagy
- c) fennáll-e annak komoly kockázata, hogy a harmadik országbeli természetes személy vagy vállalkozás illegális vagy bűnözői tevékenységet folytat.

⁶³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/821 rendelete (2021. május 20.) a kettős felhasználású termékek kivételére, az azokkal végzett brókertevékenységre, az azokkal kapcsolatos technikai segítségnyújtásra, valamint azok tranzitjára és transzferjére vonatkozó uniós ellenőrzési rendszer kialakításáról (átdolgozás) (HL L 206., 2021.6.11., 1. o.).

- (6) A Bizottság a (3) bekezdés szerinti információk kézhezvételétől számított három hónapon belül véleményt nyilváníthat a (4) bekezdés alapján. A Bizottság véleményének címzettje az a tagállam, amelyben a közös érdekű projektet tervezik, ezenkívül a véleményt a többi tagállam is megkapja. Ha a harmadik országbeli természetes személy vagy vállalkozás részvétele vagy bármilyen jellegű hozzájárulása az (EU) 2019/452 rendelet 2. cikkének 1. pontjában meghatározott közvetlen külföldi befektetésnek minősül, amelyet nem vet alá átvilágításnak az a tagállam, ahol a közvetlen külföldi befektetést tervezik vagy ahol azt megvalósították, a Bizottság indokolt esetben véleményt ad ki az (EU) 2019/452 rendelet 8. cikke alapján.
- (7) Az a tagállam, amelyben a közös érdekű projektet harmadik országbeli természetes személy vagy vállalkozás által, illetve annak részvételével vagy bármilyen hozzájárulásával tervezik megvalósítani, a lehető legnagyobb mértékben figyelembe veszi a Bizottság véleményét, és amennyiben nem a véleménynek megfelelően jár el, ezt legkésőbb a vélemény kiadását követő három hónapon belül megindokolja a Bizottságnak.
- (8) E cikk végrehajtása céljából minden egyes tagállam és a Bizottság kapcsolattartó pontot hoz létre. A tagállamok és a Bizottság az e cikk végrehajtásával kapcsolatos minden kérdésbe bevonják az említett kapcsolattartó pontokat.
- (9) A Bizottság egy biztonságos és titkosított rendszert hoz létre a kapcsolattartó pontok közötti közvetlen együttműködés és információcsere elősegítésére.
- (10) A tagállamok és a Bizottság az uniós, illetve az adott nemzeti jognak megfelelően biztosítják az e cikk alkalmazásának eredményeként megszerzett bizalmas információk védelmét.
- (11) A tagállamok és a Bizottság gondoskodnak arról, hogy az e cikk alapján rendelkezésre bocsátott vagy kicserélt minősített információt a kibocsátó előzetes írásbeli hozzájárulása nélkül ne minősítsék vissza, illetve annak minősítését ne oldják fel.
- (12) A személyes adatok e cikk alapján történő kezelését az (EU) 2016/679⁶⁴ és az (EU) 2018/1725 rendelettel⁶⁵ összhangban kell végezni, és az adatkezelésre kizárólag akkor kerülhet sor, ha az a közös érdekű projektben való részvétel vagy ahhoz nyújtott hozzájárulás átvilágításához, valamint vagy az e cikkben meghatározott együttműködés eredményességének biztosításához szükséges. Az e cikk végrehajtásához kapcsolódó személyes adatok csak annyi ideig őrizhetők meg, amennyi az adatgyűjtés céljainak eléréséhez szükséges.

⁶⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

⁶⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1725 rendelete (2018. október 23.) a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek általi kezelése tekintetében való védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 45/2001/EK rendelet és az 1247/2002/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2018.11.21., 39. o.).

Karbantartás és a projekt életciklusa

A tagállamok biztosítják, hogy

- a) a transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúráját oly módon tartásuk fenn, hogy teljes élettartama alatt azonos szintű szolgáltatást és biztonságot nyújtson;
- b) hosszú távú karbantartási tervek készüljenek, amelyek információkat tartalmaznak a meglévő és a tervezett infrastruktúra hosszú távú karbantartási költségeinek fedezéséhez szükséges finanszírozási forrásokról;
- c) az infrastruktúra élettartama során felmerülő karbantartási szükségleteket és költségeket figyelembe vegyék az építés vagy korszerűsítés tervezési szakaszában;
- d) a vasúti infrastruktúra esetében összhangban legyenek azok a karbantartási és felújítási szükségletek, amelyek a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztéséhez kapcsolódó és a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (1) bekezdésében említett, a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó irányadó stratégiában, az érintett infrastruktúra-működtetőknek a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (3) bekezdésében említett üzleti tervében, valamint az illetékes hatóság és az infrastruktúra-működtető közötti, a 2012/34/EU irányelv 30. cikkében említett szerződéses megállapodásban szerepelnek.

Hozzáférhetőség minden használó számára

A közlekedési infrastruktúrának zökkenőmentes mobilitást és hozzáférhetőséget kell lehetővé tennie valamennyi használó, különösen a kiszolgáltatott helyzetben lévő személyek, köztük a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek, valamint a legkülső régiók és az egyéb távoli területek, vidéki térségek, szigeti régiók, perem- és hegyvidéki területek, valamint a ritkán lakott területek lakosai számára.

V. FEJEZET

AZ EURÓPAI KÖZLEKEDÉSI FOLYOSÓK ÉS A HORIZONTÁLIS PRIORITÁSOK MEGVALÓSÍTÁSA

Az európai közlekedési folyosók és a horizontális prioritások

- (1) Az európai közlekedési folyosó olyan eszköz, amelyek elősegíti a transzeurópai közlekedési hálózat egyes részeinek összehangolt megvalósítását, és célja különösen a transznacionális összeköttetések javítása, valamint az Unión belüli szűk keresztmetszetek megszüntetése.
- (2) Az erőforrás-hatékony multimodális közlekedés megvalósítása érdekében, továbbá azért, hogy a jobb területi együttműködés révén elősegítsék a kohéziót, az európai közlekedési folyosóknak a következő szempontokra kell összpontosulniuk:

- a) intermodális integráció, különös tekintettel a leginkább környezetbarát közlekedési módok, nevezetesen a vasút, a belvízi hajózás és a rövid távú tengeri fuvarozás megerősítésére;
 - b) kölcsönös átjárhatóság;
 - c) az infrastruktúra összehangolt fejlesztése, mindenekelőtt a határokon átnyúló szakaszokon, különösen a teljes mértékben átjárható vasúti áru fuvarozási rendszernek, valamint a nagy sebességű, távolsági vasúti személyszállítási hálózatnak az Unió egészére kiterjedő kialakítása céljából;
 - d) támogatás a közlekedés digitalizációját szolgáló innovatív megoldások összehangolt és integrált fejlesztéséhez és bevezetéséhez.
- (3) Az európai közlekedési folyosóknak köszönhetően a tagállamok összehangolt és egymással szinkronban lévő módon valósíthatnak meg infrastrukturális beruházásokat.
- (4) Az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) és az Európai Tengeri Térség a transzeurópai közlekedési hálózat megvalósításának horizontális prioritásai. Biztosítják az ERTMS időben történő kiépítését a teljes hálózaton, valamint a tengeri összeköttetések integrálását a transzeurópai közlekedési hálózatba.

51. cikk

Az európai közlekedési folyosók és a horizontális prioritások összehangolása

- (1) Az európai közlekedési folyosók, az ERTMS és az Európai Tengeri Térség összehangolt végrehajtásának megkönnyítése érdekében a Bizottság – az érintett tagállamokkal egyetértésben, az Európai Parlamenttel és a Tanáccsal folytatott konzultációt követően – folyosónként és horizontális prioritásonként egy európai koordinátort jelöl ki.
- (2) Az európai koordinátort különösen a közlekedéssel és/vagy a nagyprojektek finanszírozásával és/vagy társadalmi-gazdasági és környezeti értékelésével kapcsolatos ismeretei, illetve az európai uniós szakpolitikai döntéshozatallal kapcsolatos tapasztalata alapján választják ki. A kiválasztott koordinátor megbízatása legfeljebb négyéves időszakra szól, amely megújítható. Az európai koordinátor hatásköre egyetlen folyosó vagy horizontális prioritás megvalósításához kapcsolódik.
- (3) Az európai koordinátor kijelöléséről szóló határozatában a Bizottság megállapítja az (5), (6) és (7) bekezdésben említett feladatok ellátásának módját.
- (4) Az európai koordinátor a Bizottság nevében és képviseletében jár el, mely utóbbi biztosítja számára a titkársági feladatok ellátásához szükséges személyi és tárgyi feltételeket.
- (5) Az európai koordinátorok:
- a) támogatják az adott európai közlekedési folyosó vagy horizontális prioritás összehangolt megvalósítását;
 - b) az 53. cikkel összhangban az érintett tagállamokkal együttműködve munkatervet dolgoznak ki, és figyelemmel kísérik annak végrehajtását;
 - c) konzultálnak a folyosófórummal vagy a horizontális prioritásokkal foglalkozó konzultatív fórummal a munkatervről és annak végrehajtásáról, és ez utóbbiról rendszeresen tájékoztatják a folyosófórumot;

- d) jelentéseket készítenek a tagállamok és a Bizottság, valamint adott esetben az európai közlekedési folyosó vagy horizontális prioritás fejlesztésébe közvetlenül bevont összes más szervezet számára a felmerült nehézségekről, különösen a folyosó vagy horizontális prioritás kialakításának akadályoztatása esetén, hozzájárulva ezzel a megfelelő megoldások megtalálásához;
 - e) éves állapotjelentést készítenek az európai közlekedési folyosók és a horizontális prioritások megvalósítása terén elért eredményekről. Az éves állapotjelentés a fő prioritások és beruházások terén elért eredményekre összpontosít, ismerteti a megvalósításuk során felmerült problémák jellegét, és megoldásokat javasol.
- (6) Az európai közlekedési folyosók európai koordinátorai:
- a) szorosan együttműködnek a vasúti árufuvarozás irányításával annak érdekében, hogy azonosítsák és rangsorolják az európai közlekedési folyosók teherszállító vasútvonalain a vasúti árufuvarozásra vonatkozó beruházási igényeket;
 - b) a vasúti árufuvarozás irányításával szoros együttműködésben adminisztratív, üzemeltetési és átjárhatósági szempontból figyelemmel kísérik az európai közlekedési folyosók vasútvonalain zajló árufuvarozási forgalmat, ezen belül a vasúti árufuvarozási szolgáltatások teljesítményét.
- (7) Az európai közlekedési folyosók európai koordinátorai:
- a) azonosítják és rangsorolják az európai közlekedési folyosókhoz tartozó vasúti személyszállítási vonalak beruházási szükségleteit;
 - b) adminisztratív, üzemeltetési és átjárhatósági szempontból figyelemmel kísérik az európai közlekedési folyosók vasútvonalain zajló személyforgalmat, ezen belül a vasúti személyszállítási szolgáltatások teljesítményét.
- (8) Az (EU) 2021/1153 rendelet 14. cikkének (4) bekezdése alapján a Bizottság kikéri az európai koordinátor véleményét az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) keretében az európai koordinátor hatáskörébe tartozó európai közlekedési folyosókra vagy horizontális prioritásokra vonatkozóan nyújtott uniós finanszírozás iránti kérelmek vizsgálatakor az egyes folyosók vagy horizontális prioritások következetességének és fejlődésének biztosítása érdekében. Az európai koordinátor ellenőrzi, hogy a tagállamok által a CEF társfinanszírozására javasolt projektek összhangban vannak-e a munkaterv prioritásaival.
- (9) Abban az esetben, ha az európai koordinátor nem kielégítően, nem az e cikkben megfogalmazott követelményekkel összhangban tesz eleget megbízatásának, a Bizottság az (1) bekezdésben meghatározott eljárással összhangban bármikor megszüntetheti a megbízatást és új európai koordinátort jelölhet ki.

52. cikk

Az európai közlekedési folyosók és a horizontális prioritások irányítása

- (1) Mindegyik európai közlekedési folyosó és horizontális prioritás esetében az érintett európai koordinátort a munkatervvel és annak végrehajtásával kapcsolatos feladatai ellátásában titkárság és konzultációs fórum (a folyosók esetében folyosófórum, a prioritások esetében a horizontális prioritásokkal foglalkozó konzultációs fórum) segíti.

- (2) A folyosó fórumot az európai koordinátor hozza létre hivatalosan, saját elnökle mellett. Az érintett tagállamok az európai közlekedési folyosó rájuk eső része vonatkozásában megállapodnak a folyosó fórum tagságáról, és biztosítják a vasúti áru fuvarozás irányításának képviselőt.
- (3) Az érintett tagállamok egyetértése esetén az európai koordinátor saját elnökle mellett létrehozhat a következőkkel foglalkozó folyosó-munkacsoportokat:
- a) az új digitális technológiák és infrastruktúra átjárhatósága és bevezetése;
 - b) a határokon átnyúló szakaszok infrastrukturális projektjeinek összehangolt fejlesztése és megvalósítása;
 - c) határokon átnyúló vasúti személyszállítási szolgáltatások;
 - d) üzemeltetési szűk keresztmetszetek;
 - e) városi csomópontok;
 - f) a harmadik országokkal folytatott együttműködés;
 - g) egyéb, szükségesnek ítélt ad hoc munkacsoportok.

Adott esetben a munkafeladatok megkettőzésének elkerülése érdekében az európai koordinátor együttműködik és összehangolja a munkacsoportok tevékenységét a vasúti áru fuvarozás irányításával.

- (4) A horizontális prioritásokkal foglalkozó konzultatív fórumot az európai koordinátor hozza saját elnökle mellett. Az érintett tagállamok és adott esetben az érintett ágazatok képviselői számára lehetővé kell tenni a fórumon való részvételt. A tagállamok nemzeti ERTMS-koordinátort jelölnek ki az ERTMS konzultációs fórumán való részvételre. Az európai koordinátor emellett ad hoc munkacsoportokat is létrehozhat.
- (5) Az érintett tagállamok együttműködnek az európai koordinátorral, részt vesznek a folyosó fórum és a horizontális prioritásokkal foglalkozó konzultatív fórum munkájában, és az európai koordinátor rendelkezésére bocsátják az e cikk szerinti feladatok elvégzéséhez szükséges információkat, beleértve a folyosók kialakítására vonatkozó, valamely nemzeti infrastrukturális tervben szereplő információkat is.
- (6) Az európai koordinátor a munkatervvel és annak végrehajtásával kapcsolatban konzultálhat a regionális és helyi önkormányzatokkal, az infrastruktúra-működtetőkkel, a fuvarozókkal – köztük különösen a vasúti áru fuvarozás irányításának tagjaival –, továbbá az ellátási ágazattal, a közlekedési rendszereket használókkal és a civil társadalom képviselőivel. Ezenkívül az ERTMS-ért felelős európai koordinátor szorosan együttműködik az Európai Unió Vasúti Ügynökségével és az Európai Vasút közös vállalkozással, az Európai Tengeri Térségért felelős európai koordinátor pedig az Európai Tengerbiztonsági Ügynökséggel.

53. cikk

Az európai koordinátor munkaterve

- (1) Az európai közlekedési folyosók és a két horizontális prioritás mindegyik európai koordinátora legkésőbb e rendelet hatálybalépésétől számított két éven belül, majd azt követően négyévente munkatervet készít, amelyben részletesen elemzi a saját hatáskörébe tartozó folyosó vagy horizontális prioritás megvalósításának állását, az e

rendelet követelményeinek való megfelelést, valamint jövőbeli fejlesztésének prioritásait.

- (2) A munkatervet az érintett tagállamokkal szoros együttműködésben, valamint a folyosó fórummal és a vasúti áru fuvarozás irányításával vagy a horizontális prioritások konzultatív fórumával egyeztetve kell elkészíteni. Az európai közlekedési folyosók munkatervét az érintett tagállamok hagyják jóvá. A Bizottság tájékoztatás céljából benyújtja a munkatervet az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

A munkaterv elkészítésekor az európai koordinátor figyelembe veszi a 913/2010/EU rendelet 9. cikkében említett megvalósítási tervet.

- (3) Az európai közlekedési folyosóra vonatkozó munkaterv részletes elemzést nyújt az érintett folyosó megvalósításának állapotáról, amely különösen a következőket tartalmazza:

- a) a folyosó jellemzőinek leírása;
- b) elemzés arról, hogy a folyosó megfelel-e az e rendeletben a közlekedési infrastruktúrára vonatkozóan előírt követelményeknek, valamint az ennek kapcsán elért előrehaladásról;
- c) a folyosó fejlődését akadályozó hiányzó összeköttetések és szűk keresztmetszetek azonosítása;
- d) a szükséges beruházások elemzése, beleértve a folyosó fejlesztéséhez és befejezéséhez szükséges projektek végrehajtásához lekötött és/vagy tervezett finanszírozás és pénzügyi keretösszegek forrásait;
- e) a beruházási szükségletek és szűk keresztmetszetek lehetséges kezelési megoldásainak leírása, különösen a folyosó személy- és teherforgalmi vonalai tekintetében;
- f) a közlekedési módok közötti és azokon belüli fizikai, műszaki, digitális, üzemeltetési és adminisztratív akadályok elhárítására, valamint a hatékony multimodális közlekedés javítására vonatkozó, köztes célokat tartalmazó terv, különös tekintettel a határokon átnyúló szakaszokra és az egyes országokon belüli hiányzó összeköttetésekre.

A beruházások elemzése és a vasúti áru fuvarozáshoz kapcsolódó köztes célokat tartalmazó terv elkészítése során az európai koordinátor együttműködik a folyosó irányító testületével és ügyvivő testületével, amelyeket a 913/2010/EU rendelet 11. cikke említ.

A beruházások elemzése és a multimodális áruterminálokkal kapcsolatos köztes célokat tartalmazó terv elkészítése során az európai koordinátor figyelembe veszi az elemzés folyosó szempontjából releváns elemeit, a tagállamok által a 35. cikk (4) bekezdése alapján kidolgozott cselekvési terveket és a 913/2010/EU rendelet 19. cikkének b) pontjában említett jegyzéket.

A beruházások elemzése és a személyszállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódó köztes célokat tartalmazó terv elkészítése során az európai koordinátor figyelembe veszi az 51. cikk (7) bekezdésének b) pontjával összhangban végzett nyomon követés eredményeit;

- g) a vasúti áru fuvarozás irányítása által a 913/2010/EU rendelet 19. cikkével összhangban végzett, a vasúti áru fuvarozási forgalomra vonatkozó teljesítmény-ellenőrzés eredményei, valamint a 913/2010/EU rendelet 9.

cikkének (1) bekezdésével összhangban meghatározott, a folyosókra vonatkozó célkitűzések, célértékek és intézkedések jegyzéke, amelyek lehetővé teszik az e rendelet 18. cikkében foglalt üzemeltetési követelmények teljesítését;

- h) a városi csomópontokban végrehajtandó, a folyosó hatékony működése és a transzeurópai közlekedési hálózat célkitűzéseinek elérése szempontjából releváns intézkedések meghatározása;
 - i) a folyosó fejlesztésére vonatkozó prioritások meghatározása;
 - j) az éghajlatváltozás infrastruktúrára gyakorolt lehetséges hatásainak elemzése, és adott esetben az éghajlatváltozással szembeni reziliencia javítására javasolt intézkedések;
 - k) az üvegházhatású gázok kibocsátásának, a zajterhelésnek és adott esetben más negatív környezeti hatásoknak a mérséklését célzó intézkedések.
- (4) Az európai koordinátor segíti a tagállamokat a munkaterv végrehajtásában, különösen az alábbiak tekintetében:
- a) a prioritások meghatározása a nemzeti tervezésben az egyes folyosókat vagy horizontális prioritásokat érintő megvalósítási problémák és szűk keresztmetszetek – beleértve az üzemeltetési kérdéseket is – azonosítása révén;
 - b) projekt- és beruházástervezés, a kapcsolódó költségek tervezése, valamint az egyes európai közlekedési folyosók vagy horizontális prioritások megvalósításához szükséges becsült végrehajtási ütemterv elkészítése;
 - c) a határokon átnyúló infrastrukturális projektek kivitelezését és irányítását végző egyedüli gazdasági egység létrehozása.

54. cikk

Végrehajtási jogi aktusok

- (1) Az európai koordinátorok első munkaterve alapján a Bizottság végrehajtási jogi aktust fogad el az európai közlekedési folyosók és a két horizontális prioritás minden egyes munkatervére vonatkozóan. Ez a végrehajtási jogi aktus meghatározza az infrastruktúra- és beruházástervezés, valamint a finanszírozás prioritásait.
- (2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el az európai közlekedési folyosó egyes szakaszainak, különösen az összetett, határokon átnyúló szakaszok megvalósítására vonatkozóan, valamint az európai közlekedési folyosó vagy a horizontális prioritások közlekedési infrastruktúrára vonatkozó konkrét követelményeinek megállapítása céljából.
- (3) Az (1) és a (2) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusokat az 59. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni. A Bizottság az európai koordinátor által végzett valamennyi munkaterv-felülvizsgálat alkalmával, illetve az elért eredmények, a felmerült késedelmek vagy az aktualizált nemzeti programok figyelembevétele érdekében ugyanazon eljárásnak megfelelően módosítja a végrehajtási jogi aktusokat.
- (4) A végrehajtási jogi aktusban előírt intézkedések maradéktalan végrehajtásáig az érintett tagállamok éves jelentést nyújtanak be a Bizottságnak az elért eredményekről, feltüntetve különösen a nemzeti költségvetési tervben tett pénzügyi kötelezettségvállalásokat.

VI. FEJEZET

KÖZÖS RENDELKEZÉSEK

55. cikk

Beszámolás és nyomon követés

- (1) A tagállamok rendszeres, átfogó és átlátható jelleggel tájékoztatják a Bizottságot a közös érdekű projektek végrehajtása és az ezt célzó beruházások során elért előrehaladásról. A tájékoztatás magában foglalja az adatok éves továbbítását is a transzeurópai közlekedési hálózat interaktív térinformatikai és műszaki információs rendszerén (TENtec) keresztül. Tartalmazza a transzeurópai közlekedési hálózattal kapcsolatos közös érdekű projektekre vonatkozó műszaki és pénzügyi adatokat, valamint a transzeurópai közlekedési hálózat kiépítésére vonatkozó adatokat.
- (2) A Bizottság biztosítja, hogy a TENtec nyilvánosan és könnyen hozzáférhető legyen, lehetővé téve a nemzeti rendszerekkel és más releváns uniós alkalmazásokkal és adatforrásokkal való automatizált adatcserét. A TENtec projektspecifikus és naprakész információkat tartalmaz az uniós társfinanszírozás formáiról és összegeiről, valamint az egyes projektek előrehaladásáról.

A Bizottság gondoskodik arról, hogy a TENtec rendszer ne hozzon nyilvánosságra olyan információkat, amelyek kereskedelmi szempontból bizalmasak vagy amelyek a tagállamok közbeszerzési eljárásait érinthetik vagy indokolatlanul befolyásolhatják.
- (3) A tagállamok biztosítják a TENtec információs rendszerben tárolt adatok minőségét, teljességét és következetességét. A nemzeti rendszerek és adatforrások lehetővé teszik a TENtec-kel való automatizált adatcserét.

56. cikk

A hálózat aktualizálása

- (1) Az EUMSZ 172. cikkének második bekezdésére is figyelemmel a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 60. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. és a II. melléklet kiigazítására, különösen a 20., 24. és 32. cikkben meghatározott mennyiségi küszöbértékekből eredő lehetséges változások figyelembevétele céljából. A mellékletek kiigazításakor a Bizottság:
 - a) beleszámítja az átfogó hálózatba a belvízi kikötőket, tengeri kikötőket és repülőtereket, ha azok átlagos forgalma az elmúlt három évben bizonyítottan meghaladta a vonatkozó küszöbértéket;
 - b) nem számítja bele az átfogó hálózatba a belvízi kikötőket, tengeri kikötőket és repülőtereket, ha azok átlagos forgalma az elmúlt hat évben bizonyítottan a vonatkozó küszöbérték 85 %-a alatt maradt;
 - c) beleszámítja a transzeurópai közlekedési hálózatba az olyan városi csomópontokat amelyek lakosainak száma bizonyítottan meghaladja a 100 000 főt;

- d) beleszámítja a transzeurópai közlekedési hálózatba a tagállam által a 35. cikk (4) bekezdésének megfelelően azonosított multimodális áruterminálokat;
- e) úgy igazítja ki a közúti, vasúti és belvízi infrastruktúra térképeit, hogy a kiigazítás szigorúan csak a hálózat kiépítésében elért előrehaladást tükrözze. A térképek kiigazításakor a Bizottság csak olyan nyomvonal-kiigazítást tehet, amelyet a megfelelő projektengedélyezési eljárás lehetővé tesz.

Az első albekezdés a)–c) pontjában említett kiigazítások az Eurostat – illetve ennek hiányában a tagállamok nemzeti statisztikai hivatalai – által közzétett legfrissebb statisztikákon alapulnak. Az első albekezdés d) pontjában említett kiigazítások a 35. cikk (4) bekezdésében említett cselekvési terven alapulnak. Az első albekezdés e) pontjában említett kiigazítások az érintett tagállamok által az 55. cikk (1) bekezdésének megfelelően rendelkezésre bocsátott információk alapján alapulnak.

- (2) A transzeurópai közlekedési hálózatba az (1) bekezdés alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktussal újonnan bevont infrastruktúrára vonatkozó közös érdekű projekt a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatálybalépésének napjától kezdődően jogosult uniós pénzügyi támogatásra a transzeurópai közlekedési hálózat céljára igénybe vehető eszközök keretében.

A transzeurópai közlekedési hálózatból kizárt infrastruktúrára vonatkozó közös érdekű projektek az e cikk (1) bekezdése alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatálybalépésének napjától kezdődően már nem támogathatók. A támogathatóság megszűnése nem érinti a Bizottság által korábban hozott finanszírozási vagy támogatási határozatokat.

- (3) Az EUMSZ 172. cikkének (2) bekezdésére is figyelemmel a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 60. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, amelyekben a szomszédos országok közlekedésiinfrastruktúra-hálózatairól készült áttekintő térképek felvétele vagy kiigazítása céljából módosítja a IV. mellékletet.

57. cikk

Az állami és magánszektorbeli érdekelt felek bevonása

A projekt tervezési és kivitelezési szakaszában adott esetben be kell tartani a közös érdekű projektben érintett regionális és helyi önkormányzatok, valamint civil társadalmi szereplők bevonására és a velük folytatott konzultációra vonatkozó nemzeti eljárásokat. A Bizottság e tekintetben előmozdítja a bevált gyakorlatok cseréjét, különös tekintettel a kiszolgáltatott helyzetben lévő személyek bevonására és a velük folytatott konzultációra.

58. cikk

A nemzeti tervek összehangolása az uniós közlekedéspolitikával

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a nemzeti közlekedési és beruházási tervek összhangban legyenek az uniós közlekedéspolitikával, az e rendeletben meghatározott prioritásokkal és határidőkkel, az érintett tagállamok munkaterveiben és horizontális prioritásaiban meghatározott prioritásokkal, valamint az 54. cikk (1) bekezdésével összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusokkal.
- (2) A nemzeti beruházási tervek tartalmazzák az összes közös érdekű projektet és a hálózat időben történő kiépítéséhez szükséges kapcsolódó beruházásokat.

- (3) A tagállamok legalább tizenkét hónappal az elfogadás előtt értesítik a Bizottságot a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére irányuló nemzeti tervek és programok tervezetéről, illetve azok módosításáról. A Bizottság a tagállamtól kapott értesítést követő hat hónapon belül véleményt adhat ki arról, hogy a nemzeti tervek és programok tervezetei összhangban vannak-e az e rendeletben, továbbá a megfelelő folyosó(k)ra és a horizontális prioritásokra vonatkozó munkatervekben, valamint az 54. cikk (1) bekezdésével összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusokban meghatározott prioritásokkal. A tagállamok legkésőbb a vélemény közlésétől számított két hónapon belül tájékoztatják a Bizottságot a véleményben megfogalmazott ajánlások végrehajtása céljából elfogadott intézkedésekről.

59. cikk

A bizottság eljárása

- (1) A Bizottság munkáját egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet szerinti bizottságnak minősül.
- (2) A 22. cikk (3) és (5) bekezdése alkalmazásában a Bizottságot a 91/672/EGK tanácsi irányelv⁶⁶ 7. cikke szerint létrehozott bizottság segíti.
- (3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni. Amennyiben a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

60. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek mellett felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.
- (2) A Bizottságnak a 11. cikk (3) bekezdésében, valamint az 56. cikk (1) és (3) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól [...]tól/-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 11. cikk (3) bekezdésében, valamint az 56. cikk (1) és (3) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

⁶⁶ A Tanács 91/672/EGK irányelve (1991. december 16.) a belvízi áru- és személyszállításra vonatkozó nemzeti hajóvezetői bizonyítványok kölcsönös elismeréséről (HL L 373., 1991.12.31., 29. o.).

- (5) A 11. cikk (3) bekezdése, valamint az 56. cikk (1) és (3) bekezdése szerint elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emel ellene kifogást az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról történő értesítését követő két hónapon belül, vagy ha még a fenti időtartam lejártá előtt mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról értesíti a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

61. cikk

Felülvizsgálat

- (1) Legkésőbb 2033. december 31-ig a Bizottság az európai koordinátorok segítségével és adott esetben a tagállamokkal való egyeztetést követően értékeli a törzshálózat megvalósítását, és különösen annak az e rendeletben előírt követelményeknek való megfelelését.

Az értékelés figyelembe veszi az európai koordinátorok által az 51. cikk (5) bekezdésének e) pontja, illetve az 53. cikk (1) bekezdése alapján elkészített éves állapotjelentést és munkaterveket.

- (2) Legkésőbb 2033. december 31-ig a Bizottság az európai koordinátorok segítségével és adott esetben a tagállamokkal való egyeztetést követően felülvizsgálja a kiterjesztett törzshálózat és az átfogó hálózat megvalósítását, értékelve az alábbiakat:

- a) az e rendeletnek való megfelelés;
- b) az e rendelet végrehajtásában elért eredmények;
- c) a személy- és áruszállítási forgalomban bekövetkezett változások;
- d) a nemzeti közlekedési infrastrukturális beruházások alakulása;
- e) e rendelet módosításának szükségessége.

Az értékelésben emellett meg kell vizsgálni az utazási módok alakulását és az infrastrukturális beruházásokra vonatkozó tervek releváns változásait.

- (3) A felülvizsgálat során a Bizottság értékeli, hogy az e rendeletben meghatározott kiterjesztett törzshálózat és átfogó hálózat valószínűleg meg fog-e felelni a II., III. és IV. fejezetben foglalt előírásoknak a 2040. december 31-ig, illetve 2050. december 31-ig határidőig, ugyanakkor figyelembe veszi az Unió és az egyes tagállamok gazdasági és költségvetési helyzetét is. A Bizottság a tagállamokkal konzultálva felméri továbbá, hogy a közlekedési forgalom változásai és a nemzeti beruházások tervezése alapján indokolt-e a kiterjesztett törzshálózat és az átfogó hálózat módosítása.

62. cikk

A törzshálózat, a kiterjesztett törzshálózat és az átfogó hálózat késedelmes kiépítése

- (1) Abban az esetben, ha a törzshálózattal, a kiterjesztett törzshálózattal és az átfogó hálózattal kapcsolatos munka megkezdése vagy befejezése az 54. cikkel összhangban végrehajtási jogi aktusokban meghatározott vagy a nemzeti közlekedési és beruházási tervekben vagy más releváns projektdokumentációkban meghatározott kezdeti ütemtervhez képest jelentős késedelmet szenved, a Bizottság felkérheti az érintett tagállamot vagy tagállamokat, hogy indokolják meg a késedelmet. A

tagállamnak vagy tagállamoknak a megkereséstől számított három hónap áll rendelkezésre az indokok közlésére. Az adott válaszok alapján a Bizottság a késedelmet okozó probléma megoldása érdekében konzultál az érintett tagállammal vagy tagállamokkal.

- (2) Amennyiben a késéssel érintett szakasz európai közlekedési folyosót érint, a probléma megoldása érdekében be kell vonni az európai koordinátort.
- (3) A Bizottság az érintett tagállam vagy tagállamok által az első albekezdés szerint közölt indokok figyelembevételét követően az érintett tagállamnak vagy tagállamoknak címzett határozatot fogadhat el, amelyben megállapítja, hogy a törzshálózaton, a kiterjesztett törzshálózaton vagy az átfogó hálózaton végzett munka megkezdésében vagy befejezésében bekövetkezett jelentős késedelem a tagállamnak vagy tagállamoknak tulajdonítható, és az tárgyilagosan nem indokolt. A Bizottság hat hónapot biztosít az érintett tagállamnak vagy tagállamoknak a jelentős késedelem megszüntetésére.

Ha a késedelmes szakasz közvetlen irányítású uniós forrásokból támogatott projektet érint, kezdeményezhető a vissza nem térítendő támogatás összegének csökkentése és/vagy a támogatási megállapodás módosítása vagy megszüntetése az alkalmazandó szabályokkal összhangban.

63. cikk

Mentességek

A vasutakkal kapcsolatos rendelkezések, és különösen azok a követelmények, amelyek értelmében a repülőtereket és a kikötőket össze kell kötni a vasúttal, valamint a biztonságos és védett parkolókra és multimodális áruterminálokra vonatkozó rendelkezések nem alkalmazandók Ciprus, Málta és a legkülső régiók esetében, ameddig azok területén nem épül ki vasúthálózat.

64. cikk

Az (EU) 2021/1153 rendelet módosításai

Az (EU) 2021/1153 rendelet melléklete e rendelet VI. mellékletének megfelelően módosul.

65. cikk

A 913/2010/EU rendelet módosításai

A 913/2010/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Ez a rendelet a versenyképes vasúti árufuvarozást szolgáló nemzetközi vasúti folyosók megszervezésének és működtetésének szabályait határozza meg a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat későbbi kialakítása céljából. Megállapítja az árufuvarozási folyosók megszervezésével és működtetésével, valamint indikatív jellegű beruházási tervezésével kapcsolatos szabályokat.”

2. A 2. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az (1) bekezdésben említett fogalommeghatározásokon kívül:

- a) »árufuvarozási folyosó«: az európai közlekedési folyosónak az (EU) ... rendelet* [új TEN-T rendelet] 11. cikkének (1) bekezdésében és az említett rendelet III.

mellékletében meghatározott áruforgalmi vasútvonalai, beleértve a 2001/14/EK irányelv 5. cikkével összhangban a vasúti infrastruktúrát és annak berendezéseit, valamint a releváns vasúti szolgáltatásokat;

- b) »megvalósítási terv«: az érintett felek által megvalósítani, illetve végrehajtani kívánt, az árufuvarozási folyosó megszervezéséhez és irányításához szükséges és elégséges eszközöket, stratégiát és intézkedéseket bemutató dokumentum;
- c) »terminál«: az árufuvarozási folyosó mentén elhelyezkedő létesítmény, amelyet kifejezetten az árufuvarozó vonatok által szállított áruk kirakodásának és/vagy berakodásának lehetővé tétele érdekében és a vasúti árufuvarozási szolgáltatásoknak a közúti, tengeri, folyami és légi szolgáltatásokkal való integrálása céljából, illetve az árufuvarozó vonatok összeállítására vagy összetételének módosítására, valamint adott esetben az európai harmadik országok határán a határátlépési eljárások elvégzésére alakítottak ki;
- d) »európai koordinátor«: az (EU) ... rendelet [új TEN-T rendelet] 51. cikkében említett koordinátor.

* [...] rendelet.”

3. A II. fejezet címe helyébe a következő cím lép:

„AZ ÁRUFUVAROZÁSI FOLYOSÓK SZERVEZÉSE ÉS MŰKÖDTETÉSE”

4. A 3. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„3. cikk

Az árufuvarozási folyosók szervezése és működtetése

- 1. Az árufuvarozási folyosók szervezése és működtetése e rendelettel összhangban az irányításra, a beruházástervezésre, a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására és a forgalomirányításra vonatkozó szabályok hatálya alá tartozik.
- 2. Az (EU) ... rendelet [új TEN-T rendelet] hatálybalépésének időpontjától kezdődően, illetve az európai közlekedési folyosó vonalrendszerének az említett rendelet 11. cikkének (3) bekezdése szerinti módosítása esetén az említett európai közlekedési folyosó árufuvarozási folyosói részéért felelős tagállamok és infrastruktúra-működtetők a változás időpontjától számított 12 hónapon belül kiigazítják az árufuvarozási folyosó szervezését és működtetését.”
- 5. A 4–7. cikket el kell hagyni.
- 6. A 8. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdés a következő mondatral egészül ki:

„Az irányító testület rendszeresen értékeli az általános célkitűzések és az ügyvivő testület által a 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjával összhangban meghatározott célkitűzések közötti összhangot.”;

- b) a (7) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(7) Az ügyvivő testület tanácsadó csoportot hoz létre, amely az árufuvarozási folyosó termináljainak – köztük szükség esetén a tengeri és belvízi kikötők – működtetőiből és tulajdonosaiból áll. A tanácsadó csoport az ügyvivő testület bármely olyan javaslatáról véleményt nyilváníthat, amely közvetlen hatással van a beruházásokra és a terminálok

működtetésére. A tanácsadó csoport saját kezdeményezésre is adhat véleményt. Az ügyvivő testület mindegyik véleményt figyelembe veszi. Az ügyvivő testület és a tanácsadó csoport közötti nézeteltérések esetén utóbbi az irányító testülethez, valamint az áru fuvarozási folyosó kapcsán érintett európai koordinátorhoz fordulhat. Az ügyvivő testület és az áru fuvarozási folyosó kapcsán érintett európai koordinátor közvetítőként jár el, és kellő időben véleményt nyilvánít. A végső döntést azonban az ügyvivő testület hozza meg.”;

c) a (8) bekezdés a következő mondattal egészül ki:

„Az ügyvivő testület és a tanácsadó csoport közötti nézeteltérések esetén utóbbi az irányító testülethez, valamint az áru fuvarozási folyosó kapcsán érintett európai koordinátorhoz fordulhat. Az ügyvivő testület és az áru fuvarozási folyosó kapcsán érintett európai koordinátor közvetítőként jár el, és kellő időben véleményt nyilvánít. A végső döntést azonban az ügyvivő testület hozza meg.”;

d) a cikk a következő (10) bekezdéssel egészül ki:

„(10) Az irányító testület és az ügyvivő testület együttműködik az áru fuvarozási folyosó kapcsán érintett európai koordinátorral a folyosó mentén zajló vasúti áru fuvarozási forgalom fejlesztésének támogatása érdekében.”

7. A 9. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„9. cikk

Az áru fuvarozási folyosó fejlesztésére irányuló intézkedések

1. Az ügyvivő testület legkésőbb hat hónappal az áru fuvarozási folyosó működőképessé tétele előtt megvalósítási tervet készít és tesz közzé. Az ügyvivő testület a megvalósítási terv tervezetéről egyeztet a 8. cikk (7) és (8) bekezdésében említett tanácsadó csoportokkal. Az ügyvivő testület a megvalósítási tervet jóváhagyásra benyújtja az irányító testületnek.

Ez a terv a következőket foglalja magában:

- a) az áru fuvarozási folyosó jellemzőinek – többek között a szűk keresztmetszeteknek – a leírása, valamint a szervezésének és működtetésének javításához szükséges intézkedések programja;
- b) a (3) bekezdésben említett elemzés főbb pontjai;
- c) az áru fuvarozási folyosókra vonatkozó célkitűzések, különösen az áru fuvarozási folyosó teljesítményével kapcsolatos célkitűzések, az e rendelet 19. cikke rendelkezéseinek megfelelően a szolgáltatás minőségében és az áru fuvarozási folyosó kapacitásában, valamint adott esetben az e célkitűzésekhez kapcsolódó mennyiségi vagy minőségi célértékek formájában kifejezve. A célkitűzéseknek és célértékeknek figyelembe kell venniük az (EU) ... rendelet [új TEN-T rendelet] 18. cikkében meghatározott követelményeket;
- d) a 12–19. cikk rendelkezéseinek végrehajtására irányuló intézkedések, valamint az áru fuvarozási folyosó teljesítményének javítását célzó intézkedések, a 19. cikk (3) bekezdésében említett értékelés eredményei alapján, a c) pontban említett célkitűzések és célértékek elérése érdekében.
- e) a 8. cikk (7) és (8) bekezdésében említett tanácsadó csoportok véleménye és értékelése a folyosófejlesztésről;

- f) az együttműködés és az 11. cikkben említett konzultáció eredményeinek összefoglalása, a 8. cikk (7) és (8) bekezdésében említett tanácsadó csoportok véleményével és a többi érdekelt fél válaszainak összefoglalásával együtt.

A megvalósítási terv kidolgozásakor az ügyvivő testület figyelembe veszi az (EU) ... rendelet [új TEN-T rendelet] 53. cikkében említett európai koordinátori munkatervben foglalt célkitűzéseket és intézkedéseket. A megvalósítási terv hivatkozik a munkaterv azon elemeire, amelyek a folyosó mentén bonyolított vasúti árufuvarozási forgalom szempontjából relevánsak.

Az ügyvivő testület a 19. cikk (3) bekezdésében említett értékelés alapján, a 8. cikk (7) és (8) bekezdésében említett tanácsadó csoportokkal és az európai koordinátorral folytatott konzultációt követően rendszeresen felülvizsgálja és kiigazítja a c) pontban említett célokat és a d) pontban említett intézkedéseket.

2. Az ügyvivő testület rendszeres időközönként, legalább négyévente felülvizsgálja a megvalósítási tervet, figyelembe véve az annak végrehajtásában elért előrelépést, az árufuvarozási folyosót jellemző vasúti árufuvarozási piacot és az (1) bekezdés c) pontjában említett célkitűzéseknek megfelelően mért teljesítményt.
3. Az ügyvivő testület közlekedési piaci elemzést végez az árufuvarozási folyosó forgalmában az észlelt és várható forgalmi változásokkal kapcsolatban, amely kiterjed a forgalom különböző típusaira, mind az árufuvarozás, mind a személyszállítás tekintetében, és az elemzést rendszeres időközönként frissíti. Az elemzés szükség esetén áttekinti továbbá az árufuvarozási folyosó fejlesztéséből eredő társadalmi-gazdasági költségeket és előnyöket.
4. A megvalósítási terv figyelembe veszi a terminálok fejlesztését, beleértve a multimodális áruterminálok piaci és előretekintő elemzését, valamint az árufuvarozási folyosó tagállamainak az (EU) ... rendelet [új TEN-T rendelet] 35. cikkének (3) és (4) bekezdésében említett cselekvési terveit.
5. Az ügyvivő testület adott esetben intézkedéseket hoz annak érdekében, hogy a megvalósítási tervvel kapcsolatosan együttműködjön a regionális és/vagy helyi közigazgatással.”
8. A 11. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„11. cikk

A beruházások tervezése

1. Az árufuvarozási folyosó irányító testülete és ügyvivő testülete az (EU) ... rendelet [új TEN-T rendelet] 53. cikkében említett munkaterv kidolgozásának támogatása érdekében együttműködik az árufuvarozási folyosó kapcsán érintett európai koordinátorral a vasúti árufuvarozási forgalomból eredő infrastrukturális és beruházási szükségletek tekintetében.
2. Az ügyvivő testület az infrastruktúra-fejlesztésről és a beruházási igényekről egyeztet a 8. cikk (7) és (8) bekezdésében említett tanácsadó csoportokkal. A konzultációnak a folyosószintű és nemzeti szintű infrastruktúra-tervezés megfelelő és naprakész dokumentációján kell alapulnia. Az irányító testület biztosítja e konzultációs tevékenységek és a 2012/34/EU irányelv 7e. cikkében meghatározott nemzeti szintű koordinációs mechanizmusok közötti megfelelő koordinációt.
3. Az együttműködés és a konzultáció különösen a következőkre terjed ki:

- a) a vasúti árufuvarozásnak az infrastruktúra és a beruházástervezés szempontjából releváns kapacitásigényei, figyelembe véve a 2012/34/EU irányelv 14. cikkének (2) bekezdése szerinti kapacitásigényt és a 2012/34/EU irányelv 47. cikke szerint túlterheltnek nyilvánított infrastruktúrát;
- b) az (EU) ... rendelet [új TEN-T rendelet] II. és III. fejezetében meghatározott, a vasúti árufuvarozásra vonatkozó TEN-T infrastrukturális követelmények, különösen a legalább 740 m hosszúságú árufuvarozó vonatok kapacitásigénye tekintetében;
- c) a helyi szűk keresztmetszetek megszüntetésére irányuló célzott beruházások – összekötő hurkok, a csomópontok és az utolsó kilométer megtételére szolgáló infrastruktúra fejlesztése vagy az üzemeltetési teljesítményt javító műszaki berendezések – igénye.”

9. A 19. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„19. cikk

Szolgáltatásminőség az árufuvarozási folyosón

1. Az árufuvarozási folyosó ügyvivő testülete elősegíti az összhangot az árufuvarozási folyosó vonalán érvényben lévő, a 2012/34/EU irányelv 35. cikkében említett teljesítményosztóznő rendszerek között.
 2. Az ügyvivő testület figyelemmel kíséri az infrastruktúra-működtetők által a kérelmezőknek – a 12–18. cikk alkalmazási körében – alapvető feladataik ellátása során nyújtott szolgáltatások, valamint az árufuvarozási folyosón nyújtott vasúti árufuvarozási szolgáltatások teljesítését. A teljesítmény-ellenőrzést minőségi és mennyiségi szempontból is el kell végezni, adott esetben az árufuvarozási folyosó 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjával összhangban meghatározott célkitűzéseikhez és célértékeikhez kapcsolódó teljesítménymutatók alapján. Az ügyvivő testület a releváns teljesítménymutatókról egyeztet a 8. cikk (7) és (8) bekezdésében említett tanácsadó csoportokkal és az európai koordinátorral.
 3. Az ügyvivő testület értékeli a teljesítmény-ellenőrzés eredményeit a 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjával összhangban meghatározott célkitűzések és célértékek, valamint az (EU) ... rendelet [új TEN-T rendelet] 18. cikkében említett üzemeltetési követelmények tekintetében.
 4. Az ügyvivő testület éves jelentést készít és tesz közzé, amely bemutatja az e cikk alapján végzett tevékenységek eredményeit. A jelentés külön szakaszában ismerteti a 8. cikk (7) és (8) bekezdésében említett tanácsadó csoportok véleményét és teljesítményértékelését. Az ügyvivő testület az éves jelentést jóváhagyásra benyújtja az irányító testületnek.”
10. A 22. és a 23. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„22. cikk

A megvalósítás nyomon követése

A 8. cikk (1) bekezdésében említett irányító testület az egyes árufuvarozási folyosók létrehozásának időpontjától kezdve négyévente benyújtja a folyosó megvalósítási terve végrehajtásának eredményeit a Bizottságnak. A Bizottság megvizsgálja az eredményeket, és annak eredményéről tájékoztatást küld a 21. cikkben említett bizottságnak.

23. cikk

Jelentés

E rendelet alkalmazását a Bizottság rendszeres időközönként megvizsgálja. A Bizottság legkésőbb két évvel e rendelet hatálybalépése után, majd azt követően négyévente jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.”

11. E rendelet mellékletét el kell hagyni.

66. cikk

Hatályon kívül helyezés

Az 1315/2013/EU rendelet [e rendelet hatálybalépésének napja]-án/-én hatályát veszti.

A hatályon kívül helyezett 1315/2013/EU rendeletre történő hivatkozásokat erre a rendeletre való hivatkozásnak kell tekinteni és a VII. mellékletben szereplő megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

67. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

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