



# EURÓPAI UNIÓ

AZ EURÓPAI PARLAMENT

A TANÁCS

Brüsszel, 2013. november 22.  
(OR. en)

2011/0294 (COD)

PE-CONS 42/13

TRANS 316  
ECOFIN 533  
ENV 546  
RECH 265  
CODEC 1403

## JOGALKOTÁSI AKTUSOK ÉS EGYÉB ESZKÖZÖK

Tárgy: AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS**  
**.../2013/EU RENDELETE**

(...)

**a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a  
661/2010/EU határozat 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 a Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamenteknek való továbbítását követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>1</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>2</sup>,

rendes jogalkotási eljárás keretében<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> HL C 143., 2012.5.22., 130. o.

<sup>2</sup> HL C 225., 2012.7.22., 150. o.

<sup>3</sup> Az Európai Parlament 2013. november ...-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács ...-i határozata.

mivel:

- (1) A 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozatot<sup>1</sup> az egyértelműség érdekében átdolgozták a 661/2010/EU európai parlamenti és tanácsi határozat<sup>2</sup> révén.
- (2) A transzeurópai közlekedési hálózatok tervezése, fejlesztése és üzemeltetése hozzájárul a többek között az Európa 2020 stratégiában és az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé ” című, bizottsági fehér könyvben (a továbbiakban: a fehér könyv) meghatározott legfontosabb uniós célkitűzések eléréséhez, így a belső piac zökkenőmentes működéséhez és a gazdasági, társadalmi és területi kohézió erősítéséhez. A konkrét célkitűzések magukban foglalták továbbá a személyek és az áruk akadálymentes, biztonságos és fenntartható mobilitásának lehetővé tételét, az Unió összes régiója megközelíthetőségének és összeköttetésének biztosítását, globális szempontból pedig a gazdasági növekedéshez és a versenyképesség erősítéséhez való hozzájárulást. E konkrét célkitűzéseket a nemzeti közlekedési hálózatok közötti kapcsolatok és az átjárhatóság erőforrás-hatékony és fenntartható módon történő létrehozásával kell elérni. A vasúti rendszerek átjárhatóságát fejleszteni lehetne például olyan innovatív megoldások alkalmazásával, amelyek célja az egyes rendszerek közötti kompatibilitás javítása, például a fedélzeti berendezések és a több nyomtávú vasúti pályák tekintetében.

---

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1692/96/EK határozata (1996. július 23.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról (HL L 228., 1996.9.9., 1. o., magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 2. kötet, 364. o.).

<sup>2</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 661/2010/EU határozata (2010. július 7.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról (HL L 204., 2010.8.5., 1. o.).

- (3) 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 kapcsolatok kialakításával, és figyelembe véve a tagjelölt és potenciális tagjelölt országokkal jelenleg folyó tárgyalásokat.
- (4) A fehér könyvben leírtaknak megfelelően a közlekedés hatékonyságát és eredményességét jelentősen javítani lehet az infrastruktúra, az információáramlás és az eljárások terén történő jobb modális integráció biztosításával az egész hálózaton belül.
- (5) A fehér könyv közlekedéssel kapcsolatos információs és kommunikációs technológiák bevezetését szorgalmazza annak érdekében, hogy a jobb teherfuvarozási logisztika, a szállítmányok jobb nyomon követése, továbbá a menetrendek és a forgalomáramlás optimalizálása révén biztosítható legyen a jobb, integrált forgalomirányítás, és az igazgatási eljárások egyszerűsítése. Mivel ezek az intézkedések előmozdítják a közlekedési infrastruktúra hatékony irányítását és használatát, ezért e rendelet hatálya alá kell tartozniuk.

- (6) A transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó politikának figyelembe kell vennie a közlekedési politikában és az infrastruktúra tulajdonviszonyaiban bekövetkezett változásokat. A közlekedési infrastruktúra létrehozása és fenntartása még mindig elsősorban a tagállamok feladata. A multimodális transzeurópai közlekedési hálózat és a kapcsolódó beruházások megvalósítása szempontjából azonban más szervezetek – többek között a magánszektor partnerei – is fontossá váltak, ideértve például a regionális és helyi hatóságokat, infrastruktúra-kezelőket, koncessziós szervezeteket, vagy kikötői és repülőtéri hatóságokat.
- (7) A transzeurópai közlekedési hálózat nagyrészt a már meglévő infrastruktúrából áll. A transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó új politika célkitűzéseinek teljes körű elérése érdekében az infrastruktúrára vonatkozó egységes követelményeket rendeletben kell meghatározni annak érdekében, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúrája megfeleljen azoknak.
- (8) A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésének új közlekedési infrastruktúra létrehozása, a meglévő infrastruktúra felújítása és korszerűsítése, valamint az infrastruktúra erőforrás-hatékony használatát előmozdító intézkedések bevezetése révén kell megvalósulnia. Egyes konkrét esetekben szükségessé vált a vasúti infrastruktúra felújítása, mivel a múltban nem került sor rendszeres karbantartásra. A felújítás eredményeként a meglévő vasúti infrastrukturális létesítmények a minőségüknek a jelenlegi állapotukhoz képest történő tartós javulása mellett a megépítésükkor fennállt jellemzőkkel fognak rendelkezni, összhangban az e rendeletben foglalt követelményekkel és rendelkezésekkel.

- (9) A közös érdekű projektek végrehajtása során megfelelően figyelembe kell venni az adott projekt sajátos körülményeit. Ahol csak lehetséges, ki kell használni az egyéb politikákkal adódó szinergiákat, például idegenforgalmi szempontok érvényesítésével, azáltal, hogy távolsági kerékpárutakból (pl. EuroVelo útvonalak) álló kerékpár-infrastruktúrával egészítenek ki olyan magas- és mélyépítési szerkezeteket, mint a hidak vagy az alagutak.
- (10) A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére a közös és átlátható módszertanon alapuló átfogó- és törzshálózatban gondolkodó kétrétegű struktúra a legalkalmasabb. Az Unión belül ez a két réteg az infrastruktúra-tervezés legmagasabb szintje.
- (11) Az elképzelések szerint az átfogó hálózatnak egy egész Európát lefedő olyan közlekedési hálózatnak kell lennie, amely – az 1255/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel<sup>1</sup> létrehozott integrált tengerpolitika céljaival párhuzamosan – egyrészt biztosítja az Unió összes régiójának a hozzáférhetőségét és összeköttetését – a távoli és legkülső régiókat, valamint a szigeteket is beleértve –, másrészt pedig erősíti azok között a társadalmi és gazdasági kohéziót. Az e rendeletben kidolgozott iránymutatásoknak (a továbbiakban: az iránymutatások) meg kell határozniuk az átfogó hálózat infrastruktúrájára vonatkozó követelményeket annak érdekében, hogy elősegítsék az Unió egész területét átfogó, jó minőségű hálózat létrejöttét 2050-re.

---

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1255/2011/EU rendelete (2011. november 30.) az integrált tengerpolitika továbbfejlesztését támogató program létrehozásáról (HL L 321., 2011.12.5., 1. o.).

- (12) A fehér könyv azt is megállapítja, hogy a közlekedési infrastruktúra tekintetében az Unió keleti és nyugati részei között alapvető eltérések mutatkoznak. Ezeket fel kell számolni annak érdekében, hogy létrejöhessen a közlekedési infrastruktúrák teljes körűen integrált európai hálózata.
- (13) A törzshálózatnak az átfogó hálózaton belüli, 2030-ig történő meghatározását és a fejlesztésére irányuló megfelelő intézkedések meghozatalát kiemelt fontossággal kell kezelni. A törzshálózat alkotja majd ugyanis a fenntartható multimodális közlekedési hálózat fejlesztésének gerincét, és annak létrehozása a teljes átfogó hálózat fejlesztését is ösztönözni fogja. Lehetővé kell tennie, hogy az uniós intézkedések azokra a transzeurópai közlekedési hálózati elemekre koncentráljanak, amelyek a legnagyobb európai hozzáadott értékkel rendelkeznek, különösen a határokon átnyúló szakaszok, a hiányzó összeköttetések, a multimodális kapcsolódási pontok és a legnagyobb kapacitáshiányok tekintetében, ezzel hozzájárulva a fehér könyvben meghatározott azon célkitűzésnek az eléréséhez, mely szerint a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátást 2050-re az 1990-es szinthez képest 60 %-kal csökkenteni kell.
- (14) Kellően indokolt esetben lehetővé kell tenni a törzshálózatra alkalmazandó infrastrukturális követelmények alóli mentesség biztosítását. Ide tartoznak azok az esetek, amikor a beruházások nem indokolhatók, például a ritkán lakott területeken.
- (15) El kell ismerni az elszigetelt vagy részben elszigetelt vasúti hálózatok sajátos helyzetét, mégpedig az infrastruktúrára vonatkozó egyes követelmények alóli mentesség biztosítása révén.

- (16) A törzshálózat megvalósításának 2023-ig elvégzendő felülvizsgálata alkalmával a Bizottságnak figyelembe kell vennie a nemzeti végrehajtási terveket és a jövőbeli bővítéseket is.
- (17) A transzeurópai közlekedési hálózat a meglévő közlekedési hálózatoknak csupán egy részére terjed ki. A Bizottságnak a törzshálózat megvalósításának 2023-ig elvégzendő felülvizsgálata keretében az érintett tagállamokkal együttműködésben meg kell vizsgálnia, hogy más részeket – mint például egyes III. osztályú belvízi utakat – is szükséges-e integrálni a hálózatba. A felülvizsgálat keretében a Bizottságnak fel kell mérnie a projektek végrehajtásában elért eredményeket, és adott esetben – a tiszteletben tartásukat esetlegesen befolyásoló fejlemények figyelembevételével – újra kell gondolnia a határidők betarthatóságának esélyeit.
- (18) A törzshálózat megvalósításának 2023-ig elvégzendő felülvizsgálata alkalmával a Bizottságnak a tagállamokkal való konzultációt követően értékelnie kell más részeknek – különösen a 661/2010/EU határozatban szereplő kiemelt projekteknek – a hálózatba való beillesztését.
- (19) A törzshálózat összehangolt és kellő időben történő, ezáltal a hálózati előnyök maximalizálását lehetővé tevő létrehozása érdekében az érintett tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy megfelelő intézkedéseket hozzanak a közös érdekű projektek 2030-ig történő befejezése érdekében. Ami az átfogó hálózatot illeti, a tagállamoknak mindent meg kell tenniük annak érdekében, hogy az 2050-ig elkészüljön és megfeleljen az említett iránymutatások vonatkozó rendelkezéseinek.

- (20) Olyan közös érdekű projekteket kell meghatározni, amelyek hozzájárulnak úgy a transzeurópai közlekedési hálózat megvalósításához, mint a célkitűzések eléréséhez, és megfelelnek az iránymutatásokban 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.
- (21) A közös érdekű projekteknek európai hozzáadott értéket kell felmutatniuk. A határokon átnyúló projekteknek általában magas európai hozzáadott értékük van, de a tisztán nemzeti projektekhez képest alacsonyabb lehet a közvetlen gazdasági hatásuk. Az ilyen határokon átnyúló projektek a végrehajtásuk biztosítása érdekében kiemelt beavatkozást igényelnek az Unió részéről.
- (22) 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. Az éghajlati vonatkozású és környezetvédelmi költségek és haszon elemzésének a 2011/92/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>1</sup> értelmében elvégzett környezeti hatásvizsgálaton kell alapulnia.

---

<sup>1</sup> 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.).

- (23) Annak érdekében, hogy hozzá lehessen járulni a közlekedésről szóló fehér könyv éghajlati csökkentési célkitűzéseire, azaz 2050-re az üvegházhatású gázok kibocsátásának az 1990-es szinthez képest 60 %-kal történő csökkentéséhez, fel kell mérni az új, kibővített vagy felújított közlekedési hálózatok formáját öltő közös érdekű projekteknek az üvegházhatású gázok kibocsátására gyakorolt hatását.
- (24) A hálózat néhány részét a tagállamoktól eltérő szereplők kezelik. A tagállamok felelnek ugyanakkor azért, hogy a területükön a hálózatra vonatkozó ezen szabályok alkalmazására helyesen kerüljön sor. Mivel a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztése és megvalósítása megköveteli e rendelet közös alkalmazását, az e rendeletben meghatározott, valamint más vonatkozó uniós és nemzeti jogban kidolgozott jogoknak és kötelezettségeknek a hálózat minden részére érvényesnek kell lenniük.
- (25) Az adott infrastrukturális hálózatok közötti kapcsolat és átjárhatóság biztosításához a szomszédos és harmadik országokkal folytatott együttműködésre van szükség. Ezért az Uniónak ezen országokkal közös érdekű projekteket kell támogatnia, ahol ez indokolt.

- (26) Az egész hálózaton belüli modális integráció elérése érdekében a transzeurópai közlekedési hálózatot megfelelően kell megtervezni. Ez azt is magával vonja, hogy az infrastruktúra, a telematikai alkalmazások, a berendezések és a szolgáltatások tekintetében az egész hálózatnak meg kell felelnie bizonyos követelményeknek. 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.
- (27) Az átfogó és a törzshálózat meglévő és tervezett közlekedési infrastruktúráinak meghatározásához térképeket kell biztosítani és azokat a forgalmi áramlatok alakulásának figyelembevételével rendszeresen aktualizálni kell. A térképek műszaki alapját a transzeurópai közlekedési hálózat interaktív térinformatikai és műszaki információs rendszere (TENtec) szolgáltatja, amely részletesebb adatokat tartalmaz a transzeurópai közlekedési hálózatról.
- (28) Az iránymutatásoknak prioritásokat kell meghatározniuk a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztése érdekében a meghatározott időtávon belül.

- (29) Telematikai alkalmazásokra van szükség a forgalom és a közlekedés optimalizálásának megalapozásához és a forgalom biztonságához és a kapcsolódó szolgáltatások javításához. Az utasoknak a többek között a jegyvételről és a foglalási rendszerről való tájékoztatását a 454/2011/EU bizottsági rendelettel<sup>1</sup> összhangban kell elvégezni.
- (30) Az iránymutatásoknak – összhangban a fenntartható városi mobilitásra vonatkozó uniós célokkal – rendelkezniük kell az átfogó hálózat városi csomópontokban történő fejlesztéséről, mivel ezek a csomópontok jelentik a transzeurópai közlekedési hálózatban mozgó személyek és áruk kiindulási pontját vagy célállomását („utolsó mérföld”), és a különböző közlekedési módokon belüli vagy azok közötti átszállási pontokat.
- (31) Nagy léptékének köszönhetően a transzeurópai közlekedési hálózatnak kell az új technológiák és az innováció széles körű bevezetésének az alapját képeznie, ami például segíthet növelni az európai közlekedési ágazat általános hatékonyságát és csökkenteni annak szénlábnyomát. Ez hozzájárul majd az Európa 2020 stratégiához és a fehér könyvben meghatározott azon célhoz, hogy az üvegházhatásúgáz-kibocsátás 2050-re 60 %-kal csökkenjen (az 1990. évi szinthez képest), és ugyanakkor segít megvalósítani az Uniónak az üzemanyag-biztonság növelésére vonatkozó célkitűzését is. E célok elérése érdekében javítani kell az alternatív tiszta üzemanyagok rendelkezésre állását a transzeurópai közlekedési hálózat egészében. Az alternatív tiszta üzemanyagok rendelkezésre állásának az ilyen üzemanyagok iránti keresleten kell alapulnia, és nem lehet kötelezővé tenni minden egyes alternatív tiszta üzemanyag értékesítését minden üzemanyagtöltő-állomáson.

---

<sup>1</sup> A Bizottság 454/2011/EU rendelete (2011. május 5.) a transzeurópai vasúti rendszer személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 123., 2011.5.12., 11. o.).

- (32) A transzeurópai közlekedési hálózatnak hatékony multimodalitást kell biztosítania ahhoz, hogy jobb és fenntarthatóbb modális választást tegyen lehetővé a személy- és áruszállítás számára, és nagy távolságokon a szállítás egyszerre nagy mennyiségekben történhessen. Ez gazdaságilag vonzóbbá teszi a multimodalitást az utasok, a felhasználók és a szállítványozók számára.
- (33) 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 éghajlatváltozásra gyakorolt hatást, továbbá azt a hatást, amelyet az éghajlatváltozás és esetleges természeti vagy ember okozta katasztrófák gyakorolhatnak az infrastruktúrára, valamint annak a közlekedési rendszerek minden igénybevevője általi hozzáférhetőségére.
- (34) Az infrastruktúra tervezése során a tagállamoknak és más projektgazdáknak kellően fontolóra kell venniük olyan kockázatértékelések elvégzését és alkalmazkodási intézkedések bevezetését, amelyek kellően javítják az éghajlatváltozással és a környezeti katasztrófákkal szembeni ellenálló képességet.

- (35) A tagállamoknak és más projektgazdáknak a 92/43/EGK tanácsi irányelvben<sup>1</sup>, a 2000/60/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>2</sup>, a 2001/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>3</sup>, a 2009/147/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>4</sup> és 2011/92/EU irányelvben foglaltaknak megfelelően el kell végezniük a tervek és projektek környezeti hatásvizsgálatát, egyrészt hogy elkerülhetők vagy – amennyiben ez nem lehetséges – mérsékelhetők vagy kompenzálhatók legyenek a környezetre gyakorolt káros hatások, így például a táj szétszabdaltsága, a talaj lezáródása és a levegő és víz szennyeződése valamint a zaj, másrészt pedig a biológiai sokszínűség eredményes védelme érdekében.
- (36) Figyelembe kell venni a környezet és a biológiai sokféleség védelmét és a belvízi közlekedésre vonatkozó stratégiai követelményeket.
- (37) A tagállamoknak és más projektgazdáknak biztosítaniuk kell a közös érdekű projektek szükségtelen késedelmeket nem szenvedő, hatékony értékelését.

---

<sup>1</sup> 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.; magyar nyelvű különkiadás, 15. fejezet, 2. kötet, 102. o. ).

<sup>2</sup> 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.; magyar nyelvű különkiadás, 15. fejezet, 5. kötet, 275. o.).

<sup>3</sup> 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.; magyar nyelvű különkiadás, 15. fejezet, 6. kötet, 157. o.).

<sup>4</sup> 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. ).

- (38) A közlekedési infrastruktúrának elő kell mozdítania az akadálymentes mobilitást és hozzáférhetőséget az összes felhasználó számára, különösen az idősek, a mozgáskorlátozott és a fogyatékossgal élő utasok esetében.
- (39) A tagállamoknak előzetes felmérést kell végezniük az infrastruktúra és a hozzá kapcsolódó szolgáltatások hozzáférhetőségéről.
- (40) A törzshálózatnak az azt lefedő átfogó hálózat alrészét kell képeznie. A transzeurópai közlekedési hálózatnak a forgalmi igények szerint a stratégiaileg legfontosabb csomópontjait és kapcsolatait kell alkotnia. Ezen túlmenően pedig multimodálisnak kell lennie, azaz magában kell foglalnia az összes közlekedési módot és azok kapcsolatait, valamint a vonatkozó forgalomirányítási és információkezelési rendszereket.
- (41) A törzshálózatot objektív tervezési módszertan alapján határozzák meg. E módszertan segítségével azonosítják a legfontosabb városi csomópontokat, kikötőket és repülőtereket, valamint határátkelőhelyeket. Az említett csomópontokat – ahol csak lehetséges – multimodális összeköttetésekkel kapcsolják össze, amennyiben ezek az összeköttetések gazdaságilag életképesek, környezetvédelmi szempontból fenntarthatók és 2030-ig megvalósíthatók. A módszertan segítségével biztosítják, hogy valamennyi tagállam össze legyen kötve, illetve hogy a fontosabb szigetek is a törzshálózat részét képezzék.

- (42) A törzshálózatnak a megadott idő alatt történő kiépítése érdekében a folyosó alapú megközelítés szolgálhatna eszközül a különböző projektek transznacionális összehangolására és a folyosó fejlesztésének szinkronizálására, ezáltal is maximalizálva a hálózatban rejlő előnyöket. Az említett eszköz nem szolgálhat alapul a törzshálózatra vonatkozó bizonyos projektek fontossági sorrendjének meghatározásához. A törzshálózati folyosóknak oly módon kell elősegíteniük a törzshálózat infrastruktúrájának fejlesztését, hogy megoldást kínáljanak a szűk keresztmetszetekre, bővítsék a határokon átnyúló összekapcsolásokat és javítsák a hatékonyságot és a fenntarthatóságot. A törzshálózati folyosóknak a jobb területi együttműködés révén hozzá kell járulniuk a kohézióhoz.
- (43) A törzshálózati folyosóknak átfogóbb közlekedéspolitikai célkitűzéseket is figyelembe kell venniük, és elő kell segíteniük az átjárhatóságot, a modális integrációt és a multimodális közlekedést. Ennek lehetővé kell tennie olyan egyedileg kialakított folyosók létrehozását, amelyek kibocsátása optimalizált, környezeti hatása pedig ennél fogva a lehető legkisebb, amelyek növelik a versenyképességet és amelyek megbízhatóságuk, viszonylagos torlódásmentességük, továbbá csekély üzemeltetési és igazgatási költségeik miatt vonzóak is lesznek. A folyosó alapú megközelítésnek átláthatónak és egyértelműnek kell lennie, és az ilyen folyosók kezelése nem járhat az adminisztratív terhek vagy költségek túlzott növekedésével.

- (44) Az e rendeletben megnevezett európai koordinátoroknak az érintett tagállammal egyetértésben elő kell segíteniük olyan intézkedések megtételét, amelyek a helyes irányítási struktúra kialakítását és az összetett, határokon átnyúló projektek magán- és közfinanszírozási forrásainak a meghatározását minden törzshálózati folyosó vonatkozásában. A törzshálózati folyosók összehangolt megvalósítását európai koordinátoroknak kell segíteniük.
- (45) Az európai koordinátorok szerepe alapvető jelentőségű a folyosók fejlesztésében és a folyosók mentén zajló együttműködésben.
- (46) A törzshálózati folyosók kialakításának összhangban kell állnia a 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>1</sup> megfelelően létrehozott vasúti áru fuvarozási folyosókkal, és a 2009/561/EK bizottsági határozatban<sup>2</sup> meghatározott Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszerrel (ERTMS) európai megvalósítási tervvel.

---

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 913/2010/EU rendelete (2010. szeptember 22.) a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról (HL L 276., 2010.10.20., 22. o.).

<sup>2</sup> A Bizottság 2009/561/EK határozata (2009. július 22.) a 2006/679/EK határozatnak a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírások végrehajtása tekintetében történő módosításáról (HL L 194., 2009.7.25., 60. o.).

- (47) 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 .../2013/EU\* európai parlamenti és tanácsi rendeleten<sup>1</sup> kell alapulnia. Ennek megfelelően a finanszírozás során arra kell törekedni, hogy a vonatkozó belső és külső eszközökből – mint például a strukturális és kohéziós alapok, a szomszédsági beruházási keret (NIF) és az előcsatlakozási támogatási eszköz (IPA)<sup>2</sup> –, valamint az Európai Beruházási Banktól, az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Banktól és más pénzügyi intézményektől származó finanszírozási források összhangban legyenek és kiegészítsék egymást.

---

\* HL: Kérjük, illesszék be a PE-CONS 76/13 dokumentumban szereplő rendelet számát és egészítsék ki a 1. lábjegyzetet.

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács .../2010/EU rendelete (...) az európai hálózatfinanszírozási eszköz létrehozásáról, a 913/2010/EU rendelete módosításáról, valamint a 980/2007/EU rendelet és a 67/2010/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L...).

<sup>2</sup> A Tanács 1085/2006/EK rendelete (2006. július 17.) egy előcsatlakozási támogatási eszköz (IPA) létrehozásáról (HL L 210., 2006.7.31., 82. o.).

- (48) A közlekedési infrastruktúra bizonyos elemeinek tényleges használatából eredő, előre meghatározott mennyiségi küszöbértékekhez viszonyítva vizsgált változások figyelembevétele érdekében az I. mellékletben foglalt térképek naprakésszé tétele céljából a Bizottságot fel kell hatalmazni, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 290. cikkének megfelelően – a 172. cikkére figyelemmel – jogi aktusokat fogadjon el az I. és II. melléklet módosításaira vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is. A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elkészítésekor és szövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időben történő és megfelelő továbbításáról.
- (49) Egy adott projekt tervezési és kivitelezési szakaszában kellőképpen figyelembe kell venni a regionális és helyi hatóságok, valamint a közös érdekű projekt által érintett helyi lakosság érdekeit.
- (50) A közlekedési infrastruktúra tervezésére és végrehajtására, valamint közlekedési szolgáltatások nyújtására szolgáló európai és nemzeti keretek lehetőséget nyújtanak az érdekeltek számára arra, hogy hozzájáruljanak e rendelet célkitűzéseinek eléréséhez. A törzshálózati folyosók, amelyek a transzeurópai közlekedési hálózat megvalósításának új eszközét jelentik, rendkívül alkalmasak az érdekeltek potenciáljainak kiaknázására, a közöttük folyó együttműködés elősegítésére és a tagállami intézkedésekkel való kiegészítő jelleg megerősítésére.

- (51) E rendelet egységes feltételek mellett történő végrehajtásának biztosítása érdekében a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni. Ezeket a hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és a tanácsi rendeletnek<sup>1</sup> megfelelően kell gyakorolni.
- (52) 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.
- (53) A 661/2010/EU határozatot hatályon kívül kell helyezni.
- (54) Ennek a rendeletnek az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon kell hatályba lépnie annak érdekében, hogy az e rendelet szerinti felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat és végrehajtási aktusokat időben el lehessen fogadni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

---

<sup>1</sup> 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.).

# I. FEJEZET

## ÁLTALÁNOS ELVEK

### *1. cikk*

#### *Tárgy*

- (1) E rendelet iránymutatásokat határoz meg a kétrétegű struktúrából, egy átfogó hálózatról és az arra épülő törzshálózatról álló transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztését illetően. Az iránymutatások meghatározzák a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésének prioritásait.
- (2) E rendelet közös érdekű projekteket azonosít és meghatározza azokat a követelményeket, amelyeknek a transzeurópai közlekedési hálózat kezelése során meg kell felelni.
- (3) E rendelet meghatározza a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésének prioritásait.
- (4) Ez a rendelet a transzeurópai közlekedési hálózat megvalósítására vonatkozó intézkedéseket határoz meg. A közös érdekű projektek végrehajtása attól függ, hogy a projektek milyen kidolgozottsági szintet értek el, hogy mennyire felelnek meg az uniós és a nemzeti jogoknak, valamint hogy rendelkezésre állnak-e a megfelelő pénzügyi források, a tagállamok vagy az Unió pénzügyi kötelezettségvállalásának sérelme nélkül.

## *2. cikk*

### *Hatály*

- (1) Ezt a rendeletet az I. mellékletben meghatározott transzeurópai közlekedési hálózatra kell alkalmazni. Az említett melléklet egyrészt közlekedési infrastruktúrát és telematikai alkalmazásokat, másrészt az ilyen infrastruktúra hatékony kezelését és használatát elősegítő, és a fenntartható és hatékony közlekedési szolgáltatásokat lehetővé tevő intézkedéseket foglal magában.
- (2) A transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúrájának részét képezi a vasúti, belvízi, közúti, tengeri és légi közlekedés, valamint a multimodális közlekedéshez szükséges infrastruktúra, a II. fejezet vonatkozó szakaszaiban meghatározottak szerint.

## *3. cikk*

### *Fogalommeghatározások*

E rendelet alkalmazásában:

- a) „közös érdekű projekt”: az e rendeletben előírt követelményeknek megfelelően és e rendelet rendelkezéseivel összhangban végrehajtott valamennyi projekt;

- b) „szomszédos ország”: az európai szomszédságpolitika és ezen belül a stratégiai partnerség hatálya alá tartozó, illetve a bővítési politika, az Európai Gazdasági Térség és az Európai Szabadkereskedelmi Társulás hatálya alá tartozó ország;
- c) „harmadik ország”: egy szomszédos ország vagy bármely más olyan ország, amellyel az Unió e rendelet célkitűzéseinek megvalósítása során együttműködhet;
- d) „európai hozzáadott érték”: a projekt azon értéke, amely a kizárólag az adott tagállam vonatkozásában létrejövő potenciális értéken felül olyan jelentős javulást eredményez a tagállamok közötti közlekedési összeköttetésekben vagy forgalomáramlásban is, amely megmutatkozik a hatékonyság, a fenntarthatóság, a versenyképesség vagy a kohézió terén, és összhangban van a 4. cikkben foglalt célkitűzésekkel;
- e) „infrastruktúra-kezelő”: olyan szervezet vagy vállalkozás, amely feladata különösen közlekedési infrastruktúra létrehozása vagy karbantartása. Ebbe beletartozhat az infrastruktúra ellenőrzési és biztonsági rendszereinek irányítása is;

- f) „telematikai alkalmazások”: olyan információs, kommunikációs, navigációs vagy helymeghatározó technológiát alkalmazó rendszerek, amelyek lehetővé teszik a transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúrájának, mobilitásának és forgalmának a hatékony irányítását, és értéknövelt szolgáltatásokat nyújtanak a polgárok és az üzemeltetők számára, beleértve a hálózat biztonsági, védelmi és környezetvédelmi szempontból megfelelő, valamint kapacitás-hatékony használatát. Ezek lehetnek fedélzeti berendezések, amennyiben a hozzájuk tartozó infrastruktúra-elemekkel oszthatatlan rendszert alkotnak. Ide tartoznak a g)–l) pontokban említett rendszerek, technológiák és szolgáltatások;
- g) „intelligens közlekedési rendszer (ITS)”: a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>1</sup> meghatározott rendszer;
- h) „légiforgalmi szolgáltatási rendszer”: az 552/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>2</sup> és a 219/2007/EK tanácsi rendeletben<sup>3</sup> foglalt európai légiszolgáltatási főtervben meghatározott rendszer;

---

<sup>1</sup> 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.).

<sup>2</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 552/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról (átjárhatósági rendelet) (HL L 96., 2004.3.31., 26. o., magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 46. o.).

<sup>3</sup> A Tanács 219/2007/EK rendelete (2007. február 27.) az új generációs európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer (SESAR) megvalósítása érdekében közös vállalkozás alapításáról (HL L 64., 2007.3.2., 1. o.).

- i) „hajómegfigyelési és információs rendszerek (VTMIS)”: a 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>1</sup> foglaltaknak megfelelően automatikus hajóazonosító rendszerekből (AIS), a hajók nagy hatókörű azonosítására és nyomon követésére szolgáló rendszerekből (LRIT), parti radarrendszerekből és rádiókommunikációs rendszerekből származó információkat használó, forgalom és tengeri szállítás megfigyelésére és irányítására kiépített rendszerek, a nemzeti tengeri információcsere-rendszer (SafeSeaNet) integrációját is beleértve;
- j) „folyami információs szolgáltatások (RIS)”: a 2005/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>2</sup> meghatározott, belvízi közlekedésben használt információs és kommunikációs technológiák;
- k) „elektronikus tengerhajózási szolgáltatások”: a tengeri közlekedési ágazatban az adminisztratív eljárások egyszerűsítésére és az áruszállítmányok tengeren és kikötői területeken történő továbbításának elősegítésére használt fejlett és átjárható információs technológiákat – többek között egyablakos ügyintézési rendszereket, például a tengeri közlekedési ágazatra vonatkozó, a 2010/65/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>3</sup> foglalt egyablakos ügyintézés, a kikötők közötti információs rendszereket és a vonatkozó váminformációs rendszereket – alkalmazó szolgáltatások;

---

<sup>1</sup> 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.; magyar nyelvű különkiadás, 7. fejezet, 7. kötet, 12. o.).

<sup>2</sup> 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.).

<sup>3</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2010/65/EU irányelve (2010. október 20.) a tagállamok kikötőibe érkező vagy onnan induló hajókra vonatkozó nyilatkozattételi követelményekről és a 2002/6/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 283., 2010.10.29., 1. o.).

- l) „Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer (ERTMS)”: a 2006/679/EK bizottsági határozatban<sup>1</sup> és 2006/860/EK bizottsági határozatban<sup>2</sup> meghatározott rendszer;
- m) „határokon átnyúló szakasz”: azon szakasz, amely biztosítja valamely közös érdekű projekt folytonosságát azon legközelebbi városi csomópontok között, amelyek valamely két tagállam közötti, illetve egy tagállam és egy szomszédos ország közötti határ két oldalán helyezkednek el;
- n) „multimodális közlekedés”: személyek, vagy áruk, vagy mindkettő szállítása két vagy több közlekedési mód révén;
- o) „átjárhatóság”: egy közlekedési módon belüli infrastruktúra szabályozási, műszaki és üzemeltetési feltételeket magában foglaló azon képessége, amely lehetővé teszi a forgalom biztonságos és zavartalan, az adott infrastruktúra vagy közlekedési mód vonatkozásában előírt teljesítményszintnek megfelelő áramlását;

---

<sup>1</sup> A Bizottság 2006/679/EK határozata (2006. március 28.) a kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozóan (HL L 284., 2006.10.16., 1. o.).

<sup>2</sup> A Bizottság 2006/860/EK határozata (2006. november 7.) a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló, 2006. március 28-i 2006/679/EK határozat A. mellékletének módosításáról (HL L 342., 2006.12.7., 1. o.).

- p) „városi csomópont”: városi terület, ahol a transzeurópai közlekedési hálózat közlekedési infrastruktúrája – így például a városi térségben és annak környékén elhelyezkedő kikötők és utasforgalmi terminálok, vasútállomások, logisztikai platformok, áruterminálok – kapcsolódik az infrastruktúra más részeivel és a regionális és helyi forgalmi infrastruktúrával;
- q) „szűk keresztmetszet”: fizikai, műszaki vagy működésbeli korlát, amely a rendszer meghibásodásához vezet, így hátrányosan befolyásolja a távolsági vagy határokon átnyúló forgalom folytonosságát, és amely új infrastruktúra létrehozásával vagy a meglévő infrastruktúra jelentős korszerűsítésével szüntethető meg, ami a szűk keresztmetszetből adódó problémákat megoldó, érdemi javulást képes előidézni;
- r) „logisztikai platform”: olyan terület, amely közvetlenül kapcsolódik a transzeurópai közlekedési hálózat közlekedési infrastruktúrájához, beleértve legalább egy áruterminált, és lehetővé teszi logisztikai tevékenységek elvégzését;
- s) „áruterminál”: legalább két közlekedési mód vagy két eltérő vasúti rendszer közötti áruátrakás és áruk ideiglenes tárolása céljára felszerelt létesítmény, például kikötő, belvízi kikötő, repülőtér és vasúti-közúti terminál;

- t) „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 és környezetvédelmi költségek és haszon elemzésének a 2011/92/EU irányelv alapján elvégzett környezeti hatásvizsgálaton kell alapulnia;
- u) „elszigetelt hálózat”: egy tagállamnak a szabványos európai névleges nyomtávolságtól (1435 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;
- v) „NUTS-régió”: a statisztikai célú területi egységek nomenklatúrájában meghatározott régió;
- w) „alternatív tiszta üzemanyagok”: a közlekedés energiaellátásában a fosszilis tüzelőanyagokat legalább részben helyettesítő, így a közlekedés széntelenítését elősegítő és a közlekedési ágazat környezeti teljesítményét javító olyan üzemanyagok, mint például a villamos energia, a hidrogén, a bioüzemanyagok (folyadékok), a szintetikus üzemanyagok, a metán (földgáz (CNG és LNG) és biometán) és a cseppfolyósított propán-bután gáz (LPG).

#### 4. cikk

##### *A transzeurópai közlekedési hálózat célkitűzései*

A transzeurópai közlekedési hálózat erősíti az Unió társadalmi, gazdasági és területi kohézióját, hozzájárul az egységes, fenntartható és hatékony európai közlekedési térség létrehozásához, megsokszorozza a felhasználók számára az előnyöket és elősegíti az inkluzív növekedést. Európai hozzáadott értéket képvisel azáltal, hogy hozzájárul a következő négy kategóriába tartozó célkitűzések megvalósításához:

- a) kohézió a következők révén:
  - i. az Unió összes régiójának a hozzáférhetősége és összeköttetése, a távoli és a legkülső régiókat és a szigeteket, a peremterületeket és a hegyvidéki 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 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;

- b) hatékonyság a következők révén:
- i. a szűk keresztmetszetek megszüntetése és a hiányzó kapcsolatok kialakítása mind a közlekedési infrastruktúrákon belül, mind pedig az ezek közötti kapcsolódási pontokon, a tagállamok területén belül és közöttük;
  - ii. a nemzeti közlekedési hálózatok összekapcsolása és átjárhatósága;
  - iii. az összes közlekedési mód optimális integrációja és összekapcsolása;
  - iv. a gazdaságilag hatékony, minőségi közlekedés előmozdítása, amely hozzájárul a további gazdasági növekedéshez és a versenyképességhez;
  - v. az új és a meglévő infrastruktúra hatékony használata;
  - vi. innovatív technológiai és üzemeltetési koncepciók alkalmazása költséghatékony módon;
- c) fenntarthatóság a következők révén:
- i. az összes közlekedési mód fejlesztése olyan módon, amely hosszú távon biztosítja a fenntartható, gazdaságos és hatékony közlekedést;
  - ii. hozzájárulás az alacsony üvegházhatásúgáz-kibocsátással, a karbonszegény és tiszta közlekedéssel, az üzemanyag-biztonsággal, a külső költségek csökkentésével és a környezetvédelemmel kapcsolatos célkitűzések megvalósításához;
  - iii. a karbonszegény közlekedés előmozdítása abból a célból, hogy a széndioxid-kibocsátás 2050-ig a vonatkozó uniós csökkentési célértékeknek megfelelően jelentős mértékben csökkenjen;

- d) a használók számára az előnyök számának növelése a következők révén:
- i. a felhasználók mobilitás és közlekedés iránti igényének kielégítése az Unión belül és a harmadik országok viszonylatában;
  - ii. biztonsági és védelmi szempontból megfelelő, magas minőségi normák biztosítása mind a személy-, mind pedig az áruszállítás számára;
  - iii. természeti vagy ember által okozott katasztrófák esetén is a mobilitás lehetővé tétele, amely biztosítja a sürgősségi segélyszolgálatokhoz és mentési szolgálatokhoz való hozzáférést;
  - iv. infrastruktúrára vonatkozó olyan követelmények létrehozása különösen az átjárhatóság, a biztonság és a védelem területén, amelyek biztosítják a közlekedési szolgáltatások minőségét, hatékonyságát és fenntarthatóságát;
  - v. hozzáférhetőség az idős, mozgáskorlátozott és fogyatékossgal élő személyek számára.

#### *5.cikk*

#### *Erőforrás-hatékony hálózat*

- (1) A transzeurópai közlekedési hálózatot erőforrás-hatékony módon kell tervezni, fejleszteni és működtetni, az alábbiak révén:
- a) a meglévő közlekedési infrastruktúra fejlesztése, javítása és karbantartása;
  - b) az infrastruktúra integrációjának és összekapcsolódásának optimalizálása;

- c) az új technológiák és a telematikai alkalmazások bevezetése, amennyiben az gazdaságilag indokolt;
  - d) a más hálózatokkal, különösen a transzeurópai energia- és/vagy távközlési hálózatokkal elérhető szinergiák figyelembevétele;
  - e) a stratégiai környezeti hatás felmérése megfelelő tervek és programok létrehozása révén, valamint az éghajlatváltozás mérséklésére gyakorolt hatás felmérése;
  - f) szükség esetén az infrastruktúra kapacitásának tervezésére és bővítésére irányuló intézkedések;
  - g) a közlekedési infrastruktúra – éghajlatváltozás, természeti vagy ember által okozott katasztrófák kapcsán fennálló – sérülékenységének kellő, a kihívások kezelésének érdekében való figyelembevétele.
- (2) A transzeurópai közlekedési hálózat tervezése és fejlesztése során a tagállamoknak figyelembe kell venniük az Unió különböző részein uralkodó egyedi körülményeket, például különösen az érintett régiók turisztikai szempontjait és domborzati viszonyait. A tagállamok a 49. cikk (4) bekezdésének c) pontjában szereplő korlátokon belül kiigazíthatják a szakaszok részletes nyomvonalát, biztosítva ezzel párhuzamosan az e rendeletben előírt követelmények betartását.

## 6. cikk

### *A transzeurópai közlekedési hálózat kétrétegű struktúrája*

- (1) A transzeurópai közlekedési hálózat fokozatos kialakítását elsősorban a hálózat kétrétegű struktúrájának létrehozásával kell megvalósítani, koherens és átlátható módszertani megközelítést alkalmazva, egy átfogó hálózat és egy törzshálózat ötvözésével.
- (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. A hálózatot a II. fejezettel összhangban kell létrehozni.
- (3) A törzshálózat az átfogó hálózat azon részeiből áll, amelyek a transzeurópai közlekedési hálózat létrehozásával kapcsolatos célkitűzések eléréséhez stratégiai szempontból a legfontosabbak. A törzshálózatot a III. fejezettel összhangban kell meghatározni és létrehozni.

## 7. 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 felújítása és bővítése, valamint a hálózat erőforrás-hatékony használatát előmozdító intézkedések révén.
- (2) A közös érdekű projekteknek
  - a) hozzá kell járulniuk a célkitűzések 4. cikkben leírt négy kategóriájából legalább kettőnek a megvalósításához;
  - b) összhangban kell lenniük a II. fejezettel, a törzshálózat tekintetében pedig ezenfelül a III. fejezettel is;
  - c) a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés alapján gazdasági szempontból életképesnek kell lenniük;
  - d) európai hozzáadott értéket kell képviselniük.
- (3) A közös érdekű projekt a teljes folyamatot magában foglalhatja, beleértve a megvalósíthatósági tanulmányokat és az engedélyezési eljárásokat, a végrehajtást 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.
- (5) A közös érdekű projektek uniós pénzügyi támogatást kaphatnak a transzeurópai közlekedési hálózat tekintetében rendelkezésre álló eszközökből.

#### *8. cikk*

#### *Együttműködés harmadik országokkal*

- (1) Az Unió – akár pénzügyileg is – támogathat közös érdekű projekteket a transzeurópai közlekedési hálózatnak a szomszédos országok infrastruktúra-hálózataival történő összekapcsolása érdekében, amennyiben e projektek:
- a) összekapcsolják a törzshálózatot a határátkelőhelyeken, és a forgalomáramlás, a határforgalom-ellenőrzés, a határőrizet és más határellenőrzési eljárások zökkenőmentes biztosításához szükséges infrastruktúrához kapcsolódnak;
  - b) a törzshálózat és a harmadik országok közlekedési hálózatai közötti kapcsolatot biztosítják, a fokozott gazdasági növekedés és versenyképesség érdekében;
  - c) a harmadik országokban található, az Unión belüli törzshálózat különböző részeit összekötő közlekedési infrastruktúrát egészítik ki;

- d) forgalomirányítási rendszereket valósítanak meg ezekben az országokban;
- e) a tengeri közlekedést és a tengeri gyorsforgalmi utakat mozdítják elő anélkül, hogy pénzügyi támogatást nyújtanának a harmadik országok kikötőinek;
- f) a harmadik országokkal közös belvízi közlekedést könnyítik meg.

E projekteknek növelniük kell az egy vagy több tagállamban található transzeurópai közlekedési hálózatok kapacitását vagy hasznosságát.

(2) Az (1) bekezdés sérelme nélkül, az Unió az foglaltakon túl más projektek előmozdításában is együttműködhet – pénzügyi támogatás nyújtása nélkül – harmadik országokkal, amennyiben e projektek az alábbiakra irányulnak:

- a) a transzeurópai közlekedési hálózat és a harmadik országok hálózatai közötti átjárhatóság előmozdítása;
- b) a transzeurópai közlekedési hálózati politika harmadik országokba való kiterjesztésének az előmozdítása;
- c) 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;
- d) a tengeri közlekedés megkönnyítése és a harmadik országokkal összekötő tengeri gyorsforgalmi utak előmozdítása.

- (3) A (2) bekezdés a) és d) pontja szerinti projekteknek meg kell felelniük a II. fejezet vonatkozó rendelkezéseinek.
- (4) A III. melléklet tartalmazza a transzeurópai közlekedési hálózat áttekintő térképeit egyes szomszédos országokra kiterjesztve.
- (5) Az Unió a közös érdekű projektek előmozdítása érdekében a harmadik országokkal kapcsolatban alkalmazhatja az olyan meglévő koordinációs és pénzügyi eszközöket, mint a szomszédos országok beruházási keret (NIF) vagy az előcsatlakozási támogatási eszköz (IPA), illetve újakat hozhat létre és alkalmazhat.
- (6) E cikk rendelkezéseire a nemzetközi megállapodásokra vonatkozó, az EUMSZ 218. cikkében meghatározott eljárások vonatkoznak.

## II. FEJEZET

# AZ ÁTFOGÓ HÁLÓZAT

### 9. cikk

#### *Általános rendelkezések*

- (1) Az átfogó hálózatnak az alábbiakat kell teljesítenie:
- a) meg kell felelnie az e rendelet I. mellékletében és II. melléklete 2. részében levő térképeknek és jegyzékeknek;
  - b) az infrastruktúra-elemek leírásával részletesebben meg kell azt határozni;
  - c) meg kell felelnie a közlekedési infrastruktúrákra vonatkozó, e fejezetben tárgyalt követelményeknek;
  - d) a közös érdekű projektek kijelölésének alapjául kell szolgálnia;
  - e) figyelembe kell vennie a tagállamok közlekedési infrastruktúráinak az átjárhatósági műszaki előírásokban meghatározott fizikai korlátait és domborzati viszonyait.
- (2) A tagállamok minden lehetséges erőfeszítést megtesznek annak érdekében, hogy az átfogó hálózat 2050. december 31-ig elkészüljön, és megfeleljen e fejezet vonatkozó rendelkezéseinek.

*10. cikk*  
*Általános prioritások*

- (1) Az átfogó hálózat fejlesztésekor általános prioritást kell biztosítani az alábbiakhoz szükséges intézkedéseknek:
- a) az összes uniós régió vonatkozásában a fokozott hozzáférhetőség és összeköttetés biztosítása, egyben a szigetek, elszigetelt hálózatok, valamint a ritkán lakott, a távoli és a legkülső régiók egyedi eseteinek figyelembevétele;
  - b) a közlekedési módok optimális integrációjának és a közlekedési módok közötti átjárhatóságnak a biztosítása;
  - c) a hiányzó kapcsolatok kialakítása és a szűk keresztmetszetek megszüntetése, különösen a határokon átnyúló szakaszokat illetően;
  - d) az infrastruktúra hatékony és fenntartható használatának előmozdítása és szükség esetén a kapacitás növelése;
  - e) az infrastruktúra minőségének javítása vagy megőrzése a biztonság, a védelem, a hatékonyság, az éghajlatváltozással és adott esetben katasztrófákkal szembeni ellenálló képesség, a környezeti teljesítmény, a társadalmi feltételek, a valamennyi felhasználó – köztük az idősek, a mozgáskorlátozott személyek, a fogyatékkal élő személyek – számára való hozzáférhetőség, valamint a szolgáltatások minősége és a forgalomáramlás folyamatossága tekintetében;

- f) telematikai alkalmazások megvalósítása és bevezetése, valamint az innovatív technológiai fejlesztés előmozdítása.
- (2) Az (1) bekezdésben foglalt intézkedések kiegészítése érdekében különleges figyelmet kell fordítani az alábbiakhoz szükséges intézkedésekre:
- a) az üzemanyag-biztonság biztosítása fokozott energiahatékonyság révén, valamint az alternatív, elsősorban karbonszegény vagy zéró szén-dioxid-kibocsátású energiaforrások és meghajtórendszerek használatának előmozdításával;
  - b) az áthaladó vasúti és közúti szállítás negatív hatásainak való kitétség csökkentése a városi területek esetében;
  - c) az adminisztratív és műszaki akadályok lebontása, különösen a transzeurópai közlekedési hálózat átjárhatósága és a verseny tekintetében.

**1. SZAKASZ**  
**VASÚTI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA**

*11. cikk*  
*Az infrastruktúra elemei*

- (1) A vasúti közlekedési infrastruktúra különösen az alábbiakból áll:
- a) nagysebességű és hagyományos vasútvonalak, beleértve az alábbiakat:
    - i. mellékvonalak;
    - ii. alagutak;
    - iii. hidak;
  - b) áruterminálok és logisztikai platformok a vasúti közlekedési módon belüli, illetve a vasúti és más közlekedési módok közötti áruátrakás céljára;
  - c) az I. mellékletben említett vonalak mentén levő állomások az utazók vasúti közlekedési módon belüli, illetve a vasúti és más közlekedési módok közötti átszállása érdekében;
  - d) az állomások, áruterminálok és logisztikai platformok összekapcsolása a transzeurópai közlekedési hálózat más közlekedési módjaival;

- e) kapcsolódó berendezések;
- f) telematikai alkalmazások.

(2) A vasútvonalak az alábbi formák egyikében valósulhatnak meg:

- a) nagysebességű közlekedésre alkalmas vasútvonalak, amelyek:
  - i. speciális konstrukciójú nagysebességű vonalak, amelyek 250 km/h-es vagy azt meghaladó sebességre vannak kialakítva;
  - ii. speciálisan továbbfejlesztett hagyományos vonalak, amelyek 200 km/h körüli sebességre vannak kialakítva;
  - iii. speciálisan nagysebességű forgalom céljára továbbfejlesztett vonalak, amelyek a domborzati viszonyok, tehermentesítési, illetve városrendezési korlátok miatt sajátos jellemzőkkel bírnak, és amelyeken a sebességet mindenhol a helyi viszonyokhoz kell igazítani. E kategória magában foglalja többek között azon nagysebességű és hagyományos hálózatok közötti összekapcsoló vonalakat, az állomásokat keresztező vonalakat, a terminálokhoz, raktárokhoz való hozzáférést biztosító vonalakat is, amelyeken hagyományos sebességgel „nagysebességű” járművek közlekednek;
- b) hagyományos közlekedésre épített vasútvonalak.

- (3) A vasútvonalakkal kapcsolatos műszaki berendezések részét képezhetik az állomásokon, logisztikai platformokon és áruterminálokon használt villamosítási rendszerek, valamint a személyek fel- és leszállására, továbbá áru be- és kirakodására ott használt berendezések. Ide tartozhat minden, a járművek biztonságos, megbízható és hatékony működéséhez – ideértve a környezetre kifejtett hatásuk csökkentését és az átjárhatóság javítását is – szükséges létesítmény, így az automatikus vasúti nyomtávvaltó berendezések is.

## *12. cikk*

### *A közlekedési infrastruktúrára vonatkozó követelmények*

- (1) Az áruterminálokat össze kell kötni az átfogó hálózat közúti vagy – amennyiben lehetséges – belvízi infrastruktúrájával.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy a vasúti infrastruktúra:
- a) az elszigetelt hálózatok kivételével fel legyen szerelve az ERTMS rendszerrel;
  - b) az átfogó hálózat átjárhatóságának megvalósítása érdekében feleljen meg a 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek<sup>1</sup> és az irányelv végrehajtási intézkedéseinek;

---

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2008/57/EK irányelve (2008. június 17.) a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 191., 2008.7.18., 1. o.).

- c) feleljen meg a 2008/57/EK irányelv 6. cikke szerint elfogadott átjárhatósági műszaki előírások (ÁME) követelményeinek, kivéve, ahol ez az adott ÁME, vagy a 2008/57/EK irányelv 9. cikke által meghatározott eljárás szerint megengedett;
  - d) az elszigetelt hálózatok kivételével a vágányvonalak – és amennyiben ez a villamosvasutak működtetéséhez szükséges – a mellékvonalak legyenek teljesen villamosítottak;
  - e) az áruterminálok hozzáférhetősége összhangban legyen a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>1</sup> foglalt követelményekkel.
- (3) Valamely tagállam kérésére a Bizottság kellően indokolt esetben mentességet adhat a 2008/57/EK irányelvben az ERTMS és a villamosítás tekintetében foglalt követelményeket meghaladó követelmények teljesítése alól.

### *13. cikk*

#### *A vasúti infrastruktúra fejlesztésének prioritásai*

A vasúti infrastruktúrával kapcsolatos közös érdekű projektek előmozdításakor, és a 10. cikkben meghatározott általános prioritásokon túlmenően az alábbiakat is prioritásként kell kezelni:

- a) az ERTMS megvalósítása;
- b) az 1435 mm-es névleges nyomtávolságra való áttérés;

---

<sup>1</sup> 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.).

- c) a vasúti közlekedés által okozott zaj és vibráció hatásának enyhítése, elsősorban a járművekre és az infrastruktúrára vonatkozó intézkedések révén, ezen belül zajvédő falak segítségével;
- d) az infrastruktúrára vonatkozó követelmények teljesítése és az átjárhatóság javítása;
- e) a vasúti átjárók biztonsági szintjének javítása;
- f) adott esetben a vasúti közlekedési infrastruktúra összekapcsolása a belvízi kikötők infrastruktúrájával;

## **2. SZAKASZ**

### **BELVÍZI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA**

#### *14. 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 árvízvédelmi intézkedések, amelyek pozitív hatást gyakorolhatnak a belvízi hajózásra;
  - e) belvízi kikötők, beleértve a kikötő területén történő szállításhoz szükséges infrastruktúrát;
  - f) kapcsolódó berendezések;
  - g) telematikai alkalmazások, beleértve a folyami információs szolgáltatásokat is;
  - h) a belvízi kikötők összekapcsolása a transzeurópai közlekedési hálózat más közlekedési módjaival.
- (2) Ahhoz, hogy az átfogó hálózat részét képezzék, a belvízi kikötők éves áruátrakodási mennyiségének meg kell haladnia az 500 000 tonnát. A teljes éves áruátrakodási mennyiség alapján az Eurostat által közzétett legutolsó rendelkezésre álló hároméves átlagot kell tekinteni.

- (3) A belvízi utakkal kapcsolatos berendezések részét képezhetik a belvízi kikötőkben az áru be- és kirakodására használt berendezések. A kapcsolódó berendezések lehetővé tehetik különösen az olyan meghajtó- és üzemeltető rendszerek használatát, amelyek csökkentik a szennyezést – így például a levegő- és a vízszennyezést –, az energiafelhasználást és a szén-dioxid-kibocsátást. Magukban foglalhatják a hulladék fogadására alkalmas létesítményeket, a part menti, villamosenergia-ellátást biztosító berendezéseket, a fáradtolaj gyűjtésére szolgáló berendezéseket, valamint az egész éves hajózhatóság biztosítását célzó, a jégtöréshez, a hidrológiai szolgáltatásokhoz, a kikötő kotrásához és a kikötő megközelítéséhez szükséges berendezéseket.

### *15. cikk*

#### *A közlekedési infrastruktúrára vonatkozó követelmények*

- (1) A tagállamok biztosítják a belvízi kikötők összeköttetését a közúti vagy vasúti infrastruktúrával.
- (2) A belvízi kikötőknek legalább egy, minden üzemeltető előtt nyitva álló áruterminált kell biztosítaniuk megkülönböztetésmentes módon, átlátható díjak alkalmazásával.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy

- a) a folyók, csatornák és tavak megfeleljenek a Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciája (ECMT) új osztályozásában meghatározott IV. osztályú vízi utakra vonatkozó minimális követelményeknek, illetve e rendelet 35. és 36. cikkének sérelme nélkül biztosítják a hidak alatti szabad magasságot;

A tagállamok kérésére a Bizottság kellően indokolt esetekben mentességet adhat a merülésre (kevesebb mint 2,50 m) és a hidak alatti minimális magasságra (kevesebb mint 5,25 m) vonatkozó minimumkövetelmények alól;

- b) a folyókat, csatornákat és tavakat úgy kell karbantartani, hogy jó hajózhatósági állapotuk megőrzése mellett az alkalmazandó környezetvédelmi jogszabályok se sérüljenek;
- c) a folyók, csatornák és tavak rendelkezzenek folyami információs szolgáltatásokkal.

## 16. cikk

### *A belvízi infrastruktúra fejlesztésének prioritásai*

A belvízi infrastruktúrával kapcsolatos közös érdekű projektek előmozdításakor, és a 10. cikkben meghatározott általános prioritásokon túlmenően az alábbiakat is prioritásként kell kezelni:

- a) a meglévő belvízi utak esetében: a IV. osztályú belvízi utakra vonatkozó előírások teljesítéséhez szükséges intézkedések végrehajtása;
- b) adott esetben, a piaci igények kielégítése érdekében magasabb szint elérése a korszerűsítés és az új vízi utak vonatkozásában, az ECMT infrastruktúrákra vonatkozó műszaki szempontjaival összhangban;
- c) telematikai alkalmazások bevezetése, beleértve a folyami információs szolgáltatásokat is;
- d) a belvízi kikötők infrastruktúrájának összekapcsolása a vasúti teherszállítási és közúti közlekedési infrastruktúrával;
- e) kiemelt figyelem fordítása a természetes állapothoz közeli, szabad folyású folyókra, amelyek következképpen különleges intézkedések tárgyát képezhetik;
- f) a fenntartható belvízi közlekedés előmozdítása;
- g) a kikötő területén történő szállításhoz szükséges infrastruktúra korszerűsítése és kapacitásának bővítése.

### 3. SZAKASZ

## KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

#### *17. cikk*

#### *Az infrastruktúra elemei*

- (1) A közúti közlekedési infrastruktúra különösen az alábbiakból áll:
- a) jó minőségű közutak, beleértve az alábbiakat:
    - i. hidak;
    - ii. alagutak;
    - iii. útelágazások;
    - iv. útkereszteződések;
    - v. csomópontok;
    - vi. burkolt leállósávok;
  - b) parkolók és pihenőhelyek;
  - c) kapcsolódó berendezések;

- d) telematikai alkalmazások, beleértve az intelligens közlekedési rendszereket is;
  - e) áruterminálok és logisztikai platformok;
  - f) az áruterminálok és logisztikai platformok összekapcsolása a transzeurópai közlekedési hálózat más közlekedési módjaival;
  - g) távolsági autóbusz-állomások.
- (2) Az (1) bekezdés a) pontjában említett jó minőségű közutak azok a közutak, amelyek fontos szerepet játszanak a távolsági áruszállításban és személyforgalomban, közel hozzák egymáshoz a fő városi és gazdasági központokat, összekapcsolódnak más közlekedési módokkal, és összekötik a hegyvidéki, félreeső, tengerparttal nem rendelkező és periférikus NUTS 2-régiókat az Unió központi régióival. E közutakat a biztonságos közlekedés lehetővé tétele érdekében megfelelő módon karban kell tartani.
- (3) A jó minőségű közutakat kifejezetten gépjármű-forgalomra kell tervezni és építeni; ezeknek autópályáknak, gyorsforgalmi utaknak vagy stratégiai jelentőségű főutaknak kell lenniük.
- a) Az autópálya kifejezetten gépjármű-forgalomra tervezett és épített út, amely nem szolgálja ki a mellette fekvő ingatlanokat, és amely:
    - i. különleges pontokat vagy átmeneti időszakokat kivéve külön útpályán vezeti a forgalom két irányát, amelyeket egymástól egy forgalomtól elzárt elválasztósávval vagy kivételes esetben más módon választanak el;

- ii. szintben nem keresztez közutat, vasúti vagy villamosvágányt, kerékpárutat vagy gyalogutat; valamint
    - iii. kifejezetten autópályaként van kitáblázva.
  - b) A gyorsforgalmi út a gépjárműforgalom számára tervezett, elsősorban csomópontokon és jelzőlámpával szabályozott útkereszteződéseken keresztül elérhető út, amely esetében
    - i. az útpályán tilos a megállás és a parkolás; valamint
    - ii. szintben nem keresztez vasúti vagy villamosvágányt.
  - c) A stratégiai jelentőségű főút olyan közút, amely nem autópálya vagy gyorsforgalmi út, de amely az (1) és (2) bekezdésben említett jó minőségű közútnak minősül.
- (4) Az utakhoz kapcsolódó berendezések közé tartozhatnak különösen a forgalomirányító, a tájékoztató és útvonaltervező, a használatdíj-beszedő, a biztonsági, a negatív környezeti hatásokat csökkentő, az alternatív meghajtású járművek üzemanyaggal való feltöltésére vagy újratöltésére szolgáló és a haszongépjárművek biztonságos parkolásához szükséges berendezések.

18. cikk

*A közlekedési infrastruktúrára vonatkozó követelmények*

A tagállamok biztosítják, hogy

- a) a közutak megfeleljenek a 17. cikk (3) bekezdése a), b) vagy c) pontja rendelkezéseinek;
- b) a közúti közlekedési infrastruktúra biztonsága, valamint annak felügyelete és, ahol szükséges, javítása megoldott legyen a 2008/96/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>1</sup> szerinti eljárásnak megfelelően;
- c) a több mint 500 m hosszú közúti alagutak megfeleljenek a 2004/54/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek<sup>2</sup>;
- d) adott esetben biztosítva legyen az útdíjszedési rendszerek átjárhatósága a 2004/52/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek<sup>3</sup> és a 2009/750/EK bizottsági határozatnak<sup>4</sup> megfelelően;

---

<sup>1</sup> 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.).

<sup>2</sup> 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.).

<sup>3</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2004/52/EK irányelve (2004. április 29.) a Közösségen belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról (HL L 166., 2004.4.30., 124. o.).

<sup>4</sup> A Bizottság 2009/750/EK határozata (2009. október 6.) az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás és műszaki elemei meghatározásáról (HL L 268., 2009.10.13., 11. o.).

- e) a valamely hatóság által a közúti közlekedési infrastruktúra tekintetében megvalósított intelligens közlekedési rendszerek megfeleljenek a 2010/40/EU irányelvnek, továbbá hogy azok megvalósítására az ezen irányelv alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal összhangban kerüljön sor.

### *19. cikk*

#### *A közúti infrastruktúra fejlesztésének prioritásai*

A közúti infrastruktúrával kapcsolatos közös érdekű projektek előmozdításakor, és a 10. cikkben meghatározott általános prioritásokon túlmenően az alábbiakat is prioritásként kell kezelni:

- a) a közúti biztonság javítása és előmozdítása;
- b) az ITS alkalmazása, különösen a multimodális információkezelés és forgalomirányítás, illetve az integrált kommunikációs és fizetési rendszerek lehetővé tétele érdekében;
- c) új technológiák és innováció bevezetése a karbonszegény közlekedés előmozdítása érdekében;
- d) megfelelő mennyiségű és megfelelő biztonsági szintű parkolóhely biztosítása a kereskedelmi felhasználók számára;
- e) a torlódás csökkentése a meglévő utakon.

## 4. SZAKASZ

### TENGERI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA ÉS TENGERI GYORSFORGALMI UTAK

#### 20. cikk

#### *Az infrastruktúra elemei*

- (1) A tengeri közlekedési infrastruktúra különösen az alábbiakból áll:
- a) tengeri térség;
  - b) tengeri csatornák;
  - c) tengeri kikötők, beleértve a kikötő területén történő szállításhoz szükséges infrastruktúrát;
  - d) a kikötők összekapcsolása a transzeurópai közlekedési hálózat más közlekedési módjaival;
  - e) gátak, zsilipek és dokkok;
  - f) navigációs segédeszközök;
  - g) a kikötők megközelítési útjai és a kikötői hajózóutak;
  - h) hullámtörő gátak;

- i) tengeri gyorsforgalmi utak;
  - j) kapcsolódó berendezések;
  - k) telematikai alkalmazások, beleértve az elektronikus tengerhajózási szolgáltatásokat és a VTMISS-t.
- (2) A tengeri kikötőknek az átfogó hálózat szárazföldi infrastruktúrájának a belépési és kilépési pontjainak kell lenniük. Az alábbi kritériumok közül legalább egyet teljesíteniük kell:
- a) a teljes éves személyforgalom meghaladja az Unió összes tengeri kikötője teljes éves személyforgalmának 0,1 %-át. A teljes forgalom tekintetében alkalmazandó referenciaérték az Eurostat által közzétett statisztikákra alapuló legutolsó rendelkezésre álló hároméves átlag;
  - b) a teljes éves áruforgalom – 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) a tengeri kikötő egy szigeten helyezkedik el, és az átfogó hálózatban levő valamely NUTS 3-régió egyetlen hozzáférési pontja;
  - d) a tengeri kikötő valamely legkülső régióban vagy peremterületen helyezkedik el, az átfogó hálózatban levő legközelebbi kikötőtől több mint 200 km távolságra.

- (3) A tengeri közlekedési infrastruktúrához kapcsolódó berendezések magukban foglalhatják különösen a forgalomirányításhoz és rakománykezeléshez, a negatív hatások – ezen belül a káros környezeti hatások – csökkentéséhez, az alternatív tüzelőanyagok felhasználásához szükséges berendezéseket, valamint az egész éves hajózhatóságot biztosító berendezéseket, beleértve a jégtörő, hidrológiai felmérő, kotró, kikötő-karbantartó és a kikötő védelmét szolgáló, illetve a kikötő megközelítését elősegítő berendezéseket.

## *21. cikk*

### *Tengeri gyorsforgalmi utak*

- (1) A tengeri gyorsforgalmi utak hozzájárulnak a korlátok nélküli európai tengeri szállítási térség létrehozásához. Rövid távú tengeri utakból, kikötőkből, kapcsolódó tengeri infrastruktúrából és berendezésekből, és a rövid távú tengeri fuvarozást vagy legalább két kikötő közötti tengeri-folyami szolgáltatásokat lehetővé tevő eszközökből és egyszerűsített adminisztratív alakításokból kell állniuk, beleértve a hátszági kapcsolatokat. A tengeri gyorsforgalmi utaknak az alábbiakat kell tartalmazniuk:
- a) az átfogó hálózat tengeri kikötői vagy az átfogó hálózat egy kikötője és egy – az Unió számára stratégiai jelentőséggel bíró – harmadik ország kikötője közötti tengeri összeköttetések;

- b) kikötői létesítmények, a kikötők területén kívül elhelyezkedő, de a kikötői műveletekhez létesített áruforgalmi terminálok, logisztikai platformok és teherfaluk, információs és kommunikációs technológiai (ikt) berendezések, így például elektronikus logisztikai irányítási rendszerek, biztonsági, igazgatási és vámeljáráások legalább egy tagállamban;
  - c) a szárazföld és a tenger közvetlen elérését lehetővé tévő infrastruktúra.
- (2) A transzeurópai közlekedési hálózatban levő tengeri gyorsforgalmi utak közös érdekű projektjeire legalább két tagállamnak kell javaslatot tenni. Az alábbi formák egyikében valósulhatnak meg:
- a) a törzshálózaton belül egy tengeri összeköttetés és annak hátországi kapcsolatai két vagy több törzshálózati kikötő között;
  - b) egy törzshálózati kikötő és az átfogó hálózati kikötők közötti tengeri összeköttetés és annak hátországi kapcsolatai, a törzshálózati és az átfogó hálózati kikötők hátországi kapcsolatainak kiemelt fontosságával.

- (3) A transzeurópai közlekedési hálózatban levő tengeri gyorsforgalmi utak közös érdekű projektjei között lehetnek olyan tevékenységek, amelyek átfogóbb előnyöket nyújtanak, és nem kapcsolódnak adott kikötőkhöz, mint például a személyek és áruk mobilitását elősegítő szolgáltatások és intézkedések, a környezeti teljesítményt javító tevékenységek, például olyan part menti, villamosenergia-ellátást nyújtó berendezések biztosítása, melyek segítik a hajókat a kibocsátás-csökkentésben, jégtörő berendezések rendelkezésre bocsátása, a hajózhatóságot egész évben biztosító tevékenységek, kotrási műveletek, alternatív üzemanyagok töltőberendezései, valamint a folyamatok, az eljárások és a humán elemek optimalizálása, ICT platformok és információs rendszerek, beleértve a forgalomirányítási és elektronikus jelentéstételi rendszereket.
- (4) A 45. cikk szerinti kinevezését követő két éven belül a tengeri gyorsforgalmi utak koordinátora az uniós tengeri közlekedéssel kapcsolatos tapasztalatokon és fejlődéseken, valamint a tengeri gyorsforgalmi utak forgalmára vonatkozó előrejelzéseken alapuló részletes végrehajtási tervet nyújt be.

## 22. cikk

### *A közlekedési infrastruktúrára vonatkozó követelmények*

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy
  - a) a tengeri kikötők össze legyenek kötve vasútvonalakkal, közutakkal és, ahol lehetséges, az átfogó hálózat belvízi útjaival, kivéve abban az esetben, ha fizikai akadályok az összeköttetést lehetetlenné teszik;
  - b) minden, áruforgalmat bonyolító tengeri kikötő legalább egy, a felhasználók előtt nyitva álló terminált biztosítson megkülönböztetéstől mentes módon, átlátható díjak alkalmazásával;
  - 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 VI. osztályú belvízi utakra vonatkozó előírásoknak.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy a kikötők rendelkezzenek a hajók kikötőkben nyújtott környezeti teljesítménye biztosításához szükséges berendezésekkel, és különösen a 2000/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek<sup>1</sup> megfelelő, és más vonatkozó uniós jogszabályokkal összhangban lévő, a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas létesítményekkel.
- (3) A tagállamoknak a VTMISS és a SafeSeaNet rendszert a 2002/59/EK irányelvnek megfelelően létre kell hozniuk, továbbá elektronikus tengerhajózási szolgáltatásokat – többek között különösen a 2010/65/EU irányelvben előírt egyablakos tengeri ügyintézési szolgáltatásokat – kell kialakítaniuk.

---

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2000/59/EK irányelve (2000. november 27.) a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről (HL L 332., 2000.12.28., 81. o.; magyar nyelvű különkiadás, 7. fejezet, 5. kötet, 358. o.).

### 23. cikk

#### *A tengeri infrastruktúra fejlesztésének prioritásai*

A tengeri infrastruktúrával kapcsolatos közös érdekű projektek előmozdításakor, és a 10. cikkben meghatározott prioritásokon túlmenően az alábbiakat is prioritásként kell kezelni:

- a) a tengeri gyorsforgalmi utak előmozdítása, a rövid távú tengeri szállítást is beleértve, a hátszaggal való összeköttetés fejlesztésének megkönnyítése, és különösen olyan intézkedések kialakítása, amelyek az uniós jogszabályok vagy a vonatkozó nemzetközi megállapodások értelmében alkalmazandó követelményeknek megfelelően javítják a tengeri közlekedés környezeti teljesítményét;
- b) a tengeri kikötők belvízi utakkal történő összekapcsolása;
- c) a VTMS és az elektronikus tengerhajózási szolgáltatások megvalósítása;
- d) az alternatív üzemanyagok és az energiahatékony tengeri közlekedés – például az LNG – előmozdítására szolgáló új technológiák és innováció bevezetése;
- e) a kikötő területén történő szállításhoz szükséges infrastruktúra korszerűsítése és kapacitásának bővítése.

**5. SZAKASZ**  
**LÉGIKÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA**

*24. cikk*

*Az infrastruktúra elemei*

- (1) A légi közlekedési infrastruktúra különösen az alábbiakból áll:
- a) légtér, útvonalak és légi folyosók;
  - b) repülőterek;
  - c) a repülőterek összekapcsolása a transzeurópai közlekedési hálózat más közlekedési módjaival;
  - d) kapcsolódó berendezések;
  - e) léginavigációs rendszerek, beleértve az új generációs európai légiforgalmi szolgáltatási rendszert (a továbbiakban: a SESAR-rendszer) is.

- (2) A repülőtereknek az alábbi kritériumok közül egyet kell teljesíteniük:
- a) személyforgalmi repülőterek esetében a teljes éves személyforgalomnak legalább az Unió összes repülőtere teljes éves személyforgalmának 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 nagysebességű vasútvonal van abban a régióban, ahol elhelyezkedik.
  - b) áruforgalmi repülőterek esetében a teljes éves áruforgalom legalább az Unió összes repülőtere teljes éves áruforgalmának 0,2 %-a.

Az összes éves személyszállítási mennyiség és az összes éves áruszállítási mennyiség az Eurostat által közzétett legutolsó rendelkezésre álló hároméves átlagon alapul.

#### *25. cikk*

##### *A közlekedési infrastruktúrára vonatkozó követelmények*

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a területükön elhelyezkedő minden repülőtér legalább egy, minden üzemeltető előtt nyitva álló terminált biztosítson megkülönböztetésmentes módon, átlátható, megfelelő és méltányos díjak alkalmazásával.

- (2) A tagállamok biztosítják, hogy a polgári légi közlekedés jogellenes cselekmények elleni védelmének közös alapkövetelményeit, amelyeket a 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>1</sup> fogadtak el, alkalmazzák az átfogó hálózat légiközlekedési infrastruktúrájára.
- (3) A tagállamok biztosítják, hogy a légiforgalmi szolgáltatási infrastruktúra az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>2</sup>, az 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>3</sup>, az 551/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>4</sup> és az 552/2004/EK rendeletnek megfelelően lehetővé tegye az egységes európai égbolt és a légiközlekedési tevékenységek megvalósítását az európai légiközlekedési rendszer teljesítménye és fenntarthatósága, a végrehajtási szabályok és az uniós előírások javítása érdekében.

---

<sup>1</sup> 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.).

<sup>2</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról (keretrendelet) (HL L 96., 2004.3.31., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás, 7. fejezet, 8. kötet, 23. o.).

<sup>3</sup> Az Európai parlament és a Tanács 550/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról (léginavigációs-szolgálati rendelet) (HL L 96., 2004.3.31., 10. o.; magyar nyelvű különkiadás, 7. fejezet, 8. kötet, 31. o.).

<sup>4</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 551/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról (légtérrendelet) (HL L 96., 2004.3.31., 20. o.; magyar nyelvű különkiadás, 7. fejezet, 8. kötet, 41. o.).

## 26. cikk

### *A légiközlekedési infrastruktúra fejlesztésének prioritásai*

A légiközlekedési infrastruktúrával kapcsolatos közös érdekű projektek előmozdításakor, és a 10. cikkben meghatározott prioritásokon túlmenően az alábbiakat is prioritásként kell kezelni:

- a) a repülőtéri kapacitás növelése;
- b) az egységes európai égbolt és a légiforgalmi szolgáltatási rendszerek megvalósításának támogatása, különösen a SESAR-rendszer bevezetésével kapcsolatos rendszerek esetében;
- c) a repülőterek más közlekedési módok infrastruktúrájával való multimodális kapcsolatainak a javítása;
- d) a fenntarthatóság javítása és a repülés környezeti hatásainak enyhítése.

## 6. SZAKASZ

### MULTIMODÁLIS KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

#### *27. cikk*

#### *Az infrastruktúra elemei*

Az árutermináloknak vagy logisztikai platformoknak az alábbi kritériumok közül legalább egyet teljesíteniük kell:

- a) az áruátrakodás éves 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) amennyiben egy NUTS 2-régióban nincs olyan áruterminál vagy logisztikai platform, amely teljesíti az a) pont szerinti kritériumot, az érintett tagállam által kijelölt és az adott NUTS 2-régióban legalább a közutakhoz és vasutakhoz, illetve a vasúti rendszerrel nem rendelkező tagállamok esetében csak a közutakhoz kapcsolódó fő áruterminált vagy logisztikai platformot kell ilyennek tekinteni.

28. cikk

*A közlekedési infrastruktúrára vonatkozó követelmények*

- (1) A tagállamok méltányos és megkülönböztetéstől mentes módon biztosítják, hogy
- a) a közlekedési módok az alábbi helyeken kapcsolódjanak: áruterminálok, utasforgalmi állomások, belvízi kikötők, repülőterek, tengeri kikötők, a multimodális személy- és áruforgalom lehetővé tétele érdekében;
  - b) az alkalmazandó uniós és nemzeti jogszabályok sérelme nélkül, az áruterminálokat és a logisztikai platformokat, a belvízi és tengeri kikötőket, valamint az árukat kezelő repülőtereket kívánatos ellátni az ezen az infrastruktúrán belül és a közlekedési módok között a logisztikai lánc mentén történő információáramlást biztosító berendezésekkel. Kívánatos, hogy e rendszerek lehetővé tegyék különösen az infrastruktúra rendelkezésre álló kapacitására, a forgalomáramlásra és helymeghatározásra, nyomon követésre vonatkozó valós idejű információk szolgáltatását, továbbá garantálják a multimodális utak során a biztonságot és a védelmet;
  - c) az alkalmazandó uniós és nemzeti jogszabályok sérelme nélkül, a teljes átfogó hálózatban kívánatos előmozdítani a folyamatos személyforgalmat megfelelő berendezések használatával, valamint a telematikai alkalmazásoknak a vasútállomásokon, buszpályaudvarokon, repülőtereken és adott esetben a tengeri és belvízi kikötőkben való igénybevételével.

- (2) Az áruterminálokat fel kell szerelni darukkal, szállítószalagokkal és az áruk különböző közlekedési módok közötti mozgatásához, helymeghatározásához és tárolásához használt berendezésekkel.

*29. cikk*

*A multimodális infrastruktúra fejlesztésének prioritásai*

A multimodális infrastruktúrával kapcsolatos közös érdekű projektek előmozdításakor, és a 10. cikkben meghatározott általános prioritásokon túlmenően az alábbiakat is prioritásként kell kezelni:

- a) az átfogó hálózati infrastruktúra eredményes összekapcsolásának és integrációjának biztosítása, beleértve szükség esetén ennek a hozzáférési infrastruktúrán keresztül és az áruterminálokon és logisztikai platformokon keresztül történő biztosítását;
- b) a multimodális közlekedés előtt álló fő műszaki és adminisztratív akadályok elhárítása;
- c) a közlekedési módok közötti akadálymentes információáramlás kialakítása, multimodális és egymódú szolgáltatások nyújtásának a lehetővé tétele az egész transzeurópai közlekedési hálózatban.

## 7. SZAKASZ

### KÖZÖS RENDELKEZÉSEK

#### *30. cikk*

#### *Városi csomópontok*

Az átfogó hálózat városi csomópontokban történő fejlesztésekor a tagállamoknak az alábbiak biztosítására kell törekedniük, amennyiben az megvalósítható:

- a) személyszállítás: az átfogó hálózat vasúti, közúti, légi és adott esetben belvízi és tengeri infrastruktúrájának összekapcsolása;
- b) áruszállítás: az átfogó hálózat vasúti, közúti és adott esetben belvízi, légi és tengeri infrastruktúrájának összekapcsolása;
- c) megfelelő kapcsolat az átfogó hálózat különböző vasútállomásai, kikötői vagy repülőterei között egy városi csomóponton belül;
- d) akadálymentes kapcsolat az átfogó hálózat infrastruktúrája és a regionális, illetve helyi forgalom és a városi áruszállítás infrastruktúrája között, beleértve a logisztikai gócpontokat és elosztó központokat;

- e) az áthaladó vasúti és közúti szállítás negatív hatásainak való kitettség csökkentése a városi területek esetében, ami magában foglalhatja a városi területek elkerülését is;
- f) a hatékony, alacsony zajszintű és karbonszegény városi áruszállítás előmozdítása.

### *31. cikk*

#### *Telematikai alkalmazások*

- (1) A telematikai alkalmazásoknak lehetővé kell tenniük a multimodális közlekedés és az értéknövelt közlekedéssel kapcsolatos szolgáltatások számára a közlekedési módokon belüli és azok közötti forgalomirányítást és információcserét, javítva a biztonságot, a védelmet és a környezeti teljesítményt, valamint egyszerűsítve az adminisztrációs eljárásokat. A telematikai alkalmazásoknak meg kell könnyíteniük az átfogó hálózat infrastruktúrája és a regionális és helyi közlekedés infrastruktúrája közötti akadálymentes kapcsolatot.
- (2) A telematikai alkalmazásokat, amennyiben kivitelezhető, Uniószerre telepíteni kell annak érdekében, hogy valamennyi tagállamban létrehozhatók legyenek átjárható alapképességek.

- (3) Az e cikkben említett telematikai alkalmazások az egyes közlekedési módok esetében elsősorban az alábbiakat foglalják magukban:
- vasút: ERTMS;
  - belvízi utak: folyami információs szolgáltatások,
  - közúti közlekedés: ITS;
  - tengeri közlekedés: VTMS és elektronikus tengerhajózási szolgáltatások, ideértve az egyablakos ügyintézési rendszereket, például a tengeri közlekedési ágazatra vonatkozó egyablakos ügyintézés, a kikötők közötti információs rendszereket és a vonatkozó váminformációs rendszereket;
  - légi közlekedés: légiforgalmi szolgáltatási rendszerek, különösen a SESAR-rendszer rendszerből eredőek.

### 32. cikk

#### *Fenntartható áruszállítási szolgáltatások*

A tagállamoknak különös figyelmet kell fordítaniuk azokra a közös érdekű projektekre, amelyek az átfogó 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 irányítását;
- b) innovatív közlekedési szolgáltatások bevezetésének az előmozdítása, többek között a tengeri gyorsforgalmi utak, a telematikai alkalmazások, az e szolgáltatások főként környezetvédelmi és biztonsághoz kapcsolódó céljainak eléréséhez szükséges kisléptékű kiegészítő infrastruktúra kifejlesztése, valamint a megfelelő irányítási struktúrák létrehozása révén;
- c) a multimodális közlekedési szolgáltatások – köztük a kísérő információáramlások – megkönnyítése és a fuvarozók közötti együttműködés javítása;
- d) az erőforrás- és a szén-dioxid-hatékonyság javításának ösztönzése, különösen a járművontatás, a járművek/hajók sebességének megválasztása, a rendszer- és üzemvitel-tervezés területén;

- e) a flottajellemzők és -teljesítmény, az adminisztratív előírások és emberi erőforrások elemzése és az ezekkel kapcsolatos információk nyújtása;
- f) a legkiszolgáltatottabb és legelszigeteltebb térségek, többek között a legkülső, a periférikus és a hegyvidéki régiók és a szigetek összekapcsolása.

### 33. cikk

#### *Új technológiák és innováció*

Annak érdekében, hogy az átfogó hálózat követni tudja az innovatív technológiafejlesztéseket és -alkalmazásokat, az alábbiakra kell törekedni:

- a) a közlekedés széntelenítésének támogatása és előmozdítása az innovatív és fenntartható közlekedési technológiákra történő áttéréssel;
- b) az összes közlekedési mód széntelenítésének lehetővé tétele az energiahatékonyság ösztönzése, illetve az alternatív meghajtórendszerek, ideértve a villamosenergia-ellátó rendszereket is, bevezetése és az ehhez szükséges infrastruktúra rendelkezésre bocsátása révén. Ezen infrastruktúra magban foglalhat az energiaellátáshoz szükséges hálózatokat és más létesítményeket, figyelembe veheti az infrastruktúra–jármű interfészt és magában foglalhat telematikai alkalmazásokat;
- c) a személyek mozgása és az áruszállítás biztonságának és fenntarthatóságának javítása;

- d) a hálózat működésének, kezelésének, hozzáférhetőségének, átjárhatóságának, multimodalitásának és hatékonyságának javítása, beleértve a multimodális jegyfoglalást és az utazási menetrendek koordinálását;
- e) olyan hatékony módszerek támogatása, amelyek valamennyi polgár számára hozzáférhető és átfogó tájékoztatást nyújtanak az összekapcsolásokkal, az átjárhatósággal és a multimodalitással kapcsolatban;
- f) a például a forgalmi torlódással, egészségkárosodással kapcsolatban és a bármiféle szennyezés – ezen belül zaj és kibocsátások – esetén felmerülő külső költségeket csökkentő intézkedések ösztönzése;
- g) biztonságtechnológiai berendezések és kompatibilis azonosítási szabványok bevezetése a hálózatokban;
- h) éghajlatváltozással szembeni ellenálló képesség javítása;
- i) a közlekedési módokon belüli és azok közötti telematikai alkalmazások továbbfejlesztése és bevezetése.

#### *34. cikk*

##### *Biztonságos és a védelem szempontjából is megfelelő infrastruktúra*

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

*35. cikk*

*Éghajlatváltozással és katasztrófákkal szemben ellenálló infrastruktúra*

Az infrastruktúra tervezése során a tagállamok kellően fontolóra veszik az éghajlatváltozással és a környezeti katasztrófákkal szembeni ellenálló képesség javításának lehetőségeit.

*36. cikk*

*Környezetvédelem*

A tervek és projektek környezeti hatásvizsgálatát az uniós környezetvédelmi jogszabályokkal – köztük a 92/43/EGK, a 2000/60/EK, a 2001/42/EK, a 2009/147/EK és a 2011/92/EU irányelvvel – összhangban kell elvégezni.

*37. cikk*

*Hozáférhetőség minden felhasználó számára*

A közlekedési infrastruktúrának lehetővé kell tennie az akadálymentes mobilitást és hozzáférhetőséget az összes felhasználó számára, különösen az idősek, a mozgáskorlátozott és a fogyatékossgal élő utasok esetében.

A közlekedési infrastruktúra tervezésének és felépítésének meg kell felelnie az uniós jogszabályokban meghatározott vonatkozó követelményeknek.

### III. FEJEZET

## A TÖRZSHÁLÓZAT

#### *38. cikk*

#### *A törzshálózat meghatározása*

- (1) Az I. mellékletben meghatározott törzshálózat az átfogó hálózat azon részeiből áll, amelyek a transzeurópai közlekedési hálózattal kapcsolatos politika célkitűzéseinek eléréséhez stratégiai szempontból a legfontosabbak, valamint megfelel a változó forgalmi igényeknek és eleget tesz a multimodális közlekedés követelményének. A törzshálózat különösen hozzájárul a növekvő mobilitási igény kielégítéséhez, magas szintű biztonsági előírások alkalmazását teszi lehetővé, valamint részt vállal a karbonszegény közlekedési rendszer fejlesztésében.
- (2) A törzshálózat csomópontokon keresztül kapcsolódik össze, biztosítva a tagállamok közötti és a szomszédos országok közlekedésiinfrastruktúra-hálózataival való összekapcsolódást.
- (3) Az 1. cikk (4) bekezdésének és a 41. cikk (2) és (3) bekezdésének sérelme nélkül a tagállamok megfelelő intézkedéseket hoznak a törzshálózatnak abból a célból történő fejlesztése érdekében, hogy 2030. december 31-ig megfeleljen az e fejezetben foglalt rendelkezéseknek.

Az 47. cikkel összhangban a Bizottság 2023. december 31-ig értékeli a törzshálózat megvalósítását.

### 39. cikk

#### *Infrastrukturális követelmények*

- (1) Annak érdekében, hogy a közlekedési infrastruktúrát erőforrás-hatékony módon és elégséges kapacitást rendelkezésre bocsátva lehessen felhasználni személy- és áruszállításra egyaránt, figyelembe kell venni az innovatív technológiákat, a telematikai alkalmazásokat és az infrastruktúra-használat kezelésére vonatkozó szabályozási és irányítási intézkedéseket.
- (2) A törzshálózat infrastruktúrájának a II. fejezetben meghatározott összes követelményt teljesítenie kell. Ezenkívül a törzshálózat infrastruktúrájának az alábbi követelményeket is teljesítenie kell a (3) bekezdés sérelme nélkül:
  - a) vasúti közlekedési infrastruktúra:
    - i. a pálya – és amennyiben ez a villamosvasutak működtetéséhez szükséges – a mellékvonalak teljes villamosítása;
    - ii. a törzshálózat tehervonalai, az I. mellékletben foglaltaknak megfelelően: legalább 22,5 t tengelyterhelés, 100 km/h vonali sebesség és 740 méter hosszúságú vonatok működtetésének lehetősége;
    - iii. az ERTMS teljes körű üzembe helyezése;

- iv. névleges nyomtávolság új vasútvonalak esetében: 1 435 mm, kivéve abban az esetben, ha az új vasútvonal ettől eltérő nyomtávolságú hálózat meghosszabbítása, továbbá nem kapcsolódik össze az Unió főbb vasútvonalaival.

Az elszigetelt hálózatok mentesülnek az i–iii. követelmények alól;

b) belvízi és tengeri közlekedési infrastruktúra:

- alternatív tiszta üzemanyagok rendelkezésre állása;

c) közúti közlekedési infrastruktúra:

- a 17. cikk (3) bekezdésének a) vagy b) pontja szerinti követelmények;
- egymástól körülbelül 100 km-es távolságra fekvő autópálya-pihenők kialakítása a társadalmi, piaci és környezetvédelmi szükségletekkel összhangban többek között annak érdekében, hogy a kereskedelmi úthasználóknak kellő mennyiségű és megfelelő biztonsági szintű parkolóhely álljon rendelkezésére;
- alternatív tiszta üzemanyagok rendelkezésre állása;

d) légiközlekedési infrastruktúra:

- alternatív tiszta üzemanyagok rendelkezésre állását biztosító kapacitás.

- (3) A 2008/57/EK irányelv sérelme nélkül a tagállamok kérésére a vasúti közlekedési infrastruktúra vonatkozásában a Bizottság kellően indokolt esetekben mentességet adhat a vonathossz, az ERTMS, a tengelyterhelés, a villamosítás és a vonali sebesség tekintetében.

A tagállamok kérésére a vasúti közlekedési infrastruktúra vonatkozásában a Bizottság kellően indokolt esetekben mentességet adhat a 17. cikk (3) bekezdésének a) vagy b) pontjában foglalt rendelkezések alól, amennyiben a megfelelő szintű biztonságot biztosítják.

Az e bekezdésben említett kellően indokolt esetek magukban foglalják azokat az eseteket, amikor a társadalmi-gazdasági költség-haszon szempont alapján az infrastrukturális beruházások nem indokolhatók.

#### *40. cikk*

##### *A törzshálózat fejlesztése*

A törzshálózatba tartozó közlekedési infrastruktúrát a II. fejezet megfelelő rendelkezéseivel összhangban kell fejleszteni.

*41. cikk*

*A törzshálózat csomópontjai*

- (1) A törzshálózat csomópontjait a II. melléklet tünteti fel, amelyek között az alábbiak szerepelhetnek:
  - a) városi csomópontok, beleértve azok kikötőit és repülőtereit;
  - b) tengeri kikötők és belvízi utak kikötői;
  - c) határátkelőhelyek a szomszédos országok felé;
  - d) vasúti-közúti terminálok;
  - e) áruszállítási és személyforgalmi repülőterek.
- (2) A II. melléklet 2. részében feltüntetett tengeri kikötőket 2030. december 31-ig össze kell kötni a transzeurópai közlekedési hálózat vasúti és közúti –és ahol lehetséges belvízi – közlekedési infrastruktúrájával, kivéve ha ezt fizikai akadályok lehetetlenné teszik.
- (3) A II. melléklet 1.b részében feltüntetett fő repülőtereket 2050. december 31-ig össze kell kötni a transzeurópai közlekedési hálózat vasúti és közúti közlekedési infrastruktúrájával, kivéve ha az összeköttetést fizikai akadályok lehetetlenné teszik. A potenciális forgalmi igény figyelembevételével ezeket a repülőtereket, ahol lehetséges, integrálni kell a nagysebességű vasúti hálózatba.

## IV. FEJEZET

# A TÖRZSHÁLÓZAT MEGVALÓSÍTÁSA TÖRZSHÁLÓZATI FOLYOSÓKKAL

### *42. cikk*

#### *A törzshálózati folyosók eszköze*

- (1) A törzshálózati folyosók a törzshálózat összehangolt megvalósítását elősegítő eszközök. Az erőforrás-hatékony multimodális közlekedés megvalósítása érdekében – és ezáltal a jobb területi együttműködés révén elősegítve a kohéziót – a törzshálózati folyosóknak a következő szempontokra kell összpontosulniuk:
- a) modális integráció;
  - b) átjárhatóság, valamint
  - c) különösen a határokon átnyúló szakaszok és a szűk keresztmetszetek vonatkozásában az infrastruktúra összehangolt fejlesztése.
- (2) A törzshálózati folyosóknak köszönhetően a tagállamok összehangolt és egymással szinkronban lévő módon valósíthatják meg az infrastrukturális beruházásokat, a lehető leghatékonyabban kezelve így a rendelkezésre álló kapacitásokat. A törzshálózati folyosóknak támogatniuk kell az átjárható forgalomirányítási rendszerek átfogó üzembe helyezését és adott esetben az innováció és az új technológiák alkalmazását.

#### 43. cikk

##### *A törzshálózati folyosók fogalmának meghatározása*

- (1) A törzshálózati folyosók a törzshálózaton belüli legfontosabb távolsági forgalmi útvonalaknak felelnek meg, céljuk pedig különösen az Unión belüli határokon átnyúló összeköttetések fejlesztése.
- (2) A törzshálózati folyosóknak multimodálisnak és az e rendeletben szereplő valamennyi közlekedési mód beépítésére nyitottnak kell lenniük. Legalább két határon átnyúlnak, és ha lehetséges, magukban foglalnak legalább három közlekedési módot, ezen belül adott esetben tengeri gyorsforgalmi utakat.

#### 44. cikk

##### *A törzshálózati folyosók jegyzéke*

- (1) A törzshálózati folyosók jegyzékét a .../2013/EU\* rendelet I. mellékletének I. része tartalmazza. A tagállamok az e fejezetben foglaltaknak megfelelően részt vesznek a törzshálózati folyosókban.
- (2) A Bizottság a nyilvánosság számára könnyen hozzáférhető formában rendelkezésre bocsátja a törzshálózati folyosók tematikus áttekintő térképét.

---

\* HL: Kérjük, illesszék be a PE-CONS 76/13 dokumentumban szereplő rendelet számát.

45. cikk

*A törzshálózati folyosók összehangolása*

- (1) A törzshálózati folyosók, az ERTMS és a tengeri gyorsforgalmi utak összehangolt megvalósításának megkönnyítése érdekében a Bizottság – az érintett tagállamokkal egyetértésben, valamint az Európai Parlamenttel és a Tanáccsal folytatott konzultációt követően – egy vagy több európai koordinátort jelöl ki.
- (2) Az európai koordinátort különösen a közlekedéshez és a nagyprojektek finanszírozásával és/vagy társadalmi-gazdasági és környezeti értékelésével kapcsolatos ismeretei, illetve az európai intézményekkel kapcsolatos tapasztalata alapján választják ki.
- (3) Az európai koordinátor kijelöléséről szóló határozatában a Bizottság meghatározza, hogyan kell elvégezni az (5) bekezdésben említett feladatokat.
- (4) Az európai koordinátor a Bizottság nevében és képviselőként jár el, mely utóbbi biztosítja számára a titkársági feladatok ellátásához szükséges személyi és tárgyi feltételeket. Az európai koordinátor hatáskörébe egyetlen törzshálózati folyosó vagy az ERTMS végrehajtása, illetőleg a tengeri gyorsforgalmi utak végrehajtása tartozik.

- (5) Az európai koordinátor:
- a) támogatja a törzshálózati folyosó összehangolt megvalósítását, és különösen az adott törzshálózati folyosóra vonatkozó munkaterv időben történő végrehajtását;
  - b) a tagállamokkal együttműködve kidolgozza a folyosó munkatervét és nyomon követi a végrehajtást;
  - c) konzultál a folyosóval foglalkozó fórummal a tervről és végrehajtásáról;
  - d) jelentéseket készít a tagállamok és a Bizottság, valamint adott esetben a törzshálózati folyosó fejlesztésébe közvetlenül bevont összes más szervezet számára a felmerült nehézségekről, különösen a folyosó kialakításának akadályoztatása esetén, hozzájárulva ezzel a megfelelő megoldások megtalálásához;
  - e) évente jelentést készít a törzshálózati folyosó megvalósításában elért eredményekről az Európai Parlament, a Tanács, a Bizottság és az érintett tagállamok számára;
  - f) felméri a közlekedési szolgáltatások iránti igényt, a beruházás-támogatási és finanszírozási lehetőségeket, a támogatáshoz vagy finanszírozáshoz való hozzáférés érdekében teendő lépéseket és teljesítendő feltételeket, valamint megfelelő ajánlásokat tesz.

- (6) Az európai koordinátor az érintett tagállammal együtt konzultálhat a munkatervről és annak végrehajtásáról a regionális és helyi hatóságokkal, a fuvarozókkal, a közlekedési rendszerek igénybevevőivel, valamint a civil társadalom képviselőivel.
- (7) Az érintett tagállamok együttműködnek az európai koordinátorral és rendelkezésére bocsátják az e cikkben előírt feladatok elvégzéséhez szükséges információkat, beleértve a folyosók kialakítására vonatkozó, valamely nemzeti infrastrukturális tervben szereplő információkat is.
- (8) Az alkalmazandó uniós és nemzeti jogszabályok sérelme nélkül a Bizottság az egyes folyosók konzisztenciájának és fejlődésének biztosítása érdekében kikérheti az európai koordinátor véleményét, amikor megvizsgálja az európai koordinátor felelősségi körébe tartozó törzshálózati folyosók uniós finanszírozására vonatkozó kérelmeket.
- (9) Abban az esetben, ha az európai koordinátor nem kielégítően, nem az e cikkben megfogalmazott követelményekkel összhangban tesz eleget megbízatásának, a Bizottság az érintett tagállammal egyetértésben bármikor visszavonhatja kinevezését és új koordinátort nevezhet ki. A kinevezésre az érintett tagállammal egyetértésben, valamint az Európai Parlamenttel és a Tanáccsal folytatott konzultációt követően kerülhet sor.

46. cikk

*A törzshálózati folyosók irányítása*

- (1) Valamennyi törzshálózati folyosó esetében az érintett európai koordinátort a munkatervvel és annak végrehajtásával kapcsolatos feladatai ellátásában titkárság és konzultációs fórum (a folyosóval foglalkozó fórum) segíti. Az európai koordinátor az érintett tagállammal egyetértésben létrehozza a folyosó-fórumot és betölti annak elnöki tisztét. Az érintett tagállamok a törzshálózati folyosó rájuk eső része vonatkozásában megállapodnak a folyosóval foglalkozó fórum tagságáról.
- (2) Az érintett tagállamok egyetértése esetén a koordinátor saját elnöklete mellett létrehozhat a következőkkel foglalkozó folyosó-munkacsoportokat:
  - a) modális integráció;
  - b) átjárhatóság;
  - c) a határokon átnyúló szakaszok infrastruktúrájának összehangolt fejlesztése.

47. cikk

*Munkaterv*

- (1) Valamennyi európai koordinátor ...-ig<sup>\*</sup> munkatervet nyújt be az érintett tagállamoknak, amelyben elemzi a folyosó fejlesztését. A munkatervet – annak az érintett tagállamok általi jóváhagyását követően – tájékoztatás céljából be kell nyújtani az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak és a Bizottságnak.

A munkaterv a 4. és a 10. cikkben meghatározott célkitűzéseket és prioritásokat alkalmazva tartalmazza különösen a törzshálózati folyosó jellemzőinek, határokon átnyúló szakaszainak és célkitűzéseinek leírását. A munkaterv kitér a következők elemzésére:

- a) átjárható forgalomirányítási rendszerek üzembe helyezése;
- b) a közlekedési módok közötti és azokon belüli fizikai, műszaki, működésbeli és adminisztratív korlátok lebontásának terve, valamint a hatékony multimodális közlekedés és szolgáltatások javításának a terve;
- c) adott esetben közös érdekű projektek kidolgozásához, megtervezéséhez, műszaki tervezéséhez, beszerzési folyamataihoz, végrehajtásához és felügyeletéhez szükséges igazgatási és műszaki kapacitás javítását célzó intézkedések;

---

\* HL: Kérjük, illessze be a dátumot: e rendelet hatálybalépését követően egy évvel.

- d) az éghajlatváltozás infrastruktúrára gyakorolt lehetséges hatásai, és adott esetben az éghajlatváltozással szembeni ellenálló képesség javítására javasolt intézkedések;
- e) az üvegházhatású gázok kibocsátásának, a zajterhelésnek és adott esetben más negatív környezet hatásoknak a mérséklését célzó intézkedések;

A munkaterv tartalmazza a folyosóra vonatkozó tervet és végrehajtását támogató nyilvános konzultációk részleteit.

A munkaterv kitér továbbá a beruházások elemzésére, ami többek között az alábbiakat foglalja magában:

- a 2. cikk (2) bekezdésében említett közlekedési infrastruktúra bővítéséhez, felújításához vagy újratelepítéséhez szükséges projektek listája a törzshálózati folyosóban érintett valamennyi közlekedési mód esetében;
- a finanszírozásra az érintett tagállamokkal partnerségben előírányzott különböző nemzetközi, nemzeti, regionális, helyi és uniós szintű források, beleértve, ahol lehetséges, az előírányzott keresztfinanszírozási rendszereket, valamint a magántőkét, továbbá a már korábban lekötött összegeket és adott esetben hivatkozást az Unió pénzügyi programjai alapján előírányzott uniós hozzájárulásra.

- (2) Az 1. cikk (4) bekezdése és az 54. cikk alapján, az érintett tagállamok jóváhagyását követően a Bizottság végrehajtási aktusokat fogadhat el a törzshálózati folyosóra vonatkozó munkatervek határon átnyúló és horizontális dimenziója vonatkozásában.

A Bizottság az elfogadást követően az érintett tagállamok jóváhagyásával az elért eredmények, az előforduló késedelmek és a naprakésszé tett nemzeti programok figyelembevétele céljából kiigazíthatja a végrehajtási aktusokat.

Ezeket a végrehajtási aktusokat az 52. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

- (3) Az európai koordinátor segíti a tagállamokat a munkaterv végrehajtásában, különösen az alábbiak tekintetében:
- a) a törzshálózati folyosók megvalósításához szükséges beruházás tervezése, a kapcsolódó költségek és a végrehajtási ütemterv;
  - b) azoknak az intézkedéseknek a meghatározása, amelyek a forgalomirányítás és kapacitáskezelés területén új technológiák bevezetésének előmozdítását, valamint adott esetben a külső, különösen az üvegházhatású gázok kibocsátása és a zajterhelés kapcsán felmerülő költségek csökkentését célozzák.

*48. cikk*

*Együtműködés a vasúti árufuvarozási folyosókkal*

- (1) Az átfedések elkerülése érdekében a 913/2010/EU rendeletben foglaltakkal összhangban megfelelő koordinációt kell biztosítani a törzshálózati folyosók és a vasúti árufuvarozási folyosók között, különösen a munkaterv vagy a munkacsoportok létrehozása során.
- (2) Az e fejezetben foglalt rendelkezések nem érintik a 913/2010/EU rendeletben meghatározott irányítási struktúrákat.

## **V. FEJEZET**

### **ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK**

*49. cikk*

*Aktualizálás és jelentéskészítés*

- (1) A tagállamok rendszeres, átfogó és átlátható jelleggel tájékoztatják a Bizottságot a projektek végrehajtása és az ezt célzó beruházások során elért előrehaladásról. E tájékoztatásnak a lehetséges mértékben magában kell foglalnia az éves adatok továbbítását is a tranzeurópai közlekedési hálózat interaktív térinformatikai és műszaki információs rendszerén (TENtec) keresztül. Ennek magában kell foglalnia az uniós finanszírozásból megvalósuló, közös érdekű projektekkel kapcsolatos minden releváns adatot.

A Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy a TENtec nyilvánosan és könnyen elérhető legyen, és tartalmazzon projektspecifikus és aktualizált információkat az uniós társfinanszírozás formáival és összegeivel, valamint az egyes projektek előrehaladásával kapcsolatban.

A Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy a TENtec rendszer ne hozzon nyilvánosságra olyan információkat, amelyek kereskedelmi szempontból bizalmasak vagy amelyek a tagállamok közbeszerzési eljárásait érinthetik vagy indokolatlanul befolyásolhatják.

A Bizottság tájékoztatást nyújt egyrészt a más uniós jogszabályok alapján nyújtott pénzügyi támogatásokról, ideértve a Kohéziós Alapot, az Európai Regionális Fejlesztési Alapot, a Horizont 2020 keretprogramot, másrészt az Európai Beruházási Bank által létrehozott más kölcsönök és finanszírozási eszközök formájában nyújtott támogatásokról.

- (2) A tagállamok a Bizottság rendelkezésére bocsátják azoknak a nemzeti terveknek és programoknak a kivonatait, amelyeket a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztése érdekében dolgoznak ki. Elfogadásukat követően a nemzeti terveket és programokat a tagállamok tájékoztatás céljából megküldik a Bizottságnak.

- (3) A Bizottság ...<sup>\*</sup>-tól kezdődően minden második évben jelentést tesz közzé a rendelet végrehajtásának előrehaladásáról, amelyet tájékoztatás céljából be kell benyújtani az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának. A jelentés kitér arra, hogy az (1) bekezdésben említett pénzügyi támogatási formák az egyes tagállamokban miként kerülnek felhasználásra a különböző közlekedési módok és a törzs- és az átfogó hálózat más elemeinek vonatkozásában.

A jelentés ezen túlmenően elemzi a transzeurópai közlekedési hálózat alakulását. A jelentés vázolja azt is, hogy a Bizottság miként koordinálta a különböző pénzügyi támogatási formákat annak érdekében, hogy az iránymutatást annak célkitűzéseivel és prioritásaival összhangban, következetesen alkalmazzák.

- (4) Az EUMSZ 172. cikke második bekezdésére is figyelemmel, a Bizottságnak felhatalmazást kell adni arra, hogy az e rendelet 5653 cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. és a II. mellékletnek az e rendelet 14., 20., 24. és 27. cikkében meghatározott mennyiségi küszöbértékekből eredő lehetséges változások figyelembevétele céljából történő kiigazítására. A mellékletek kiigazításakor a Bizottság:

- a) beleszámítja az átfogó hálózatba a logisztikai platformokat, áruterminálokat, vasúti-közúti terminálokat, belvízi kikötőket, tengeri kikötőket és repülőtereket, ha azok átlagos forgalma az elmúlt két évben meghaladta a vonatkozó küszöbértéket;

---

\* HL: Kérjük, illessze be e rendelet hatályba lépésének időpontját.

- b) nem számítja be az átfogó hálózatba a logisztikai platformokat, áruterminálokat, vasúti-közúti terminálokat, belvízi kikötőket, tengeri kikötőket és repülőtereket, ha azok átlagos forgalma az elmúlt hat évben a vonatkozó küszöbérték alatt maradt;
- c) 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 a) és b) pont szerinti kiigazítások az Eurostat – illetve ennek hiányában a tagállamok nemzeti statisztikai hivatalai – által közzétett legfrissebb statisztikákon alapulnak. A c) pont szerinti kiigazítások az érintett tagállam által az 54. cikk (1) bekezdésének megfelelően rendelkezésre bocsátott információkon alapulnak.

- (5) A transzeurópai közlekedési hálózatba felhatalmazáson alapuló jogi aktussal újonnan bevont infrastruktúrára vonatkozó közös érdekű projektek az e cikk (4) bekezdése alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatálybalépésének napjától kezdődően támogathatóak a 7. cikk (5) bekezdése alkalmazásában.

A transzeurópai közlekedési hálózatból kizárt infrastruktúrára vonatkozó közös érdekű projektek az e cikk (4) bekezdése alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatálybalépésének napjától kezdődően már nem támogathatóak. A támogathatóság megszűnése nem érinti a Bizottság által korábban hozott finanszírozási vagy támogatási határozatokat.

- (6) Az EUMSZ 172. cikke (2) bekezdésében megállapítottaknak megfelelően, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az e rendelet 56. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a III. mellékletnek a – szomszédos országok indikatív térképeinek az EU és az érintett szomszédos országok közötti, a közlekedési infrastruktúráról szóló magas szintű megállapodásokra alapuló beillesztésének vagy kiigazításának érdekében történő – kiigazítására.

#### *50. cikk*

##### *Az állami és magánszektorbeli érdekelt felek bevonása*

- (1) A közös érdekű projektek valamennyi közvetlenül érdekelt félhez kapcsolódnak. Ezek közé tartozhatnak a tagállamoktól eltérő jogalanyok, köztük esetlegesen regionális és helyi hatóságok, infrastruktúra-működtetők és -felhasználók, valamint az iparág és a civil társadalom képviselői.
- (2) Egy adott projekt tervezési és kivitelezési szakaszában tiszteletben kell tartani a nemzeti eljárásokat a regionális és helyi hatóságok, illetve a közös érdekű projekt által érintett civil társadalom tekintetében. A Bizottság előmozdítja a bevált gyakorlatok cseréjét e téren.

- (3) Ezek az érdekeltek hatáskörükön belül az európai hálózatfinanszírozási eszközön és a Kohéziós Alapon kívül más egyedi európai programokat is alkalmazhatnak, különös tekintettel a regionális fejlesztés, az európai területi együttműködés, a kutatás és innováció, illetve a környezetvédelmi és éghajlat-politikai program támogatására irányuló programokra. Ezáltal az érdekeltek hozzájárulhatnak e rendelet célkitűzéseinek eléréséhez és ezen túlmenően kifejezetten megerősíthetik a következőket:
- a) a regionális mobilitás bővítése, ezáltal a transzeurópai közlekedési hálózathoz való hozzáférés előmozdítása az Unió valamennyi régiója számára;
  - b) a határokon átnyúló projektek előmozdítása;
  - c) a városi csomópontok integrálása a transzeurópai közlekedési hálózatba (ideértve a fenntartható városi mobilitás előmozdítását is);
  - d) a fenntartható közlekedési megoldások – ezen belül a tömegközlekedéshez való bővített hozzáférés, a telematikai alkalmazások, az intermodális terminálok/multimodális közlekedési láncok, a karbonszegény és más innovatív közlekedési megoldások, valamint környezetvédelmi javítások – előmozdítása,
  - e) a különböző érdekeltek közötti együttműködés elmélyítése.

*51. cikk*

*A társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés  
és európai hozzáadott érték alapját képező elvek*

A Bizottság nyilvánosságra hozza azokat – a 4. cikkben meghatározott célkitűzésekre épülő – alapelveket, amelyeket uniós finanszírozást igénylő, közös érdekű projektek vonatkozásában a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzéshez és európai hozzáadott értékek elemzéséhez használ.

*52. cikk*

*Bizottsági eljárás*

- (1) A Bizottságot egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet szerinti bizottságnak minősül.
- (2) 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.

53. cikk

*A felhatalmazás gyakorlása*

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit e cikk határozza meg.
- (2) A Bizottság ...-tól\* ötéves időtartamra felhatalmazást kap a 49. cikk (4) és (6) bekezdésében említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időszak vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem vonja vissza a felhatalmazást a 3. bekezdésnek megfelelően, akkor az automatikusan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 49. cikk (4) és (6) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában történő közzétételét 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.

---

\* HL: Kérjük, illessze be e rendelet hatályba lépésének időpontját.

- (5) A 49. cikk (4) és (6) 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 lejárta előtt mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról értesíti a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ezen időtartam két hónappal meghosszabbodik.

#### *54. cikk*

#### *Felülvizsgálat*

- (1) Legkésőbb 2023. december 31-ig a Bizottság az európai koordinátorok segítségével és adott esetben a tagállamokkal való egyeztetést követően felülvizsgálja a törzshálózat megvalósítását, értékelve az alábbiakat:
- a) az e rendeletben megállapított rendelkezéseknek való megfelelés;
  - b) az e rendelet végrehajtásában elért eredmények;
  - c) a személy-, és az áruforgalom áramlásában bekövetkezett változások;
  - d) a nemzeti közlekedési infrastrukturális beruházások alakulása;
  - e) e rendelet módosításának szükségessége.

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

A Bizottság e felülvizsgálaton túlmenően a tagállamokkal együttműködve értékeli, hogy az új szakaszok – mint például a 661/2010/EU határozatban felsorolt, határokon átnyúló korábbi kiemelt fontosságú projektek – beillesztendők-e a törzshálózatba. A Bizottság adott esetben jogalkotási javaslatokat terjeszt elő.

- (2) Az említett felülvizsgálat során a Bizottság felméri, hogy az e rendeletben meghatározott törzshálózat 2030-ig képes-e megfelelni a III. fejezetben foglalt előírásoknak, figyelembe véve ugyanakkor az Unión belüli és az egyes tagállamokban jellemző gazdasági és költségvetési helyzetet. A Bizottságnak a tagállamokkal konzultálva azt is fel kell mérnie, hogy a forgalomáramlás változásai és a nemzeti beruházások tervezése alapján kell-e módosítani a törzshálózatot. A Bizottság szükség esetén javaslatot tehet a rendelet módosítására.

Az említett javaslatban a Bizottság pontosíthatja továbbá az átfogó hálózat megvalósítására vonatkozóan a 9. cikk (2) bekezdésében említett időpontot.

*55. cikk*

*Egyetlen kapcsolattartó hatóság*

A tagállamok egyetlen kapcsolattartó hatóságot jelölhetnek ki a közös érdekű projektek engedélyezésének előmozdítása és összehangolása érdekében, különösen a határokon átnyúló projektek esetében, az alkalmazandó uniós jogszabályoknak megfelelően.

*56. cikk*

*Késedelem a törzshálózat megvalósításában*

Amennyiben a törzshálózati munkák megkezdése vagy befejezése jelentős késedelmet szenved, a Bizottság a késedelem okainak közlésére kérheti fel az érintett tagállamokat. A tagállamok ezekről az okokról három hónapos határidőn belül adnak számot. Az adott válaszok alapján a Bizottság a késedelmet okozó probléma megoldása érdekében konzultál az érintett tagállamokkal.

*57. cikk*

*Mentességek*

A vasutakkal kapcsolatos rendelkezések, és különösen bármely olyan követelmény, amelynek értelmében a repülőtereket és a kikötőket össze kell kötni a vasúttal, nem alkalmazandó Ciprus és Málta esetében, ameddig azok területén nem épül ki vasúthálózat.

58. cikk

*Átmeneti rendelkezések*

- (1) Azok a finanszírozási határozatok, amelyeket a 661/2010/EU határozat alapján a 680/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>1</sup> szerint fogadtak el, és amelyek e rendelet hatálybalépésekor már folyamatban vannak, továbbra is a 661/2010/EU határozat hatálya alá tartoznak, annak abban a változatában, amely ... előtt\* volt hatályban.
- (2) A 661/2010/EU határozat III. mellékletében említett „kiemelt fontosságú projektekre” történő hivatkozásokat az e rendeletben meghatározott „törzshálózatra” történő hivatkozásként kell értelmezni.

59. cikk

*Hatályon kívül helyezés*

E rendelet 58. cikkének, valamint a .../2013/EU\*\* rendelet 7. cikke (2) bekezdése d) pontjának sérelme nélkül, a 661/2010/EU határozat hatályát veszti.

---

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 680/2007/EK rendelete (2007. június 20.) a transzeurópai közlekedési és energiahálózatok területén történő közösségi pénzügyi támogatás nyújtásának általános szabályairól (HL L 162., 2007.6.22., 1. o.).

\* HL: Kérjük, illessze be a dátumot: e rendelet hatályba lépésének időpontja után egy nappal.

\*\* HL: Kérem, illessze be a PE-CONS 76/13 dokumentumban szereplő rendelet számát.

*60. cikk*  
*Hatálybalépés*

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

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt ...,

*az Európai Parlament*  
*részéről*

*a Tanács*  
*részéről*

---