



EURÓPAI UNIÓ

AZ EURÓPAI PARLAMENT

A TANÁCS

Brüsszel, 2024. május 23.
(OR. en)

2021/0420(COD)

PE-CONS 56/24

TRANS 121
CODEC 632

JOGALKOTÁSI AKTUSOK ÉS EGYÉB ESZKÖZÖK

Tárgy: AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS TANÁCS RENDELETE a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS TANÁCS
(EU) 2024/... RENDELETE

(…)

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

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 172. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében³,

¹ HL C 290., 2022.7.29., 120. o.

² HL C 498., 2022.12.30., 68. o.

³ Az Európai Parlament 2024. április 24-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács ...-i határozata.

mivel:

- (1) Az „európai zöld megállapodás” című, 2019. december 11-i bizottsági közlemény célul tűzte ki, hogy az Unió 2050-re klímasemlegessé váljon, valamint meghatározta azt az egyértelmű célkitűzést, hogy 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal kell csökkenteni a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátást. Ezeket a célkitűzéseket az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴ célértékekként határozta meg.
- (2) A közlekedésből származó kibocsátás az Unió teljes üvegházhatásúgáz-kibocsátásának mintegy 25 %-át teszi ki, és az elmúlt éveket tekintve növekvő tendenciát mutat. Ezért az európai zöld megállapodás a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás 90 %-os csökkentését szorgalmazza annak érdekében, hogy az Unió 2050-re klímasemleges gazdasággá válhasson, mindeközben a szennyezőanyag-mentességi célkitűzés megvalósításának elérésén is dolgozva, amint az a „Bolygónk egészségesse tétele mindenki számára – Uniós cselekvési terv: »Út a szennyezőanyag-mentes levegő, víz és talaj felé«” című, 2021. május 12-i bizottsági közleményben szerepel.

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

- (3) A „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” című, 2020. december 9-i bizottsági közlemény (a továbbiakban: „a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló bizottsági közlemény”) mérföldköveket határoz meg annak bemutatására, hogy az európai közlekedési rendszer milyen úton halad a fenntartható, intelligens és reziliens mobilitásra vonatkozó célkitűzések megvalósítása felé. A stratégia azt irányozza elő, hogy a vasúti árufuvarozás piaci részesedése 2030-ra 50 %-kal nőjön, 2050-re pedig megkétszereződjön; emellett a belvízi szállítás és a rövid távú tengeri fuvarozás piaci részesedése 2030-ra 25 %-kal, 2050-re pedig 50 %-kal nőjön, továbbá a nagy sebességű vasút forgalma 2030-ra megkétszereződjön, 2050-re pedig megháromszorozódjon. Ezenfelül 2030-ra legalább 30 millió kibocsátásmentes gépkocsi és 80 000 kibocsátásmentes tehergépkocsi közlekedjen az uniós utakon, 2050-re pedig szinte minden személygépkocsi, kisteherautó és autóbusz, valamint új nehézgépjármű kibocsátásmentes legyen. További cél, hogy az Unióban az 500 km-nél rövidebb útvonalú, menetrend szerinti közösségi közlekedés 2030-ra karbonsemlegessé váljon, és legalább 100 klímasemleges város legyen Európában 2030-ra.
- (4) A transzeurópai közlekedési hálózat megvalósítása megteremti az előfeltételeket az olyan infrastrukturális alap tekintetében, amely lehetővé teszi, hogy valamennyi közlekedési mód fenntarthatóbbá, megfizethetőbbé és inkluzívabbá váljon, hogy a fenntartható alternatívák egy multimodális közlekedési rendszerben széles körben elérhetők legyenek, és hogy az átállást a megfelelő ösztönzőkkel lehessen előmozdítani, elsősorban a méltányos átmenet biztosításával, a klímasemlegességre való méltányos átállás biztosításáról szóló 2022. június 16-i tanácsi ajánlásban⁵ megfogalmazott célkitűzésekkel összhangban.

⁵ HL C 243., 2022.6.27., 35. o.

- (5) A transzeurópai közlekedési hálózat tervezésének, fejlesztésének és üzemeltetésének lehetővé kell tennie a közlekedés fenntartható formáit, jobb multimodális és átjárható közlekedési megoldásokat kell biztosítani a teljes logisztikai lánc fokozott intermodális integrációja mellett, ezáltal – az Unión belüli zökkenőmentes személy- és áruforgalomhoz szükséges útvonalak létrehozásával és a szomszédos országokkal való gördülékeny közlekedési összeköttetések kialakításával – hozzájárulva a belső piac zökkenőmentes működéséhez. Emellett a hálózatnak a gazdasági, társadalmi és területi kohézió megerősítésére kell törekednie azáltal, hogy az Unió valamennyi régiója számára biztosítja a hozzáférhetőséget és az összekapcsoltságot, beleértve a legkülső régiók és az egyéb távoli területek, a vidéki térségek, a szigeti régiók, a perem- és hegyvidéki területek, valamint a ritkán lakott területek jobb összekapcsoltságát. A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésének emellett lehetővé kell tennie az áruk és személyek zökkenőmentes, biztonságos és fenntartható mobilitását azok teljes sokféleségében, valamint hozzá kell járulnia a további globális gazdasági növekedéshez és versenyképességhez azáltal, hogy erőforrás-hatékony és fenntartható módon megteremti a nemzeti közlekedési hálózatok közötti összeköttetéseket és átjárhatóságot.
- (6) A forgalom növekedése a nemzetközi közlekedési rendszerek túlterheltségéhez vezetett. A személyek és áruk nemzetközi mobilitásának biztosítása érdekében optimalizálni kell a transzeurópai közlekedési hálózat kapacitását és a kapacitás kihasználtságát, és szükség esetén bővíteni kell azt az infrastrukturális szűk keresztmetszetek megszüntetésével, valamint a tagállamokon és adott esetben a szomszédos országokon belül és az azok között hiányzó infrastrukturális összeköttetések kialakításával, figyelembe véve a tagjelölt és potenciális tagjelölt országokkal jelenleg folyó tárgyalásokat.

- (7) A transzeurópai közlekedési hálózat nagyrészt a meglévő infrastruktúrából áll. Az új transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó szakpolitika célkitűzéseinek teljes körű megvalósítása érdekében egységes követelményeket kell megállapítani az infrastruktúrára vonatkozóan.
- (8) A közös érdekű projekteknek hozzá kell járulniuk a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztéséhez az új közlekedési infrastruktúra létrehozása, a már meglévő infrastruktúra karbantartása és korszerűsítése, valamint a hálózat erőforrás-hatékony használatát és rezilienciáját előmozdító intézkedések révén. A közös érdekű projekteknek uniós hozzáadott értéket kell felmutatniuk. Az ilyen projekteknek gazdaságilag is életképesnek kell lenniük. A ritkán lakott területeken megvalósuló projekteknek, illetve az infrastruktúra kettős felhasználása szempontjából alapvető fontosságú projekteknek – amelyek esetében esetleg nehéz demonstrálni a gazdasági életképességet, mivel a társadalmi és területi kohézióból származó előnyök magasabbak lehetnek – társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés alapján legalább pozitívan hozzá kell járulniuk a hálózat fejlesztéséhez, figyelembe véve az érintett terület sajátosságait és korlátait.
- (9) A közös érdekű projektek végrehajtása során megfelelően figyelembe kell venni az adott projekt sajátos körülményeit. Ahol csak lehetséges, ki kell használni a szinergiákat egyéb szakpolitikákkal, így például a transzeurópai energetikai vagy hírközlési hálózatokkal, vagy a katonai célú, kettős felhasználású infrastruktúrával, továbbá a turizmussal kapcsolatban, mely utóbbi szempontjait érvényesíteni lehet úgy, hogy az olyan magas- és mélyépítési szerkezetek, mint például a hidak vagy az alagutak, kiegészüljenek a kerékpárutak (többek között az EuroVelo útvonalak) infrastruktúrájával, a biztonsági szempontokat pedig úgy, hogy az infrastruktúrában új technológiák, így például hidakba épített érzékelők kapjanak helyet.

- (10) Annak érdekében, hogy jó minőségű, hatékony és reziliens közlekedési infrastruktúra valósuljon meg minden közlekedési módban, a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztése során figyelembe kell venni a személyek és áruk mozgásának biztonságát és védelmét, az éghajlatváltozáshoz való hozzájárulást, továbbá azt a hatást, amelyet az éghajlatváltozás és az esetleges természeti veszélyek vagy ember okozta katasztrófák gyakorolhatnak az infrastruktúrára, valamint annak a közlekedési rendszerek minden használója általi hozzáférhetőségére, főként azokban a régiókban, amelyeket különösen érintenek az éghajlatváltozás kedvezőtlen hatásai.
- (11) A transzeurópai közlekedési hálózatnak hozzá kell járulnia a szolgáltatások minőségének és a közlekedési dolgozók szociális körülményeinek javulásához, valamint az akadálymentesség javításához minden használó számára – beleértve a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyeket és a kiszolgáltatott helyzetben lévő egyéb személyeket is –, továbbá a közlekedési szegénység megelőzéséhez és enyhítéséhez. A szolgáltatásokhoz és az infrastruktúrához való egyenlő hozzáférés biztosítása érdekében különös figyelmet kell fordítani a nemi dimenzióra.
- (12) Az infrastruktúra-tervezés során a tagállamoknak és más projektgazdáknak kellően fontolóra kell venniük azokat a kockázatértékeléseket és alkalmazkodási intézkedéseket, amelyek célja, hogy javítsák a rezilienciát, például az éghajlatváltozással, a természeti veszélyekkel és az ember okozta katasztrófákkal szemben. A fenntartható közlekedési formák fejlesztésére irányuló további ösztönzők biztosításával és a környezetbarát közlekedési infrastruktúra tekintetében magas szintű előírások bevezetésével a transzeurópai közlekedési hálózat megvalósítása támogatni fogja az (EU) 2020/852 európai parlamenti és tanácsi taxonómiai rendelet⁶ 17. cikkének értelmében vett, a jelentős károkozás elkerülését célzó elvet.

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/852 rendelete (2020. június 18.) a fenntartható befektetések előmozdítását célzó keret létrehozásáról, valamint az (EU) 2019/2088 rendelet módosításáról (HL L 198., 2020.6.22., 13. o.).

- (13) Tekintettel az Unió infrastrukturális szükségleteinek alakulására és a dekarbonizációs célokra, valamint az Európai Tanács 2020. júliusi következtetéseire, amely szerint az uniós kiadásoknak összhangban kell lenniük a Párizsi Megállapodás célkitűzéseivel és a jelentős károkozás elkerülését célzó elvvel, a közös érdekű projekteket értékelni kell annak biztosítása érdekében, hogy a transzeurópai közlekedési hálózattal kapcsolatos szakpolitika összhangban legyen az Unió közlekedés-, környezetvédelmi és éghajlat-politikai célkitűzéseivel. A tagállamoknak és más projektgazdáknak el kell végezniük a tervek és a projektek környezeti értékelését, amelynek – azon projektek esetében, amelyekről e rendelet hatálybalépésének napjáig nem kezdődött meg a környezeti hatásvizsgálatra irányuló közbeszerzési eljárás – tartalmaznia kell a jelentős károkozás elkerülését célzó elv tiszteletben tartására irányuló, a rendelkezésre álló legfrissebb iránymutatásokon és bevált gyakorlatokon alapuló értékelést.

- (14) Az e rendelet szerinti infrastrukturális projekteknek reziliensnek kell lenniük az éghajlatváltozás potenciálisan káros hatásaival szemben, mégpedig az éghajlatváltozással szembeni sérülékenységi és az éghajlattal kapcsolatos kockázatok értékelése, ezen belül megfelelő alkalmazkodási intézkedések révén. Azokat a projekteket, amelyek esetében környezeti hatásvizsgálat szükséges, éghajlatváltozási rezilienciavizsgálatnak kell alávetni, a költség-haszon elemzésbe pedig be kell építeni az üvegházhatásúgáz-kibocsátás költségeit és az éghajlatváltozás mérséklésére irányuló intézkedések kedvező hatásait. Az éghajlatváltozási rezilienciavizsgálatot a legfrissebb, rendelkezésre álló bevált gyakorlatok és iránymutatások alapján kell elvégezni. Ez hozzájárul ahhoz, hogy az éghajlatváltozással kapcsolatos kockázatok, valamint az éghajlatváltozással kapcsolatos sérülékenységre és az alkalmazkodásra irányuló értékelések beépüljenek az uniós költségvetés keretében hozott beruházási és tervezési döntésekbe. Az egyéb uniós jogi aktusokban – kiváltképp az (EU) 2021/1153 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁷ szerinti, az uniós pénzügyi támogatásnak a közös érdekű projektekhez történő allokációjára vonatkozó feltételekkel kapcsolatos végrehajtási jogi aktusokban – foglalt rendelkezések sérelme nélkül, az éghajlatváltozási rezilienciavizsgálat elvégzésére irányuló követelmény csak olyan projektekre vonatkozhat, amelyek esetében a környezeti hatásvizsgálatra irányuló közbeszerzési eljárás e rendelet hatálybalépésének napját megelőzően még nem indult el.
- (15) A tagállamoknak és más projektgazdáknak a vonatkozó jogszabályokkal összhangban el kell végezniük a tervek és projektek környezeti értékelését, egyrészt a környezetre gyakorolt káros hatások, így például a táj szétszabdaltsága, a talajfedés, a levegő- és vízszennyezés, valamint a zaj elkerülése vagy – amennyiben ez nem lehetséges – mérséklése vagy kompenzálása, másrészt pedig a biológiai sokféleség eredményes védelme érdekében.

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

- (16) A projektek tervezési és kivitelezési szakaszában kellőképpen figyelembe kell venni a regionális és helyi önkormányzatok, valamint a lakosság közös érdekű projekt által érintett tagjainak érdekeit.
- (17) A transzeurópai közlekedési hálózat meghatározásának közös és átlátható módszertanon kell alapulnia, és az infrastruktúra-tervezés legmagasabb szintjét kell képviselnie az Unión belül. Ezen túlmenően pedig multimodálisnak kell lennie, azaz magában kell foglalnia az összes közlekedési módot és azok kapcsolatait, valamint a vonatkozó forgalmi- és utazásiinformáció-kezelési rendszereket.
- (18) A transzeurópai közlekedési hálózatot fokozatosan, három lépésben kell fejleszteni azzal az átfogó céllal, hogy szigorú minőségi normáknak megfelelő, multimodális és átjárható, egész Európára kiterjedő hálózat valósuljon meg, tiszteletben tartva ugyanakkor az átfogó uniós klímasemlegességi és környezetvédelmi célkitűzéseket: e rendelet eltérő rendelkezései hiányában a törzshálózatot 2030-ig, a kiterjesztett törzshálózatot 2040-ig, az átfogó hálózatot pedig 2050-ig kell kiépíteni.
- (19) Az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet⁸ által már bevezetett 2030-as és 2050-es határidők mellett az európai közlekedési folyosók részét képező kiterjesztett törzshálózat tekintetében egy közbenső, 2040-es határidő kitűzése is szükséges a hálózat e rendeletnek való megfelelésére vonatkozóan. A törzshálózatra vonatkozóan az 1315/2013/EU rendeletben foglalt követelmények mellett bevezetett új előírások esetében is ugyanezt a közbenső határidőt kell alkalmazni annak érdekében, hogy elegendő idő álljon rendelkezésre a szükséges beruházásokhoz.

⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

- (20) A közlekedési infrastruktúra hálózatként működik, ezért egy kis szegmens nem megfelelő működése vagy üzemképtelensége ronthatja a rendszer egészének hatékonyságát és versenyképességét, és akadályozhatja a hálózati előnyök teljes körű kiaknázását.
- (21) A transzeurópai közlekedési hálózatnak egy egész Európát lefedő olyan közlekedési hálózatnak kell lennie, amely egyrészt biztosítja az Unió összes régiójának megközelíthetőségét és összekapcsoltságát – a legkülső régiókat és az egyéb távoli területeket, a vidéki térségeket, a szigeti régiókat, a perem- és hegyvidéki területeket, valamint a ritkán lakott területeket is beleértve –, másrészt pedig erősíti társadalmi, gazdasági és területi kohéziójukat. A transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúrájára vonatkozó követelményeket úgy kell meghatározni, hogy elősegítsék az Unió egész területét lefedő, jó minőségű hálózat fejlesztését.
- (22) A transzeurópai közlekedési hálózatban megfelelően ki kell építeni az alternatív üzemanyagok infrastruktúráját az (EU) 2023/1804 európai parlamenti és tanácsi rendeletben⁹ meghatározott határidőknek megfelelően annak érdekében, hogy a hálózat hatékonyan támogassa a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású mobilitásra való átállást.
- (23) A törzshálózat mellett meg kell határozni egy kiterjesztett törzshálózatot az átfogó hálózat azon kiemelt szakaszai alapján, amelyek az európai közlekedési folyosók részét képezik.

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/1804 rendelete (2023. szeptember 13.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 234., 2023.9.22., 1. o.).

- (24) A törzshálózatot objektív tervezési módszertan alapján határozták meg. E módszertan segítségével azonosították a legfontosabb városi csomópontokat, kikötőket és repülőtereket, valamint határátkelőhelyeket. Ezeket a csomópontokat lehetőség szerint vasúton vagy közúton, vagy mindkettő útján össze kell kapcsolni a transzeurópai közlekedési hálózattal, amennyiben ez gazdaságilag életképes és megvalósítható. A módszertan biztosítja, hogy valamennyi tagállam össze legyen kötve, illetve hogy a fontosabb szigetek is a törzshálózat részét képezzék.
- (25) A fenntartható multimodális közlekedési hálózat alapját – e rendelet eltérő rendelkezései hiányában – a 2030-ra megvalósítandó törzshálózatnak és a 2040-re megvalósítandó kiterjesztett törzshálózatnak kell képeznie, amelyek a forgalmi szükségleteknek megfelelően a stratégiaileg legfontosabb csomópontokat és összeköttetéseket képviselik a transzeurópai közlekedési hálózatban. A két hálózati szintnek ösztönöznie kell a teljes átfogó hálózat fejlesztését, és lehetővé kell tennie, hogy az uniós fellépés a transzeurópai közlekedési hálózat legnagyobb uniós hozzáadott értékkel rendelkező elemeire összpontosítson, különös tekintettel a határokon átnyúló szakaszokra, a hiányzó összeköttetésekre, a multimodális kapcsolódási pontokra és a főbb szűk keresztmetszetekre.
- (26) A törzshálózat egyes meglévő előírásait ki kell terjeszteni a kiterjesztett törzshálózatra és az átfogó hálózatra annak érdekében, hogy teljes mértékben kiaknázhatók legyenek a hálózatban rejlő előnyök, javuljon a hálózattípusok közötti átjárhatóság, és fenntarthatóbb közlekedési formákkal – többek között nagyobb fokú digitalizáció és más technológiai megoldások révén – több tevékenység váljon lehetővé.

- (27) A törzshálózatra, a kiterjesztett törzshálózatra és az átfogó hálózatra vonatkozó infrastrukturális követelmények alóli mentességet csak kellően indokolt esetekben és meghatározott feltételek mellett helyénvaló megadni. Ide kell sorolni azokat az eseteket is, amikor a beruházás nem igazolható, vagy amikor sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok állnak fenn, például a legkülső régiókban és egyéb távoli területeken, szigeti régiókban, perem- és hegyvidéki területeken, valamint ritkán lakott területeken vagy sűrűn lakott területeken, illetve ha a környezetre vagy a biológiai sokféleségre nézve komoly negatív hatások lépnének fel. A Bizottságnak a tagállamok mentesség iránti kérelmeinek elbírálásakor kellően figyelembe kell vennie a hálózat átjárhatóságára és folytonosságára gyakorolt lehetséges hatásokat, valamint a szomszédos tagállamokban lévő, a hálózattal összekapcsolt szakaszokra gyakorolt hatást.
- (28) Amennyiben egy tagállam teljes vasúti hálózata, vagy annak egy része az 1435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságtól eltérő nyomtávolsággal rendelkezik (e rendelet alkalmazásában: „elszigetelt hálózat”), azt mentesíteni kell az e rendelet szerinti bizonyos szabványok és követelmények alól, mivel azok alkalmazása a gazdasági költségek és haszon szempontjából nem lenne indokolt az elszigetelt hálózatok sajátosságai miatt. Ezek a sajátosságok abból erednek, hogy az elszigetelt hálózatok elkülönülnek azon egyéb hálózatoktól, amelyek az 1435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolsággal rendelkeznek. Ezen túlmenően, noha a tagállamoknak minden lehetséges erőfeszítést meg kell tenniük annak érdekében, hogy lehetővé tegyék a legalább 740 méter hosszú tehervonatok minimális számú menetvonalának kiosztását a teljes hálózaton, az ilyen erőfeszítések mérlegelése során figyelembe vehetik az elszigetelt hálózatok sajátos jellemzőit és a kapcsolódó kihívásokat, valamint azt a tényt, hogy e hálózatokon az említett kiosztás társadalmi-gazdasági szempontból nem mindig lenne indokolt.

- (29) A törzshálózat, a kiterjesztett törzshálózat és az átfogó hálózat formájában létrehozott szárazföldi infrastruktúra-hálózatot integrálni kell a transzeurópai közlekedési hálózat tengeri dimenziójával. E célból a makroregionális és a tengeri medencéket érintő európai stratégiákkal való szoros együttműködésben megvalósítandó, valóban fenntartható, intelligens, zökkenőmentes és reziliens európai tengeri térséget kell létrehozni, amelynek magában kell foglalnia a korábbi „tengeri gyorsforgalmi utakat”. Ennek ki kell terjednie a transzeurópai közlekedési hálózat valamennyi tengeri infrastruktúra-elemére. A közös érdekű projektek előmozdítása keretében figyelmet kell fordítani különösen a legkülső régiókhoz és az egyéb távoli területekhez, szigeti régiókhoz és peremterületekhez való hozzáférés javításának előmozdítására.
- (30) A 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁰ alapján létrehozott vasúti áru fuvarozási folyosók és az 1315/2013/EU rendeletben meghatározott törzshálózati folyosók egymást kiegészítő szakpolitikai eszközök, amelyek egymáshoz szorosan kapcsolódó célkitűzésekre – különösen a fenntartható, hatékony és biztonságos közlekedési szolgáltatások fellendítésére – irányulnak. Bár az együttműködés számos szempontból gyümölcsöző volt, egyes esetekben a tevékenységek közötti átfedésekre és az információcsere javításának szükségességére derült fény. Ezenkívül a vasúti áru fuvarozási folyosók és a törzshálózati folyosók földrajzilag nincsenek teljesen összehangolva, ami korlátozza a koordináció lehetőségét, például olyan kérdésekben, mint a transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó infrastrukturális követelmények bevezetése vagy a vasúti szolgáltatások minőségének javítása. Ezért jelentős kiaknázatlan lehetőségek rejlenek az észszerűsítés, valamint az eredményesség és a szinergikus hatások fokozása terén.

¹⁰ 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.).

- (31) A fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló bizottsági közleményben foglaltaknak megfelelően az infrastruktúra-tervezés és a közlekedés működtetése közötti szinergikus hatások növelése érdekében a törzshálózati folyosókat és a vasúti árufuvarozási folyosókat európai közlekedési folyosókba kell integrálni. Az európai közlekedési folyosóknak olyan eszközként kell szolgálniuk, amely lehetővé teszi a fenntartható és multimodális európai áru- és személyszállítási forgalom fejlesztését, valamint az átjárható, magas színvonalú infrastruktúra kiépítését és a jó operatív teljesítmény elérését. Ennélfogva elő kell segíteniük egy, az Unió egészére kiterjedő, fokozottan versenyképes vasúti hálózat létrehozására vonatkozó elképzelés megvalósítását is.
- (32) A szolgáltatások magas színvonalának biztosítása érdekében az európai közlekedési folyosókra vonatkozóan új üzemeltetési prioritásokat kell alkalmazni. Mindenekelőtt, a vasúti árufuvarozás irányítása keretében minden lehetséges erőfeszítést meg kell tenni annak biztosítása érdekében, hogy a két tagállam közötti határt átlépő tehervonatok tartózkodási ideje ne haladja meg átlagosan a 25 percet, és hogy a valamely európai közlekedési folyosón legalább egy határt átlépő vonatok többsége menetrend szerinti időpontban vagy 30 percnél rövidebb késéssel érkezzen meg a célállomásra vagy az Unió külső határára. A tartózkodási időre vonatkozó határidő nem alkalmazandó, amennyiben nyomtáv váltásra kerül sor. Ez a határidő nem alkalmazandó két tagállam közötti határokon sem, amennyiben a különösen a külső határokat átlépő személyszállító és tehervonatokon az utasok és a vasúti személyzet ellenőrzését előíró (EU) 2016/399 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹¹ alkalmazásában végzett ellenőrzések még nem szűntek meg, és amennyiben az említett rendelet alkalmazásában a vonatokon végzett ellenőrzések nem teszik lehetővé e határidő betartását. A nyomtáv váltás és a vonatokon végzett ellenőrzések torlódáshoz és hosszabb várakozási időhöz vezethetnek a határon. Az azon harmadik országokban bekövetkező és az azon harmadik országoknak tulajdonítható késéseket, amelyeken a tehervonatok áthaladnak, szintén nem kell figyelembe venni.

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/399 rendelete (2016. március 9.) a személyek határátlépésére irányadó szabályok uniós kódexéről (Schengeni határellenőrzési kódex), HL L 77., 2016.3.23., 1. o.

- (33) Eredetileg, a 913/2010/EU rendelet értelmében az Unión belüli fő vasúthálózat nyomtávolságától eltérő nyomtávolságú vasúthálózattal rendelkező tagállamok nem voltak kötelesek részt venni áru fuvarozási folyosóknak az említett rendelet alapján történő létrehozásában vagy a meglévő folyosóknak az említett rendelet alapján történő meghosszabbításában. E tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy úgy döntsenek, hogy a területükön lévő vasúti infrastruktúráért felelős pályahálózat-működtető(k) legfeljebb 10 éves átmeneti időtartamra nem vesznek részt a területükön lévő áru fuvarozási folyosók ügyvezető testületében.
- (34) A 913/2010/EU rendelet célja elsősorban a versenyképes vasúti áru fuvarozást szolgáló nemzetközi vasúti folyosók megszervezése és működtetése. Szigetjellege miatt Írországnak nincs vasúti összeköttetése más tagállamokkal. Ezenkívül az említett rendelet értelmében az Unión belüli fő vasúthálózat nyomtávolságától eltérő nyomtávolságú vasúthálózattal rendelkező tagállamok nem voltak kötelesek részt venni áru fuvarozási folyosók létrehozásában vagy a meglévő folyosók meghosszabbításában. Írország élt ezzel a lehetőséggel. Ennek megfelelően Írország területén nem jött létre vasúti áru fuvarozási folyosó. E körülmények között, tekintettel arra, hogy az ír hatóságok és pályahálózat-működtetők számára korlátozott hozzáadott értéket képvisel a 913/2010/EU rendelet szerinti áru fuvarozási folyosók irányításában való részvétel, Írország számára lehetővé kell tenni, hogy úgy döntsön, hogy hatóságainak képviselői és a területén a vasúti infrastruktúráért felelős pályahálózat-működtetők nem vesznek részt a területén lévő áru fuvarozási folyosók irányító testületében és/vagy ügyvezető testületében.

- (35) Az európai közlekedési folyosóknak le kell fedniük a legtöbb hosszú távú szállítási útvonalat, a transzeurópai közlekedési hálózat egyes részeire épülő kulcsfontosságú európai multimodális közlekedési tengelyekből kell állniuk, határokat kell átlépniük, multimodálisnak kell lenniük, továbbá nyitottnak kell lenniük az e rendelet hatálya alá tartozó valamennyi közlekedési mód integrálására, emellett a szomszédos országokra is kiterjedhetnek.
- (36) A transzeurópai közlekedési hálózat összehangolt és kellő időben történő, ezáltal a hálózati hatások maximalizálását lehetővé tevő létrehozása érdekében az érintett tagállamoknak biztosítaniuk kell a megfelelő intézkedések meghozatalát annak érdekében, hogy a törzshálózatra, a kiterjesztett törzshálózatra és az átfogó hálózatra irányuló közös érdekű projektek – e rendelet eltérő rendelkezései hiányában – a meghatározott határidőkön belül, azaz 2030-ig, 2040-ig, illetve 2050-ig befejeződjenek. E célból a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a nemzeti közlekedési és beruházási tervek összhangban legyenek az e rendeletben meghatározott prioritásokkal. A tagállamoknak figyelembe kell venniük többek között az európai koordinátorok munkaterveiben, valamint az e rendelettel összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusokban szereplő prioritásokat is. A nemzeti tervek és programok hatálya, módszertana és időkerete azonban továbbra is kizárólag a tagállamok hatáskörébe tartozik.
- (37) Olyan közös érdekű projekteket kell meghatározni, amelyek hozzájárulnak mind a transzeurópai közlekedési hálózat megvalósításához, mind a célkitűzések eléréséhez, és megfelelnek az e rendeletben megállapított prioritásoknak. Végrehajtásukat pedig attól kell függővé tenni, hogy milyen kidolgozottsági szintet értek el, hogy mennyire felelnek meg az uniós és a nemzeti jogi eljárásoknak, valamint hogy – a tagállamok vagy az Unió pénzügyi kötelezettségvállalásának sérelme nélkül – rendelkezésre állnak-e a megfelelő pénzügyi források.

- (38) A transzeurópai közlekedési hálózatnak az e rendeletben meghatározott követelményekkel összhangban történő fejlesztésére irányuló közös érdekű projektek uniós hozzáadott értékkel rendelkeznek, mivel hozzájárulnak a magas színvonalú, reziliens, átjárható és multimodális európai hálózathoz, növelve a fenntarthatóságot, a kohéziót, a hatékonyságot és a használói előnyöket. Az uniós hozzáadott érték akkor magasabb, ha egy projekt a kizárólag az adott tagállam számára képviselt potenciális értéken túl a tagállamok közötti vagy egy tagállam és egy harmadik ország közötti közlekedési összeköttetések vagy közlekedési forgalom jelentős javulásához vezet. Az ilyen, határokon átnyúló projektek a végrehajtásuk biztosítása érdekében kiemelt beavatkozást igényelnek az Unió részéről.
- (39) Az e rendelet szerinti követelmények teljesítése céljából a tagállamoknak és más projektgazdáknak biztosítaniuk kell a közös érdekű projektek szükségtelen késedelem nélküli, hatékony értékelését, valamint ha az (EU) 2021/1187 európai parlamenti és tanácsi irányelv¹² alapján az alkalmazandó, minden lehetséges erőfeszítést meg kell tenniük annak biztosítása érdekében, hogy a szóban forgó projektek végrehajtása kellő időben és hatékony módon történjen.

¹² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1187 irányelve (2021. július 7.) a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) megvalósításának előmozdítását célzó egyszerűsítési intézkedésekről (HL L 258., 2021.7.20., 1. o.).

- (40) A közös érdekű projektek átlátható és összehasonlítható értékelésének lehetővé tétele érdekében a tagállamoknak elismert és harmonizált megközelítést kell alkalmazniuk a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés során. Az éghajlati vonatkozású és környezetvédelmi költségek és hasznok elemzésének a 2011/92/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv¹³ értelmében elvégzett környezeti hatásvizsgálaton kell alapulnia.
- (41) Együttműködésre van szükség harmadik országokkal, beleértve a szomszédos országokat is ahhoz, hogy biztosított legyen az Unió és ezen országok infrastruktúra-hálózatai közötti kapcsolat és átjárhatóság. Az Uniónak adott esetben közös érdekű projekteket kell előmozdítania ezen országokkal, biztosítva a transzeurópai közlekedési hálózat célkitűzéseinek és átjárhatósági követelményeinek a teljesülését. Ezeket a projekteket össze kell hangolni azzal a céllal is, hogy az Unió 2050-re klímasemlegessé váljon, és különösen a kibocsátásáthelyezés megakadályozása révén egyenlő versenyfeltételeket kell biztosítaniuk a közlekedés terén.
- (42) Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborújának pusztító hatása próbára tette az európai közlekedési hálózat rezilienciáját. Újradefiniálta a geopolitikai környezetet, és a felszínre hozta az Uniónak a határain kívüli, előre nem látható, zavart okozó eseményekkel szembeni sebezhetőségét. A globális piacokra – így például a globális élelmiszerbiztonságra – gyakorolt jelentős hatásai rávilágítottak arra, hogy az Unió belső piacát és közlekedési hálózatát nem lehet elszigetelten kezelni az uniós szakpolitika alakítása során. Minden eddiginél nagyobb szükség van az EU-val szomszédos partnerországokkal való jobb összeköttetésekre.

¹³ 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.).

- (43) Tekintettel az új geopolitikai helyzetre, a „Cselekvési terv az Ukrajna mezőgazdasági exportjának és az EU-val folytatott kétoldalú kereskedelmének a megkönnyítése érdekében az EU–Ukrajna szolidaritási folyosókra vonatkozóan” című, 2022. május 12-i bizottsági közlemény számos olyan jelentős közlekedési infrastrukturális kihívást azonosított, amelyeket az Uniónak és a szomszédos országoknak meg kell oldaniuk Ukrajna gazdaságának és helyreállításának támogatása, a mezőgazdasági és egyéb áruk uniós és világpiacra való eljuttatásának lehetővé tétele, valamint annak biztosítása érdekében, hogy az Unióval való összeköttetés mind az export, mind az import tekintetében jelentősen javuljon. Az Unióval való jobb összeköttetés biztosítása érdekében a Bizottság az említett közleményben javasolta az európai közlekedési folyosók Ukrajnára és a Moldovai Köztársaságra való kiterjesztésének megvizsgálását.
- (44) Oroszország Ukrajna ellen folytatott agressziós háborúja és a Belarusz által a konfliktusban betöltött szerep miatt az Unió, valamint Oroszország és Belarusz között nem helyénvaló együttműködést folytatni a transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó szakpolitika terén, és az nem is szolgálja az Unió érdekeit. Ezért a transzeurópai közlekedési hálózatot e két harmadik országban be kell szüntetni. Következésképpen az Oroszországgal és Belarusszal való, határokon átnyúló összeköttetések javítása már nem jelent kiemelt prioritást az uniós tagállamok területén. Jelenleg Finnország, Észtország, Lettország, Litvánia és Lengyelország területéről van összeköttetés e két harmadik ország felé. Annak tükröződése érdekében, hogy ezen összeköttetések kiépítése és korszerűsítése kisebb prioritást élvez, az Oroszországgal és Belarusszal való, jelenleg a törzshálózat részét képező, határon átnyúló összeköttetések utolsó szakaszait az e rendeletben szereplő térképeken törzshálózati szakaszból átfogó hálózati szakasszá kell átminősíteni, amely szakaszok számára csak egy későbbi, 2050-es megvalósítási határidő van előírva. Mindazonáltal, ha Belaruszban demokratikus átmenetre kerülne sor, az ország és az Unió közötti, határokon átnyúló összeköttetéseknek a demokratikus Belaruszra vonatkozó átfogó gazdasági tervvel összhangban történő kiépítése és korszerűsítése kiemelt prioritást jelentene, többek között az országnak a rendeletben való újbóli szerepeltetése révén.

- (45) Az Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúja nyomán kialakult új geopolitikai környezet rávilágított arra, hogy mennyire fontos, hogy az Unió területén belül, továbbá az Unió és a szomszédos országok közötti közlekedési összeköttetések zökkenőmentesek legyenek. Az 1435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságtól eltérő vasúti nyomtávolság súlyosan hátráltatja a vasúti hálózatok átjárhatóságát az Unió egészében, sőt hatással van ezen elszigetelt vasúti hálózatok versenyképességére is. Ezért a törzshálózat vagy a kiterjesztett törzshálózat új vasútvonalait 1435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolság alkalmazásával kell megépíteni. Ezenfelül az 1435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságtól eltérő nyomtávolságú hálózattal rendelkező tagállamoknak mérlegelniük kell, hogy az európai közlekedési folyosók meglévő vonalait az 1435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságra állítsák át. Ez a kötelezettség nem alkalmazandó a szigetekre és a legkülső régiókra, mivel földrajzi elhelyezkedésük miatt közlekedési hálózatuk teljes mértékben elkülönül az Unió területén lévő szárazföldi összeköttetésektől.

- (46) Ahhoz, hogy a közlekedési ágazat a fenntartható és intelligens mobilitási szolgáltatások valóban multimodális rendszerévé váljon, az Uniónak olyan, magas színvonalú közlekedési hálózatot kell kiépítenie, amely lehetővé teszi a személy- és áruszállítási szolgáltatások adott minimumsebességgel való végzését. Az Uniónak továbbá – a közös érdekű projektek előmozdítása keretében – kellő figyelmet kell fordítania a kétvágányú infrastruktúra megvalósítására a kapacitásbeli szűk keresztmetszetekkel küzdő vasúti infrastruktúra tekintetében. A versenyképes, nagy sebességű vasúti személyszállításban nagy lehetőségek rejlenek a közlekedés dekarbonizációja szempontjából. Koherens és átjárható nagy sebességű európai vasúti hálózatot kell kifejleszteni, amely összeköti a fővárosokat és a nagyvárosokat. A meglévő nagy sebességű vasútvonalaknak a legalább 160 km/h elérésére tervezett vonalakkal történő kiegészítése pedig hálózati hatásokat és koherensebb hálózatot eredményezhet, a vasúton utazók számának növekedése mellett. A személy- és teherforgalmi vonalakra vonatkozó sebességtervezéssel kapcsolatos ezen követelményeket az érintett vasúti szakaszok bizonyos százalékára kell korlátozni annak figyelembevétele érdekében, hogy rugalmasságot kell biztosítani az olyan vasúti szakaszok számára, amelyek a topográfiai és domborzati viszonyok, illetve városrendezési korlátok miatt sajátos jellemzőkkel bírnak, és amelyeken a sebességet mindenhol a helyi viszonyokhoz kell igazítani, beleértve többek között az összekapcsoló vonalakat, az állomásokat keresztező vonalakat, továbbá a terminálokhoz és kiszolgáló létesítményekhez vagy a raktárakhoz való hozzáférést. A Bizottságnak – ha egy tagállam ezt kérelmezi – mentességet kell biztosítani annak érdekében, hogy amennyiben szükséges és indokolt, az e rendeletben meghatározott konkrét százalékos értékeken túl további rugalmasságot tegyen lehetővé. Az infrastruktúra korszerűsítésekor a tagállamok számára javasolt megvizsgálni az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁴ I. mellékletében előírt, nagyobb sebességet lehetővé tevő kialakítással kapcsolatos lehetőségeket. A nagy sebességű vonatok mellett az éjszakai vonatok is az Unión belüli távolsági közlekedés fenntartható módját jelentik.

¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/797 irányelve (2016. május 11.) a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 138., 2016.5.26., 44. o.).

- (47) A multimodális és kombinált szállítás versenyképességéhez való hozzájárulás érdekében fenntarthatóbb, reziliensebb és megbízhatóbb, egész Európára kiterjedő vasúti árufuvarozási hálózatot kell létrehozni. Korszerűsíteni kell a kombinált vasúti szállítás és a terminálok infrastruktúráját annak biztosítása érdekében, hogy az intermodális szállítás elsősorban vasúton, belvízi utakon vagy rövid távú tengeri fuvarozással valósuljon meg, és hogy a közúton megtett kezdeti és/vagy befejező szakaszok a lehető legrövidebbek legyenek.
- (48) Az intermodális szállítás tonnakilométerben mérve az európai vasúti árufuvarozás mintegy felét teszi ki, és részaránya növekvőben van. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló bizottsági közleményben meghatározott, a vasúti árufuvarozás arányának megkétszerezésére irányuló célok elérése érdekében különös figyelmet kell fordítani az olyan szállításra, amely kombinálja az útvonal fő szakaszán vasúton, az első és az utolsó szakaszán pedig tehergépjárművel végzett szállítást. Az intermodális szállítás növekedéséhez való hozzájárulás céljából az infrastruktúrának lehetővé kell tennie olyan tehervonatok közlekedését, amelyek a vágány felső szélétől számított legalább 27 cm-es magasságban megrakott, legfeljebb 4 m magas szabványos félpótkocsikat vontatnak, de ösztönözni kell a 33 cm-es minimális magasságot. E követelménynek való megfelelés azonban számos, néha költséges kiigazítást igényel. Ezért fontos, hogy kiegyensúlyozott megközelítést találjunk e követelmény teljesítésére, és biztosítsuk, hogy e teljesítés költséghatékony módon történjen. E tekintetben a tagállamoknak biztosítaniuk kell a követelmény oly módon történő teljesítését, hogy biztosított legyen legalább egy közvetlen belföldi vonal, egy közvetlen vasúti teherforgalmi vonalon keresztüli összeköttetés a szomszédos tagállammal vagy tagállamokkal, valamint legalább egy olyan vasúti-közúti terminállal vagy multimodális áruterminállal való összeköttetés, amely valamely tagállam területén az európai közlekedési folyosó részét képező tengeri kikötőben vagy annak közelében található.

Továbbá, ha valamely folyosó egy vagy több végpontja valamely tagállam területén található, lennie kell az e követelménynek megfelelő legalább egy olyan közvetlen vonalnak, amely legalább e végpontok egyikéhez csatlakozik. A megfelelő vonalak kiválasztásakor a tagállamoknak figyelembe kell venniük a jelenlegi és a jövőbeli vasúti áruszállítási forgalmat. A félpótkocsik szállítására vonatkozó, e rendelet szerinti követelmény alóli mentesség iránti kérelmek elbírálása során a Bizottságnak különösen figyelembe kell vennie a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés eredményét, valamint az e szabvány teljesítéséhez szükséges munkálatok által a szolgáltatásokban okozott esetleges zavarokat. Ezenkívül a kiterjesztett törzshálózat vasúti infrastruktúrájára vonatkozó követelmények alóli mentesség iránti kérelmek elbírálásakor a Bizottságnak különösen figyelembe kell vennie az érintett tagállam által az újonnan építendő vonalak közvetlen közelében lévő párhuzamos vonalon végrehajtott minden jelentős beruházást.

- (49) Miután az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) kiépítése felgyorsult Európában, és már több tagállam fogadott el terveket arra vonatkozóan, hogy előbbre hozzák az ERTMS kiépítését a teljes nemzeti vasúthálózatukon, ezt a paradigmaváltást figyelembe kell venni, és az átfogó hálózat tekintetében ambiciózusabb megközelítést kell meghatározni az ERTMS kiépítésére vonatkozóan.

- (50) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az ERTMS 2050-ig kiépüljön az átfogó hálózaton, 2040-ig a kiterjesztett törzshálózaton, 2030-ig pedig a törzshálózaton. Az ERTMS-nek az átfogó hálózaton történő kiépítése során az ütemezés tekintetében előnyben kell részesíteni azokat a vonalakat, amelyek hozzájárulhatnak a biztonságos és hatékony, határokon átnyúló nemzetközi vasúti közlekedéshez. Mivel a rádióalapú ERTMS kiépítése hozzájárul az üzemeltetést érintő nemzeti szabályok kivezetéséhez is, a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az új vonalakon 2030-tól kiépüljön a rádióalapú ERTMS, a meglévő vonalakon pedig – amennyiben korszerűsítik a jelzőrendszereket – 2040-től, 2050-re pedig a teljes transzeurópai közlekedési hálózat fel legyen szerelve rádióalapú ERTMS-sel.
- (51) A B. osztályú rendszerek leszerelése jelentős karbantartási megtakarításokat eredményez a pályahálózat-működtetők számára, tekintettel az ERTMS kiépítésének költségeire és összetettségére, valamint a további, pálya menti rendszerek hosszabb ideig történő fenntartására. A tagállamoknak – bizonyos esetek kivételével – biztosítaniuk kell a B. osztályú rendszerek leszerelését a törzshálózaton 2040-ig, a kiterjesztett törzshálózaton 2045-ig, az átfogó hálózaton pedig 2050-ig, feltéve, hogy garantált a biztonság megfelelő szintje, és egyúttal biztosítaniuk kell valamennyi érintett fél időben történő tájékoztatását a leszerelésről és az ERTMS kiépítéséről.

- (52) Az európai belvízi utakat heterogén hidromorfológia jellemzi, ami akadályozza, hogy koherens teljesítményt lehessen elérni minden vízi útszakaszon. A belvízi utakat, különösen a szabadon folyó szakaszokat súlyosan érinthetik az éghajlati és időjárási viszonyok. A megbízható nemzetközi forgalom biztosítása, és egyúttal a hidromorfológiai sajátosságok és az alkalmazandó környezetvédelmi jogszabályok tiszteletben tartása érdekében a transzeurópai közlekedési hálózat követelményeinek figyelembe kell venniük az egyes vízi utak sajátos hidromorfológiáját (például a szabadon folyó vagy szabályozott folyókat), valamint a környezetvédelmi és a biológiai sokféleséggel kapcsolatos szakpolitikák célkitűzéseit. E célból mindegyik európai közlekedési folyosó, vízi út vagy vízi útszakasz vonatkozásában referencia-vízszinteket kell megállapítani, az éghajlatváltozás hatásának figyelembevétele mellett. A referencia-vízszintek meghatározásának folyamata során a Bizottságnak szorosan együtt kell működnie az érintett tagállamokkal és európai koordinátorokkal, valamint a nemzetközi megállapodások alapján létrehozott érintett folyami hajózási bizottságokkal annak érdekében, hogy a közlekedési mód előmozdítása céljából összehangolt megközelítést lehessen biztosítani a belvízi infrastruktúrára vonatkozó követelmények tekintetében.
- (53) A belvízi infrastruktúra kiépítése vagy korszerűsítése során különös figyelmet kell fordítani a szabad vízáramlású folyószakaszok összeköttetéseit gátló esetleges akadályok elkerülésére.

- (54) A tengeri kikötők a transzeurópai közlekedési hálózat szárazföldi infrastruktúrájának belépési és kilépési pontjai, ennél fogva fontos geostratégiai szerepet játszanak mint határokon átnyúló multimodális csomópontok, amelyek nemcsak közlekedési csomópontként, hanem a kereskedelem, ipari klaszterek és a katonai mobilitás kapujaként, valamint energetikai csomópontként is szolgálhatnak. Amint azt a „RePowerEU terv” című, 2022. május 18-i bizottsági közlemény is kiemeli, az energiaellátás diverzifikálására és a megújuló energia elterjedésének felgyorsítására van szükség. A tengeri kikötők tengeri szélenergiák telepítésével, zöld hidrogén előállításával, valamint cseppfolyósított földgáz szállításával és tárolásával járulhatnak hozzá ennek a célnak a megvalósításához. A közlekedési és az energiaágazat közötti szinergiáknak az uniós gazdaság dekarbonizációjára irányuló erőfeszítések során történő megerősítése érdekében a tengeri kikötők a szén-dioxid csővezetékeken vagy más közlekedési módokon keresztül történő szállításában is szerepet játszhatnak.
- (55) A rövid távú tengeri fuvarozás jelentős mértékben hozzájárulhat a közlekedés dekarbonizációjához, mégpedig több áru és utas tengeren történő szállításával, többek között az Unió területén kialakuló közúti torlódások csökkentése, valamint a peremterületekhez, a szigeti régiókhoz és a szigetállamokhoz való hozzáférés javítása érdekében. A transzeurópai közlekedési hálózat tengeri dimenzióját alkotó rövid távú tengeri fuvarozási összeköttetéseket azonban jobban integrálni kell a szárazföldi hálózatba, és nagyobb hangsúlyt kell fektetni a teljes szállítási és logisztikai láncra, mind a tengeren, mind pedig a hinterlandban. Az európai tengeri térségre vonatkozó új, átfogó koncepciót rövid távú tengeri fuvarozási útvonalak létrehozásával vagy korszerűsítésével, valamint tengeri kikötők és azok hinterlandi összeköttetéseinek fejlesztésével kell előmozdítani annak érdekében, hogy hatékony és fenntartható integráció valósuljon meg más közlekedési módokkal. Ezen túlmenően ennek az új koncepciónak elő kell segítenie a fenntartható rövid távú tengeri szállítási összeköttetéseket azzal a céllal, hogy az áruforgalmat a tengeri logisztikai útvonalakra összpontosítsa oly módon, hogy javuljanak a meglévő tengeri összeköttetések, illetve új életképes, rendszeres és gyakori tengeri összeköttetések alakuljanak ki.

- (56) Az Unióban a közúti szállítás (a teljesített tonnakilométerek alapján) a teljes szárazföldi áru fuvarozás háromnegyedét és (az utaskilométerek teljes száma alapján) a teljes szárazföldi személyszállítás mintegy 90 %-át teszi ki. Tekintettel a közúti közlekedés fontosságára és a közúti közlekedésbiztonságnak a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló bizottsági közleményben foglalt mérföldkő szerinti javítása iránti elkötelezettségre, biztonsági szempontból tovább kell fejleszteni a közúti infrastruktúrát. Különösen, a tagállamoknak gondoskodniuk kell a közúti közlekedési infrastruktúra biztonságosságáról, valamint annak nyomon követéséről és szükséges esetben annak javításáról, a 2008/96/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek¹⁵ megfelelően. E tekintetben az említett irányelv felhatalmazza a Bizottságot arra, hogy végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el az útburkolati jelek és közúti jelzések operatív felhasználásának biztosítását célzó egységes előírások megállapítása érdekében, miután szakértői csoport értékelte az ilyen előírások megállapításának lehetőségét.
- (57) A pihenést szolgáló megfelelő létesítményekhez való hozzáférés biztosítása érdekében – különösen a hivatásos járművezetők számára – pihenőhelyeket kell kialakítani a teljes transzeurópai közlekedési hálózat mentén, a törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat mentén pedig biztonságos és védett parkolókat.

¹⁵ 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.).

- (58) A rövid távon közlekedő légi járatokkal szembeni alternatívák biztosítása érdekében a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a transzeurópai közlekedési hálózatba tartozó, több mint 12 millió fős utasforgalmat bonyolító repülőterek összeköttetésben álljanak a transzeurópai vasúti hálózattal – kivéve, ha az ilyen összeköttetéseket sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok akadályozzák –, beleértve lehetőség szerint a nagy sebességű vasúti hálózatot is a távolsági szolgáltatások lehetővé tétele érdekében, illetve a 4 millió fősnél nagyobb, de 12 millió fősnél kisebb teljes éves utasforgalmat bonyolító olyan repülőterek esetében, amelyek a transzeurópai vasúthálózat egy városi csomópontjában vagy annak közelében helyezkednek el, gondoskodniuk kell a repülőtérnek és az adott városi csomópontnak vasút, metró, helyiérdekű vasút, villamos, kötélvontatású kocsik vagy kivételesen egyéb kibocsátásmentes tömegközlekedési megoldások révén való összeköttetéséről. Az ilyen összeköttetéseket a kevesebb mint 4 millió fős teljes éves utasforgalmat bonyolító repülőterek esetében ösztönözni kell.
- (59) A légi közlekedés területén az innováció előmozdítása érdekében az űrrepülőtereket fel kell venni a légi közlekedési infrastruktúra elemeinek jegyzékébe. Ez a felvétel azonban nem érintheti az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 4. cikkének (3) bekezdése és az EUMSZ 189. cikke alapján az Uniónak a világűr vonatkozásában fennálló hatáskörét, amely kizárja a tagállami törvények és szabályozás bármiféle harmonizációját. Ezenkívül az űrrepülőtereknek a légi közlekedési infrastruktúra elemeinek jegyzékébe történő, e rendelet szerinti felvétele nem vezethet a légi közlekedési infrastruktúrára vonatkozó hatályos vagy jövőbeli uniós jogszabályoknak az űrrepülőterekre való alkalmazásához, kivéve, ha ezek a jogszabályok erről kifejezetten rendelkeznek.

- (60) A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztése során a Bizottságnak és a tagállamoknak különös figyelmet kell fordítaniuk azokra az intézkedésekre, amelyek a hatékony határátlépés biztosítását célozzák az áruszállításban, figyelembe véve a várakozási időket és az utazás határon történő megszakítását például a járművek és a vonatok uniós határokon való átengedése és ellenőrzése miatt, illetve adminisztratív, üzemeltetési, biztonsági, műszaki vagy átjárhatósági okok miatt.
- (61) A transzeurópai közlekedési hálózatnak hatékony multimodalitást kell biztosítania ahhoz, hogy jobb és fenntarthatóbb modális választást tegyen lehetővé az utasok és az áru fuvarozás számára, továbbá hogy nagy távolságokon a szállítás egyszerre nagy mennyiségekben történhessen. A multimodális termináloknak kulcsszerepet kell játszaniuk a célkitűzés elérésében.
- (62) A tagállamoknak piac- és előretekintő elemzést kell végezniük a területükön található multimodális áruterminálokról, valamint cselekvési tervet kell kidolgozniuk a multimodális áruterminál-hálózat fejlesztésére. E célból felhasználhatnak már meglévő tanulmányokat és terveket. A tagállamok által készített cselekvési tervvel elő kell mozdítani a multimodális áruterminálok fejlesztését. A cselekvési terv ugyanakkor nem vezethet ahhoz, hogy a magánszektor köteles legyen terminálokba beruházni, és arról nem kell stratégiai környezeti vizsgálatot végezni.

- (63) A városi csomópontok fontos szerepet töltenek be a transzeurópai közlekedési hálózaton belül közlekedő utasok és áruk kiindulási pontjaként vagy végső rendeltetési helyeként („utolsó szakasz”), emellett átszállási, illetve átrakodási pontként szolgálnak a különböző közlekedési módokon belül vagy azok között. Biztosítani kell, hogy a kapacitásbeli szűk keresztmetszetek és a városi csomópontokon belüli elégtelen hálózati összekapcsoltság a továbbiakban ne akadályozzák a multimodalitást a transzeurópai közlekedési hálózatban. A transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó szakpolitikának arra kell összpontosítania, hogy elősegítse a hálózat városi csomópontjaiból kiinduló, oda tartó, illetve e csomópontok közti zökkenőmentes forgalomáramlást. A városi csomópontokon belüli helyi összeköttetést az illetékes helyi, regionális vagy nemzeti hatóságoknak kell kezelniük, különösen a fenntartható városi mobilitási tervek keretében hozott intézkedések révén.
- (64) A városi mobilitási kihívások kezelésének hatékony egységes keretként mindegyik városi csomópont vonatkozásában fenntartható városi mobilitási tervet kell elfogadni, amely a teljes funkcionális városi térséget lefedő, hosszú távú, teljes körű integrált teher- és személyszállítási mobilitási terv. A fenntartható városi mobilitási tervek tartalmazhatnak a városi közlekedési rendszer jelenlegi és jövőbeli teljesítményét alátámasztó célkitűzéseket, célértékeket és mutatókat. A tagállamoknak biztosítaniuk kell a városi mobilitásra vonatkozó adatok gyűjtését városi csomópontonként, a fenntarthatóság, a biztonságosság és az akadálymentesség területén, a transzeurópai közlekedési hálózat jelenlegi és jövőbeli teljesítményének alátámasztása érdekében. A minden felhasználó számára biztosítandó akadálymentesség nyomon követése érdekében ösztönözni kell – lehetőség szerint és a nemzeti joggal összhangban – az adatok életkor, nem és fogyatékoság szerinti bontását.

- (65) A régiók és a települések közötti koordináció javítása céljából a tagállamoknak elő kell mozdítaniuk a fenntartható városi mobilitási tervek alkalmazását. E célból a tagállamoknak a fenntartható városi mobilitási tervekkel kapcsolatos nemzeti programot kell kidolgozniuk abból a célból, hogy támogassák a helyi önkormányzatokat magas színvonalú fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozásában, és megfelelő intézkedések, iránymutatások, kapacitásépítés, segítségnyújtás és esetleg pénzügyi támogatás révén megerősíthetik a fenntartható városi mobilitási tervek végrehajtásának nyomon követését és értékelését. A tagállamoknak emellett ki kell jelölniük egy a fenntartható városi mobilitási tervekkel foglalkozó nemzeti kapcsolattartó pontot, amely az e rendeletben meghatározott iránymutatásokkal összhangban segítséget nyújt a fenntartható városi mobilitási tervek elkészítéséhez és végrehajtásához.
- (66) Az aktív közlekedési módok előmozdítása – különösen a városi csomópontokban – hozzájárul az Unió éghajlat-politikai célkitűzéseihez, javítja a közegészséget, csökkenti a forgalmi torlódásokat, az utasok számára megoldást kínál az utolsó kilométer megtételére és gazdasági előnyökkel jár. A közlekedési infrastruktúra tervezése vagy korszerűsítése során kellően figyelembe kell venni az aktív közlekedési módok infrastruktúráját, beleértve a gyalogos és kerékpáros infrastruktúrákat is.
- (67) Az (EU) 2021/695 európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹⁶ létrehozott Horizont Európa keretprogram („Horizont Európa”) égisze alatt létrehozott, a klímasemleges és intelligens városokra vonatkozó küldetés célja, hogy 2030-ra 100 város klímasemlegessé váljon az Unióban. A küldetésben részt vevő városok kísérleti és innovációs központként fognak működni, 2050-re pedig más városok is követik majd őket.

¹⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/695 rendelete (2021. április 28.) a Horizont Európa kutatási és innovációs keretprogram létrehozásáról, valamint részvételi és terjesztési szabályainak megállapításáról, továbbá az 1290/2013/EU és az 1291/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 170., 2021.5.12., 1. o.).

- (68) A multimodális digitális mobilitási szolgáltatások elősegítik a különböző közlekedési módok integrálását azáltal, hogy több közlekedési lehetőséget egyesítenek. Továbbfejlesztésüknek hozzá kell járulnia ahhoz, hogy a viselkedési formákat a legfenntarthatóbb közlekedési módok, a közösségi közlekedés, valamint az aktív közlekedési módok, például a gyaloglás és kerékpározás felé tereljék, továbbá hogy teljes mértékben kihasználják a „mobilitási szolgáltatási” megoldásokban rejlő lehetőségeket.
- (69) Közlekedési információs és kommunikációs technológiai (IKT) rendszerekre van szükség a forgalmi és szállítási műveletek, valamint a közlekedésbiztonság optimalizálásának és a kapcsolódó szolgáltatások javításának megalapozásához. Meg kell könnyíteni a közlekedési és mobilitási hálózaton belüli információáramlást, többek között az uniós mobilitási adattér kiépítése révén. Az utasok és az áru fuvarozók rendelkezésére kell állniuk a megfelelő információknak, beleértve a multimodális menetjegy-értékesítési és foglalási rendszerekre vonatkozó információkat is, illetve fejleszteni kell azokat, egy digitális és interoperábilis európai információs rendszer kifejlesztésére törekedve.
- (70) Ösztönözni kell az intelligens végrehajtást lehetővé tevő IKT-rendszerek használatát, amelyek az alkalmazandó szabályozási követelményeknek való megfelelés – többek között a jármű mozgása alatti – ellenőrzéséhez szükséges valós idejű adatoknak a gazdasági szereplők és a végrehajtásért felelős hatóságok közötti cseréjén alapulnak.
- (71) Az intelligens közlekedési rendszereknek és szolgáltatásoknak, valamint az új, kialakulóban lévő technológiáknak elő kell segíteniük az intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások kiépítését a transzeurópai közlekedési hálózat valamennyi útján.

- (72) A transzeurópai közlekedési hálózat megfelelő tervezést igényel. Ez magában foglalja az infrastruktúra, az IKT-rendszerek, a berendezések és a szolgáltatások tekintetében a hálózat egészére vonatkozó egyedi követelmények végrehajtását, beleértve az (EU) 2023/1804 rendeletben meghatározott, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére vonatkozó követelményeket is. Ezért e követelmények megfelelő és összehangolt bevezetését egész Európában biztosítani kell mindegyik közlekedési mód, valamint azoknak a transzeurópai közlekedési hálózaton belül és azon túl megvalósuló összeköttetései vonatkozásában, mégpedig annak érdekében, hogy megjelenjenek a hálózati hatás előnyei, és lehetővé váljon a hatékony, nagy távolságú transzeurópai közlekedés. Ahhoz, hogy az (EU) 2023/1804 rendeletben rögzített céloknak megfelelően az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája a transzeurópai közlekedési hálózat teljes úthálózatára kiterjedjen, az abban a rendeletben említett „törzshálózat” fogalmát az e rendeletben meghatározott törzshálózattal egyezően kell értelmezni. Az (EU) 2023/1804 rendeletben szereplő, az „átfogó hálózatra” való hivatkozásokat az e rendeletben meghatározott „kiterjesztett törzshálózatra” és „átfogó hálózatra” való hivatkozásokként kell értelmezni.
- (73) A transzeurópai közlekedési hálózatnak meg kell alapoznia az olyan új technológiák és innovációk széles körű bevezetését, amelyek lehetővé tudják tenni a valós idejű adat- és információcserét, és amelyek hozzá tudnak járulni az európai közlekedési ágazat általános hatékonyságának növeléséhez és a biztonságos utasforgalom hatékony eszközökkel történő lehetővé tételéhez szükséges kapacitás bővítéséhez, a közösségi vagy környezetbarátabb közlekedési eszközök vonzóbbá tételéhez az utasok számára, valamint a szénlábnyom csökkentéséhez. Ez elősegíti az európai zöld megállapodás célkitűzéseinek megvalósítását, és egyúttal hozzájárul az Unió energiabiztonságának növelésére irányuló célkitűzéshez. E célok elérése érdekében az alternatív üzemanyagok és a kapcsolódó infrastruktúra rendelkezésre állását a transzeurópai közlekedési hálózat egészében javítani kell.

- (74) Annak érdekében, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat lépést tartson az innovatív technológiai fejlesztésekkel és telepítésekkel, a tagállamoknak és a Bizottságnak ösztönözniük kell azon közös érdekű projekteket, amelyek célja olyan fenntartható, kialakulóban lévő technológiák előmozdítása és bevezetése, amelyek javítják és megkönnyítik a személy- és áruszállítást és -mobilitást. Ezek kiterjedhetnek egyebek mellett az automatizált vonatüzemeltetésre, az autonóm járművekre, a fejlett légi mobilitási megoldásokra – beleértve a többek között az utolsó városi szakaszon üzemelő személy- és teherszállító drónokat is –, valamint az olyan új vasúti technológiákra is, mint a hyperloop.
- (75) A transzeurópai közlekedési hálózat egészében elegendő számú, nyilvánosan hozzáférhető elektromos gyorsító pontot és egyéb töltőállomást kell kiépíteni a könnyű- és nehézgépjárművek számára. E célnak biztosítani kell a teljes körű, határokon átnyúló összekapcsoltságot. Az (EU) 2023/1804 rendeletben a transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozóan meghatározott távolságalapú céloknak biztosítaniuk kell az Unió főútvonal-hálózatai mentén az elektromos töltőpontokkal és hidrogéntöltő pontokkal való elégséges lefedettség minimális szintjét.

- (76) Az (EU) 2023/1804 rendeletben meghatározott, a transzeurópai közlekedési hálózat mentén kiépített nyilvános elektromos töltőinfrastruktúrát és üzemanyag-töltő infrastruktúrát ki kell egészíteni a megfelelő töltőinfrastruktúra és adott esetben hidrogéntöltő-infrastruktúra multimodális áruterminálokon vagy azok közelében történő kiépítésére vonatkozó követelményekkel annak érdekében, hogy elektromos és hidrogéntöltési lehetőségek álljanak a távolsági tehergépjárművek rendelkezésére azok be-, illetve kirakodásakor. A tagállamoknak emellett a multimodális személyszállítási csomópontokban is biztosítaniuk kell az elektromos töltőinfrastruktúra kiépítését, és meg kell vizsgálniuk a hidrogéntöltő állomások fejlesztésének lehetőségét annak érdekében, hogy a járművezető pihenésekor vagy buszok esetében lehetőség legyen elektromos töltésre és hidrogén töltésre. A szabad forgalom biztosítása érdekében, amennyiben a terminálok vagy személyszállítási csomópontok uniós vagy állami támogatásban részesülnek, az elektromos és hidrogéntöltési célú hozzáférést tisztességes, megfizethető, átlátható és megkülönböztetésmentes alapon kell biztosítani, hogy elkerülhető legyen az egyes vállalkozások esetében felmerülő vevőfogvatartás vagy a verseny esetleges torzulása.

- (77) A transzeurópai közlekedési hálózat hatékonysága és működése szempontjából komoly problémát jelent az infrastruktúra biztonságának, védelmének és megbízhatóságának elégtelensége, amelyet természeti veszélyek – többek között az éghajlattal kapcsolatos események és más rendkívüli események, például világjárványok –, ember okozta katasztrófák, például balesetek, valamint szándékos cselekmények, például terrorcselekmények és kibertámadások miatti zavarok okoznak. A szélsőséges időjárási események okozta természeti katasztrófák miatt bekövetkező balesetek például az elmúlt években jelentős zavarokat idéztek elő a közlekedési forgalomban. A közlekedési hálózat éghajlatváltozással, természeti veszélyekkel, ember okozta katasztrófákkal és egyéb zavarokkal szembeni rezilienciáját ezért javítani kell azon kockázatértékelésekre és reziliencianövelő intézkedésekre építve, amelyeket a közlekedési ágazat tekintetében a kritikus szervezetek végeznek, illetve hajtanak végre az (EU) 2022/2557 európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁷ alapján.
- (78) A Bizottságnak az érintett tagállamokkal szoros együttműködésben értékelnie kell a törzshálózatnak az éghajlatváltozás következményeivel szembeni rezilienciáját és sérülékenységet.

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/2557 irányelve (2022. december 14.) a kritikus szervezetek rezilienciájáról és a 2008/114/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 333., 2022.12.27., 164. o.).

- (79) A Covid19-világjárvány alatti válságkezeléssel kapcsolatos tapasztalatok fényében, továbbá a jövőbeli közlekedési fennakadások és előre nem látható események elkerülése érdekében a tagállamoknak az infrastruktúra-tervezés során figyelembe kell venniük a közlekedési infrastruktúra biztonságát, valamint az éghajlatváltozással, a természeti veszélyekkel, az ember okozta katasztrófákkal és az uniós közlekedési rendszer működését befolyásoló egyéb zavarokkal szembeni rezilienciáját. E célból meg kell szüntetni a meglévő szűk keresztmetszeteket, és az európai közlekedési folyosóknak fontos elkerülő vonalakat is magukban kell foglalniuk, amelyek a fő útvonalakon előforduló forgalmi torlódások vagy egyéb problémák esetén használhatók. Ezenkívül a multimodális jellegből adódóan az egyik mód szükséghelyzet esetén helyettesítheti a másikat.

- (80) A közlekedési infrastruktúra képezi az egész gazdaság és társadalom gerincét. Egyes közlekedési infrastruktúrák kritikus jelentőségűek az alapvető társadalmi funkciók megfelelő működésének biztosításához, ezért azok az Unió stratégiai autonómiájának egyik pillérét alkotják. A harmadik országbeli vállalkozások beruházásai, érdekeltségei és jelenléte folyamatosan növekszik Európa stratégiai – sőt néha katonai – infrastruktúráiban, mint például a kikötőkben, repülőtereken és konténerterminálokban. Ezzel összefüggésben a harmadik országbeli vállalkozások részvétele felgyorsíthatja a transzeurópai közlekedési hálózat megvalósítását. Bizonyos körülmények között azonban az ilyen vállalkozások közös érdekű projektekben való részvétele vagy azokhoz való hozzájárulása veszélyeztetheti az Unió biztonságát vagy közrendjét. Ez az európai stratégiai infrastruktúrában tapasztalható növekvő külföldi jelenlét alááshatja az Unió rezilienciáját. Ezért alapvető fontosságú a harmadik országok olyan jelenlétének megelőzése, amely valószínűsíthetően hatást gyakorol az Unió biztonságára vagy közrendjére. Az (EU) 2019/452 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁸ szerinti együttműködési mechanizmus sérelme nélkül és azon túlmenően az ilyen részvétel vagy hozzájárulás fokozottabb tudatosítása szükséges ahhoz, hogy a hatóságok beavatkozhassanak, ha valószínűnek tűnik, hogy a harmadik országbeli vállalkozás közös érdekű projektben való részvétele vagy ahhoz való hozzájárulása hatást gyakorol az Unió biztonságára vagy közrendjére, és az nem tartozik az (EU) 2019/452 rendelet hatálya alá.

¹⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/452 rendelete (2019. március 19.) az Unióba irányuló közvetlen külföldi befektetések átvilágítási keretének létrehozásáról (HL L 79. I, 2019.3.21., 1. o.).

- (81) Amellett, hogy a karbantartás jelenleg és a jövőben is elsősorban a tagállamok felelőssége, továbbá nem érintve a tagállamoknak különösen a karbantartás tervezésével, finanszírozásával és lebonyolításával kapcsolatos felelősségét, fontos biztosítani, hogy a magas színvonalú szolgáltatások biztosítása érdekében a transzeurópai közlekedési hálózat – megépítését követően – megfelelően karban legyen tartva, mégpedig az infrastruktúraprojektekre irányuló tervezés és közbeszerzés során követett életciklus-szemlélet alapján. A tagállamoknak minden lehetséges erőfeszítést meg kell tenniük elsősorban annak biztosítása érdekében, hogy megvalósuljon a közúti és adott esetben belvízi infrastruktúra hosszú távú karbantartási tervezése.
- (82) A transzeurópai közlekedési hálózat legnagyobb stratégiai jelentőséggel bíró részeinek a megadott idő alatt történő kiépítése érdekében folyosó alapú megközelítést kell használni a különböző projektek transznacionális összehangolására és a folyosó fejlesztésének szinkronizálására, ezáltal is maximalizálva a hálózatban rejlő előnyöket.

- (83) Az európai közlekedési folyosóknak oly módon kell elősegíteniük a transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúrájának fejlesztését, hogy megoldást kínáljanak a szűk keresztmetszetekre, bővítsék a határokon átnyúló összeköttetéseket és javítsák a hatékonyságot és a fenntarthatóságot. A folyosóknak többek között a szomszédos országokkal folytatott területi együttműködés javítása révén hozzá kell járulniuk a kohézióhoz. Átfogóbb közlekedéspolitikai célkitűzéseket is figyelembe kell venniük, és elő kell segíteniük az átjárhatóságot, a modális integrációt és a multimodális közlekedést. A folyosó alapú megközelítésnek átláthatónak és egyértelműnek kell lennie, és az ilyen folyosók működtetése nem járhat az adminisztratív terhek vagy költségek túlzott növekedésével. A Bizottság számára lehetővé kell tenni, hogy a nagyszabású és összetett, határokon átnyúló infrastrukturális projektek megvalósításának elősegítése érdekében ajánlja egyedüli gazdasági egységek létrehozását a közös érdekű, határokon átnyúló infrastrukturális projektek koordinálására, kivitelezésére vagy irányítására, valamint hogy adott esetben javasolja a határ menti régiók közötti együttműködést a mobilitással kapcsolatos kihívások kezelése érdekében.
- (84) Az európai közlekedési folyosók és a két horizontális prioritás – azaz az ERTMS és az európai tengeri térség – összehangolt megvalósításának elősegítése érdekében a Bizottságnak az érintett tagállamokkal egyetértésben, továbbá az Európai Parlamenttel és a Tanáccsal, valamint adott esetben az érintett szomszédos országokkal folytatott konzultációt követően európai koordinátorokat kell kijelölnie. Az európai koordinátoroknak elő kell segíteniük a megfelelő irányítási struktúra kialakítására irányuló intézkedéseket, továbbá biztosítaniuk kell az európai közlekedési folyosók mentén történő infrastruktúra- és beruházástervezés, valamint a két horizontális prioritás koherens prioritásmeghatározását.

- (85) A közlekedési infrastruktúra tervezésére és megvalósítására vonatkozó európai és nemzeti kereteknek, valamint az európai koordinátorok által kidolgozott munkaterveknek hozzá kell járulniuk az e rendelet célkitűzéseinek eléréséhez szükséges beruházások megfelelő időben történő ütemezéséhez és tervezéséhez.
- (86) Az európai koordinátorok munkaterveit fel kell használni az összes érdekelt fél közötti együttműködés előmozdítására, beleértve adott esetben a szomszédos országok megfelelő érdekelt feleit is. A munkaterveknek meg kell erősíteniük a tagállamok és az infrastruktúra-üzemeltetők intézkedéseivel való kiegészítő jelleget, és különösen meg kell határozniuk indikatív mérföldköveket.
- (87) Az egyes szomszédos országokra kiterjedő európai közlekedési folyosó vagy horizontális prioritás európai koordinátora számára engedélyezni kell, hogy együttműködjön ezekkel az országokkal, és bevonja őket a folyosóval kapcsolatos tevékenységekbe.
- (88) A transzeurópai közlekedési hálózatot meghatározó térképek műszaki alapját a transzeurópai közlekedési hálózat interaktív földrajzi és műszaki információs rendszere (TENtec) biztosítja.

- (89) Figyelembe véve a katonai mobilitásról szóló cselekvési tervről szóló, 2018. márciusi bizottsági közleményt, a Bizottság felmérte, hogy szükség van-e a transzeurópai közlekedési hálózat oly módon történő kiigazítására, hogy az tükrözze az infrastruktúra katonai használatát. A Tanács által 2023. június 26-án és 2023. október 23-án jóváhagyott, „Az EU-n belüli és azon kívüli katonai mobilitásra vonatkozó katonai követelmények” című dokumentum¹⁹ alapján további utakat és vasutakat vontak be a transzeurópai hálózatba a polgári és katonai közlekedési hálózatok közötti szinergiák fokozása érdekében.
- (90) Tekintettel Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborújára és az általa teremtett új geopolitikai környezetre, és a Tanács által 2022. március 21-én elfogadott, „A biztonság és a védelem területére vonatkozó uniós stratégiai iránytű – Egy, a polgárait, az értékeit és az érdekeit megvédő Európai Unióért, amely hozzájárul a nemzetközi béke és biztonság megvalósításához” című dokumentumban foglaltaknak megfelelően az Uniónak a transzeurópai közlekedési hálózat egésze mentén meg kell erősítenie a kettős felhasználású közlekedési infrastruktúrát annak érdekében, hogy előmozdítsa az operatív bevetésekhez és a gyakorlatokhoz szükséges katonai személyzet, anyagok és felszerelések gyors és zökkenőmentes mozgását.

¹⁹ ST 10440/23.

- (91) 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 különösen az (EU) 2021/1153 rendeleten kell alapulnia. Emellett a hálózat finanszírozásának az egyéb uniós jogszabályok alapján rendelkezésre álló pénzügyi keretösszegekre és finanszírozási eszközökre, többek között az (EU) 2021/523 európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁰ által létrehozott InvestEU programra, az (EU) 2021/241 európai parlamenti és tanácsi rendelet²¹ által létrehozott Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszközre, az EUMSZ 174. cikkében meghatározott kohéziós politikára, a Horizont Európa keretprogramra, a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv²² által létrehozott Innovációs Alapra, valamint az Európai Beruházási Bank által létrehozott más finanszírozási eszközökre is építenie kell. A közös érdekű projektek finanszírozásának lehetővé tétele érdekében az (EU) 2021/1153 rendeletben említett „multimodális logisztikai platform”, „tengeri gyorsforgalmi út” és „telematikai alkalmazás” fogalmait rendre az e rendeletben meghatározott „multimodális áruterminál”, „európai tengeri térség” és „közlekedési IKT-rendszer” fogalmaival egyezően kell értelmezni. Ugyanebből a célból az (EU) 2021/1153 rendeletben említett „törzshálózat” fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az magában foglalja az e rendeletben foglalt „kiterjesztett törzshálózatot” is.

²⁰ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/523 rendelete (2021. március 24.) az InvestEU program létrehozásáról és az (EU) 2015/1017 rendelet módosításáról (HL L 107., 2021.3.26., 30. o.).

²¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/241 rendelete (2021. február 12.) a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz létrehozásáról (HL L 57., 2021.2.18., 17. o.).

²² Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 275., 2003.10.25., 32. o.).

- (92) A transzeurópai közlekedési hálózat célkitűzéseinek megvalósításához – különös tekintettel az uniós közlekedési rendszer dekarbonizációjára és digitalizációjára – szilárd szabályozási keretre van szükség. A tagállamoknak ambiciózus reformokat kell végrehajtaniuk ahhoz, hogy megfeleljenek a fenntartható közlekedés kapcsán az európai szemeszter keretében azonosított kihívásoknak. A Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz egyaránt támogatja a közlekedés fenntarthatóbbá tételét, a kibocsátások csökkentését, valamint a biztonság és a hatékonyság javítását célzó reformokat és beruházásokat. Az erre irányuló releváns intézkedéseket a jóváhagyott helyreállítási és rezilienciaépítési tervek tartalmazzák.
- (93) Az e rendelet I. és II. mellékletében foglalt térképeknek, valamint kikötőket, repülőtereket, terminálokat és városi csomópontokat tartalmazó jegyzékeknek különösen a közlekedési infrastruktúra bizonyos elemeinek tényleges használatából eredő, előre meghatározott mennyiségi küszöbértékekhez viszonyítva vizsgált lehetséges változások figyelembevétele céljából történő aktualizálása, valamint az európai közlekedési folyosók e rendelet III. melléklete szerinti nyomvonalának módosítása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el e rendelet I., II. és III. mellékletének módosításaira vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban²³ megállapított elvekkel összhangban kerüljön sor. Így különösen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

²³ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

- (94) A jogbiztonság biztosítása és a hosszú távú stratégiai tervezés lehetővé tétele érdekében alapvető fontosságú, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat a lehető legstabilabb maradjon, és a hálózat esetleges korszerűsítését az e rendeletben meghatározott objektív és átlátható kritériumokra kell korlátozni.
- (95) A hálózat néhány részét a tagállamoktól eltérő szereplők kezelik. A tagállamok felelnek ugyanakkor annak biztosításáért, hogy a területükön helyesen alkalmazzák a hálózatra vonatkozó szabályokat.
- (96) Az e rendeletben meghatározott kötelezettségek zökkenőmentes és hatékony végrehajtásának biztosítása érdekében a Bizottság az (EU) 2021/240 európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁴ által létrehozott Technikai Támogatási Eszközön keresztül támogatja a tagállamokat, testre szabott technikai szakértelmet nyújtva a reformok megtervezéséhez és végrehajtásához, beleértve a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztését előmozdító reformokat is.
- (97) E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni e rendelet bizonyos követelményei alóli mentesség engedélyezésére, valamint egyrészt olyan végrehajtási jogi aktusok elfogadására, amelyekben meghatározza a referencia-vízszinteket és a tagállamok által gyűjtendő városi mobilitási adatokra vonatkozó módszertant, másrészt pedig olyan végrehajtási jogi aktusok elfogadására, amelyek az európai közlekedési folyosók megvalósítására, a határokon átnyúló szakaszok megvalósítására és a két horizontális prioritás végrehajtására vonatkoznak. Ezeket az e rendelet által biztosított végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek²⁵ megfelelően kell gyakorolni.

²⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/240 rendelete (2021. február 10.) a Technikai Támogatási Eszköz létrehozásáról (HL L 57., 2021.2.18., 1. o.).

²⁵ 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.).

- (98) A vasutakkal kapcsolatos rendelkezések, és különösen azok a követelmények, amelyek értelmében a repülőtereket és a kikötőket össze kell kötni a vasúttal, továbbá a multimodális áruterminálokra vonatkozó rendelkezések nem alkalmazandók Ciprus, Málta, a szigetek és a legkülső régiók esetében, ameddig azok területén nem épül ki vasúthálózat. A biztonságos és védett parkolókra vonatkozó rendelkezések sem alkalmazandók ezekre a tagállamokra, a szigetekre és a legkülső régiókra, mivel ezek a parkolóhelyek nem elengedhetetlenek, ha a területükön nem zajlik közúti tranzit teherforgalom.
- (99) Mivel e rendelet céljait, különösen a transzeurópai közlekedési hálózat összehangolt létrehozását és fejlesztését a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban e célok összehangolásának szükségessége miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés (EUSZ) 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (100) A törzshálózati folyosóknak az európai közlekedési folyosókba való integrálása céljából módosítani kell az (EU) 2021/1153 rendeletet az abban foglalt egyes rendelkezések kiigazítása érdekében. Az európai közlekedési folyosók meghatározását és nyomvonalrendszerét ennek a rendeletnek kell tartalmaznia, és azoknak az (EU) 2021/1153 rendeletben meghatározott törzshálózati folyosók helyébe kell lépniük.

(101) A vasúti áru fuvarozási folyosóknak az európai közlekedési folyosókba való integrálása céljából módosítani kell a 913/2010/EU rendeletet az abban foglalt egyes rendelkezések kiigazítása érdekében.

(102) Az 1315/2013/EU rendeletet hatályon kívül kell helyezni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. fejezet

Általános elvek

1. cikk

Tárgy

- (1) E rendelet iránymutatásokat fogalmaz meg az átfogó hálózathoz, valamint törzshálózathoz és kiterjesztett törzshálózathoz álló transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozóan, amelyben a törzshálózatot és a kiterjesztett törzshálózatot az átfogó hálózat alapján kell létrehozni.
- (2) E rendelet azonosítja a legnagyobb stratégiai jelentőséggel bíró európai közlekedési folyosókat a transzeurópai közlekedési hálózat kiemelt szakaszai és a közös érdekű projektek alapján, továbbá meghatározza azokat a követelményeket, amelyeknek a transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúrájának fejlesztése és megvalósítása során meg kell felelni.
- (3) E rendelet meghatározza a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésének prioritásait, és intézkedéseket ír elő a transzeurópai közlekedési hálózat megvalósítása céljából.

2. cikk

Hatály

- (1) Ezt a rendeletet az I. mellékletben foglalt térképeken és a II. mellékletben foglalt jegyzékekben meghatározott transzeurópai közlekedési hálózatra kell alkalmazni. A transzeurópai közlekedési hálózat a következőkből áll: közlekedési infrastruktúra, így többek között az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája, közlekedési IKT-rendszerek, valamint olyan intézkedések, amelyek előmozdítják az ilyen infrastruktúra hatékony irányítását és használatát, valamint lehetővé teszik fenntartható és hatékony közlekedési szolgáltatások kialakítását és működtetését.
- (2) A transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúrájának része a vasúti, a belvízi, a tengeri, a közúti, a légi és a multimodális, így többek között a városi csomópontokon belüli közlekedési infrastruktúra, a II., III. és IV. fejezet vonatkozó szakaszaiban meghatározottak szerint.

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „közös érdekű projekt”: az e rendelet alapján végrehajtott bármely projekt;

2. „szomszédos ország”: az európai szomszédságpolitika, a bővítési politika, az Európai Gazdasági Térség, az Európai Szabadkereskedelmi Társulás vagy az egyrészről az Európai Unió és az Európai Atomenergia-közösség, és másrészről Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága közötti kereskedelmi és együttműködési megállapodás²⁶ hatálya alá tartozó harmadik ország;
3. „NUTS-régió”: az 1059/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁷ által meghatározott és az említett rendelet I. mellékletében osztályozott régió;
4. „határokon átnyúló szakasz”: azon szakasz, amely biztosítja valamely közös érdekű projekt folytonosságát egy határ mindkét oldalán azon legközelebbi városi csomópontok között, amelyek valamely két tagállam közötti, illetve egy tagállam és egy szomszédos ország közötti határ két oldalán helyezkednek el;
5. „szűk keresztmetszet”: fizikai, műszaki, működésbeli, üzemeltetési vagy adminisztratív akadály, amely a rendszer működésének zavarához vezet – beleértve a rendszeres torlódásokat és a forgalom teljes leállítását is –, így hátrányosan befolyásolja a távolsági vagy határokon átnyúló forgalom folytonosságát;
6. „városi csomópont”: olyan városi térség, ahol a transzeurópai személy- és áruszállítási hálózat közlekedési infrastruktúrájának elemei – így például a városi térségben és annak környékén elhelyezkedő kikötők, utasforgalmi terminálok, repülőterek, vasútállomások, buszpályaudvarok és multimodális áruterminálok – összekapcsolódnak az infrastruktúra más elemeivel és a regionális és helyi forgalmi infrastruktúrával, többek között az aktív módokhoz kapcsolódó infrastruktúrával;

²⁶ HL L 149., 2021.4.30., 10. o.

²⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 1059/2003/EK rendelete (2003. május 26.) a statisztikai célú területi egységek nomenklatúrájának (NUTS) létrehozásáról (HL L 154., 2003.6.21., 1. o.).

7. „elszigetelt hálózat”: egy tagállamnak az 1 435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságtól eltérő nyomtávolságú vasúti hálózata vagy annak egy része;
8. „multimodális közlekedés”: személyek vagy áruk vagy mindkettő szállítása két vagy több közlekedési mód révén;
9. „multimodális digitális mobilitási szolgáltatás”: a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv²⁸ 4. cikkének 24. pontjában meghatározott „multimodális digitális mobilitási szolgáltatás”;
10. „átjárhatóság”: egy közlekedési módon vagy szegmensen belüli és a különböző közlekedési módok közötti infrastruktúrának, ezen belül a digitális infrastruktúrának a szabályozási, műszaki, adminisztratív és üzemeltetési feltételeket magában foglaló azon képessége, amely lehetővé teszi a forgalom és az információk biztonságos és zavartalan, az adott közlekedési mód vagy szegmens vonatkozásában előírt teljesítményszintnek megfelelő áramlását;
11. „multimodális személyszállítási csomópont”: legalább két személyszállítási mód közötti kapcsolódási pont – mint például a „parkolj és utazz” parkolók –, ahol biztosított az utazási tájékoztatás, a közösségi közlekedéshez való hozzáférés és a közlekedési módok közötti átszállás, és amely kapcsolódási pontként szolgál a városi csomópontokon belül és azok között, valamint a városi csomópontok és a nagyobb távolságokra kiterjedő közlekedési hálózatok között;

²⁸ 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.).

12. „multimodális áruterminal”: legalább két szállítási mód vagy két eltérő vasúti rendszer közötti áruátrakás és ideiglenes árutárolás céljára felszerelt létesítmény, így például terminálok a belvízi vagy tengeri kikötőkben és a belvízi utak mentén, valamint a repülőtereken, továbbá vasúti-közúti terminálok ;
13. „fenntartható városi mobilitási terv”: stratégiai mobilitási tervezésre szolgáló dokumentum, amelynek célja mindenekelőtt a jobb életminőség érdekében fenntartható módon javítani a funkcionális városi térséghez – beleértve az abban a városi térségben és annak közelében fekvő vonzaskörzeteket – való hozzáférést és az e térségen belüli mobilitást a személyek, a vállalkozások és az áruk számára;
14. „aktív mód”: személyek vagy áruk nem motorizált eszközökkel, emberi fizikai tevékenység révén – így többek között a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁹ 2. cikke (2) bekezdésének h) pontja szerinti, elektromos segédmotorral hajtott járművekkel – történő szállítása;

²⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete (2013. január 15.) a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 52. o.).

15. „közlekedési IKT-rendszerek”: olyan információs és kommunikációs technológiai rendszerek és alkalmazások, amelyek információs, kommunikációs, navigációs vagy helymeghatározási vagy lokalizációs technológiák – többek között űralapú technológiák – felhasználásával lehetővé teszik a transzeurópai közlekedési hálózaton az infrastruktúra, a mobilitás és a forgalom hatékony kezeléséhez, a releváns információk hatóságok felé történő bejelentéséhez, valamint a polgárok, a megbízók és az üzemeltetők számára hozzáadott értéket képviselő szolgáltatások nyújtásához szükséges adatok és információk feldolgozását, tárolását és cseréjét, beleértve a hálózat reziliens, biztonságos, védett, környezetvédelmi szempontból megfelelő és kapacitáshatékony használatát szolgáló rendszereket is; magukban foglalják a 16–22. pontban említett rendszereket, technológiákat és szolgáltatásokat, és magukban foglalhatják a megfelelő infrastrukturális vagy digitális elemekkel ellátott fedélzeti eszközöket is;
16. „intelligens közlekedési rendszerek” vagy „ITS”: a 2010/40/EU irányelv 4. cikkének 1. pontjában meghatározott „intelligens közlekedési rendszerek”;
17. „hajómegfigyelési és információs rendszer” vagy „VTMIS”: a 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel³⁰ létrehozott „hajómegfigyelési és információs rendszer”;

³⁰ 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.).

18. „folyami információs szolgáltatások” vagy „RIS”: a 2005/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv³¹ 3. cikkének a) pontjában meghatározott „folyami információs szolgáltatások (RIS)”;
19. „európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezet” vagy „EMSWe”: az (EU) 2019/1239 európai parlamenti és tanácsi rendelet³² 2. cikkének 1. pontjában meghatározott „európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezet”;
20. „légiforgalmi szolgáltatási/léginavigációs szolgálati rendszer” vagy „ATM/ANS-rendszer”: az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet³³ 3. cikkének 7. pontjában meghatározott „ATM/ANS-rendszer”;

³¹ 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.).

³² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1239 rendelete (2019. június 20.) az európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezet létrehozásáról és a 2010/65/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 198., 2019.7.25., 64. o.).

³³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 212., 2018.8.22., 1. o.).

21. „Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer” vagy „ERTMS”: az (EU) 2023/1695 bizottsági végrehajtási rendelet³⁴ I. mellékletének 2.2. pontjában meghatározott „Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS)”, a végrehajtási határidők tekintetében pedig a fenti rendeletben említett A. osztályú vonatbefolyásoló rendszerre és bármely A. osztályú rádiórendszerre utal;
22. „rádióalapú ERTMS”: az egységes európai vonatbefolyásoló rendszer (ETCS) 2. alkalmazási szintje, amely esetében nincs szükség pálya menti jelzésekre, és amely az (EU) 2023/1695 bizottsági végrehajtási rendeletnek megfelelően A. osztályú rádiórendszert használ a biztonsággal és a nem biztonsággal kapcsolatos adatoknak a pálya és a vonat közötti továbbítására;
23. „B. osztályú rendszerek”: az (EU) 2023/1695 bizottsági végrehajtási rendelet II. mellékletének 3. pontjában meghatározott „B. osztályú rendszerek”;
24. „tengeri kikötő”: az (EU) 2017/352 európai parlamenti és tanácsi rendelet³⁵ 2. cikkének 16. pontjában meghatározott „tengeri kikötő”;

³⁴ A Bizottság (EU) 2023/1695 végrehajtási rendelete (2023. augusztus 10.) az Európai Unió vasúti rendszerének az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és az (EU) 2016/919 rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 222., 2023.9.8., 380. o.).

³⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/352 rendelete (2017. február 15.) a kikötői szolgáltatások nyújtását és a kikötők pénzügyi átláthatóságára vonatkozó közös szabályokat biztosító keretrendszer létrehozásáról (HL L 57., 2017.3.3., 1. o.).

25. „rövid távú tengeri fuvarozás”: teher- és utasszállítás a tengeren egy vagy több tagállam földrajzi értelemben vett vizein található kikötők között vagy a tagállamok vizein található kikötő és egy olyan szomszédos harmadik ország vizein található kikötő között, amelynek partvonala egy vagy több tagállam vizeivel határos tengerek mentén található;
26. „elektronikus áruszállítási információ” vagy „eFTI”: az (EU) 2020/1056 európai parlamenti és tanácsi rendelet³⁶ 3. cikkének 4. pontjában meghatározott „elektronikus áruszállítási információ”;
27. „egységes európai égbolt”: az 549/2004/EK³⁷, az 550/2004/EK³⁸, az 551/2004/EK³⁹ és az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelettel létrehozott rendszerek, amelyek célja a légi forgalom biztonsági előírásainak megerősítése, a légiközlekedési rendszer fenntartható fejlődéséhez való hozzájárulás, valamint az általános európai légi forgalmat szolgáló légiforgalmi szolgáltatás és léginavigációs szolgálatok átfogó teljesítményének javítása;
28. „vertiport”: függőlegesen fel- és leszálló (VTOL) légi járművek által a felszálláshoz és leszálláshoz használt terület;

³⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1056 rendelete (2020. július 15.) az elektronikus áruszállítási információkról (HL L 249., 2020.7.31., 33. o.).

³⁷ 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.).

³⁸ 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.).

³⁹ 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.).

29. „épületközeli repülőgép-állóhely”: a repülőtér forgalmi előterének kijelölt területén található, utashíddal felszerelt állóhely;
30. „épülettávoli repülőgép-állóhely”: a repülőtér forgalmi előterének kijelölt területén található, utashíddal nem felszerelt állóhely;
31. „SESAR-projekt”: az európai légiforgalmi szolgáltatás korszerűsítésére irányuló projekt, amelynek célja, hogy az Unió számára nagy teljesítményű, szabványosított és interoperábilis légiforgalmi szolgáltatási infrastruktúrát biztosítson, és amely a SESAR meghatározási szakaszát, a SESAR fejlesztési szakaszát és a SESAR kiépítési szakaszát magában foglaló innovációs ciklusból áll;
32. „űrrepülőtér”: űreszközök tesztelésére és felbocsátására szolgáló létesítmény;
33. „európai vasúti projekt”: az (EU) 2021/2085 tanácsi rendelet⁴⁰ által létrehozott Európai Vasút Közös Vállalkozás vagy elődje, a Shift2Rail közös vállalkozás projektje;
34. „európai ATM-főterv”: a 2009/320/EK tanácsi határozattal⁴¹ jóváhagyott és a későbbiekben módosított terv;

⁴⁰ A Tanács (EU) 2021/2085 rendelete (2021. november 19.) a közös vállalkozásoknak a Horizont Európa keretében történő létrehozásáról, valamint a 219/2007/EK, az 557/2014/EU, az 558/2014/EU, az 559/2014/EU, az 560/2014/EU, az 561/2014/EU és a 642/2014/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 427., 2021.11.30., 17. o.).

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

35. „a vasúti árufuvarozás irányítása”: a 913/2010/EU rendelet 8. cikkében említett irányító szervek;
36. „karbantartás”: olyan munkálatok, amelyek célja a meglévő infrastruktúra állapotának és teljesítőképességének oly módon való fenntartása, hogy az az élettartama alatt a forgalomnak megfelelő szintű szolgáltatást és magas fokú biztonságot nyújtson;
37. „társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés”: egy projekt értékének elismert módszertanon alapuló, számszerűsített előzetes értékelése, amely figyelembe vesz minden vonatkozó társadalmi, gazdasági, egészségügyi, éghajlati vonatkozású és környezetvédelmi hasznot és költséget; az éghajlati vonatkozású és környezetvédelmi költségek és haszon elemzése a 2011/92/EU irányelv alapján elvégzett környezeti hatásvizsgálaton alapul;
38. „alternatív üzemanyagok”: az (EU) 2023/1804 rendelet 2. cikkének 4. pontjában meghatározott „alternatív üzemanyagok”;
39. „biztonságos és védett parkoló”: a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetők számára hozzáférhető, az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴² 8a. cikkének (1) bekezdésében foglalt követelményeknek megfelelő parkoló, amelyet azon rendelet 8a. cikkének (2) bekezdésében említett uniós előírásoknak és eljárásoknak megfelelően tanúsítottak;

⁴² Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.).

40. „a mozgásban lévő járművek dinamikus tengelyterhelésének mérésére szolgáló rendszer”: a közúti infrastruktúrán a 96/53/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel⁴³ összhangban létesített automatikus rendszer, amelynek célja a közúti forgalomban részt vevő azon járművek vagy járműszerelvények azonosítása, amelyek valószínűleg túllépték a vonatkozó tömeghatárokat;
41. „projektengedélyezési határozat”: a közigazgatási és bírósági fellebbviteli hatóságoktól eltérő tagállami hatóság vagy hatóságok által a nemzeti jogrendszer és közigazgatási jog alapján egy időben vagy egymást követően hozott, többek között közigazgatási jellegű határozat vagy határozatok, amely/amelyek – a közigazgatási vagy bírósági fellebbviteli eljárások keretében hozott bármilyen határozat sérelme nélkül – meghatározza/meghatározzák, hogy az érintett földrajzi területen a törzshálózaton, a kiterjesztett törzshálózaton vagy az átfogó hálózaton a projektgazda jogosult-e a projekt végrehajtására.

4. cikk

A transzeurópai közlekedési hálózat célkitűzései

- (1) A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésének általános célja az Unió egészére kiterjedő, magas színvonalú, egységes multimodális közlekedési hálózat létrehozása.

⁴³ A Tanács 96/53/EK irányelve (1996. július 25.) a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.).

(2) A transzeurópai közlekedési hálózat arra hivatott, hogy erősítse az Unió társadalmi, gazdasági és területi kohézióját, hozzájáruljon a fenntartható, biztonságos, hatékony és reziliens egységes európai közlekedési térség létrehozásához, megsokszorozza a használók számára az előnyöket, és elősegítse az inkluzív növekedést. A transzeurópai közlekedési hálózatnak uniós hozzáadott értéket kell képviselnie azáltal, hogy az alábbiak szerint hozzájárul a következő négy kategóriába tartozó célkitűzések megvalósításához:

a) fenntarthatóság:

- i. a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású mobilitás előmozdítása a vonatkozó uniós CO₂-csökkentési célértékeknek megfelelően;
- ii. a fenntarthatóbb közlekedési módok nagyobb mértékű használatának lehetővé tétele, különösen az Unió egészére kiterjedő – többek között nagy sebességű – átjárható távolsági vasúti személyszállítási hálózat, átjárható vasúti áru fuvarozási hálózat, megbízható belvízi hajózási hálózat és rövid távú tengeri személyszállítási és áru fuvarozási hálózat továbbfejlesztése révén;
- iii. fokozott környezetvédelem;
- iv. a negatív externáliák csökkentése – beleértve a környezetre, az éghajlatra és az egészségre gyakorolt hatásokat, a forgalmi torlódásokat és a baleseteket is –, például ökológiai ösztönzők rendszerei révén; vagy
- v. nagyobb energiabiztonság;

b) kohézió a következők révén:

- i. az Unió összes régiójának hozzáférhetősége és összekapcsoltsága, különös figyelmet fordítva a legkülső régiókra és az egyéb távoli területekre, a szigeti régiókra, a peremterületekre és a hegyvidéki területekre, valamint a ritkán lakott területekre;
- ii. az infrastruktúra minősége tekintetében mutatkozó eltérések csökkentése, valamint valamennyi közlekedési mód digitális rendszerei közötti átjárhatóság előmozdítása az egyes régiók és tagállamok között, megfelelő hálózati kapacitással;
- iii. a távolsági forgalomra és a regionális és helyi forgalomra irányuló közlekedési infrastruktúrák hatékony koordinációja és összekapcsolása a közlekedési szolgáltatások javítása érdekében, többek között a városi csomópontokban, mind a személyszállítást, mind pedig az áru fuvarozást illetően; vagy
- iv. az Unió különböző részeinek egyedi helyzetét tükröző és az európai régiók kiegyensúlyozott lefedését biztosító közlekedési infrastruktúra;

c) hatékonyság a következők révén:

- i. az infrastrukturális szűk keresztmetszetek megszüntetése és a hiányzó összeköttetések kialakítása mind a közlekedési infrastruktúrákon belül, mind pedig az ezek közötti kapcsolódási pontokon, a tagállamok területén belül és a tagállamok között – különösen a határokon átnyúló szakaszokon –, és adott esetben harmadik országokban történő csatlakozás a transzeurópai közlekedési hálózathoz;

- ii. az átjárhatóságot érintő szűk keresztmetszetek megszüntetése, beleértve a digitalizáció hiányosságait is;
 - iii. a nemzeti, regionális és helyi közlekedési hálózatok átjárhatósága;
 - iv. az összes közlekedési mód optimális integrációja és összekapcsolása, beleértve a városi csomópontokat is;
 - v. a gazdaságilag hatékony, minőségi közlekedés előmozdítása, amely hozzájárul a további gazdasági növekedéshez és a versenyképességhez;
 - vi. az új és a meglévő, működő infrastruktúra hatékonyabb használata, például a vasúti ágazatban;
 - vii. átjárható, innovatív technológiai és üzemeltetési koncepciók és digitális rendszerek alkalmazása költséghatékony módon; vagy
 - viii. az infrastrukturális munkálatok fokozottabb összehangolása a tagállamok között a határokon átnyúló projektek esetében;
- d) a használók számára az előnyök növelése a következők révén:
- i. a hozzáférhetőség biztosítása a használók számára, valamint mobilitási és közlekedési szükségleteik kielégítése, figyelembe véve mindenekelőtt a kiszolgáltatott helyzetben lévő személyek, köztük a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek, valamint a távoli régiókban, többek között a legkülső régiókban és az egyéb távoli területeken, vidéki térségekben, szigeti régiókban, perem- és hegyvidéki területeken, valamint ritkán lakott területeken élő személyek szükségleteit;

- ii. biztonsági és védelmi szempontból megfelelő, magas minőségi normák biztosítása mind a személy-, mind az áruszállítás vonatkozásában, az összes használónak nyújtott szolgáltatások minőségére is kiterjedően;
- iii. a közlekedési szolgáltatások – amelyeknek hozzáférhetőnek és megfizethetőnek kell lenniük – minőségének, hatékonyságának és fenntarthatóságának előmozdítása;
- iv. a változó éghajlathoz alkalmazkodó, a természeti veszélyekkel és az ember okozta katasztrófákkal szemben reziliens, valamint többek között a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára a sürgősségi segélyszolgálatok és mentési szolgálatok hatékony és gyors bevetését elősegítő mobilitás támogatása;
- v. az infrastruktúra rezilienciájának biztosítása, különösen a határokon átnyúló szakaszokon;
- vi. hálózati zavarok esetén alternatív, többek között más közlekedési módokat igénybe vevő közlekedési megoldások felkínálása;
- vii. a mobilitás aktív módjainak előmozdítása a kapcsolódó infrastruktúra hozzáférhetőségének és minőségének fokozása révén, javítva ezáltal az infrastruktúra aktív felhasználóinak biztonságát és egészségét, valamint előmozdítva e közlekedési módok környezeti előnyeit;
- viii. a zökkenőmentes mobilitás támogatása az Unióban; vagy
- ix. megfelelő karbantartás biztosítása annak céljából, hogy a meglévő infrastruktúra számára az infrastruktúra élettartama alatt biztosítsa a forgalomnak megfelelő szintű szolgáltatást és a magas fokú biztonságot.

5. cikk

Erőforrás-hatékony és reziliens hálózat és környezetvédelem

- (1) A transzeurópai közlekedési hálózatot erőforrás-hatékony módon, az alkalmazandó uniós és nemzeti környezetvédelmi követelményeknek megfelelően kell megtervezni, fejleszteni és üzemeltetni, ennek eszközei pedig a következők:
- a) új infrastruktúra fejlesztése, a meglévő közlekedési infrastruktúra továbbfejlesztése és karbantartása, különösen az infrastruktúra teljes élettartamára kiterjedő karbantartásnak az infrastruktúra-építés vagy -továbbfejlesztés tervezési szakaszába történő beépítésével, valamint az infrastruktúra működőképességének fenntartásával;
 - b) az infrastruktúra integrációjának és összekapcsolásának optimalizálása;
 - c) az alternatív üzemanyagok elektromos és egyéb töltőinfrastruktúrájának kiépítése, hozzájárulva ezzel a dekarbonizációs technológiák kiépítéséhez;
 - d) új technológiák bevezetése és új közlekedési IKT-rendszerek kiépítése az infrastruktúra teljesítményének fenntartása vagy javítása érdekében, amennyiben ez gazdaságilag indokolt, vagy a biztonság és a védelem javításához szükséges;
 - e) az infrastruktúra használatának optimalizálása, különösen a hatékony kapacitáskezelés és forgalomirányítás, a multimodalitás előmozdítása, valamint a fenntarthatóbb mobilitási minták felé való elmozdulás révén, beleértve a fenntartható, vonzó és hatékony multimodális közlekedési szolgáltatások fejlesztését is;

- f) a más hálózatokkal, különösen a transzeurópai energia- vagy távközlési hálózatokkal – beleértve adott esetben az egész villamosenergia-hálózatot – való lehetséges szinergiák figyelembevétele és optimalizálása, biztosítandó az összhangot az elektromos töltőinfrastruktúra tervezése és az ahhoz kapcsolódó hálózattervezés között, továbbá „Az EU-n belüli és azon kívüli katonai mobilitásra vonatkozó katonai követelmények” című, a Tanács által 2023. június 26-án és 2023. október 23-án jóváhagyott dokumentumban és az azt követően jóváhagyott, az említett követelményeket módosító dokumentumokban azonosított, az infrastruktúra kettős felhasználásával való lehetséges szinergiák, valamint a kerékpáros infrastruktúrával – többek között a távolsági kerékpáros útvonalakkal – való lehetséges szinergiák figyelembevétele;
- g) zöld, fenntartható és az éghajlatváltozás hatásaival szemben reziliens infrastruktúra kialakítása, figyelembe véve az aktív módokat, és a közlekedési infrastruktúra építésének dekarbonizációját célzó új technológiák előmozdítása többek között erőforrás-hatékony és az éghajlatváltozás hatásaival szemben ellenálló anyagok használata révén, annak céljából, hogy a lehető legkisebbre csökkenjenek a hálózat környezetében élő polgárok egészségére, a környezetre – többek között a lég- és zajszennyezésből eredően – és az ökoszisztémák állapotromlására gyakorolt negatív hatások; valamint

h) a közlekedési hálózat, továbbá az infrastruktúrája és a szolgáltatásai éghajlatváltozással és a változó geopolitikai helyzettel, természeti vagy ember által okozott katasztrófákkal, valamint a szándékosan vagy véletlenül okozott zavarokkal szembeni rezilienciájának kellő figyelembevétele – mindenekelőtt a határokon átnyúló szakaszokat illetően – az említett kihívások kezelése, valamint az említett zavarokra való megfelelő reagálás és az azokat követően időben történő helyreállítás lehetővé tétele, valamint az ellátási láncok elősegítése céljából.

(2) A transzeurópai közlekedési hálózat tervezése és fejlesztése során a tagállamok kiigazíthatják a szakaszok útvonalainak részletes összehangolását, figyelembe véve az Unió különböző részeinek sajátos körülményeit, például az érintett régiók topográfiai jellemzőit és a környezetvédelmi megfontolásokat, ugyanakkor biztosítva az e rendeletnek való megfelelést. Az említett kiigazítás nem lépheti túl a vonatkozó projektengedélyezési határozatban az 58. cikk (1) bekezdése g) pontjában meghatározott követelménnyel összhangban megengedett mértéket.

- (3) A tervek és projektek környezeti értékelését a 92/43/EGK tanácsi irányelvvel⁴⁴, továbbá a 2000/60/EK⁴⁵, a 2001/42/EK⁴⁶, a 2002/49/EK⁴⁷ és a 2009/147/EK⁴⁸ európai parlamenti és tanácsi irányelvvel, valamint a 2011/92/EU irányelvvel összhangban kell elvégezni. Azon közös érdekű projektek esetében, amelyekről ... [e rendelet hatálybalépésének időpontja]-ig nem kezdődött meg a környezeti hatásvizsgálatra irányuló közbeszerzési eljárás, az értékelésnek ki kell terjednie a jelentős károkozás elkerülését célzó elvnek való megfelelés elemzésére is.

6. cikk

A transzeurópai közlekedési hálózat fokozatos fejlesztése

- (1) A 8. cikk (5) bekezdésének sérelme nélkül, a transzeurópai közlekedési hálózatot – e rendelet eltérő rendelkezései hiányában – fokozatosan, három lépésben kell fejleszteni:
- a) a törzshálózatot 2030. december 31-ig kell kiépíteni;

⁴⁴ 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.).

⁴⁵ 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.).

⁴⁶ 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.).

⁴⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2002/49/EK irányelve (2002. június 25.) a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről (HL L 189., 2002.7.18., 12. o.).

⁴⁸ 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.).

- b) a kiterjesztett törzshálózatot 2040. december 31-ig kell kiépíteni; és
- c) az átfogó hálózatot 2050. december 31-ig kell kiépíteni.

A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztését mindenekelőtt a hálózat struktúrájának – koherens és átlátható módszertani megközelítésen alapuló – kiépítésével kell megvalósítani, amely hálózat egy törzshálózatból, egy kiterjesztett törzshálózatból és egy átfogó hálózatból áll, és amelyben a közlekedési és városi csomópontok multimodális kapcsolódási pontként szolgálnak a távolsági forgalom, valamint a regionális és helyi közlekedési hálózatok között.

- (2) Az átfogó hálózat a transzeurópai közlekedési hálózat minden meglévő és tervezett közlekedési infrastruktúráját, továbbá az ilyen infrastruktúra hatékony, valamint társadalmi és környezetvédelmi szempontból fenntartható használatának előmozdítására irányuló intézkedéseket foglalja magában.
- (3) A törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat a transzeurópai közlekedési hálózat azon részeiből áll, amelyek fejlesztését a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó célkitűzések elérése érdekében prioritásként kell kezelni és amelyeket az (1) bekezdésben meghatározott határidőkön belül ki kell építeni.

7. cikk

Európai közlekedési folyosók

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

8. cikk

Közös érdekű projektek

- (1) A közös érdekű projekteknek hozzá kell járulniuk a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztéséhez új közlekedési infrastruktúra létrehozása, a már meglévő közlekedési infrastruktúra korszerűsítése vagy a hálózat erőforrás-hatékony használatát előmozdító intézkedések révén.
- (2) A közös érdekű projekteknek:
 - a) európai hozzáadott értéket kell képviselniük azzal, hogy hozzájárulnak a célkitűzések 4. cikk (2) bekezdésében leírt négy kategóriájából legalább kettőnek a megvalósításához; valamint

- b) a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés alapján gazdasági szempontból életképesnek kell lenniük, illetve ritkán lakott területek vagy az infrastruktúra kettős felhasználása szempontjából lényeges projektek esetében társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés alapján pozitívan hozzá kell járulniuk a hálózat fejlesztéséhez.
- (3) Egy közös érdekű projekt a projekt teljes életciklusát magában foglalja, beleértve a megvalósíthatósági tanulmányokat, az engedélyezési eljárásokat, a kivitelezést, az üzemeltetést, a karbantartást és az értékelést.
- (4) A tagállamok megteszik az összes szükséges intézkedést annak érdekében, hogy a közös érdekű 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 népegészségügyre és az akadálymentességre vonatkozó uniós jogszabályokra, valamint a megkülönböztetésmentességre vonatkozó uniós jogi aktusokra és nemzeti jogszabályokra.
- (5) A közös érdekű projektek végrehajtása attól függ, hogy a projektek milyen kiforrottsági 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.
- (6) A Bizottság ajánlhatja a tagállamoknak, hogy hozzanak létre egyedüli gazdasági egységeket a közös érdekű, határokon átnyúló infrastrukturális projektek koordinálására, kivitelezésére vagy irányítására, különösen nagyszabású és összetett projektek esetében. Az érintett európai koordinátornak megfigyelői státusszal kell rendelkeznie az ilyen egyedüli gazdasági egység felügyelőbizottságában vagy hasonló irányító testületében.

- (7) A tagállamok minden lehetséges erőfeszítést megtesznek annak biztosítása érdekében, hogy a közös érdekű projektek megvalósítása időben és hatékonyan történjen.
- (8) A társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzést a tagállamoknak elismert és harmonizált megközelítést követve kell alkalmazniuk annak érdekében, hogy lehetővé váljon e projektek átlátható és összehasonlítható értékelése.

9. cikk

Együttműködés harmadik országokkal

- (1) Az Unió együttműködhet harmadik országokkal, hogy adott esetben a fenntartható gazdasági növekedés és a versenyképesség fokozása céljából, és különösen az alábbiak érdekében infrastrukturális hálózataikat közös érdekű projektek keretében összekapcsolják a transzeurópai közlekedési hálózattal:
- a) a transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó szakpolitika és más kapcsolódó uniós szakpolitikák harmadik országokra való kiterjesztésének előmozdítása, különösen a környezetvédelem és az éghajlatvédelem területén;
 - b) a transzeurópai közlekedési hálózat és a harmadik országok közlekedési hálózatai közötti kapcsolat biztosítása a határátkelőhelyeken, így az európai közlekedési folyosók részét képező harmadik országok területén is a forgalom, a határforgalom-ellenőrzés, a határőrizet és az egyéb határellenőrzési eljárások zökkenőmentességének garantálása érdekében;

- c) a transzeurópai közlekedési hálózat és a harmadik országok közlekedési hálózatai közötti kapcsolat biztosítása ezen harmadik országok területén, különösen a harmadik országokkal folytatott vasúti közlekedés adott és indokolt esetben való elősegítése céljából;
- d) a harmadik országokban található, az Unión belüli transzeurópai közlekedési hálózat különböző részeit összekötő közlekedési infrastruktúra kiegészítése;
- e) a transzeurópai közlekedési hálózat és a harmadik országok hálózatai átjárhatóságának előmozdítása;
- f) a tengeri szállítás megkönnyítése és a rövid távú tengeri fuvarozási útvonalak előmozdítása harmadik országokkal, feltéve, hogy ezek nem járulnak hozzá a kibocsátásáthelyezéshez;
- g) a harmadik országokkal közös belvízi közlekedés megkönnyítése;
- h) 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;
- i) a közlekedési IKT-rendszerek összekapcsolása és megvalósítása ezekben a harmadik országokban; valamint
- j) a közlekedés dekarbonizációjának előmozdítása, különösen az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának harmadik országokban történő, a transzeurópai közlekedési hálózathoz kapcsolódó folyamatos hálózat létrehozását célzó kiépítése révén.

- (2) A IV. melléklet tartalmazza az egyes szomszédos országokra kiterjesztett transzeurópai közlekedési hálózat áttekintő térképeit, adott esetben a törzshálózatnak és az átfogó hálózatnak az e rendelet kritériumaival összhangban történő meghatározásával.
- (3) E cikk egyetlen rendelkezése sem keletkeztet jogot más uniós jogi aktusok alapján harmadik országokban megvalósuló projektekhez az Unió által nyújtandó pénzügyi hozzájáruláshoz.

II. Fejezet

Általános rendelkezések

10. cikk

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

- (1) A törzshálózatnak, a kiterjesztett törzshálózatnak és az átfogó hálózatnak:
- a) meg kell felelnie az I. mellékletben meghatározott térképeknek és a II. mellékletben szereplő jegyzékeknek;
 - b) a részletes meghatározását az infrastruktúra-elemek leírásával kell megadni;

- c) meg kell felelnie a közlekedési infrastruktúrákra vonatkozó, e fejezetben, valamint a III. és a IV. fejezetben előírt követelményeknek; valamint
 - d) a közös érdekű projektek kijelölésének alapjául kell szolgálnia.
- (2) A törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat a transzeurópai közlekedési hálózat azon részeiből áll, amelyek fejlesztését a transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó szakpolitika célkitűzéseinek elérése érdekében prioritásként kell kezelni.
- Az (EU) 2021/1153 rendeletben a „törzshálózatra” való hivatkozásokat úgy kell értelmezni, hogy azok magában foglalják az e rendelet értelmében vett „kiterjesztett törzshálózatot” is.
- Az (EU) 2023/1804 rendeletben a „törzshálózatra” való hivatkozásokat az e rendelet értelmében vett „törzshálózatra” való hivatkozásokként kell értelmezni.
- Az (EU) 2023/1804 rendeletben az „átfogó hálózatra” való hivatkozásokat az e rendelet értelmében vett „kiterjesztett törzshálózatra” és „átfogó hálózatra” való hivatkozásokként kell értelmezni.
- (3) A II. melléklet meghatározza a hálózat csomópontjait, amelyek városi csomópontokat és közlekedési csomópontokat (repülőtereket, tengeri és belvízi kikötőket, vasúti-közúti terminálokat, valamint belvízi utak mentén található terminálokat) foglalnak magukban.

- (4) A tagállamok megteszik a megfelelő intézkedéseket a törzshálózat, a kiterjesztett törzshálózat és az átfogó hálózat olyan módon történő fejlesztése érdekében, hogy azok a 6. cikk (1) bekezdésében meghatározott határidőkre megfeleljenek e rendeletnek, kivéve ha e rendelet másképp rendelkezik.

11. cikk

Az európai közlekedési folyosókra vonatkozó általános rendelkezések

- (1) A III. mellékletben található térképeken meghatározott kilenc európai közlekedési folyosó nevezetesen a következő:
- a) az „Atlanti” folyosó;
 - b) a „Balti-tenger – Fekete-tenger – Égei-tenger” folyosó;
 - c) a „Balti-tenger – Adriai-tenger” folyosó;
 - d) a „Mediterrán” folyosó;
 - e) az „Északi-tenger – Rajna – Mediterrán” folyosó;
 - f) az „Északi tenger – Baltikum” folyosó;

- g) a „Rajna – Duna” folyosó;
 - h) a „Skandináv – Mediterrán” folyosó;
 - i) a „Nyugat-Balkán – Kelet-mediterrán” folyosó.
- (2) A tagállamok megteszik a megfelelő intézkedéseket az európai közlekedési folyosók olyan módon történő fejlesztése érdekében, hogy azok a törzshálózat részét képező infrastruktúrájuk tekintetében 2030. december 31-re, a kiterjesztett törzshálózat részét képező infrastruktúrájuk tekintetében pedig 2040. december 31-re megfeleljenek e rendeletnek, kivéve ha e rendelet másképp rendelkezik.
- (3) Az érintett tagállamnak az EUMSZ 172. cikkének második bekezdése szerinti jóváhagyására figyelemmel a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy e rendelet 62. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az európai közlekedési folyosók e rendelet III. melléklete szerinti nyomvonalának az e rendelet 7. cikke korlátain belüli módosítása céljából, a jelentős kereskedelmi és közlekedési forgalmi áramlatok alakulásának vagy a hálózat lényeges változásainak figyelembevétele érdekében. A szomszédos országok területének részeit érintő folyosók nyomvonalainak módosításai tekintetében ezeknek a felhatalmazáson alapuló jogi aktusoknak az Unió és az érintett szomszédos országok közötti, a közlekedési infrastruktúra-hálózatokra vonatkozó magas szintű megállapodásokon kell alapulniuk.

12. cikk

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

- (1) A törzshálózat, a kiterjesztett törzshálózat és az átfogó hálózat fejlesztésekor általános prioritást kell élvezniük az alábbiakhoz szükséges intézkedéseknek:
- a) a fenntarthatóbb áru fuvarozás és személyszállítás arányának és adott esetben kapacitásának növelése különösen azzal a céllal, hogy csökkenteni lehessen a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátást és a környezetszennyezést, valamint növelni lehessen a közlekedésből származó társadalmi és gazdasági előnyöket;
 - b) fokozott hozzáférhetőség és összekapcsoltság biztosítása az Unió valamennyi régiója számára, figyelembe véve a területi és társadalmi kohéziót, és többek között a legkülső régiók és az egyéb távoli területek, a szigeti régiók, a perem- és hegyvidéki területek, valamint a ritkán lakott területek sajátos helyzetét;
 - c) a közlekedési módok optimális integrációjának és a közlekedési módok közötti átjárhatóságnak a biztosítása, ideértve a mobilitás aktív módjait a városi területeken;
 - d) a hiányzó összeköttetések kialakítása és a szűk keresztmetszetek megszüntetése, különösen a határokon átnyúló szakaszokat illetően;

- e) a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású gépjárművek, valamint az olyan üzemanyagot használó hajók és repülőgépek zökkenőmentes közlekedéséhez szükséges infrastruktúra kiépítése, amely hozzájárul a közlekedésből származó kibocsátás csökkentéséhez és az energiabiztonság növeléséhez;
- f) az infrastruktúra hatékony, zökkenőmentes és fenntartható használatának előmozdítása és szükség esetén a kapacitás növelése;
- g) a meglévő infrastruktúra működőképességének fenntartása, valamint minőségének javítása vagy fenntartása a biztonság, a védelem, a közlekedési rendszer és a közlekedési műveletek hatékonysága, az éghajlatváltozással és a katasztrófákkal szembeni reziliencia, a környezeti teljesítmény és a forgalom folyamatossága tekintetében;
- h) a szolgáltatások minőségének és a közlekedési dolgozók szociális körülményeinek jobbítása, valamint a hozzáférhetőség javítása minden használó számára – beleértve a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyeket és a kiszolgáltatott helyzetben lévő egyéb személyeket is –, a közlekedési szegénység megelőzése és enyhítése;
- i) a digitalizáció javítása, a digitális jogérvényesítés lehetővé tétele az uniós joggal összhangban, valamint az automatizálás fejlesztése, különösen a közlekedési IKT-rendszerek bevezetése és kiépítése révén; vagy
- j) szükség esetén és figyelembe véve egyes tagállamok alkotmányos követelményeit, az infrastruktúrának a kettős felhasználáshoz való igazítása mind a polgári, mind a védelmi szükségletek kielégítése érdekében, különös figyelmet fordítva a katonai erők rövid határidejű értesítés mellett történő és nagyszabású mozgásához szükséges útvonalakra.

- (2) Az (1) bekezdésben foglalt intézkedések kiegészítése érdekében különös figyelmet kell fordítani az alábbiakhoz szükséges intézkedésekre:
- a) hozzájárulás az áthaladó vasúti és közúti közlekedés negatív hatásainak való kitétség csökkentéséhez a városi térségek és adott esetben a sűrűn lakott érzékeny területek esetében;
 - b) az infrastruktúra használatának optimalizálása, különösen a hatékony kapacitáskezelés és forgalomirányítás, valamint a megnövelt üzemi teljesítmény révén;
 - c) hozzájárulás a pozitív egészségügyi és környezeti hatásokhoz, mégpedig az aktív mobilitási módok használatának – a kerékpározás és a gyaloglás infrastruktúrájának fejlesztésével való – előmozdítása révén;
 - d) valamennyi piaci szereplő számára megkülönböztetésmentes hozzáférés biztosítása a transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúrájához; vagy
 - e) hatékony határátlépés biztosítása az árufuvarozásban, amely a várakozási időket is figyelembe veszi.

13. cikk

Az európai közlekedési folyosók általános prioritásai

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

- a) az Unió egészére kiterjedő, nagy teljesítményű, zökkenőmentes és teljes mértékben átjárható vasúti áru fuvarozási hálózat fejlesztése;
- b) nagy teljesítményű, átjárható, többek között nagy sebességű vasúti személyszállítási hálózat fejlesztése, amely városi csomópontokat köt össze Unió-szerte;
- c) hatékony légi és belvízi közlekedési infrastruktúra, valamint az európai tengeri térségbe jól integrált tengeri közlekedési infrastruktúra kialakítása;
- d) az alternatív üzemanyagok megfelelő infrastruktúrájával rendelkező, biztonságos és védett úthálózat, valamint biztonságos és védett parkolók kialakítása;
- e) multimodális és átjárható közlekedési megoldások fejlesztése;
- f) a teljes logisztikai lánc intermodális integrációjának előmozdítása a közlekedési és városi csomópontok hatékony összekapcsolásával;
- g) a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású gépjárművek, valamint az olyan üzemanyagot használó hajók és repülőgépek zökkenőmentes közlekedéséhez szükséges infrastruktúra kiépítése, amely hozzájárul a közlekedésből származó kibocsátás csökkentéséhez és az energiabiztonság növeléséhez;

- h) adott esetben közlekedési IKT-rendszerek kiépítése a hálózat valamennyi módját illetően, az infrastruktúra hatékony használatának biztosítása és a digitális információcsere lehetővé tétele érdekében; vagy
- i) adott esetben a transzeurópai közlekedési hálózat és a szomszédos országok infrastrukturális hálózatai közötti összeköttetések javítása.

III. fejezet

Egyedi rendelkezések

1. SZAKASZ

VASÚTI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

14. cikk

Az infrastruktúra elemei

- (1) A vasúti közlekedési infrastruktúra különösen az alábbiakból áll:
 - a) vasútvonalak, beleértve a következőket:
 - i. vágányok;
 - ii. váltók;
 - iii. szintbeli keresztezések;

- iv. mellékvágányok;
 - v. alagutak;
 - vi. hidak; valamint
 - vii. a környezetre gyakorolt hatást mérséklő infrastruktúra;
- b) az I. mellékletben található térképeken meghatározott vasútvonalak mentén levő állomások az utazók vasúti közlekedési módon belüli, illetve a vasúti és más közlekedési módok közötti átszállása érdekében;
- c) a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁴⁹ 3. cikkének 11. pontjában meghatározott személypályaudvaroktól eltérő, az I. mellékletben található térképeken meghatározott vasútvonalak mentén lévő vasúti kiszolgáló létesítmények, különösen a rendező pályaudvarok, a vonat-összeállító állomások, a tolatóvágányok, a tárolóvágányok, a karbantartó létesítmények, az egyéb műszaki berendezések, például a tisztító- és mosóberendezések, a mentesítő berendezések és az üzemanyagtöltő berendezések, valamint az automatikus vasúti nyomtávváltó berendezések;
- d) a vasúton összekapcsolt multimodális áruterminálokig tartó vasúti elérési útvonalak összeköttetései, beleértve a belvízi és tengeri kikötőkben és a repülőtereken található multimodális áruterminálokig tartó, illetve a 2012/34/EU irányelv II. melléklete 2. pontjának c) alpontjában említett rendező pályaudvarokig tartó vasúti elérési útvonalakat is;

⁴⁹ 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.).

- e) pálya menti ellenőrző-irányító jelzőrendszerek;
 - f) pálya menti energetikai infrastruktúra;
 - g) az alternatívüzemanyag-létesítményekhez kapcsolódó infrastruktúra;
 - h) kapcsolódó berendezések; valamint
 - i) közlekedési IKT-rendszerek.
- (2) A vasútvonalakkal kapcsolatos műszaki berendezések részét képezhetik az állomásokon és terminálokon használt villamosítási rendszerek, a személyek fel- és leszállására, továbbá áru be- és kirakodására ott használt berendezések, valamint az ezek kiépítési szakaszában alkalmazott innovatív technológiák.

15. cikk

Az átfogó hálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy az átfogó hálózat vasúti infrastruktúrája megfeleljen a következőknek:
- a) az (EU) 2016/797 irányelv és az annak értelmében – az átfogó hálózat átjárhatóságának megvalósítása céljából – elfogadott végrehajtási jogi aktusok; valamint

- b) az (EU) 2016/797 irányelv 4. és 5. cikke alapján elfogadott átjárhatósági műszaki előírások (ÁME-k) követelményei, az említett irányelv 7. cikkének (1) bekezdése szerinti mentességek sérelme nélkül.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy az átfogó hálózat vasúti infrastruktúrája – a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetések kivételével – 2050. december 31-re:
- a) a pályák tekintetében legyen teljesen – a mellékvágányok tekintetében pedig a villamosított vasutak működtetéséhez szükséges mértékben – villamosított;
 - b) külön engedély nélkül tegyen lehetővé legalább 22,5 tonna tengelyterhelést; valamint
 - c) külön engedély nélkül tegye lehetővé a (mozdonyt vagy mozdonyokat is beleértve) legalább 740 m hosszúságú tehervonatok üzemeltetését. Ez a követelmény akkor tekinthető teljesítettnek, ha a kétvágányú vonalakon naponta óránként és irányonként átlagosan legalább egy menetvonal kiosztásra kerülhet legalább 740 m hosszúságú tehervonatok számára, ha valamely vasúti társaság ezt kéri.
- (3) A (2) bekezdés b) és c) pontjában meghatározott követelmények csak az átfogó hálózat azon vonalaira alkalmazandók, amelyek:
- a) multimodális áruterminált, illetve tengeri vagy belvízi kikötőt kötnek össze az áru fuvarozási törzshálózattal vagy kiterjesztett áru fuvarozási törzshálózattal való legközelebbi kereszteződéssel;
 - b) az áru fuvarozási törzshálózat vagy kiterjesztett áru fuvarozási törzshálózat részét képező vasútvonal helyettesítő vonalának minősülnek; vagy

- c) amelyeken az értesítést megelőző év adatai alapján naponta átlagosan több mint tíz tehervonat halad el mindkét irányban.

A tagállamok ... [három évvel e rendelet hatálybalépését követően]-ig értesítik a Bizottságot az érintett vonalakról. A határokon átnyúló szakaszok esetében ezt az értesítést a többi érintett tagállammal egyetértésben kell megtenni.

- (4) A tagállamok biztosítják, hogy az átfogó hálózat vasúti infrastruktúrája a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett, a 15. cikk (3) bekezdésében foglalt áru fuvarozásra használt vasútvonalakhoz kapcsolódó összeköttetések tekintetében 2050. december 31-re megfeleljen az e cikk (2) bekezdése a), b) és c) pontjában meghatározott követelményeknek, kivéve abban az esetben, ha a Bizottság az e cikk (2) bekezdésének c) pontjában meghatározott követelmények tekintetében a 38. cikk (4) bekezdése szerint mentességet adott a 38. cikk (3) bekezdésének alkalmazása alól.
- (5) A tagállamok biztosítják, hogy az átfogó hálózat vasúti infrastruktúrája – új vonal építése esetén – 2040. december 31-re megfeleljen a (2) bekezdés a) pontjában meghatározott követelménynek. E kötelezettség nem vonatkozik azokra a projektekre, amelyek esetében ... [e rendelet hatálybalépésének napja] előtt elindult a környezeti hatásvizsgálat.
- (6) A (2) és a (4) bekezdésben meghatározott követelmények nem alkalmazandók az elszigetelt hálózatokra.

- (7) A (6) bekezdés sérelme nélkül, valamely tagállam kérésére a Bizottság kellően indokolt esetben végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben mentességet ad az e cikkben említett követelmények tekintetében sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok, a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés negatív eredménye, illetve a környezetre vagy a biológiai sokféleségre gyakorolt jelentős negatív hatások miatt. Valamennyi ilyen kérelmet megfelelő indokolással kell alátámasztani. A határokon átnyúló szakaszok esetében a mentesség iránti kérelmet egyeztetni kell a szomszédos tagállammal vagy tagállamokkal. A szomszédos tagállamok véleményét nyilváníthatnak a mentességet kérő tagállam számára. A tagállam a kérelméhez csatolja a szomszédos tagállamok véleményét. A tagállamok egyetlen kérelemben több mentesség megadását is kérhetik.

A Bizottság a kérelmet a benyújtott indokolás, valamint adott esetben annak fényében értékeli, hogy az mennyiben gyakorol jelentős hatást a vasúti hálózat átjárhatóságára és folyamatosságára nézve. A Bizottság kellően figyelembe veszi az érintett szomszédos tagállamok véleményét.

A Bizottság az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételét követő 30 naptári napon belül további információt kérhet a tagállamtól. Amennyiben a Bizottság elégtelennek ítéli meg a kapott információt, megkérheti a tagállamot, hogy az említett kiegészítő információ kézhezvételét követő 30 naptári napon belül egészítse azt ki további információkkal.

A Bizottság a kért mentességről legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételétől számított 6 hónapon belül, vagy amennyiben az érintett tagállamok a harmadik albekezdés alapján további információkat szolgáltatnak, legkésőbb a legutóbbi ilyen információk kézhezvételétől számított 4 hónapon belül határoz, attól függően, hogy melyik a későbbi időpont. Amennyiben a Bizottság az említett határidőkön belül nem hoz kifejezett határozatot, a mentességet megadottnak kell tekinteni.

A Bizottság tájékoztatja a többi tagállamot az e cikk értelmében adott mentességekről.

16. cikk

A törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat vasúti infrastruktúrája megfeleljen a 15. cikk (1) bekezdésének.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy a kiterjesztett törzshálózat vasúti infrastruktúrája – az áruszállítási hálózat részét képező vonalakhoz kapcsolódó, a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetések kivételével – 2040. december 31-re:
 - a) megfeleljen a 15. cikk (2) bekezdésének a) és b) pontjában meghatározott követelményeknek;

- b) külön engedély nélkül tegye lehetővé a (mozdonyt vagy mozdonyokat is beleértve) legalább 740 m hosszúságú tehervonatok üzemeltetését. Ez a követelmény akkor teljesül, ha biztosítva van legalább a következő feltételeknek való megfelelés:
- i. a kétvágányú vonalakon naponta kétóránként és irányonként átlagosan legalább egy menetvonal, valamint naponta legalább 24 menetvonal kiosztásra kerülhet legalább 740 m hosszúságú tehervonatok számára, ha valamely vasúti társaság ezt kéri;
 - ii. az egyvágányú vonalakon naponta háromóránként és irányonként átlagosan legalább egy menetvonal, valamint naponta legalább 12 menetvonal kiosztásra kerülhet legalább 740 m hosszúságú tehervonatok számára, ha valamely vasúti társaság ezt kéri; valamint
- c) a két városi csomópont multimodális áruterminálját vagy egy városi csomópont multimodális áruterminálját és egy határátkelőhelyet összekötő vasúti szakaszokat illetően a kiterjesztett törzshálózat teherforgalmi vonalain az egyes vasúti szakaszok hosszának több mint 75 %-át a tehervonatok esetében legalább 100 km/h sebességre tervezték.
- (3) A tagállamok biztosítják, hogy a kiterjesztett törzshálózat vasúti infrastruktúrája – új vonal építése esetén – 2030. december 31-re megfeleljen a 15. cikk (2) bekezdésének a) pontjában meghatározott követelménynek. E kötelezettség nem vonatkozik azokra a projektekre, amelyek esetében ... [e rendelet hatálybalépése] előtt elindult a környezeti hatásvizsgálat.

- (4) A tagállamok biztosítják, hogy a kiterjesztett törzshálózat vasúti infrastruktúrája – a személyszállítási hálózat részét képező vonalakhoz kapcsolódó, a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetések kivételével – 2040. december 31-re:
- a) a kiterjesztett törzshálózat személyforgalmi vonalai tekintetében megfeleljen a 15. cikk (2) bekezdésének a) pontjában meghatározott követelményeknek; és
 - b) a két városi csomópont multimodális személyszállítási csomópontját vagy egy városi csomópont multimodális személyszállítási csomópontját és egy határátkelőhelyet összekötő vasúti szakaszokat illetően a kiterjesztett törzshálózat személyforgalmi vonalain az egyes vasúti szakaszok hosszának több mint 75 %-át a személyszállító vonatok esetében legalább 160 km/h sebességre tervezték.
- (5) A tagállamok biztosítják, hogy a kiterjesztett törzshálózat vasúti infrastruktúrája a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetések tekintetében 2040. december 31-re megfeleljen a 15. cikk (2) bekezdésének a) és b) pontjában és e cikk (2) bekezdésének b) pontjában meghatározott követelményeknek, kivéve abban az esetben, ha az e cikk (2) bekezdésének b) pontjában meghatározott követelmények tekintetében a 38. cikk (4) bekezdése szerint mentesség megadására került sor a 38. cikk (3) bekezdésének alkalmazása alól.
- (6) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat vasúti infrastruktúrája – a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetések kivételével – 2030. december 31-re :
- a) az áruszállítási hálózat részét képező vonalak esetében: megfeleljen az e cikk (2) bekezdésének a), b) és c) pontjában meghatározott követelményeknek; és

- b) a személyszállítási hálózat részét képező vonalak esetében: megfeleljen a 15. cikk (2) bekezdésének a) pontjában meghatározott követelményeknek.
- (7) A tagállamok biztosítják, hogy a személyszállítási törzshálózat részét képező vasúti infrastruktúra – a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetések kivételével – 2040. december 31-re megfeleljen az e cikk (4) bekezdésének b) pontjában meghatározott követelményeknek.
- (8) A tagállamok biztosítják, hogy a területükön lévő európai közlekedési folyosókon a törzshálózat vagy a kiterjesztett hálózat vasúti infrastruktúrájának részét képező árufuvarozási vonalak – a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetéseket is beleértve – 2040. december 31-re lehetővé tegyék olyan tehervonatok közlekedését, amelyek a vágány felső szélétől számított legalább 27 cm-es magasságban megrakott, legfeljebb 4 m magas szabványos félpótkocsikat vontatnak.

Ez a követelmény akkor tekinthető teljesítettnek, ha a tagállam területén lévő valamennyi európai közlekedési folyosón teljesülnek legalább a következő feltételek:

- a) van legalább egy olyan, e követelménynek megfelelő közvetlen vonal, amely lehetővé teszi a vonatok megszakítás nélküli üzemeltetését az adott tagállam területén és az egyes szomszédos tagállamokkal meglévő, határokon átnyúló vonalakon;

- b) legalább egy, e követelménynek megfelelő közvetlen vonal csatlakozik legalább egy vasúti-közúti terminálhoz vagy egy olyan multimodális árterminálhoz, amely valamely tagállam területén, az európai közlekedési folyosó részét képező tengeri kikötőben vagy annak közelében található; és
- c) legalább e végpontok egyikéhez csatlakozik legalább egy, e követelménynek megfelelő közvetlen vonal, ha valamely folyosó egy vagy több végpontja valamely tagállam területén található.

A határokon átnyúló szakaszok esetében az érintett vonalak meghatározását az érintett szomszédos tagállamokkal egyetértésben kell végrehajtani.

A tagállamok legkésőbb ... [három évvel e rendelet hatálybalépését követően]-ig értesítik a Bizottságot az érintett vonalokról.

- (9) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat vasúti infrastruktúrája a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetések tekintetében 2030. december 31-re megfeleljen a 15. cikk (2) bekezdésének a) és b) pontjában és az e cikk (2) bekezdésének b) pontjában meghatározott követelményeknek, kivéve abban az esetben, ha a Bizottság az e cikk (2) bekezdésének b) pontjában meghatározott követelmények tekintetében a 38. cikk (4) bekezdése szerint mentességet adott a 38. cikk (3) bekezdésének alkalmazása alól.

- (10) A (2)–(9) bekezdésben meghatározott követelmények nem alkalmazandók az elszigetelt hálózatokra.
- (11) A (10) bekezdés sérelme nélkül, valamely tagállam kérésére a Bizottság kellően indokolt esetben végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben mentességet ad az e cikkben említett követelmények tekintetében sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok, a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés negatív eredménye, illetve a környezetre vagy a biológiai sokféleségre gyakorolt jelentős negatív hatások miatt. Valamennyi ilyen kérelmet megfelelő indokolással kell alátámasztani. A határokon átnyúló szakaszok esetében a mentesség iránti kérelmet egyeztetni kell a szomszédos tagállammal vagy tagállamokkal. A szomszédos tagállamok véleményt nyilváníthatnak a mentességet kérő tagállam számára. A tagállam a kérelméhez csatolja a szomszédos tagállamok véleményét. A tagállamok egyetlen kérelemben több mentesség megadását is kérhetik.

A Bizottság a kérelmet a benyújtott indokolás, valamint adott esetben annak fényében értékeli, hogy az mennyiben gyakorol jelentős hatást a vasúti hálózat átjárhatóságára és folyamatosságára nézve. A Bizottság kellően figyelembe veszi az érintett szomszédos tagállamok véleményét.

A felpótkocsik vontatására vonatkozó, a (8) bekezdésben meghatározott követelmény alóli mentesség iránti kérelmek elbírálása során a Bizottság figyelembe veszi különösen a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés eredményét, valamint az e követelmény teljesítéséhez szükséges munkálatok által a szolgáltatásokban okozott esetleges zavarokat.

A kiterjesztett törzshálózat tekintetében e cikkben meghatározott követelmények alóli mentesség iránti kérelmek elbírálásakor a Bizottság figyelembe veszi különösen az érintett tagállam által az újonnan építendő vonalak közvetlen közelében lévő párhuzamos vonalon végrehajtott minden jelentős beruházást.

A Bizottság legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételét követő 30 naptári napon belül további információt kérhet a tagállamtól. Amennyiben a Bizottság elégtelennek ítéli meg a kapott információt, megkérheti a tagállamot, hogy az említett kiegészítő információ kézhezvételét követő 30 naptári napon belül egészítse azt ki további információkkal.

A Bizottság a kért mentességről legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételétől számított 6 hónapon belül, vagy amennyiben az érintett tagállamok a harmadik albekezdés alapján további információkat szolgáltatnak, legkésőbb a legutóbbi ilyen információk kézhezvételétől számított 4 hónapon belül határoz, attól függően, hogy melyik a későbbi időpont. Amennyiben a Bizottság az említett határidőkön belül nem hoz kifejezett határozatot, a mentességet megadottnak kell tekinteni.

A Bizottság tájékoztatja a többi tagállamot az e cikk értelmében adott mentességekről.

17. cikk

Szabványos európai névleges vasúti nyomtávolság

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat valamennyi új vasútvonala – beleértve a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetéseket is – az 1435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolsággal rendelkezzen. Ez a követelmény akkor tekinthető teljesítettnek, ha – a törzshálózat esetében 2030. december 31-re, a kiterjesztett törzshálózat esetében pedig 2040. december 31-re – az infrastruktúrán közlekedni tudnak 1435 mm-es nyomtávolságú vonatok. E cikk alkalmazásában új vasútvonal minden olyan vonal, amelynek építési munkálatai ... [e rendelet hatálybalépésének időpontja]-ig nem kezdődtek meg.
- (2) E cikk (1) bekezdésétől eltérve, azok a tagállamok, amelyek területén ... [e rendelet hatálybalépésének időpontja]-án/-én nem terveznek új vasútvonalat csatlakoztatni valamely másik tagállam szárazföldi határához az I. melléklet szerint, tervet dolgoznak ki, amelyben meghatározzák az 1435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságnak megfelelően megépítendő új vasútvonalat. Az említett tervben figyelembe kell venni a szomszédos tagállammal vagy tagállamokkal való átjárhatóságra gyakorolt hatást, mégpedig figyelmet fordítva mindenekelőtt a meglévő vasútvonalaknak az 1435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságra történő, az e cikk (3) bekezdése szerinti lehetséges átállítására. A tervnek tartalmaznia kell egyrészt egy társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzést, amely adott esetben tartalmazza a tagállam azon döntésének indokolását, hogy nem épít az 1435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságnak megfelelő új vasúti infrastruktúrát, másrészt pedig az átjárhatóságra gyakorolt hatás értékelését. Ezt a tervet legkésőbb ... [két évvel e rendelet hatálybalépését követően]-ig kell benyújtani a Bizottságnak.

- (3) Azon tagállamok, amelyek meglévő vasúthálózata, vagy annak egy része az 1435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságtól eltérő nyomtávolsággal rendelkezik, ... [két évvel e rendelet hatálybalépését követően]-ig értékelést végeznek, amely során azonosítják az európai közlekedési folyosókon található meglévő vasútvonalakat azoknak az 1435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságra történő lehetséges átállítása céljából. A határokon átnyúló szakaszok esetében az értékelésről egyeztetni kell a szomszédos tagállammal vagy tagállamokkal. Az értékelésnek tartalmaznia kell az 1435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságra történő lehetséges átállítás megvalósíthatóságára vonatkozó társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzést, valamint az átjárhatóságra gyakorolt hatás értékelését.

Az első albekezdés szerinti értékelés alapján a tagállamok legkésőbb egy évvel az értékelés elvégzését követően adott esetben tervet készítenek az 1435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságra történő átállásra, amelyben azonosítják azokat az európai közlekedési folyosókon található meglévő vasútvonalakat, amelyeket át kell állítani az 1435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságra, valamint feltüntetik az átállítás ütemtervét.

Az első és a második albekezdés értelemszerűen alkalmazandó azokra a vasútvonalakra, amelyek esetében az építési munkálatok ... [e rendelet hatálybalépésének időpontja]-án/-én már megkezdődtek.

- (4) Az e cikk (2) és (3) bekezdésében említett terveken alapuló infrastruktúra- és beruházástervezésre vonatkozó prioritásokat az 54. cikknek megfelelően bele kell foglalni azon európai közlekedési folyosó európai koordinátorának első munkatervébe, amelynek a szabványos európai névleges nyomtávolságtól eltérő nyomtávolságú tehervonalak a részét képezik.
- (5) Valamely tagállam kérésére a Bizottság kellően indokolt esetben végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben – a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés negatív eredménye miatt – mentességet ad az (1) bekezdésben említett követelmények alól a törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat új vasútvonalaira vagy azok egy részére vonatkozóan. Valamennyi mentesség iránti kérelmet megfelelő indokolással kell alátámasztani. A határokon átnyúló szakaszok esetében a mentesség iránti kérelmeket egyeztetni kell a szomszédos tagállammal vagy tagállamokkal. A szomszédos tagállamok véleményt nyilváníthatnak a mentességet kérő tagállam számára. A tagállam a kérelméhez csatolja a szomszédos tagállamok véleményét. A tagállamok egyetlen kérelemben több mentesség megadását is kérhetik.

A Bizottság a kérelmet a benyújtott indokolás, valamint adott esetben annak fényében értékeli, hogy az mennyiben gyakorol jelentős hatást a vasúti hálózat átjárhatóságára és folyamatosságára nézve. A Bizottság kellően figyelembe veszi az érintett szomszédos tagállamok véleményét.

A Bizottság legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételét követő 30 naptári napon belül további információt kérhet a tagállamtól. Amennyiben a Bizottság elégtelennek ítéli meg a kapott információt, megkérheti a tagállamot, hogy az említett kiegészítő információ kézhezvételét követő 30 naptári napon belül egészítse azt ki további információkkal.

A Bizottság a kért mentességről legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételétől számított 6 hónapon belül, vagy amennyiben az érintett tagállamok a harmadik albekezdés alapján további információkat szolgáltatnak, legkésőbb a legutóbbi ilyen információk kézhezvételétől számított 4 hónapon belül határoz, attól függően, hogy melyik a későbbi időpont. A határozatban fel kell tüntetni azt az időszakot, amelyre a mentességet megadták.

A Bizottság tájékoztatja a többi tagállamot az e cikk értelmében adott mentességekről.

18. cikk

Az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS)

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy:
- a) a kiterjesztett törzshálózat vasúti infrastruktúráján – a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetések kivételével – 2040. december 31-ig, az átfogó hálózat vasúti infrastruktúráján pedig 2050. december 31-ig üzembe helyezik az ERTMS-t, biztosítva emellett az ERTMS összehangolt és harmonizált kiépítését a pálya menti eszközökön és a vonatok fedélzetén; és
 - b) a kiterjesztett törzshálózat esetében 2040. december 31-ig, az átfogó hálózat esetében pedig 2050. december 31-ig kiépítik az ERTMS-t a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetéseken, amennyiben az érintett tagállam az érintett érdekelt felekkel, különösen a pályahálózat-működtetővel koordinálva szükségesnek tartja ezeket a berendezéseket.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy 2030. december 31-re:
- a) a törzshálózat vasúti infrastruktúrája – a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetések kivételével – megfeleljen az (1) bekezdésben szereplő követelményeknek ; és
 - b) a törzshálózaton kiépítsék az ERTMS-t a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetéseken, amennyiben az érintett tagállam az érintett érdekelt felekkel, különösen a pályahálózat-működtetővel koordinálva szükségesnek tartja ezeket a berendezéseket.

- (3) A tagállamok biztosítják, hogy a B. osztályú rendszereket a törzshálózaton legkésőbb 2040. december 31-ig, a kiterjesztett törzshálózaton 2045. december 31-ig, az átfogó hálózaton pedig 2050. december 31-ig leszereljék, feltéve, hogy biztosított a biztonság megfelelő szintje, kivéve a városi csomópontokban a kijelölt B. osztályú vonatvédelmi rendszerekkel felszerelt elővárosi személyszállító vonatok által is használt szakaszokat.
- (4) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat, a kiterjesztett törzshálózat és az átfogó hálózat vasúti infrastruktúráján 2050. december 31-re üzembe helyezik a rádióalapú ERTMS-t.
- (5) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat, a kiterjesztett törzshálózat és az átfogó hálózat vasúti infrastruktúráján új vonalak építése esetén 2030. december 31-től, a jelzőrendszerek korszerűsítése esetén pedig 2040. december 31-től kiépítsék a rádióalapú ERTMS-t.
- (6) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat, a kiterjesztett törzshálózat és az átfogó hálózat esetében 2050. december 31-ig kiépítsék a rádióalapú ERTMS-t a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetéseken, amennyiben az érintett tagállam a pályahálózat-működtetővel és más érintett érdekelt felekkel koordinálva szükségesnek tartja ezeket a berendezéseket. Új vonalak építése esetén 2030. december 31-től kell biztosítani a rádióalapú ERTMS kiépítését.
- (7) Az (1)–(6) bekezdésben meghatározott követelmények nem alkalmazandók az elszigetelt hálózatokra.

- (8) A (7) bekezdés sérelme nélkül, valamely tagállam kérésére a Bizottság kellően indokolt esetben végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben mentességet ad az (1)–(6) bekezdésben említett követelmények alól. Valamennyi mentesség iránti kérelemnek a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés negatív eredményén és az átjárhatóságra gyakorolt hatás értékelésén kell alapulnia. Valamennyi ilyen kérelmet megfelelő indokolással kell alátámasztani. A határokon átnyúló szakaszok esetében a mentesség iránti kérelmet egyeztetni kell a szomszédos tagállammal vagy tagállamokkal. A szomszédos tagállamok véleményét nyilváníthatnak a mentességet kérő tagállam számára. A tagállam a kérelméhez csatolja a szomszédos tagállamok véleményét. A tagállamok egyetlen kérelemben több mentesség megadását is kérhetik. A kért mentességeknek meg kell felelniük az (EU) 2016/797 irányelv követelményeinek.

A Bizottság a kérelmet az első albekezdés szerinti indokolás alapján, valamint annak szempontjából értékeli, hogy az mennyiben gyakorol jelentős hatást az átjárhatóságra nézve. A Bizottság kellően figyelembe veszi az érintett szomszédos tagállamok véleményét.

A Bizottság legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételét követő 30 naptári napon belül további információt kérhet a tagállamtól. Amennyiben a Bizottság elégtelennek ítéli meg a kapott információt, megkérheti a tagállamot, hogy az említett kiegészítő információ kézhezvételét követő 30 naptári napon belül egészítse azt ki további információkkal.

A Bizottság a kért mentességről legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételétől számított 6 hónapon belül, vagy amennyiben az érintett tagállamok a harmadik albekezdés alapján további információkat szolgáltatnak, legkésőbb a legutóbbi ilyen információk kézhezvételétől számított 4 hónapon belül határoz, attól függően, hogy melyik a későbbi időpont. Amennyiben a Bizottság az említett határidőkön belül nem hoz kifejezett határozatot, a mentességet megadottnak kell tekinteni.

A Bizottság tájékoztatja a többi tagállamot az e cikk értelmében adott mentességekről.

- (1) A vasúti árufuvarozás irányításának keretében minden lehetséges erőfeszítést meg kell tenni annak 2030. december 31-ig való biztosítása érdekében, hogy az európai közlekedési folyosókon a vasúti társaságoknak nyújtott szolgáltatások minősége, valamint az infrastruktúra használatára vonatkozó műszaki és üzemeltetési követelmények ne akadályozzák meg azt, hogy az európai közlekedési folyosók mentén nyújtott vasúti árufuvarozási szolgáltatások üzemeltetési teljesítménye megfeleljen a következő célértékeknek:
- a) a két tagállam közötti határt átlépő tehervonatok átlagos tartózkodási ideje az egyes belső határszakaszokon legfeljebb 25 perc lehet, kivéve azokon a szakaszokon, ahol nyomtáv váltásra kerül sor, vagy ahol az (EU) 2016/399 rendelet VI. melléklete 1.2. pontjának alkalmazásában olyan határon kerül sor ellenőrzésre, ahol még nem szűnt meg a vonatok ellenőrzése, és ez nem teszi lehetővé az említett időtartam betartását; a vonatok határszakaszon töltött tartózkodási ideje azon teljes többlet tranzitidőt jelenti, amely a határátlépés tényének tulajdonítható, függetlenül az infrastrukturális, üzemeltetési, műszaki és igazgatási jellegű eljárásoktól vagy megfontolásoktól; a tartózkodási időbe nem számít bele az az idő, amely nem a határátlépésnek tulajdonítható, így például a határátkelőhely közelében található, de ahhoz szervesen nem kapcsolódó létesítményekben végrehajtott üzemeltetési eljárások időszükséglete sem; és

- b) az európai közlekedési folyosók legalább egy határát átlépő tehervonatok legalább 75 %-a a menetrend szerinti időpontban vagy 30 percnél rövidebb, az uniós pályahálózat-működtető(k)nek tulajdonítható okokból eredő késéssel érkezik meg a rendeltetési helyére vagy – ha a rendeltetési hely az Unión kívül található – az Unió külső határára; az azon harmadik országokban bekövetkező és azon harmadik országoknak tulajdonítható késéseket, amelyeken a tehervonatok áthaladnak, nem kell figyelembe venni.

(2) A tagállamok minden lehetséges erőfeszítést megtesznek annak biztosítása érdekében, hogy a törzshálózat részét képező árufuvarozási vonalak tekintetében 2030. december 31-ig, a kiterjesztett törzshálózat részét képező árufuvarozási vonalak tekintetében 2040. december 31-ig, az átfogó hálózat részét képező, a 15. cikk (3) bekezdésében említett árufuvarozási vonalak tekintetében pedig 2050. december 31-ig teljesüljenek a következő feltételek:

- a) a kétvágányú vonalakon óránként és irányonként legalább két menetvonal kiosztható a – mozdonnyal vagy mozdonyokkal együtt – legalább 740 m hosszú tehervonatok számára; és
- b) az egyvágányú vonalakon kétóránként és irányonként legalább egy menetvonal kiosztható a – mozdonnyal vagy mozdonyokkal együtt – legalább 740 m hosszú tehervonatok számára;

20. cikk

A vasúti infrastruktúra fejlesztésének további prioritásai

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

- a) adott esetben a 1435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságra való átállás;
- b) a vasúti közlekedés által okozott zaj és vibráció hatásának enyhítése, elsősorban a járművekre és az infrastruktúrára vonatkozó intézkedések révén, beleértve a zajvédő falakat is;
- c) a vasúti átjárók biztonsági szintjének javítása;
- d) adott esetben a vasúti közlekedési infrastruktúra összekapcsolása a belvízi kikötők infrastruktúrájával;
- e) társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés függvényében a 740 m feletti, de legfeljebb 1500 m hosszúságú és 25,0 t tengelyterhelésű vonatok infrastruktúrájának fejlesztése az áru fuvarozási forgalom szempontjából releváns vasútvonalak építése és korszerűsítése során;
- f) különösen a Shift2Rail és az Európai Vasút közös vállalkozások munkájára építve olyan innovatív vasúti technológiák kifejlesztése és bevezetése, mint jelesül az ERTMS-re és a digitális automatikus kapcsolókészülékekre épülő automatikus vonatüzemeltetés, fejlett forgalomirányítás és az utasok számára nyújtott digitális konnektivitás; 5G- és műholdalapú konnektivitás, valamint az ERTMS földrajzi helymeghatározási egységeihez tartozó inerciális egységek;

- g) vasúti infrastruktúra kiépítésekor vagy korszerűsítésekor az aktív közlekedési módok előmozdítása érdekében a gyalogos és kerékpáros útvonalak folytonosságának és hozzáférhetőségének biztosítása, továbbá kerékpártárolók kialakítása az állomások közelében;
- h) innovatív alternatívüzemanyag-technológiák – például a villamosítási követelmény alól mentesülő szakaszokon és vasúti elérési útvonalakon hidrogénüzemű vagy akkumulátoros vonatok – kifejlesztése a vasút számára.
- i) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztése érdekében olyan szabvány előírása, amely lehetővé teszi olyan tehervonatok közlekedését, amelyek legfeljebb 4 m magas, 33 cm magasságban megrakott szabványos félpótkocsikat szállítanak, anélkül, hogy a szolgáltatások működtetéséhez külön engedélyre lenne szükség; és
- j) a kapacitáskorlátokkal küzdő szűk keresztmetszetű szakaszokon kétvágányú vasútvonal kiépítése.

2. SZAKASZ

BELVÍZI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

21. cikk

Az infrastruktúra elemei

- (1) A belvízi infrastruktúra különösen az alábbiakból áll:
 - a) folyók;

- b) csatornák;
- c) tavak és lagúnák;
- d) kapcsolódó infrastruktúrák, például zsilipek, átemelők, hidak és tározók, továbbá a kapcsolódó árvíz- és aszálymegelőzési és védekezési intézkedések, amelyek pozitív hatást gyakorolhatnak a belvízi hajózásra;
- e) a belvízi utakkal összekapcsolt multimodális árterminálokhoz vezető vízi utak és az utolsó szakasz megtételére szolgáló összeköttetések, különösen a belvízi és tengeri kikötőkben;
- f) kikötő- és pihenőhelyek;
- g) belvízi kikötők, beleértve az alapvető kikötői infrastruktúrát belső medencék, rakodópartok, horgonyzóhelyek, kikötőgátak, dokkok, töltések, platformok, feltöltött és hasznosított területek, valamint a kikötői területen belüli és azon kívüli szállítási műveletekhez szükséges infrastruktúra formájában;
- h) a (2) bekezdésben említett kapcsolódó berendezések;
- i) közlekedési IKT-rendszerek, beleértve a folyami információs szolgáltatásokat (RIS) is;
- j) a belvízi kikötők összekapcsolása a transzeurópai közlekedési hálózat más közlekedési módjaival;

- k) az alternatívüzemanyag-létesítményekhez kapcsolódó infrastruktúra ; és
 - l) a hulladékmentesítési műveletekhez és a körforgásos gazdasággal kapcsolatos intézkedésekhez szükséges infrastruktúra.
- (2) A belvízi utakkal kapcsolatos berendezések közé tartozhatnak a belvízi kikötőkben az áru be- és kirakodására, valamint tárolására használt berendezések. A kapcsolódó berendezések magukban foglalhatják különösen azokat a meghajtó- és üzemeltető rendszereket, amelyek lehetővé teszik a szennyezés – így például a levegő- és a vízszennyezés –, az energiafelhasználás és a szén-dioxid-intenzitás csökkentését. Magukban foglalhatják a hulladékok leadására alkalmas kikötői befogadólétesítményeket, a part menti, villamosenergia-ellátást biztosító berendezéseket, az alternatívüzemanyag-ellátást és -előállítását biztosító egyéb infrastruktúrákat, valamint az egész éves hajózhatóság biztosítását célzó, a jégtöréshez, a hidrológiai szolgáltatásokhoz, továbbá a kikötői hajózóutak, a kikötők és a kikötői megközelítési utak kotrásához szükséges berendezéseket.
- (3) Egy belvízi kikötő akkor tekinthető az átfogó hálózat részének, ha megfelel a következő feltételeknek:
- a) teljes éves áruátrakodási mennyisége meghaladja az 500 000 tonnát, ahol a teljes éves áruátrakodási mennyiség alapján az Eurostat által közzétett statisztikák szerinti legutolsó rendelkezésre álló hároméves átlagot kell tekinteni; és
 - b) a transzeurópai közlekedési hálózat belvízi úthálózatán helyezkedik el.

22. cikk

Az átfogó hálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy az átfogó hálózat belvízi kikötői 2050. december 31-re:
 - a) csatlakozzanak a közúti vagy vasúti infrastruktúrához;
 - b) rendelkezzenek legalább egy olyan multimodális árterminállal, amely minden szolgáltatást nyújtó és használó fél számára megkülönböztetésmentes módon hozzáférhető, és amely átlátható és megkülönböztetésmentes díjakat alkalmaz; és
 - c) legyenek felszerelve olyan létesítményekkel, amelyek javítják a hajók környezeti teljesítményét a kikötőkben, ideértve például a kikötői befogadólétesítményeket, a gázeltávolítási létesítményeket, a zajcsillapítási intézkedéseket, valamint a levegő- és vízszennyezés csökkentésére irányuló intézkedéseket.
- (2) A tagállamok biztosítják a belvízi kikötőkben az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítését az (EU) 2023/1804 rendeletnek megfelelően.

23. cikk

A törzshálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat belvízi kikötői 2030. december 31-re megfeleljenek a 22. cikk (2) bekezdésének és teljesítsék a 22. cikk (1) bekezdésének a) és b) pontjában, 2040. december 31-re pedig a 22. cikk (1) bekezdésének c) pontjában meghatározott követelményeket.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy a belvízi úthálózatot – beleértve a 21. cikk (1) bekezdésének e) pontjában említett összeköttetéseket is – olyan módon tartsák fenn, hogy az lehetővé tegye a használók számára a hatékony, megbízható és biztonságos hajózást, ennek érdekében pedig a tagállamok gondoskodnak a vízi utakra vonatkozó, az e cikk (3) bekezdésében meghatározott szolgáltatási minimumkövetelmények teljesítéséről (jó hajózhatósági állapot).

A tagállamok ... [e rendelet hatálybalépésének napja]-ig megakadályozzák a jó hajózhatósági állapot romlását, valamint a hálózat azon részei jelenlegi állapotának romlását, amelyek már túllépik az említett minimumkövetelményeket.

- (3) A tagállamok 2030. december 31-re gondoskodnak arról, hogy:
 - a) a folyókon, csatornákon, tavakon, lagúnákban, belvízi kikötőkben és elérési útvonalaikon a hajózható medermélység legalább 2,5 m legyen, a nem nyitható hidak alatt pedig legalább 5,25 m legyen a magasság a megállapított referencia-vízszintek mellett, amelyek évente meghatározott számú napon meghaladják a statisztikai átlagot;

- b) a tagállamok a nyilvánosság számára hozzáférhető weboldalon közzéteszik egyrészt az a) pontban említett azon napok éves számát, amelyeken a tényleges vízszint meghaladja vagy nem éri el a hajózási meder mélységére vonatkozóan meghatározott referencia-vízszintet, másrészt az egyes zsilipeknél szükséges átlagos várakozási időt;
- c) a zsilipek üzemeltetői úgy üzemeltessék és tartsák karban a zsilipeket, hogy a várakozási idő a lehető legrövidebb legyen; és
- d) a folyókon, csatornákon, tavakon és lagúnákban valamennyi szolgáltatásra vonatkozóan rendelkezésre álljon a 2005/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁵⁰ szerinti folyami információs szolgáltatás annak érdekében, hogy a használok valós idejű, határokon átnyúló tájékoztatást kapjanak.

⁵⁰ 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.).

E bekezdés a) pontjának alkalmazása céljából a referencia-vízszinteket az alapján kell megállapítani, hogy hány olyan nap van egy évben, amelyeken a tényleges vízszint meghaladta a meghatározott referencia-vízszintet. A Bizottság – az EUMSZ 172. cikkének második bekezdése alapján az érintett tagállamok jóváhagyásától függően – végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyeket az említett tagállamokkal szoros együttműködésben, az érintett európai koordinátorokkal konzultálva és adott esetben a nemzetközi megállapodások által létrehozott folyami hajózási bizottságokkal egyeztetve kell kidolgozni, és amelyekben folyosónként, vízi utanként vagy vízi útszakaszonként meghatározza az e bekezdés a) pontjában említett referencia-vízszinteket. E végrehajtási jogi aktusoknak összhangban kell lenniük a nemzetközi egyezményekben és a tagállamok közötti megállapodásokban – így többek között az ilyen egyezmények és megállapodások által létrehozott folyami hajózási bizottságok által elfogadott szabályzatokban – előírt követelményekkel. Az említett végrehajtási jogi aktusokat az e rendelet 61. cikkének (3) bekezdésében említett vizsgáló bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

- (4) Valamely tagállam kérésére a Bizottság kellően indokolt esetben végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben mentességet ad a (2) és (3) bekezdésben vízi utanként és adott esetben vízi útszakaszonként meghatározott követelmények alól, mégpedig sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés negatív eredménye, illetve a környezetre vagy a biológiai sokféleségre vagy a kulturális örökségre gyakorolt esetleges negatív hatások miatt. Valamennyi ilyen kérelmet megfelelő indokolással kell alátámasztani. A mentesség iránti kérelmekről adott esetben egyeztetni kell a szomszédos tagállammal/tagállamokkal. A szomszédos tagállamok véleményét nyilváníthatnak a mentességet kérő tagállam számára. A tagállam a kérelméhez csatolja a szomszédos tagállamok véleményét. A tagállamok egyetlen kérelemben több mentesség megadását is kérhetik.

A Bizottság az első albekezdés szerinti indokolás fényében értékeli a kérelmet. A Bizottság kellően figyelembe veszi az érintett szomszédos tagállamok véleményét.

A Bizottság az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételét követő 30 naptári napon belül további információt kérhet a tagállamtól. Amennyiben a Bizottság elégtelennek ítéli meg a kapott információt, megkérheti a tagállamot, hogy az említett kiegészítő információ kézhezvételét követő 30 naptári napon belül egészítse azt ki további információkkal.

A Bizottság a kért mentességről legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételétől számított 6 hónapon belül, vagy amennyiben az érintett tagállamok a harmadik albekezdés alapján további információkat szolgáltatnak, legkésőbb a legutóbbi ilyen információk kézhezvételétől számított 4 hónapon belül határoz, attól függően, hogy melyik a későbbi időpont. Amennyiben a Bizottság az említett határidőkön belül nem hoz kifejezett határozatot, a mentességet megadottnak kell tekinteni.

A Bizottság tájékoztatja a többi tagállamot az e cikk értelmében adott mentességekről.

Nem indokolt a mentesség megadása, ha a minimumkövetelmények teljesítése közvetlen emberi behatásra, vagy a belvízi úthálózat karbantartásával kapcsolatos gondosság hiánya miatt romlik.

- (5) Vis maior esetén a tagállamok – amint a helyzet megengedi – a korábbi állapotnak megfelelően helyreállítják a hajózhatósági feltételeket.
- (6) A Bizottság elfogadhat olyan iránymutatásokat, amelyek a jó hajózhatósági állapot követelményének Unión belüli alkalmazását illetően koherens megközelítést biztosítanak. Ezek az iránymutatások különösen a következőkre terjedhetnek ki:
 - a) a szabad folyású folyókra jellemző egyedi paraméterek;
 - b) a csatorna hajózható szélességének kiegészítő paraméterei;

- c) alternatívenergia-infrastruktúra kiépítése az alternatív üzemanyagokhoz való, az egész folyosóra kiterjedő hozzáférés biztosítása érdekében;
- d) a hálózati digitális alkalmazások és az automatizálási folyamatok használata;
- e) az infrastruktúra éghajlatváltozással, természeti veszélyekkel és ember okozta katasztrófákkal vagy szándékosan okozott zavarokkal szembeni rezilienciája; vagy
- f) a kibocsátásmentes és alacsony szén-dioxid-kibocsátású energetikai, üzemanyag- és hajtásrendszerekre vonatkozó új technológiák és innovációk bevezetése és előmozdítása.

24. cikk

A belvízi infrastruktúra fejlesztésének további prioritásai

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

- a) a piaci igények kielégítése érdekében adott esetben szigorúbb előírások érvényesítése a meglévő vízi utak korszerűsítésére és új vízi utak létrehozására vonatkozóan;
- b) árvíz- és aszálymegelőzési és kockázatcsökkentő intézkedések;
- c) a digitalizációs és automatizálási folyamatok javítása, különösen a – többek között – városi csomópontokon belüli belvízi közlekedés biztonságának, védelmének és fenntarthatóságának fokozása érdekében;

- d) az infrastruktúra korszerűsítése és kapacitásának bővítése, beleértve a kikötő- és pihenőhelyeket, valamint a multimodális közlekedéshez szükséges szolgáltatásokat a kikötő területén belül és kívül egyaránt, valamint a vízi út mentén;
- e) a belvízi közlekedés és a közlekedési infrastruktúra környezeti teljesítményének javítását célzó intézkedések előmozdítása és kidolgozása, beleértve a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású hajókat, valamint a víztestekre és a vizektől függő biológiai sokféleségre gyakorolt hatások mérséklését célzó intézkedéseket, az uniós jog vagy a vonatkozó nemzetközi megállapodások alapján alkalmazandó követelményekkel összhangban;
- f) alacsony vízszintre alkalmas, sekély merülésű belvízi hajók fejlesztése és használata;
- g) a belvízi infrastruktúra kiépítésekor vagy korszerűsítésekor az aktív közlekedési módok előmozdítása érdekében a gyalogos és kerékpáros útvonalak folytonosságának és hozzáférhetőségének biztosítása;
- h) a vízi utakra vonatkozó követelmények romlásának megelőzését célzó intézkedések előmozdítása, beleértve a hajóút feltételeinek nyomon követésére szolgáló eszközöket is; és
- i) adott esetben a belvízi utakon az új hidak építése vagy a nem nyitható hidak felújítása során a hajózási feltételek javítása azáltal, hogy különös figyelmet fordítanak e hidaknak az adott vízi útszakasz meglévő hídjaihoz képesti akadálymentes magasságára kapcsolódva.

3. SZAKASZ

TENGERI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA ÉS AZ EURÓPAI TENGERI TÉRSÉG

25. cikk

Az infrastruktúra elemei

- (1) Az európai tengeri térség összekapcsolja és integrálja a (2) bekezdésben leírt tengeri elemeket a szárazföldi hálózattal egyrészt a rövid távú tengeri fuvarozási útvonalak létrehozása vagy korszerűsítése révén, másrészt pedig a tagállamok területén található tengeri kikötők és hátszági összeköttetések – ideértve a legkülső régiók földrajzi területét is – annak érdekében történő fejlesztése révén, hogy hatékony, életképes és fenntartható integráció valósuljon meg más közlekedési módokkal.
- (2) Az európai tengeri térség a következőkből áll:
 - a) a törzshálózat és az átfogó hálózat kikötői területén belüli tengeri közlekedési infrastruktúra, a hátszági összeköttetéseket is beleértve;
 - b) szélesebb körű előnyökkel járó intézkedések, amelyek nem konkrét kikötőkhöz kapcsolódnak, hanem általában az európai tengeri térség és a tengerhasznosítási ágazat számára előnyösek: például az egész éves hajózhatóságot biztosító tevékenységek támogatása (jégtörés), a fenntartható tengeri közlekedésre való átállás elősegítése, a közlekedés és az energia közötti szinergiáknak – többek között a kikötők energetikai csomópontokként betöltött szerepének erősítése és az energetikai átmenet támogatása révén történő – javítása, valamint közlekedési IKT-rendszerek, hidrográfiai felmérések; és

- c) a fenntartható és reziliens, rövid távú tengeri fuvarozási összeköttetések előmozdítása, különös tekintettel azokra, amelyek az Unión belül a negatív külső költségek – például a közúti közlekedésből származó kibocsátások és a forgalmi torlódások – csökkentése érdekében összpontosítják az áru fuvarozást, valamint azokra, amelyek fenntartható, rendszeres és gyakori tengeri szolgáltatások létrehozása vagy korszerűsítése révén javítják a legkülső régiókhoz és az egyéb távoli területekhez, szigeti régiókhoz és peremterületekhez való hozzáférést.
- (3) A (2) bekezdés a) pontjában említett tengeri közlekedési infrastruktúra különösen a következőket foglalja magában:
- a) tengeri kikötők, beleértve a kikötő területén történő közlekedéshez szükséges infrastruktúrát;
 - b) alapvető kikötői infrastruktúra, ezen belül belső medencék, rakodópartok, horgonyzóhelyek, platformok, kikötőgátak, dokkok, töltések, feltöltött és hasznosított területek;
 - c) tengeri csatornák;
 - d) navigációs segédeszközök;
 - e) kikötői megközelítési utak, kikötői hajózóutak és zsilipek;
 - f) hullámtörő gátak;
 - g) a kikötők összekapcsolása a transzeurópai közlekedési hálózattal ;

- h) közlekedési IKT-rendszerek, beleértve az európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezetet (EMSWe) és a hajómegfigyelési és információs rendszert (VTMIS) is;
 - i) az alternatív üzemanyagokhoz kapcsolódó infrastruktúra ;
 - j) kapcsolódó berendezések, amelyek magukban foglalhatják különösen a forgalomirányításhoz és rakománykezeléshez, a káros környezeti hatások csökkentéséhez – többek között a hulladékmentesítési műveletekhez és a körforgásos gazdasággal kapcsolatos intézkedésekhez –, az energiahatékonyság javításához, a zajcsillapításhoz és az alternatív üzemanyagok felhasználásához szükséges berendezéseket, valamint az egész éves hajózhatóságot biztosító berendezéseket, beleértve a jégtörő, hidrológiai felmérő, a kotrási munkákra és a kikötő védelmére szolgáló, illetve a kikötő megközelítését elősegítő berendezéseket; és
 - k) a megújuló energiához, ezen belül például a tengeri szélenergia-műparkokhoz kapcsolódó kikötői tevékenységeket elősegítő infrastruktúra.
- (4) Egy tengeri kikötő akkor tekinthető az átfogó hálózat részének, ha megfelel a következő feltételeknek :
- a) teljes éves utasforgalma meghaladja az Unió összes tengeri kikötője teljes éves utasforgalmának 0,1%-át, és az e teljes forgalom tekintetében alkalmazandó referenciaérték az Eurostat által közzétett statisztikákra alapuló legutolsó rendelkezésre álló hároméves átlag;

- b) teljes éves áruforgalma – akár ömlesztett, akár nem ömlesztett áru kezeléséről van szó – meghaladja az Unió valamennyi tengeri kikötőjében kezelt megfelelő teljes éves áruforgalom 0,1%-át, és az e teljes forgalom tekintetében alkalmazandó referenciaérték az Eurostat által közzétett statisztikákra alapuló legutolsó rendelkezésre álló hároméves átlag
- c) a teljes éves áruforgalom – akár ömlesztett, akár nem ömlesztett áru kezeléséről van szó – meghaladja az évi 500 000 tonnát, továbbá a kikötő egyik fő tevékenysége az EU energiaellátásának diverzifikálásához és a megújuló energiák elterjedésének felgyorsításához való hozzájárulás, és az e teljes forgalom tekintetében alkalmazandó referenciaérték az Eurostat által közzétett statisztikákra alapuló legutolsó rendelkezésre álló hároméves átlag;
- d) szigeten helyezkedik el, és az átfogó hálózatban található – az 1059/2003/EK rendelet 3. cikke szerinti – valamely NUTS 3 régió egyetlen hozzáférési pontja; vagy
- e) valamely legkülső régióban vagy peremterületen helyezkedik el, az átfogó hálózatban levő legközelebbi kikötőtől több mint 200 km távolságra.

26. cikk

Az átfogó hálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy
- a) az átfogó hálózat tengeri kikötőiben az (EU) 2023/1804 rendeletnek megfelelően kiépüljön az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája;
 - b) az átfogó hálózat tengeri kikötői fel legyenek szerelve a hajók kikötőkben nyújtott környezeti teljesítményének javításához szükséges infrastruktúrával, jelesül a hajókról származó hulladékok leadására alkalmas befogadólétesítményekkel, az (EU) 2019/883 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel⁵¹ összhangban;
 - c) sor kerüljön a VTMISS és a SafeSeaNet megvalósítására a 2002/59/EK irányelvvel összhangban; és
 - d) sor kerüljön a nemzeti egyablakos tengerügyi ügyintézési rendszerek megvalósítására az (EU) 2019/1239 rendelettel összhangban.

⁵¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/883 irányelve (2019. április 17.) a hajókról származó hulladékok leadására alkalmas kikötői befogadólétesítményekről, a 2010/65/EU irányelv módosításáról, valamint a 2000/59/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2019.6.7., 116. o.).

- (2) A tagállamok biztosítják, hogy 2050. december 31-re:
- a) az átfogó hálózat több mint 2 millió tonnás teljes éves áruforgalmat bonyolító tengeri kikötői csatlakozzanak a vasúti és a közúti infrastruktúrához és – amennyiben lehetséges – a belvízi utakhoz; az e teljes forgalom tekintetében alkalmazandó referenciaérték az Eurostat által közzétett statisztikákra alapuló legutolsó rendelkezésre álló hároméves átlag;
 - b) az átfogó hálózat minden, áruforgalmat bonyolító tengeri kikötője rendelkezzen legalább egy olyan multimodális áruterminállal, amely minden szolgáltatást nyújtó és használó fél számára megkülönböztetésmentes módon hozzáférhető, és amely átlátható és megkülönböztetésmentes díjakat alkalmaz;
 - c) azok a tengeri csatornák, kikötői hajózóutak és torkolatok, amelyek két tengert kötnek össze vagy amelyek a tenger felől hozzáférést biztosítanak a tengeri kikötőkhöz, megfeleljenek legalább a 23. cikkben előírt követelményeket teljesítő belvízi utakra vonatkozó követelményeknek; és
 - d) az átfogó hálózat belvízi utakhoz kapcsolódó tengeri kikötői rendelkezzenek kezelési kapacitással a belvízi hajók számára.

Az első albekezdés a) pontjában említett, a csatlakozás biztosítására vonatkozó kötelezettség nem alkalmazandó, amennyiben a csatlakozást sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok akadályozzák.

- (3) Valamely tagállam kérésére a Bizottság kellően indokolt esetben végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben mentességet ad a (2) bekezdésben meghatározott minimumkövetelmények alól, mégpedig sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok, a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés negatív eredménye, illetve a környezetre vagy a biológiai sokféleségre gyakorolt jelentős negatív hatások miatt. Valamennyi ilyen kérelmet megfelelő indokolással kell alátámasztani. A tagállamok egyetlen kérelemben több mentesség megadását is kérhetik.

A Bizottság az első albekezdés szerinti indokolás fényében értékeli a kérelmet.

A Bizottság az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételét követő 30 naptári napon belül további információt kérhet a tagállamtól. Amennyiben a Bizottság elégtelennek ítéli meg a kapott információt, megkérheti a tagállamot, hogy az említett kiegészítő információ kézhezvételét követő 30 naptári napon belül egészítse azt ki további információkkal.

A Bizottság a kért mentességről legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételétől számított 6 hónapon belül, vagy amennyiben az érintett tagállamok a harmadik albekezdés alapján további információkat szolgáltatnak, legkésőbb a legutóbbi ilyen információk kézhezvételétől számított 4 hónapon belül határoz, attól függően, hogy melyik a későbbi időpont. Amennyiben a Bizottság az említett határidőkön belül nem hoz kifejezett határozatot, a mentességet megadottnak kell tekinteni.

A Bizottság tájékoztatja a többi tagállamot az e cikk értelmében adott mentességekről.

27. cikk

A törzshálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat tengeri közlekedési infrastruktúrája megfeleljen a 26. cikk (1) bekezdésének.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat tengeri közlekedési infrastruktúrája 2030. december 31-re megfeleljen a 26. cikk (2) bekezdésében meghatározott követelményeknek.
- (3) Valamely tagállam kérésére a Bizottság kellően indokolt esetben végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben mentességet ad a (2) bekezdésben meghatározott minimumkövetelmények alól, mégpedig sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok, a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés negatív eredménye, illetve a környezetre vagy a biológiai sokféleségre gyakorolt jelentős negatív hatások miatt. Valamennyi ilyen kérelmet megfelelő indokolással kell alátámasztani. Egy tagállam egy kérelemben több mentesség megadását is kérheti.

A Bizottság az első albekezdés szerinti indokolás fényében értékeli a kérelmet.

A Bizottság az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételét követő 30 naptári napon belül további információt kérhet a tagállamtól. Amennyiben a Bizottság elégtelennek ítéli meg a kapott információt, megkérheti a tagállamot, hogy az említett kiegészítő információ kézhezvételét követő 30 naptári napon belül egészítse azt ki további információkkal.

A Bizottság a kért mentességről legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételétől számított 6 hónapon belül, vagy amennyiben az érintett tagállamok a harmadik albekezdés alapján további információkat szolgáltatnak, legkésőbb a legutóbbi ilyen információk kézhezvételétől számított 4 hónapon belül határoz, attól függően, hogy melyik a későbbi időpont. Amennyiben a Bizottság az említett határidőkön belül nem hoz kifejezett határozatot, a mentességet megadottnak kell tekinteni.

A Bizottság tájékoztatja a többi tagállamot az e cikk értelmében adott mentességekről.

28. cikk

A tengeri infrastruktúra fejlesztésére és az európai tengeri térségre vonatkozó további prioritások

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

- a) a tengeri infrastruktúra megközelítésre szolgáló elemeinek – például a hullámtörő gátaknak, tengeri csatornáknak, hajóutaknak, zsilipeknek, kotrási munkáknak és navigációs segédeszközöknek – a korszerűsítése;

- b) alapvető kikötői infrastruktúra – például belső medencék, alternatívüzemanyag-infrastruktúra, rakodópartok, horgonyzóhelyek, platformok, kikötőgátak, dokkok, töltések, feltöltött és hasznosított területek – építése és korszerűsítése;
- c) különböző közlekedési módokat, berendezéseket és rendszereket összekapcsoló, a 37. cikk a), b) és d) pontjában említett infrastruktúra fejlesztése; valamint a kikötői területen vagy annak szomszédságában végzett szállítási műveletekhez szükséges vasúti infrastruktúra korszerűsítése és kapacitásának bővítése, amennyiben ez a transzeurópai vasúti hálózathoz való csatlakozáshoz szükséges;
- d) a digitalizációs és automatizálási folyamatok javítása, jelesül a fokozott biztonság, védelem, hatékonyság és fenntarthatóság érdekében;
- e) új technológiák és innovációk, valamint megújuló és alacsony kibocsátású üzemanyagok bevezetése és előmozdítása;
- f) a logisztikai láncok és a nemzetközi tengeri kereskedelem rezilienciájának javítása, többek között az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás tekintetében;
- g) zajcsillapítási és energiahatékonysági intézkedések;
- h) a rövid távú tengeri fuvarozási összeköttetések kiszolgálása és üzemeltetése terén a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású hajók használatának előmozdítása, valamint a tengeri szállítás kikötői megállás során nyújtott környezetvédelmi teljesítményének javítását, és az ellátási lánc optimalizálását célzó olyan intézkedések kidolgozása az uniós jog vagy a vonatkozó nemzetközi megállapodások alkalmazandó követelményeivel összhangban, mint például az ökológiai ösztönzők rendszereinek alkalmazása;

- i) az európai tengeri térség keretében a szélesebb körű előnyös intézkedések és a rövid távú tengeri szállítási összeköttetések előmozdításához kapcsolódó intézkedések, beleértve a legkülső és egyéb távoli, szigeti és peremterületekhez való jobb hozzáférés előmozdítását;
- j) a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású közlekedés mint fenntartható személyszállítás előmozdítása;
- k) a közúti és légi fuvarozásról a tengeri vagy belvízi utakra, valamint a vasúti szállításra áttérő áru fuvarozás részarányának növelését célzó intézkedések, többek között a rövid távú tengeri szállítási összeköttetések esetében, a negatív külső költségek, például a kibocsátások és a forgalmi torlódások csökkentése érdekében; és
- l) a legkülső régiók és egyéb távoli, szigeti és peremterületek megközelíthetőségének javítása.

4. SZAKASZ

KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

29. cikk

Az infrastruktúra elemei

- (1) A közúti közlekedési infrastruktúra különösen az alábbiakból áll:
 - a) közutak, beleértve a következőket:
 - i. hidak;
 - ii. alagutak;

- iii. útelágazások;
 - iv. útkereszteződések;
 - v. v. csomópontok;
 - vi. leálló sávok; és
 - vii. a környezetre gyakorolt hatást mérséklő infrastruktúra, beleértve a vadon élő növények védelmére szolgáló vagy zajcsökkentő megoldásokat;
- b) kapcsolódó berendezések, beleértve a mozgásban lévő járművek dinamikus tengelyterhelésének mérésére szolgáló rendszereket is;
 - c) digitális infrastruktúra és közlekedési IKT-rendszerek;
 - d) a multimodális áruterminálok elérési útvonalai;
 - e) az áruterminálok és logisztikai platformok összekapcsolása a transzeurópai közlekedési hálózat más közlekedési módjaival;
 - f) buszpályaudvarok;
 - g) az alternatívüzemanyag-létesítményekhez kapcsolódó infrastruktúra; és
 - h) parkolók és pihenőhelyek, beleértve a haszongépjárművek biztonságos és védett parkolóit.

- (2) Az e cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett és az I. mellékletben foglalt térképeken jelölt közutak azok a közutak, amelyek fontos szerepet játszanak a távolsági teher- és személyszállításban, közel hozzák egymáshoz a fő városi és gazdasági központokat, valamint összekapcsolódnak más közlekedési módokkal.
- (3) Az utakhoz kapcsolódó, az (1) bekezdés b) pontjában említett berendezések közé tartozhatnak különösen a forgalomirányító, a tájékoztató és útvonaltervező, az útdíj- vagy használatdíj-beszedő, a biztonsági, a negatív környezeti hatásokat csökkentő, az alternatív meghajtású járművek elektromos vagy üzemanyaggal való feltöltésére szolgáló és a haszongépjárművek biztonságos és védett parkolásához szükséges berendezések.

30. cikk

Az átfogó hálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy
- a) a közúti közlekedési infrastruktúra biztonsága, valamint ennek nyomon követése és ahol szükséges, javítása biztosított legyen a 2008/96/EK irányelvnek megfelelően;
 - b) az utak tervezése, építése vagy korszerűsítése és karbantartása magas minőségi és biztonsági normák szem előtt tartásával történjen;
 - c) az utak tervezése, építése vagy korszerűsítése és karbantartása magas szintű környezetvédelem szem előtt tartásával történjen, többek között a helyzettől függően zajcsillapítási intézkedések, valamint az elfolyó víz összegyűjtése, kezelése és elvezetése révén;

- d) a több mint 500 m hosszú közúti alagutak megfeleljenek a 2004/54/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek⁵²;
- e) adott esetben az (EU) 2019/520 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel⁵³, valamint az (EU) 2020/204 bizottsági végrehajtási rendelettel⁵⁴ és az (EU) 2020/203 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelettel⁵⁵ összhangban biztosított legyen az útdíjszedési rendszerek átjárhatósága;
- f) adott esetben az útdíjak, illetve használati díjak alkalmazására az 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel⁵⁶ összhangban kerüljön sor;
- g) a közúti közlekedési infrastruktúra valamennyi intelligens közlekedési rendszere megfeleljen a 2010/40/EU irányelvnek, és kiépítése az említett irányelv alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal összhangban történjen; és

⁵² 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.).

⁵³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/520 irányelve (2019. március 19.) az Unión belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról és az útdíjfizetés elmulasztásával kapcsolatos információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről (HL L 91., 2019.3.29., 45. o.).

⁵⁴ A Bizottság (EU) 2020/204 végrehajtási rendelete (2019. november 28.) az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatást nyújtó szolgáltatók részletes kötelezettségeiről, az EETS területi nyilatkozatok minimális tartalmáról, az elektronikus kapcsolódási pontokról, az átjárhatósági rendszerelemekre vonatkozó követelményekről és a 2009/750/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 43., 2020.2.17., 49. o.).

⁵⁵ A Bizottság (EU) 2020/203 felhatalmazáson alapuló rendelete (2019. november 28.) a gépjárművek osztályozásáról, az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás felhasználóinak kötelezettségeiről, az átjárhatósági rendszerelemekre vonatkozó követelményekről és a bejelentett szervekre vonatkozó minimális alkalmassági feltételekről (HL L 43., 2020.2.17., 41. o.).

⁵⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 1999/62/EK irányelve (1999. június 17.) a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról (HL L 187., 1999.7.20., 42. o.).

- h) a közúthálózaton az (EU) 2023/1804 rendeletnek megfelelően kiépüljön az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája;
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy az átfogó hálózat részét képező, a 29. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett közutak 2050. december 31-re megfeleljenek a következő követelményeknek:
- a) a közutat kifejezetten gépjárműforgalomra tervezték, építették vagy korszerűsítették ;
 - b) pihenőhelyek állnak rendelkezésre egymástól legfeljebb 100 km távolságra, elegendő és biztonságos parkolóhellyel és olyan megfelelő létesítményekkel – többek között tisztálkodási helyiségekkel –, amelyek kielégítik a sokszínű munkaerő igényeit; és
 - c) a tagállami hálózatokon átlagosan 300 km-enként a mozgásban lévő járművek dinamikus tengelyterhelésének mérésére szolgáló rendszerek kerülnek telepítésre.

Az első bekezdés c) pontjának alkalmazása céljából a tagállamok a mozgásban lévő járművek dinamikus tengelyterhelésének mérésére szolgáló rendszerek bevezetésekor a nagy teherforgalommal rendelkező útszakaszokra összpontosíthatnak. A mozgásban lévő járművek dinamikus tengelyterhelésének mérésére szolgáló rendszerek lehetővé teszik azon járművek és járműszerelvények azonosítását, amelyek valószínűleg túllépték a 96/53/EK irányelvben meghatározott legnagyobb megengedett össztömeget.

- (3) A tagállamok biztosítják a biztonsággal kapcsolatos események vagy körülmények észlelésére szolgáló eszközök telepítését vagy használatát, valamint a vonatkozó közúti forgalmi adatok gyűjtését a 886/2013/EU felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletben⁵⁷ meghatározott, közúti biztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információk szolgáltatása céljából:
- a) az átfogó hálózat meglévő infrastruktúrája tekintetében 2030. december 31-ig, és
 - b) az átfogó hálózat új infrastruktúrája tekintetében legkésőbb 2050. december 31-ig, vagy ha az útszakaszt korábban befejezik, a befejezés időpontjáig.
- (4) Valamely tagállam kérésére a Bizottság kellően indokolt esetben végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben mentességet ad a (2) bekezdésben meghatározott követelmények alól, azon közutak vonatkozásában amelyeken a forgalom sűrűsége a két irányban együttesen nem haladja meg a napi 10 000 járművet, vagy sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés negatív eredménye, illetve a környezetre vagy a biológiai sokféleségre gyakorolt jelentős negatív hatások miatt. Minden ilyen kérelmet megfelelő indokolással kell alátámasztani, figyelembe véve azt is, hogy az érintett infrastruktúrák a 2008/96/EK irányelv szerinti közúti közlekedésbiztonsági hatásvizsgálatok, auditok és felülvizsgálatok, valamint szükség esetén korrekciós intézkedések hatálya alá tartoznak. A mentesség iránti kérelmekről adott esetben egyeztetni kell a szomszédos tagállammal/tagállamokkal. A szomszédos tagállamok véleményt nyilváníthatnak a mentességet kérő tagállam felé. A tagállam a kérelméhez csatolja a szomszédos tagállamok véleményét. A tagállamok egyetlen kérelemben több mentesség megadását is kérhetik.

⁵⁷ A Bizottság 886/2013/EU felhatalmazáson alapuló rendelete (2013. május 15.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a közúti biztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információk lehetőség szerinti, a felhasználók számára térítésmentes biztosításához szükséges adatok és eljárások tekintetében való kiegészítéséről (HL L 247., 2013.9.18., 6. o.).

A Bizottság az első albekezdés szerinti indokolás fényében értékeli a kérelmet. A Bizottság kellően figyelembe veszi az érintett szomszédos tagállamok véleményét.

A Bizottság az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételét követő 30 naptári napon belül további információt kérhet a tagállamtól. Amennyiben a Bizottság elégtelennek ítéli meg a kapott információt, megkérheti a tagállamot, hogy az említett kiegészítő információ kézhezvételét követő 30 naptári napon belül egészítse azt ki további információkkal.

A Bizottság a kért mentességről legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételétől számított 6 hónapon belül, vagy amennyiben az érintett tagállamok a harmadik albekezdés alapján további információkat szolgáltatnak, legkésőbb a legutóbbi ilyen információk kézhezvételétől számított 4 hónapon belül határoz, attól függően, hogy melyik a későbbi időpont. Amennyiben a Bizottság az említett határidőn belül nem hoz kifejezett határozatot, a mentességet megadottnak kell tekinteni.

A Bizottság tájékoztatja a többi tagállamot az e cikk értelmében adott mentességekről.

31. cikk

A törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat közúti infrastruktúrája megfeleljen a 30. cikk (1) bekezdésének.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy a 29. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett közutak a törzshálózat közúti infrastruktúrája tekintetében 2030. december 31-re, a kiterjesztett törzshálózat közúti infrastruktúrája tekintetében pedig 2040. december 31-re megfeleljenek a következő követelményeknek:
 - a) a közutakat kifejezetten gépjárműforgalomra tervezeték, építették vagy korszerűsítették;
 - b) a közutak különleges pontokat vagy átmeneti időszakokat kivéve olyan külön útpályákon vezetik a forgalom két irányát, amelyeket egymástól egy forgalomtól elzárt elválasztósávval vagy más olyan módon választanak el, amely azzal egyenértékű biztonságot nyújt; és
 - c) a közutak szintben nem kereszteznek közutat, vasúti vagy villamosvágányt, kerékpárutat, illetve gyalogutat;

- (3) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat közúti infrastruktúrája 2040. december 31-re megfeleljen a következőknek:
- a) a törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat közútjai mentén pihenőhelyek állnak rendelkezésre egymástól legfeljebb 60 km távolságra, elegendő biztonságos parkolóhellyel és olyan megfelelő létesítményekkel – többek között tisztálkodási helyiségekkel –, amelyek kielégítik a sokszínű munkaerő igényeit; és
 - b) megfeleljen a 30. cikk (2) bekezdésének c) pontjában meghatározott követelményeknek.
- (4) A tagállamok 2040. december 31-re biztosítják olyan biztonságos és védett parkolók létrehozását a törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat közútjain vagy a transzeurópai hálózathoz tartozó valamely közút legközelebbi kijáratától számított 3 km-es távolságon belül, amelyek átlagosan legfeljebb 150 km távolságra helyezkednek el egymástól, és elegendő parkolóhellyel rendelkeznek a haszongépjárművek számára, valamint megfelelnek az 561/2006/EK rendelet 8a. cikkének (1) bekezdésében meghatározott követelményeknek. A tagállamok a nagy teherforgalommal rendelkező útszakaszokra összpontosíthatnak.
- (5) A tagállamok biztosítják, hogy a közúti infrastruktúra megfeleljen a 30. cikk (3) bekezdésében meghatározott követelményeknek:
- a) a törzshálózat meglévő infrastruktúrája tekintetében 2025. december 31-re, a kiterjesztett törzshálózat meglévő infrastruktúrája tekintetében pedig 2030. december 31-re, és

- b) a törzshálózat új infrastruktúrája tekintetében 2030. december 31-re, a kiterjesztett törzshálózat új infrastruktúrája tekintetében 2040. december 31-re, vagy ha az útszakaszt korábban befejezik, a befejezés időpontjáig.
- (6) Valamely tagállam kérésére a Bizottság kellően indokolt esetben végrehajtási jogi aktusok útján mentességet ad a (2), (3) és (4) bekezdésben meghatározott követelmények alól azon közutak tekintetében, amelyeken a forgalom sűrűsége a két irányban együttesen nem haladja meg a napi 10 000 járművet, vagy sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok, a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés negatív eredménye, illetve a környezetre vagy a biológiai sokféleségre gyakorolt jelentős negatív hatások miatt. Minden ilyen kérelmet megfelelő indokolással kell alátámasztani, figyelembe véve azt is, hogy az érintett infrastruktúrák a 2008/96/EK irányelv szerinti közúti közlekedésbiztonsági hatásvizsgálatok, auditok és vizsgálatok, valamint szükség esetén korrekciós intézkedések hatálya alá tartoznak. A határokon átnyúló szakaszok esetében a mentesség iránti kérelmet egyeztetni kell a szomszédos tagállammal vagy tagállamokkal. A szomszédos tagállamok véleményt nyilváníthatnak a mentességet kérő tagállam felé. A tagállam a kérelméhez csatolja a szomszédos tagállamok véleményét. A tagállamok egyetlen kérelemben több mentesség megadását is kérhetik.

A Bizottság az első albekezdés szerinti indokolás fényében értékeli a kérelmet. A Bizottság kellően figyelembe veszi az érintett szomszédos tagállamok véleményét.

A Bizottság az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételét követő 30 naptári napon belül további információt kérhet a tagállamtól. Amennyiben a Bizottság elégtelennek ítéli meg a kapott információt, megkérheti a tagállamot, hogy az említett kiegészítő információ kézhezvételét követő 30 naptári napon belül egészítse azt ki további információkkal.

A Bizottság a kért mentességről legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételétől számított 6 hónapon belül, vagy amennyiben az érintett tagállamok a harmadik albekezdés alapján további információkat szolgáltatnak, legkésőbb a legutóbbi ilyen információk kézhezvételétől számított 4 hónapon belül határoz, attól függően, hogy melyik a későbbi időpont. Amennyiben a Bizottság az említett határidőkön belül nem hoz kifejezett határozatot, a mentességet megadottnak kell tekinteni.

A Bizottság tájékoztatja a többi tagállamot az e cikk értelmében adott mentességekről.

32. cikk

A közúti infrastruktúra fejlesztésének további prioritásai

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

- a) a közúti közlekedésbiztonság javítása és előmozdítása, figyelembe véve a veszélyeztetett használók és úthasználók teljes sokféleségének, különösen a csökkent mozgásképességű személyeknek a szükségleteit;

- b) a meglévő utak zsúfoltságának csökkentése, különösen az intelligens forgalomirányítás, többek között a dinamikus – a napszaknak, a hét napjának vagy az évszaknak megfelelően változó – dugódíjak vagy útdíjak révén;
- c) a digitalizációs és automatizálási folyamatok javítása, innovatív technológiák bevezetése az uniós közúti közlekedési jogi keretnek való megfelelés ellenőrzésének javítása érdekében, beleértve az intelligens és automatizált végrehajtási eszközöket és a kommunikációs infrastruktúrát;
- d) a közúti infrastruktúra kiépítések vagy korszerűsítések az aktív közlekedési módok előmozdítása érdekében a gyalogos és kerékpáros útvonalak folytonosságának és hozzáférhetőségének biztosítása, és adott esetben az aktív mobilitást lehetővé tevő infrastruktúra javítása; és
- e) olyan biztonságos és védett parkolók létrehozása az átfogó hálózaton, amelyek elegendő parkolóhellyel rendelkeznek a haszongépjárművek számára, és megfelelnek az 561/2006/EK rendelet 8a. cikkének (1) bekezdésében meghatározott követelményeknek.

5. SZAKASZ

LÉGIKÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

33. cikk

Az infrastruktúra elemei

- (1) A légiközlekedési infrastruktúra különösen az alábbiakból áll:
- a) légtér, útvonalak és légi folyosók;
 - b) repülőterek – beleértve a repülőtéri területen végzett földi és szállítási műveletekhez szükséges infrastruktúrát és berendezéseket – és vertiportok;
 - c) a repülőterek összekapcsolása a transzeurópai közlekedési hálózat más közlekedési módjaival;
 - d) ATM/ANS-rendszerek és kapcsolódó berendezések, beleértve az űrbe telepített berendezéseket is;
 - e) az alternatív üzemanyagokhoz kapcsolódó infrastruktúra és az álló légi járművek villamos energiával való ellátása ;
 - f) az alternatív üzemanyagok helyszíni előállítására és az energiahatékonyság javítására, valamint a repülőterek vagy a kapcsolódó repülőtéri műveletek – például a földi kiszolgálás, a légi járművel végzett műveletek és a földi személyszállítás – éghajlati, környezeti és zajkibocsátásának csökkentésére szolgáló infrastruktúra;

- g) a szelektív hulladékgyűjtéshez, a hulladékmegelőzéshez és a körforgásos gazdaság területén végzett tevékenységekhez használt infrastruktúra; és
 - h) ürrepülőterek.
- (2) Egy repülőtér akkor tekinthető az átfogó hálózat részének, ha megfelel a következő feltételek legalább egyikének:
- a) áruforgalmi repülőterek esetében a teljes éves áruforgalom legalább az Unió összes repülőtere teljes éves áruforgalmának 0,2 %-a;
 - b) személyforgalmi repülőterek esetében a teljes éves utasforgalom legalább az Unió összes repülőtere teljes éves utasforgalmának 0,1 %-a, kivéve ha az adott repülőtér az átfogó hálózatban a legközelebbi repülőtértől több mint 100 km távolságra helyezkedik el, vagy több mint 200 km távolságra, amennyiben nagy sebességű vasútvonal van abban a régióban, ahol elhelyezkedik.

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

34. cikk

A törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy
- a) jöjjenek létre összeköttetések a transzeurópai közlekedési hálózat több mint 12 millió fős teljes éves utasforgalmat bonyolító repülőtereit és a transzeurópai vasúti hálózat között – beleértve lehetőség szerint a nagy sebességű vasúti hálózatot is – 2040. december 31-re a távolsági szolgáltatásokat is lehetővé téve, kivéve, ha az összeköttetést sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok akadályozzák;
 - b) 2050. december 31-re jöjjenek létre vasút, metró, helyiérdekű vasút, villamos, sikló vagy kivételesen egyéb kibocsátásmentes tömegközlekedési megoldások révén összeköttetések a transzeurópai közlekedési hálózat több mint négy millió, de kevesebb mint 12 millió fős teljes éves utasforgalmat bonyolító repülőtereit és a transzeurópai vasúti hálózat között, vagy amennyiben a repülőtér a transzeurópai vasúthálózat városi csomópontjában vagy annak közelében található, az adott városi csomópont között, kivéve, ha az ilyen csatlakozásokat sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok akadályozzák;
 - c) a transzeurópai közlekedési hálózatba tartozó repülőterek mindegyike rendelkezzen legalább egy olyan terminállal, amely minden szolgáltatást nyújtó és használó fél számára megkülönböztetésmentes módon hozzáférhető, és amely átlátható és megkülönböztetésmentes díjakat alkalmaz;

- d) a polgári légi közlekedés jogellenes cselekmények elleni védelmének az Unió által a 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁵⁸ megfelelően elfogadott közös alapkövetelményeit alkalmazzák a légiközlekedési infrastruktúrára;
- e) az európai légiközlekedési rendszer, a végrehajtási szabályok és az uniós előírások működésének javítása és fenntarthatósága érdekében a légiforgalmi szolgáltatási infrastruktúra tegye lehetővé az egységes európai égbolt megvalósítását az 549/2004/EK, az 550/2004/EK, az 551/2004/EK és az (EU) 2018/1139 rendelettel összhangban, valamint a légiközlekedési tevékenységek megvalósítását;
- f) az átfogó hálózat tengeri kikötőiben az (EU) 2023/1804 rendeletnek megfelelően kiépüljön az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája; és
- g) a törzshálózat és az átfogó hálózat több mint 4 millió fős teljes éves utasforgalmat bonyolító repülőterei – a törzshálózat repülőterei esetében 2030. december 31-re, az átfogó hálózat repülőterei esetében pedig 2040. december 31-re – rendelkezzenek az ahhoz szükséges infrastruktúrával, hogy a kereskedelmi légi szállítási műveletekhez használt épületközeli repülőgép-állóhelyeken ellássák előkondicionált levegővel az álló légi járműveket.

⁵⁸ 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.).

Az első albekezdés a), b) és g) pontjában említett módosításokat az Eurostat – illetve ennek hiányában a tagállamok nemzeti statisztikai hivatalai – által közzétett legfrissebb statisztikákra kell alapozni.

- (2) Valamely tagállam kérésére a Bizottság kellően indokolt esetben végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben mentességet ad az (1) bekezdés a), b) és g) pontjában említett követelmények alól sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok miatt, annak alapján, hogy a területen nincs vasúti rendszer, illetve a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés negatív eredménye vagy a környezetre vagy a biológiai sokféleségre gyakorolt jelentős negatív hatások miatt. Valamennyi ilyen kérelmet megfelelő indokolással kell alátámasztani. A tagállamok egyetlen kérelemben több mentesség megadását is kérhetik.

A Bizottság az első albekezdés szerinti indokolás fényében értékeli a kérelmet.

A Bizottság az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételét követő 30 naptári napon belül további információt kérhet a tagállamtól. Amennyiben a Bizottság elégtelennek ítéli meg a kapott információt, megkérheti a tagállamot, hogy az említett kiegészítő információ kézhezvételét követő 30 naptári napon belül egészítse azt ki további információkkal.

A Bizottság a kért mentességről legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételétől számított 6 hónapon belül, vagy amennyiben az érintett tagállamok a harmadik albekezdés alapján további információkat szolgáltatnak, legkésőbb a legutóbbi ilyen információk kézhezvételétől számított 4 hónapon belül határoz, attól függően, hogy melyik a későbbi időpont. Amennyiben a Bizottság az említett határidőkön belül nem hoz kifejezett határozatot, a mentességet megadottnak kell tekinteni.

A Bizottság tájékoztatja a többi tagállamot az e cikk értelmében adott mentességekről.

35. cikk

A légiközlekedési infrastruktúra fejlesztésének további prioritásai

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

- a) a repülőterek energia- és működési hatékonyságának növelése;
- b) az egységes európai égbolt és az átjárható rendszerek megvalósításának támogatása, különös tekintettel azokra, amelyeket a SESAR-projekt keretében, az európai ATM-főtervvel összhangban fejlesztettek ki, beleértve azokat is, amelyek célja a személyzettel ellátott és a pilóta nélküli új légi járművek biztonságos és teljes körű integrációja;
- c) a digitalizációs és automatizálási folyamatok javítása, jelesül a fokozott biztonság és a védelem érdekében;

- d) a repülőterek és az egyéb közlekedési módok infrastruktúrája közötti, valamint adott esetben a repülőterek és a városi csomópontok közötti multimodális összeköttetések javítása;
- e) a fenntarthatóság javítása és az éghajlati, környezeti és zajhatások enyhítése, különösen az új technológiák és innovációk, az alternatív üzemanyagok, a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású légi járművek, a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású infrastruktúra, illetve az (EU) 2023/1804 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek megfelelő más alternatívüzemanyag-infrastruktúra, valamint az (EU) 2023/2405 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁵⁹ megfelelő üzemanyagok bevezetésével;
- f) az átfogó hálózat és a törzshálózat kevesebb mint 4 millió fős teljes éves utasforgalmat bonyolító repülőterek összeköttetése a hálózattal és adott esetben a II. mellékletben meghatározott megfelelő városi csomópontokkal vasút, metró, helyiérdekű vasút vagy villamos révén, kötélpályával, illetve kivételesen egyéb kibocsátásmentes tömegközlekedési megoldásokkal; és
- g) az álló légi járművek előkondicionált levegővel való ellátását biztosító infrastruktúra a transzeurópai közlekedési hálózat kevesebb mint 4 millió fős teljes éves utasforgalmat bonyolító repülőterein az épülettávoli állóhelyeken és az épületközeli állóhelyeken.

⁵⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/2405 rendelete (2023. október 18.) a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról (ReFuelEU Aviation) (HL L, 2023/2405, 2023.10.31., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

6. SZAKASZ

A MULTIMODÁLIS ÁRUTERMINÁLOK INFRASTRUKTÚRÁJA

36. cikk

A multimodális áruterminalok meghatározása

- (1) A transzeurópai közlekedési hálózat multimodális áruterminaljai olyan terminálok, amelyek minden gazdasági szereplő és felhasználó számára megkülönböztetéstől mentesen hozzáférhetők, és amelyek:
- a) a transzeurópai közlekedési hálózat II. mellékletben felsorolt tengeri kikötőiben vagy azok mellett található;
 - b) a transzeurópai közlekedési hálózat II. mellékletben felsorolt belvízi kikötőiben vagy azok mellett található;
 - c) a transzeurópai közlekedési hálózat II. mellékletben felsorolt repülőterein található; vagy
 - d) szerepelnek a transzeurópai közlekedési hálózat II. mellékletben felsorolt vasúti-közúti termináljai vagy a belvízi utak mentén található termináljai között.

- (2) A tagállamok minden lehetséges erőfeszítést megtesznek annak biztosítására, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat kiszolgálására elegendő multimodális áruterminálkapacitás álljon rendelkezésre, figyelembe véve a jelenlegi és a jövőbeli forgalmat, különösen a városi csomópontok, az ipari központok, a kikötők és a logisztikai központok forgalmát.
- (3) ... [E rendelet hatálybalépésétől/-től számított három éven belül a tagállamok piac- és előretekintő elemzést végeznek a területükön található multimodális áruterminálokról. Az elemzésnek legalább a következőket kell tartalmaznia:
- a) az árufuvarozás jelenlegi és jövőbeli forgalmának vizsgálata, közlekedési módonként;
 - b) a transzeurópai közlekedési hálózat meglévő multimodális árutermináljainak azonosítása az adott tagállam területén annak értékelésével, hogy szükség van-e új multimodális áruterminálokra vagy a meglévő terminálok további átrakodási kapacitásra; és
 - c) annak elemzése, hogy miként biztosítható a megfelelő átrakodási kapacitással rendelkező multimodális áruterminálok megfelelő elosztása a b) pontban meghatározott szükségletek kielégítése érdekében, és ennek során figyelembe kell venni a szomszédos tagállamok határ menti területein található terminálokat.

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

A tagállamok haladéktalanul értesítik a Bizottságot az elemzés eredményeiről.

- (4) Amennyiben a (3) bekezdésben említett elemzés azt állapítja meg, hogy új multimodális áruterminálokra vagy a meglévő terminálok további átrakodási kapacitásra van szükség, a tagállamok cselekvési tervet dolgoznak ki a multimodális áruterminál-hálózat fejlesztésére, amely tartalmazza azokat a helyszíneket is, ahol ilyen igényeket azonosítottak.

A cselekvési tervről legkésőbb a (3) bekezdésben említett elemzés befejezését követően 12 hónappal értesíteni kell a Bizottságot.

E cselekvési terv alapján a tagállamok megküldik a Bizottságnak azon vasúti-közúti terminálok és belvízi utak mentén található terminálok jegyzékét, amelyek felvételét javasolják az I. és a II. mellékletbe.

- (5) Ahhoz, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat részévé váljanak és bekerüljenek a II. mellékletben található felsorolásba, a vasúti-közúti termináloknak vagy a belvízi utak mentén található termináloknak meg kell felelniük legalább az alábbi feltételek egyikének :
- a) éves áruátrakodási mennyisége nem ömlesztett áru esetében meghaladja a 800 000 tonnát, vagy ömlesztett áru esetében meghaladja az Unió összes tengeri kikötője által kezelt teljes éves áruforgalom 0,1 %-át;
 - b) a tagállam egy olyan NUTS 2 régió fő vasúti-közúti termináljaként jelölte ki, amelyben nincs az a) pontnak megfelelő vasúti-közúti terminál;
 - c) a tagállam e cikk (4) bekezdésével összhangban javasolja az I. és a II. mellékletbe való felvételre.

37. cikk
Az infrastruktúra elemei

A multimodális áruterminálok különösen a következőket foglalják magukban:

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

- (1) A tagállamok minden lehetséges erőfeszítést megtesznek annak méltányos és megkülönböztetésmentes biztosítása érdekében, hogy minden olyan multimodális áruterminál, amely minden gazdasági szereplő és felhasználó előtt megkülönböztetésmentesen nyitva áll, továbbá átlátható és megkülönböztetésmentes díjakat alkalmaz a II. mellékletben felsorolt tengeri és belvízi kikötőkben, valamint az I. mellékletben foglalt térképeken meghatározott és a II. mellékletben felsorolt vasúti-közúti terminálokon, illetve belvízi utak mentén található terminálokon, megfeleljen az alábbi követelményeknek:
- a) a térségben rendelkezésre álló legalább két közlekedési módhoz kapcsolódik ;
 - b) 2030. december 31-ig a terminálon belül vagy a termináltól számított 3 km-es távolságon belül fel van szerelve legalább egy, nehézgépjárművekhez létesített, az (EU) 2023/1804 rendelet 2. cikkének 52. pontjában meghatározott elektromos töltőberendezéssel, valamint adott esetben hidrogéntöltésre alkalmas és nehézgépjárművekhez létesített, az említett rendelet 2. cikkének 59. pontjában meghatározott üzemanyagtöltő állomással; és
 - c) 2030. december 31-ét követően rendelkezik olyan digitális eszközökkel, amelyek lehetővé teszik az alábbiakat:
 - i. a terminál hatékony üzemeltetése, többek között esetlegesen foto-kapukkal, terminálüzemeltetési rendszerekkel, a járművezetők digitális be- és kiléptetésére szolgáló rendszerrel, az átrakodó berendezésekre szerelt kamerákkal vagy más érzékelőkkel, valamint vasútoldali kamerarendszerekkel; és

- ii. a terminálon belüli, valamint a logisztikai lánc mentén a közlekedési módok és a terminál közötti információáramlás, amely lehetővé teszi a nyílt és átjárható rendszerekkel való információcserét.

- (2) A tagállamok minden lehetséges erőfeszítést megtesznek annak méltányos és megkülönböztetésmentes biztosítása érdekében, hogy az (1) bekezdésében említett azon multimodális áruterminálok, amelyek össze vannak kapcsolva a vasúthálózattal, és amelyekben vertikális átrakodást végeznek, 2030. december 31-re elegendő átrakodási kapacitással rendelkezzenek, és képessé váljanak a következő daruzható intermodális rakodási egységek kezelésére: konténerek, cserefelépítmények vagy félpótkocsik.
- (3) A tagállamok minden lehetséges erőfeszítést megtesznek annak méltányos és megkülönböztetésmentes biztosítása érdekében, hogy az (1) bekezdésében említett és a vasúti törzshálózathoz vagy kiterjesztett vasúti törzshálózathoz csatlakozó multimodális áruterminálok 2040. december 31-re képessé váljanak a 740 m hosszúságú vonatok beavatkozás nélküli fogadására, vagy ha ez gazdaságosan nem kivitelezhető, megfelelő intézkedésekre kerüljön sor a 740 m hosszúságú vonatok fogadásakor elért üzemeltetési hatékonyság javítása érdekében.

Ez a bekezdés nem alkalmazandó azon multimodális áruterminálok esetében, amelyek csak elszigetelt vasúthálózatokhoz kapcsolódnak.

- (4) Valamely tagállam kérésére a Bizottság kellően indokolt esetben végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben mentességet ad az e cikkben meghatározott követelmények alól sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok miatt – különösen ha a terminál térben korlátozott területen helyezkedik el –, a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés negatív eredménye, illetve a környezetre vagy a biológiai sokféleségre gyakorolt jelentős negatív hatások miatt. Valamennyi ilyen kérelmet megfelelő indokolással kell alátámasztani. A tagállamok egyetlen kérelemben több mentesség megadását is kérhetik.

A Bizottság az első albekezdés szerinti indokolás fényében értékeli a kérelmet.

A Bizottság az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételét követő 30 naptári napon belül további információt kérhet a tagállamtól. Amennyiben a Bizottság elégtelennek ítéli meg a kapott információt, megkérheti a tagállamot, hogy az említett kiegészítő információ kézhezvételét követő 30 naptári napon belül egészítse azt ki további információkkal.

A Bizottság a kért mentességről legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételétől számított 6 hónapon belül, vagy amennyiben az érintett tagállamok a harmadik albekezdés alapján további információkat szolgáltatnak, legkésőbb a legutóbbi ilyen információk kézhezvételétől számított 4 hónapon belül határoz, attól függően, hogy melyik a későbbi időpont. Amennyiben a Bizottság az említett határidőkön belül nem hoz kifejezett határozatot, a mentességet megadottnak kell tekinteni.

A Bizottság tájékoztatja a többi tagállamot az e cikk értelmében adott mentességekről.

39. cikk

A multimodális közlekedési infrastruktúra fejlesztésének további prioritásai

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

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

- f) az indulási és érkezési mellékvágányok bővítése és villamosítása, a jelzőrendszerek kiigazítása és a vágánykiosztás javítása;
- g) adott esetben annak előmozdítása, hogy a mellékvágányokat az 1435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságra állítsák át; és
- h) a multimodális közlekedési infrastruktúra előmozdítása, amely elősegíti a fenntartható közlekedési módokra való hatékony átállást.

7. SZAKASZ

VÁROSI CSOMÓPONTOK

40. cikk

A városi csomópontok elemei

- (1) A városi csomópontok különösen a következőkből állnak:
 - a) a transzeurópai közlekedési hálózathoz tartozó városi csomópont közlekedési infrastruktúrája a kerülőutakkal együtt ; és
 - b) a transzeurópai közlekedési hálózat hozzáférési pontjai – amelyek minden gazdasági szereplő és felhasználó előtt megkülönböztetésmentesen nyitva állnak –, különösen a kikötők, repülőterek, valamint vasútállomások, buszpályaudvarok és multimodális áruterminálok.

- (2) A transzeurópai közlekedési hálózat egyes városi csomópontjainak középpontját jelentő városok felsorolása a II. mellékletben található. Ahhoz, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat részévé váljon és bekerüljön a II. mellékletben található felsorolásba, egy városi csomóponthoz legalább 100 000 fős lakosságnak kell tartoznia, illetve, amennyiben egy NUTS 2 régióban nem található ilyen városi csomópont, a régió fő csomópontját kell városi csomópontnak tekinteni.

41. cikk

A városi csomópontokra vonatkozó követelmények

- (1) A transzeurópai közlekedési hálózat városi csomópontjainak fejlesztése során a tagállamok a teljes hálózat szűk keresztmetszetek nélküli hatékony működése érdekében biztosítják a következőket:
- a) az alternatív üzemanyagok elektromos és egyéb töltőinfrastruktúrájának rendelkezésre állása az (EU) 2023/1804 rendelet követelményeivel összhangban;
 - b) 2027. december 31-re:
 - i. minden városi csomópontra vonatkozóan fenntartható városi mobilitási terv elfogadása és nyomon követése, amely tervben többek között a következőket célzó intézkedések szerepelnek: a különböző közlekedési módok integrációja és elmozdulás a fenntartható mobilitás felé, a hatékony kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású mobilitás előmozdítása, beleértve a városi logisztikát is, továbbá a lég- és zajszennyezés csökkentése, valamint adott esetben a közlekedés felhasználók számára való hozzáférhetőségének értékelése; és

- ii. a városi mobilitásra vonatkozó adatok összegyűjtése és megküldése a Bizottságnak, minden egyes városi csomópontra vonatkozóan, a fenntarthatóság, a biztonság és az akadálymentesség területére kiterjedően a (2) bekezdésben említett mutatóknak és módszertannak megfelelően;
- c) 2030. december 31-ig olyan multimodális személyszállítási csomópontok kialakítása, amelyek megkönnyítik az első és utolsó kilométer megtételére szolgáló összeköttetéseket, beleértve a tömegközlekedési infrastruktúrához és az aktív mobilitáshoz való hozzáférés megkönnyítését is, és amelyek fel vannak szerelve legalább egy, autóbuszokhoz létesített, az (EU) 2023/1804 rendelet 2. cikkének 52. pontjában meghatározott elektromos töltőberendezéssel; A tagállamok megfontolják továbbá a hidrogéntöltésre alkalmas és autóbuszokhoz létesített, az említett rendelet 2. cikkének 59. pontjában meghatározott üzemanyagtöltő állomás kialakítását az ilyen csomópontokban; és
- d) 2040. december 31-re, és amennyiben még nincs ilyen terminál, legalább egy olyan multimodális áruterminál kialakítása, társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés alapján, amely elegendő átrakodási kapacitást biztosít a városi csomóponton belül vagy annak közelében.

Egy multimodális áruterminál több városi csomópontot is kiszolgálhat, és az elhelyezkedhet a városi csomópontban vagy annak közelében. A tagállamok tájékoztatják erről a Bizottságot.

- (2) A fenntartható városi mobilitási tervek elfogadása és nyomon követése során a helyi hatóságok – adott esetben a nemzeti hatóságokkal együttműködve – minden lehetséges erőfeszítést megtesznek annak biztosítása érdekében, hogy a fenntartható városi mobilitási tervek összhangban álljanak az V. mellékletben foglalt irányelvekkel, figyelembe véve ugyanakkor a transzeurópai közlekedés nagy távolságokra irányuló forgalmát.

A Bizottság legkésőbb ... [egy évvel e rendelet hatálybalépését követően]-re végrehajtási jogi aktust fogad el, amelyben:

- a) meghatároz az e cikk (1) bekezdésének b) pontjában előírt adatgyűjtéshez használandó, korlátozott számú mutatókat;
- b) kidolgozza az e cikk (1) bekezdése szerinti adatgyűjtés és -benyújtás módszertanát; és
- c) meghatározza az ilyen adatok benyújtására vonatkozó egyedi határidőket.

E határidőket három és öt év között kell megállapítani.

A végrehajtási jogi aktust a tagállamokkal, valamint azok regionális és helyi hatóságaival szoros együttműködésben kell kidolgozni, és ennek során figyelembe kell venni az adatok helyi szintű rendelkezésre állását és hozzáférhetőségét, valamint a meglévő városi mobilitási terveket.

Ezt a végrehajtási jogi aktust az 61. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

- (3) A Bizottság legkésőbb ... [egy évvel e rendelet hatálybalépését követően] emellett létrehoz egy internetes interfészt, amelyen keresztül az illetékes hatóságok benyújthatják a fenntartható városi mobilitási terveket és az (1) bekezdés b) pontjában említett mutatókat, továbbá amelynek segítségével a tagállamok biztosítani tudják, hogy a fenntartható városi mobilitási tervek benyújtásra kerültek.
- (4) ... [E rendelet hatálybalépésétől számított egy év]-re a tagállamok – a 8. cikk (5) bekezdésének sérelme nélkül – kijelölnek egy, a fenntartható városi mobilitási tervvel foglalkozó nemzeti kapcsolattartó pontot, és nemzeti fenntartható városi mobilitási tervezési programot hoznak létre azzal a céllal, hogy támogassák a városi csomópontokat az e cikk (1) bekezdése b) pontjának i. alpontjában említett fenntartható városi mobilitási tervek elfogadásában és végrehajtásában.

42. cikk

A városi csomópontok további prioritásai

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

- a) a transzeurópai közlekedési hálózatok teljesítményének javítása érdekében a transzeurópai közlekedési hálózatnak a 40. cikk (1) bekezdése b) pontjában említett hozzáférési pontjai közötti, valamint az azokhoz az utazás első és utolsó szakaszában történő csatlakozások, például metró- vagy villamosvonalak;

- b) zökkenőmentes összeköttetés a transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúrája, valamint a regionális és helyi fenntartható közlekedési infrastruktúra között, amely magában foglalhatja a következőket:
- i. személyszállítás esetében az, hogy az utasok multimodális digitális mobilitási szolgáltatásokon keresztül tudják elérni az információkat, lefoglalni és kifizetni az utazást, valamint letölteni jegyeiket, ami lehetővé teszi a járműútvonalak optimalizálását a forgalom szervezésének és a közúti biztonságnak a javítása, valamint a forgalmi torlódások és a levegőszennyezés csökkentése céljából; és
 - ii. áru fuvarozás esetében olyan városi logisztikai létesítmények – például mikroközpontok és kerékpáros logisztikai központok – megléte, amelyek révén fokozni lehet a szállítmánykonszolidálást a városi területeken, különös tekintettel azokra, amelyek a vasúti és vízi közlekedési infrastruktúrához kapcsolódnak;
- c) az áru fuvarozási infrastruktúrát érintő fenntartható, zökkenőmentes és biztonságos összeköttetések a vasúti, a közúti és adott esetben a belvízi, a légi és a tengeri közlekedés között, beleértve az aktív közlekedési módokhoz létesített infrastruktúra integrálását is, különösen a közlekedési infrastruktúra építése vagy korszerűsítése során;
- d) az áru fuvarozási infrastruktúrát érintő fenntartható, zökkenőmentes és biztonságos összeköttetések a vasúti, a közúti és adott esetben a belvízi, a légi és a tengeri közlekedés között, valamint megfelelő kapcsolatok a logisztikai platformokkal és létesítményekkel;
- e) a vasúti és közúti tranzitforgalom negatív hatásainak való kitettség csökkentése a városi térségek esetében ;

- f) a hatékony és alacsony zajszintű, kibocsátásmentes közlekedés és mobilitás előmozdítása, beleértve a személyszállításra és árufuvarozásra szolgáló városi flották ökologizálását;
- g) adott esetben a tömegközlekedés és az aktív közlekedési módok modális részarányának növelése, olyan intézkedések révén, amelyekkel az utasok mobilitását elsősorban e közlekedési módok felé lehet terelni, ideértve az aktív közlekedési módokat lehetővé tévő infrastruktúrát is;
- h) a hatékony, alacsony zajszintű és karbonszegény városi árufuvarozás előmozdítása;
- i) adott esetben a városi és vidéki területek jobb megközelíthetőségének és a köztük lévő összeköttetések, valamint az intelligens, fenntartható és megfizethető közlekedéshez való hozzáférés biztosítása; és
- j) konkrét intézkedések elfogadása az IKT-eszközök és intelligens közlekedési rendszerek szélesebb körű bevezetése céljából, amelyekhez szabadon hozzáférnek a gazdasági szereplők, és amelyek lehetővé teszik a járműútvonalak optimalizálását a forgalom szervezésének javítása, a forgalmi torlódások és a levegőszennyezés csökkentése, valamint a közúti biztonság javítása érdekében, továbbá valós idejű tájékoztatást adnak az alternatív üzemanyagokat nyújtó elérhető töltőinfrastruktúráról.

IV. fejezet

Az intelligens és reziliens közlekedésre vonatkozó rendelkezések

43. cikk

Közlekedési IKT-rendszerek

- (1) A közlekedési IKT-rendszereknek lehetőséget kell kínálniuk a multimodális közlekedés és a hozzáadott értéket képviselő közlekedési szolgáltatások vonatkozásában a közlekedési módokon belüli és azok közötti kapacitás- és közlekedésszervezésre és információcserére, a reziliencia, a biztonság és a védelem javítására, a torlódások csökkentésére, az üzemeltetési és a környezeti teljesítmény javítására, valamint az adminisztratív eljárások egyszerűsítésére. A közlekedési IKT-rendszereknek elő kell segíteniük az infrastruktúra és a mozgó eszközök közötti zökkenőmentes kapcsolatot is.
- (2) Az uniós jogban rögzített egyedi rendelkezésekkel összhangban és azok korlátain belül Uniószerre ki kell építeni a következő közlekedési IKT-rendszereket annak érdekében, hogy valamennyi tagállamban rendelkezésre álljanak átjárható alapképességek:
 - a) vasút: ERTMS, az áru- és személyszállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódó, az átjárhatósági műszaki előírásokban említett telematikai alkalmazások, különösen a Shift2Rail közös vállalkozás és az Európai Vasút Közös Vállalkozás eredményei;
 - b) belvízi közlekedés: folyami információs szolgáltatások;

- c) közúti közlekedés: intelligens közlekedési rendszer;
 - d) tengeri közlekedés: a hajóforgalom-irányításhoz kapcsolódóan a VTMISSzolgáltatások, az információcseréhez kapcsolódóan az EMSWe;
 - e) légi közlekedés: ATM/ANS-rendszerek, különösen a SESAR projekt keretében létrehozott rendszerek; és
 - f) multimodális szállítás: eFTI.
- (3) A tagállamok adott esetben más közlekedési IKT-rendszereket is támogathatnak összehangolt és harmonizált módon a transzeurópai közlekedési hálózatban. Ezek magukban foglalhatják a vasutak digitalizációjának javítását, az uniós mobilitási adattér és a vállalkozások közötti adatcserét megkönnyítő keretek előmozdítását – amennyiben az Unió létrehozta azokat –, mégpedig az ellátási lánc átláthatósága és optimalizálása, valamint a megfelelő IKT-infrastruktúra oly módon történő előmozdítása céljából, amely lehetővé teszi az alkalmazandó szabályozási követelményeknek való megfelelés ellenőrzéséhez szükséges valós idejű adatok gazdasági szereplők és végrehajtó hatóságok közötti cseréjén alapuló intelligens végrehajtást, többek között a járművek mozgása közben is.

Fenntartható áru fuvarozási szolgáltatások

A tagállamoknak elő kell mozdítaniuk azokat a közös érdekű projekteket, amelyek a transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúráját használó, hatékony áru fuvarozási szolgáltatásokat nyújtanak, és hozzájárulnak az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és más káros társadalmi-gazdasági és környezeti hatások, például a levegő- és zajszennyezés csökkentéséhez, és amelyek céljai a következők:

- a) a közlekedési infrastruktúra fenntartható használatának javítása, beleértve annak hatékony működtetését;
- b) innovatív közlekedési szolgáltatások – többek között az európai tengeri térség keretében rövid távú tengeri fuvarozási összeköttetések – és a közlekedési IKT-rendszerek bevezetésének, valamint az e szolgáltatások főként környezetvédelmi és biztonságához kapcsolódó céljainak eléréséhez szükséges kiegészítő infrastruktúra kifejlesztésének az előmozdítása;
- c) a multimodális szállítási szolgáltatások üzemeltetésének megkönnyítése, beleértve a szükséges kísérő információk áramlását is, valamint a logisztikai lánc résztvevői, köztük a megbízók, üzemeltetők, szolgáltatók és ügyfelek közötti együttműködés javítása;
- d) az erőforrás-hatékonyság, valamint a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású üzemeltetés ösztönzése, különösen a technológiák, a tevékenységek, a járművontatás, a járművek/hajók sebességének megválasztása, a rendszer- és üzemvitel-tervezés területén; vagy

- e) az Unió leginkább kiszolgáltatott helyzetben lévő és elszigetelt részeivel, különösen a legkülső régiókkal és az egyéb távoli területekkel, szigeti régiókkal, peremterületekkel és hegyvidéki területekkel, valamint a ritkán lakott területekkel való kapcsolatok javítása rendszeres és gyakori szolgáltatások előmozdítása révén.

45. cikk

Új technológiák és innováció

Annak érdekében, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat lépést tartson az innovatív technológiai fejlesztésekkel és telepítésekkel, a tagállamok és a Bizottság összehangolt módon támogatják azon közös érdekű projekteket, amelyek célja különösen:

- a) a közlekedés dekarbonizációjának támogatása és előmozdítása az alternatív üzemanyagokat használó, kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre, vonatokra, hajókra és légi járművekre, valamint az egyéb innovatív és fenntartható közlekedési és hálózati technológiákra való átállás révén;
- b) a fenntartható, kialakulóban lévő technológiák előmozdítása a személy- és áruszállítás és -mobilitás fokozása és megkönnyítése érdekében;
- c) valamennyi közlekedési mód dekarbonizációjának fokozása az energiahatékonyság ösztönzése révén, továbbá alternatív üzemanyagokkal működő kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású megoldások bevezetése, valamint megfelelő infrastruktúra biztosítása, lehetőség szerint a transzeurópai energiahálózattal való szinergiák révén;

- d) a digitális infrastruktúra legmagasabb szintjének és teljesítményének biztosítása, valamint a magasabb szintű automatizálás elérése érdekében az új digitális technológiák elterjedésének és bevezetésének támogatása, különösen az adatcsere és a folyamatos lefedettségű konnektivitási infrastruktúra előmozdítása a hálózaton, különös tekintettel a vasúti ágazatra;
- e) a biztonság és a fenntarthatóság javítása a személyek mozgása és az áru fuvarozás terén;
- f) a hálózat működésének, kezelésének, hozzáférhetőségének, átjárhatóságának, multimodalitásának és hatékonyságának javítása, többek között a multimodális digitális mobilitási szolgáltatások fejlesztésével, például a „mobilitás mint szolgáltatás” megoldások fejlesztésével;
- g) olyan hatékony módszerek támogatása, amelyek a közlekedési szolgáltatások valamennyi használója és nyújtója számára hozzáférhető és érthető tájékoztatást nyújtanak az összeköttetésekről, az átjárhatóságról és a multimodalitásról, valamint a közlekedéssel kapcsolatos választásaik környezeti hatásairól;
- h) a negatív externáliákat, például a forgalmi torlódást, az egészségkárosodást és a bármiféle szennyezést – ezen belül a zajt és a kibocsátásokat – csökkentő intézkedések ösztönzése;
- i) biztonsági technológia bevezetése ;
- j) a közlekedési infrastruktúra zavarokkal és az éghajlatváltozással szembeni rezilienciájának javítása az infrastruktúra korszerűsítése és kialakítása, valamint a hálózat természeti és ember okozta katasztrófákkal szembeni védelmét célzó digitális, kiberbiztos megoldások révén; és

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

Az első albekezdés b) pontjának alkalmazása céljából a megfelelő közlekedési infrastruktúra:

- i. magában foglalhatja a hálózati hozzáférést, a csővezetékeket és az energiaellátáshoz szükséges egyéb létesítményeket;
- ii. figyelembe veheti az infrastruktúra-jármű interfészt, beleértve az intelligens és kétirányú töltést is;
- iii. magában foglalhat közlekedési IKT-rendszereket;
- iv. energetikai csomópontként működhet a különböző közlekedési módok kiszolgálásához, annak érdekében, hogy a tiszta energia helyi előállítását össze lehessen kapcsolni a kibocsátásmentes mobilitási alkalmazásokkal; és
- v. hozzájárulhat más, a gazdaság dekarbonizációjának felgyorsítására szolgáló technológiák bevezetéséhez is.

- (1) A közös érdekű projektek tervezése és végrehajtása során a tagállamok minden megfelelő erőfeszítést megtesznek annak érdekében, hogy javítsák az infrastruktúra biztonságát és rezilienciáját az éghajlatváltozással, a természeti veszélyekkel, a hibrid fenyegetésekkel, az ember okozta katasztrófákkal, a balesetekkel és a működés megszakadásával, valamint az uniós közlekedési rendszer működését érintő szándékos zavarokkal szemben. Ennek keretében figyelmet kell fordítani az alábbiakra:
- a) más hálózatokkal, például a távközlési és a villamosenergia-hálózattal fennálló kölcsönös függőségek, kapcsolódások és áttételes hatások;
 - b) biztonság, védelem és teljesítmény többféle veszély felmerülése esetén;
 - c) a strukturális infrastruktúra minősége annak teljes életciklusa során, különös tekintettel a környezeti állapotra és az előre jelzett éghajlati viszonyokra;
 - d) a zavarokra való reagálás polgári védelmi szükségletei, a veszélyes áruk szállítása tekintetében is; és
 - e) az infrastruktúra kiberbiztonsága és rezilienciája, különös tekintettel a határokon átnyúló infrastruktúrára.

- (2) Azokat a projekteket, amelyek esetében a 2011/92/EU irányelvnek megfelelően környezeti hatásvizsgálat szükséges, éghajlatváltozási rezilienciavizsgálatnak kell alávetni. Az éghajlatváltozási rezilienciavizsgálatot a rendelkezésre álló legújabb bevált gyakorlatok és iránymutatások figyelembevételével kell elvégezni annak érdekében, hogy a közlekedési infrastruktúrák reziliensek legyenek az éghajlatváltozás káros hatásaival szemben; ez az éghajlati szempontú sérülékenységi és kockázatértékeléssel, megfelelő alkalmazkodási intézkedésekkel, valamint az üvegházhatásúgáz-kibocsátás költségeinek a költség-haszon elemzésben való figyelembevételével biztosítható. Az egyéb uniós jogi aktusok sérelme nélkül, ez a követelmény nem vonatkozik azokra a projektekre, amelyek esetében a környezeti hatásvizsgálatra irányuló közbeszerzési eljárás ...[e rendelet hatálybalépése] előtt indult.]
- (3) A Bizottság... [két évvel a rendelet hatálybalépését követően]-ig az érintett tagállamokkal szoros együttműködésben értékeli a törzshálózat rezilienciáját és az éghajlatváltozás következményeivel szembeni sebezhetőségét, amelynek alapján kidolgozhatja és nyilvánosan hozzáférhetővé teheti a hálózat rezilienciájának biztosítását célzó lehetséges alkalmazkodási intézkedésekkel kapcsolatos bevált gyakorlatokat.

47. cikk

Biztonsági és közrendi kockázatok

- (1) A tagállamok minden lehetséges erőfeszítést megtesznek annak biztosítása érdekében, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúrája védve legyen az esetleges biztonsági vagy közrendi kockázatokkal szemben azáltal, hogy értékelik az egy harmadik ország valamely vállalkozásának közös érdekű projektben való részvételéből vagy ilyen projekthez nyújtott hozzájárulásából eredő biztonsági vagy közrendi kockázatokat.
- (2) Annak megállapítása során, hogy egy harmadik országbeli vállalkozás közös érdekű projektben való részvétele vagy ilyen projekthez nyújtott hozzájárulása biztonsági vagy közrendi okokból valószínűleg hatással lesz-e az infrastruktúrára, a tagállamok mérlegelhetik a részvétel vagy a hozzájárulás többek között az alábbiakra gyakorolt lehetséges hatásait:
 - a) az infrastruktúra kivitelezéséhez, üzemeltetéséhez és karbantartásához szükséges inputok szolgáltatása; és
 - b) az érzékeny információkhoz, köztük a személyes adatokhoz való hozzáférés, vagy az ilyen információk ellenőrzésének képessége az infrastruktúra kivitelezésével, üzemeltetésével és karbantartásával összefüggésben.

A tagállamok figyelembe vehetik különösen az (EU) 2019/452 rendelet 4. cikkének (2) bekezdésében felsorolt tényezőket is.

- (3) Az (EU) 2019/452 rendeletet nem érintve, továbbá nem sértve a tagállamoknak saját nemzetbiztonságuk tekintetében az EUSZ 4. cikkének (2) bekezdésében előírt kizárólagos hatáskörét, valamint a tagállamok arra irányuló jogának sérelme nélkül, hogy az EUMSZ 346. cikkével összhangban védelmezzék alapvető biztonsági érdekeiket, amennyiben egy tagállam úgy ítéli meg, hogy egy harmadik országbeli vállalkozás közös érdekű projektben való részvétele vagy ilyen projekthez nyújtott hozzájárulása biztonsági vagy közrendi okokból valószínűleg hatással lesz a transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúrájára, az adott tagállam tájékoztatja a Bizottságot az ilyen kockázatok enyhítése érdekében elfogadott minden megfelelő intézkedésről.
- (4) Ez a cikk nem alkalmazandó egy természetes személy közös érdekű projektben való részvételére vagy az ahhoz való hozzájárulására, beleértve azt a természetes személyt is, aki egy harmadik országbeli vállalkozáson belül meghatározott ideig egy másik személy részére és irányítása alatt szolgáltatásokat nyújt, amiért az adott természetes személy díjazásban részesül.

- (1) A transzeurópai közlekedési hálózat azon részein található infrastruktúra építése vagy korszerűsítése során, amelyek átfedésben vannak a Tanács által 2023. június 26-án és 2023. október 23-án jóváhagyott, „Az EU-n belüli és azon kívüli katonai mobilitásra vonatkozó katonai követelmények” című dokumentumban, valamint az e követelményeket felülvizsgáló bármely ezt követő dokumentumban azonosított katonai közlekedési hálózattal, a tagállamok mérlegelik azt, hogy a csapatok és anyagok katonai szállítása súlyának, méretének vagy mértékének figyelembevétele céljából mennyiben szükséges, releváns és megvalósítható az e rendelet III. fejezetében meghatározott követelmények meghaladása.
- (2) A Bizottság ... [e rendelet hatálybalépésétől számított egy év]-ig és figyelembe véve a tagállamok alkotmányos követelményeit, tanulmányt készít az Unión belüli, rövid határidővel bejelentett nagyléptékű mozgások lehetőségeinek meghatározása céljából, beleértve a katonai mobilitást is. A tanulmány készítése folyamán a Bizottság konzultál a tagállamokkal.

49. cikk

Karbantartás és a projekt életciklusa

A tagállamoknak az infrastruktúra karbantartásának tervezésére, finanszírozására és irányítására irányuló hatáskörét, továbbá az évenkéntiség költségvetési alapelvét nem érintve, a tagállamok adott esetben minden lehetséges erőfeszítést megtesznek az alábbiak biztosítása érdekében :

- a) a transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúrájának oly módon való fenntartása, hogy az az élettartama alatt magas szintű, a forgalomhoz igazított szolgáltatást és biztonságot nyújtson, továbbá hogy az infrastruktúra élettartama során felmerülő preventív karbantartási igényeket, rezilienciajavító intézkedéseket és becsült költségeket figyelembe vegyék az építés vagy korszerűsítés tervezési szakaszában;
- b) a közúti és adott esetben a belvízi infrastruktúra hosszú távú karbantartási tervezése ; és
- c) összhang a vasúti infrastruktúrát érintő, a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztéséhez kapcsolódó karbantartási és felújítási igények, a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (1) bekezdésében említett, a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó irányadó stratégia, valamint a 2012/34/EU irányelv 30. cikkében említett szerződéses megállapodás között.

50. cikk

Hozzáférhetőség minden felhasználó számára

A transzeurópai közlekedési infrastruktúrának zökkenőmentes mobilitást és hozzáférhetőséget kell lehetővé tennie valamennyi használó, különösen az alábbiak számára:

- a) a közlekedési szegénység által érintett vagy kiszolgáltatott helyzetben lévő személyek, köztük a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek; és
- b) a legkülső régiók és az egyéb távoli területek, vidéki térségek, szigeti régiók, perem- és hegyvidéki területek, valamint a ritkán lakott területek lakosai.

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

51. cikk

Az európai közlekedési folyosók és a horizontális prioritások

- (1) Az európai közlekedési folyosók olyan eszközt jelentenek, amely elősegíti a transzeurópai közlekedési hálózat törzshálózata és kiterjesztett törzshálózata részeinek összehangolt megvalósítását, és célja különösen a határokon átnyúló összeköttetések javítása, a hiányzó összeköttetések megvalósítása és az Unión belüli szűk keresztmetszetek megszüntetése, valamint adott esetben a szomszédos országok transzeurópai közlekedési hálózatával való összeköttetések javítása.
- (2) Az erőforrás-hatékony multimodális közlekedés megvalósítása érdekében, továbbá azért, hogy a jobb területi együttműködés révén elősegítsék a kohéziót, az európai közlekedési folyosóknak a következő szempontokra kell összpontosulniuk:
 - a) intermodális integráció, különös tekintettel a leginkább környezetbarát közlekedési módok, nevezetesen a vasút, a belvízi hajózás és a rövid távú tengeri fuvarozás megerősítésére;

- b) a hálózat kölcsönös átjárhatósága és folytonossága;
 - c) az infrastruktúra összehangolt fejlesztése valamennyi közlekedési mód esetében, mindenekelőtt a határokon átnyúló szakaszokon, különösen az átjárható vasúti árufuvarozási rendszernek, valamint a jól teljesítő – többek között a nagy sebességű – távolsági vasúti személyszállítási hálózatnak az Unió egészére kiterjedő létrehozása érdekében, valamint a belvízi és tengeri infrastruktúra más közlekedési módokkal való hatékony és fenntartható integrációjának biztosítása céljából;
 - d) a közlekedés digitalizációját és átjárhatóságát szolgáló innovatív megoldások összehangolt és integrált fejlesztésének és bevezetésének támogatása; és
 - e) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája kiépítésének előmozdítása.
- (3) Az európai közlekedési folyosóknak köszönhetően a tagállamok összehangolt és egymással szinkronban lévő módon valósíthatnak meg infrastrukturális beruházásokat.
- (4) A transzeurópai közlekedési hálózat megvalósításának két horizontális prioritását az ERTMS és az európai tengeri térség jelenti. Az e fejezettel összhangban létrehozott eszközöknek elő kell segíteniük az ERTMS időben történő kiépítését, valamint a tengeri közlekedési infrastruktúrának és szolgáltatásoknak a transzeurópai közlekedési hálózatba történő integrálását.

52. cikk

Az európai közlekedési folyosók és a horizontális prioritások összehangolása

- (1) Az európai közlekedési folyosók, az ERTMS és az európai tengeri térség összehangolt kialakításának megkönnyítése érdekében a Bizottság – az érintett tagállamokkal egyetértésben, az Európai Parlamenttel és a Tanáccsal, és adott esetben az európai közlekedési folyosók részét képező szomszédos országokkal folytatott konzultációt követően – folyosónként és horizontális prioritásonként egy európai koordinátort jelöl ki.
- (2) Az európai koordinátort különösen a közlekedéssel, a nagyprojektek finanszírozásával vagy társadalmi-gazdasági és környezeti értékelésével kapcsolatos ismeretei, illetve az európai uniós szakpolitikai döntéshozatallal kapcsolatos tapasztalata alapján választják ki. A kiválasztott koordinátor megbízatása legfeljebb négyéves időszakra szól, amely megújítható. Az európai koordinátor hatásköre egyetlen folyosó vagy horizontális prioritás megvalósításához kapcsolódik.
- (3) Az európai koordinátor kijelöléséről szóló határozatában a Bizottság megállapítja az (5), (6) és (7) bekezdésben említett feladatok ellátásának módját.
- (4) Az európai koordinátor a Bizottság nevében és képviselőjeként jár el, mely utóbbi biztosítja számára a titkársági feladatok ellátásához szükséges személyi és tárgyi feltételeket.

(5) Az európai koordinátorok:

- a) támogatják az adott európai közlekedési folyosó vagy horizontális prioritás összehangolt megvalósítását;
- b) az érintett tagállamokkal együttműködve munkatervet dolgoznak ki, és adott esetben az európai közlekedési folyosók részét képező szomszédos országokkal konzultálva nyomon követik annak végrehajtását az 54. cikkel összhangban;
- c) konzultálnak a horizontális prioritásokkal foglalkozó konzultatív fórummal vagy a folyosófórummal a munkatervről és annak végrehajtásáról, és ez utóbbiról rendszeresen tájékoztatják a folyosófórumot;
- d) jelentéseket készítenek a tagállamok, az európai közlekedési folyosók részét képező szomszédos országok, az Európai Parlament és a Bizottság, valamint adott esetben az európai közlekedési folyosó vagy horizontális prioritás fejlesztésébe közvetlenül bevont más szervezetek számára a felmerült nehézségekről, különösen a folyosó vagy horizontális prioritás kialakításának akadályoztatása esetén, hozzájárulva ezzel a megfelelő megoldások megtalálásához; és

- e) éves helyzetjelentést nyújtanak be az európai közlekedési folyosók és a horizontális prioritások végrehajtásában elért eredményekről az Európai Parlament, a Tanács, a Bizottság és az érintett tagállamok számára; ebben az éves helyzetjelentésben a fő prioritások és beruházások terén elért eredményekre kell összpontosítani, ismertetni kell a végrehajtásuk során felmerült problémák jellegét, és esetleges megoldásokat kell javasolni.
- (6) A 913/2010/EU rendelet szerinti, a vasúti árufuvarozással kapcsolatos irányítási hatásköröknek, valamint a tagállamoknak az infrastruktúra kezelését és finanszírozását érintő hatásköreinek sérelme nélkül, az európai közlekedési folyosók európai koordinátorainak szorosan együtt kell működniük az érintett tagállamokkal és a vasúti árufuvarozás irányításával a következők érdekében:
- a) az európai közlekedési folyosók vasúti árufuvarozási vonalain a vasúti árufuvarozás prioritásai és beruházási igényei azonosításának elősegítése, figyelembe véve a transzeurópai közlekedési hálózat számára biztosított előnyöket és az e rendeletben meghatározott általános megvalósítási határidőket; és
- b) a vasúti árufuvarozási szolgáltatások teljesítményének nyomon követése, továbbá adott esetben az esetleges, például műszaki, adminisztratív és üzemeltetési akadályok azonosítása a nemzetközi dimenzióra összpontosítva, és ezekkel kapcsolatos ajánlások megfogalmazása.

- (7) Az európai közlekedési folyosók európai koordinátorainak:
- a) szorosan együtt kell működniük az érintett tagállamokkal az európai közlekedési folyosók személyszállításra használt vasútvonalaira vonatkozó prioritások és beruházási igények azonosításának elősegítése érdekében; és
 - b) nyomon kell követniük a vasúti személyszállítási szolgáltatások teljesítményét, továbbá adott esetben azonosítaniuk kell az esetleges, például műszaki, adminisztratív és üzemeltetési akadályokat elsősorban a nemzetközi dimenzióra összpontosítva, és ezekkel kapcsolatos ajánlásokat kell megfogalmazniuk.
- (8) Az európai közlekedési folyosók európai koordinátorainak szorosan együtt kell működniük az érintett tagállamokkal annak érdekében, hogy adott esetben megkönnyítsék a tengeri és belvízi utak képviselői közötti kapcsolattartást és koordinációt azok szinergiáinak növelése érdekében.
- (9) Az (EU) 2021/1153 rendelet 14. cikkének (4) bekezdése alapján a Bizottság az európai koordinátor hatáskörébe tartozó európai közlekedési folyosókra vagy horizontális prioritásokra vonatkozóan az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) keretében nyújtott uniós finanszírozás iránti kérelmek vizsgálatakor konzultál az európai koordinátorral az egyes folyosók vagy horizontális prioritások következetességének és fejlődésének biztosítása érdekében, a hálózati összekapcsoltság figyelembevétele mellett. Az európai koordinátornak ellenőriznie kell, hogy a tagállamok vagy adott esetben a szomszédos országok által a CEF társfinanszírozására javasolt projektek összhangban vannak-e az e cikk (5) bekezdésének b) pontjában említett munkaterv prioritásaival.

- (10) Abban az esetben, ha az európai koordinátor nem képes kielégítően és az e cikkben megfogalmazott követelményekkel összhangban eleget tenni a megbízatásának, a Bizottság az érintett tagállammal való konzultációt követően bármikor visszavonhatja kinevezését és új koordinátort nevezhet ki. A Bizottság döntéséről tájékoztatja az Európai Parlamentet és a Tanácsot, és az (1) bekezdésben meghatározott eljárásnak megfelelően új európai koordinátort jelöl ki.

53. cikk

Az európai közlekedési folyosók és a horizontális prioritások irányítása

- (1) Mindegyik európai közlekedési folyosó és horizontális prioritás esetében az érintett európai koordinátort a munkatervvel és annak végrehajtásával kapcsolatos feladatai ellátásában titkárság és konzultatív fórum (a folyosók esetében folyosófórum, a prioritások esetében a horizontális prioritással foglalkozó konzultatív fórum) segíti.
- (2) Az európai koordinátor létrehozza a folyosófórumot, és betölti annak elnöki tisztét. Az érintett tagállamok az európai közlekedési folyosó rájuk eső része vonatkozásában megállapodnak a folyosófórum tagságáról, biztosítják a vasúti árufuvarozás irányításának képviselőjét, és megkönnyítik más érintett pályahálózat-működtetőket, például a tengeri és belvízi kikötői hatóságok és irányítás képviselőjét.
- (3) A Bizottság konzultál az európai közlekedési folyosók részét képező szomszédos országokkal a folyosófórum tagságáról az európai közlekedési folyosó rájuk eső részei tekintetében.

- (4) Az érintett tagállamok egyetértése esetén az európai koordinátor saját elnöklete mellett létrehozhat a következőkkel foglalkozó folyosó-munkacsoportokat:
- a) az új technológiák és infrastruktúra átjárhatósága és bevezetése;
 - b) a határokon átnyúló szakaszok infrastrukturális projektjeinek összehangolt fejlesztése és megvalósítása;
 - c) határokon átnyúló vasúti személyszállítási szolgáltatások;
 - d) üzemeltetési szűk keresztmetszetek;
 - e) városi csomópontok;
 - f) a harmadik országokkal folytatott együttműködés; és
 - g) egyéb, szükségesnek ítélt témák.

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

- (5) Az európai koordinátor létrehozza a horizontális prioritással foglalkozó konzultatív fórumot, és betölti annak elnöki tisztségét. Az érintett tagállamok, valamint – adott esetben és az érintett tagállamok jóváhagyásával – az érintett szomszédos országok és az érintett ágazatok képviselői számára lehetővé kell tenni a horizontális prioritással foglalkozó konzultatív fórum munkájában való részvételt. Minden tagállam kijelöl egy az ERTMS adott tagállamban történő kiépítésének koordinálásáért felelős nemzeti képviselőt az ERTMS konzultatív fórumán való részvételre. Az európai koordinátor emellett ad hoc munkacsoportokat is létrehozhat.
- (6) Az érintett tagállamok együttműködnek az európai koordinátorral, részt vesznek a folyosófórum és a horizontális prioritással foglalkozó konzultatív fórum munkájában, és az európai koordinátor rendelkezésére bocsátják az e cikk szerinti feladatok elvégzéséhez szükséges információkat, beleértve a folyosók kialakítására vonatkozó, a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztéséhez hozzájáruló releváns nemzeti tervekben és programokban szereplő információkat is.

- (7) Az európai koordinátor a munkatervvel és annak végrehajtásával kapcsolatban konzultálhat a regionális és helyi önkormányzatokkal, a pályahálózat-működtetőkkel, a fuvarozókkal – különösen azokkal, amelyek tagjai a vasúti árufuvarozás irányításának –, továbbá az ellátási ágazattal, a közlekedési rendszereket használókkal és az érdekelt felekkel. Hasonlóképpen, az (EU) 2021/1187 irányelv hatálya alá tartozó közös érdekű projektek végrehajtása tekintetében az említett irányelv 2. cikkének 6. pontjában meghatározott kijelölt hatóságokkal is lehet konzultálni. Ezenkívül az ERTMS-ért felelős európai koordinátor szorosan együttműködik az Európai Uniónak az (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁶⁰ által létrehozott Vasúti Ügynökségével és az Európai Vasút Közös Vállalkozással, az európai tengeri térségért felelős európai koordinátor pedig szorosan együttműködik az 1406/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁶¹ által létrehozott Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökséggel.

⁶⁰ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/796 rendelete (2016. május 11.) az Európai Unió Vasúti Ügynökségéről és a 881/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 138., 2016.5.26., 1. o.).

⁶¹ Az Európai Parlament és a Tanács 1406/2002/EK rendelete (2002. június 27.) az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség létrehozásáról (HL L 208., 2002.8.5., 1. o.).

54. cikk

Az európai koordinátor munkaterve

- (1) Az európai közlekedési folyosók és a két horizontális prioritás mindegyik európai koordinátora legkésőbb ... [két évvel e rendelet hatálybalépésének időpontját követően]-ig, majd azt követően négyévente munkatervet készít, amelyben részletesen elemzi a saját hatáskörébe tartozó folyosó vagy horizontális prioritás megvalósításának állását, az e rendelet követelményeinek való megfelelését, valamint jövőbeli fejlesztésének prioritásait.
- (2) A munkatervet az érintett tagállamokkal, valamint adott esetben az európai közlekedési folyosó részét képező szomszédos országokkal szoros együttműködésben, valamint a folyosófórummal és a vasúti áru fuvarozás irányításával egyeztetve, illetve a horizontális prioritással foglalkozó konzultatív fórummal egyeztetve kell elkészíteni. Egy adott európai közlekedési folyosó munkatervét az érintett tagállamok hagyják jóvá. Az európai közlekedési folyosó részét képező szomszédos országokkal konzultálni kell. A Bizottság tájékoztatás céljából benyújtja a munkatervet az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

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

- (3) Az európai közlekedési folyosóra vonatkozó munkaterv részletes elemzést nyújt arról, hogy hol tart az érintett folyosó megvalósítása; az elemzés különösen a következőket tartalmazza:
- a) a folyosó jellemzőinek, különösen a határokon átnyúló szakaszoknak a leírása;
 - b) elemzés arról, hogy a folyosó megfelel-e az e rendeletben a közlekedési infrastruktúrára vonatkozóan előírt követelményeknek, valamint az e tekintetben elért előrehaladásról, ideértve az esetleges késedelmeket is;
 - c) a folyosó fejlődését akadályozó hiányzó összeköttetések és szűk keresztmetszetek azonosítása, különös tekintettel a határokon átnyúló szakaszokra;
 - d) a szükséges beruházások elemzése, beleértve a folyosó és különösen a határokon átnyúló szakaszok fejlesztéséhez és befejezéséhez szükséges projektek végrehajtásához lekötött és/vagy tervezett finanszírozás és pénzügyi keretösszegek forrásait;
 - e) annak ismertetése, hogy az e rendeletben meghatározott határidők betartásának céljával milyen megoldásokkal lehet kezelni a beruházási szükségleteket és szűk keresztmetszeteket, különösen a folyosó személy- és teherforgalmi vonalai és összeköttetései tekintetében;

- f) a közlekedési módok közötti és azokon belüli fizikai, műszaki, digitális, üzemeltetési és adminisztratív akadályok elhárítására, valamint a hatékony és hozzáférhető multimodális közlekedés javítására vonatkozó, esetlegesen köztes, indikatív mérföldköveket tartalmazó terv, különös tekintettel a vasútra és annak határokon átnyúló szakaszaira és az egyes országokon belüli hiányzó összeköttetéseire.

A beruházások elemzése és a terv elkészítése során az európai koordinátornak:

- i. figyelembe kell vennie az e rendelet 60. cikkének (1) bekezdésében említett nemzeti terveket és programokat;
- ii. a vasúti árufuvarozással kapcsolatos szempontokat illetően együtt kell működnie a folyosó irányító testületével és ügyvivő testületével a 913/2010/EU rendelet 11. cikkével összhangban;
- iii. a multimodális áruterminálokkal kapcsolatos szempontokat illetően figyelembe kell vennie az elemzésnek a folyosó szempontjából releváns elemeit, a tagállamok által az e rendelet 36. cikkének (4) bekezdése alapján kidolgozott cselekvési terveket és a 913/2010/EU rendelet 18. cikkének b) pontjában említett jegyzéket;

- iv. a személyszállítási szolgáltatásokkal kapcsolatos szempontokat illetően figyelembe kell vennie az 52. cikk (7) bekezdésének b) pontjával összhangban végzett nyomon követés eredményeit; és
- v. figyelembe kell vennie az Európai Számvevőszék ajánlásait és az (EU) 2021/1187 irányelv szerinti kijelölt hatóságok munkáját;
- g) a vasúti árufuvarozás irányítása által a 913/2010/EU rendelet 19. cikkének (2) bekezdésével összhangban végzett, a vasúti árufuvarozási forgalomra vonatkozó teljesítmény-ellenőrzés eredményei, valamint a 913/2010/EU rendelet 9. cikkének (1) bekezdésével összhangban meghatározott, a folyosókra vonatkozó célkitűzések, célértékek és intézkedések jegyzéke, amelyek lehetővé teszik az e rendelet 19. cikkében foglalt üzemeltetési prioritások teljesítését;
- h) az érintett tagállamokkal, a releváns helyi hatóságokkal és a fenntartható városi mobilitási tervvel foglalkozó nemzeti kapcsolattartó pontokkal együttműködve a városi csomópontokban végrehajtandó olyan intézkedések azonosítása, amelyek hozzájárulhatnak a folyosón zajló áru- és személyszállítás hatékony működéséhez, valamint a transzeurópai közlekedési hálózat célkitűzéseinek eléréséhez, ugyanakkor összhangban állnak a releváns fenntartható városi mobilitási tervekkel;
- i) a folyosó fejlesztését érintő prioritások azonosítása az érintett tagállamokkal együttműködésben;

- j) az éghajlatváltozás infrastruktúrára gyakorolt lehetséges hatásainak elemzése, és adott esetben az éghajlatváltozással szembeni reziliencia javítására javasolt intézkedések; és
 - k) az üvegházhatású gázok kibocsátásának, a zajterhelésnek és adott esetben más negatív externáliáknak a mérséklését célzó intézkedések.
- (4) Az európai koordinátor segítséget kínál a tagállamoknak és adott esetben, amennyiben releváns a szomszédos országoknak a munkaterv végrehajtásában, különösen az alábbiak tekintetében:
- a) a prioritások meghatározása a nemzeti tervezésben, mégpedig az egyes folyosókat vagy horizontális prioritásokat érintő megvalósítási problémák és szűk keresztmetszetek – beleértve az üzemeltetési kérdéseket is – azonosításához nyújtott segítség révén;
 - b) projekt- és beruházástervezés, a kapcsolódó költségek tervezése, valamint az egyes európai közlekedési folyosók vagy horizontális prioritások megvalósításához szükséges becsült végrehajtási ütemterv elkészítése; és
 - c) a 8. cikk (6) bekezdésével összhangban egyedüli gazdasági egység felügyeleti testületében vagy hasonló irányító testületében végzett munka, amennyiben ez a határon átnyúló infrastrukturális projektek koordinálása, építése vagy irányítása szempontjából releváns.

55. cikk

Végrehajtási jogi aktusok

- (1) E rendelet 8. cikke (5) bekezdésének sérelme nélkül a Bizottság – az EUMSZ 172. cikkének második bekezdésével összhangban az érintett tagállamok általi jóváhagyás függvényében – az egyes európai közlekedési folyosók megvalósítására vonatkozó, azok határokon átnyúló főbb szakaszaira kiterjedő végrehajtási jogi aktusokat, illetve a folyosó működése szempontjából kulcsfontosságú nemzeti szakaszokon megvalósítandó korlátozott számú egyéb konkrét projektre vonatkozó végrehajtási jogi aktusokat fogad el a hiányzó összeköttetések megvalósítása vagy a jelentős szűk keresztmetszetek megszüntetése érdekében. A végrehajtási jogi aktusokban szerepeltetendő projektek kiválasztásának az európai koordinátorok e rendelet 54. cikkével összhangban elkészített első munkatervében szereplő, a tagállamokkal egyeztetett elemzésen kell alapulnia. A végrehajtási jogi aktusok célja, hogy indikatív mérföldkövek és az azonosított projektek végrehajtása várható ütemtervének megállapítása révén biztosítsák az infrastruktúra- és beruházástervezésre vonatkozó prioritások koherens meghatározását. A végrehajtási jogi aktusokat az érintett tagállamokkal szoros együttműködésben kell kidolgozni, és azokat e tagállamok kérésére négyévente aktualizálni kell.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 61. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

- (2) E rendelet 8. cikke (5) bekezdésének sérelme nélkül és az EUMSZ 172. cikkének második bekezdésével összhangban az érintett tagállamok általi jóváhagyás függvényében a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el a határokon átnyúló szakaszok megvalósítására vagy a horizontális prioritások végrehajtására vonatkozóan. A végrehajtási jogi aktusokat az érintett tagállamokkal szoros együttműködésben kell kidolgozni, és azokat e tagállamok kérésére négyévente aktualizálni kell.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 61. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

- (3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el azzal a céllal, hogy módosítsa az (1) és a (2) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusokat az elért eredményekre, a felmerült késedelmekre vagy az aktualizált nemzeti programokra figyelemmel. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 61. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

- (4) Az e cikkben említett végrehajtási jogi aktusok maradéktalan végrehajtásáig és amennyiben e végrehajtási jogi aktusok másképp nem rendelkeznek, az érintett tagállamok két évente jelentést nyújtanak be a Bizottságnak az elért eredményekről, feltüntetve különösen a nemzeti költségvetési tervben tett pénzügyi kötelezettségvállalásokat. A jelentésben hivatkozni lehet az 57. cikkel összhangban összegyűjtött információkra.

56. cikk

*Együttműködés az európai közlekedési folyosók és a horizontális prioritások részét képező
szomszédos országokkal*

- (1) Az egyes szomszédos országokra kiterjedő európai közlekedési folyosó vagy horizontális prioritás európai koordinátora jogosult együttműködni ezekkel az országokkal, és bevonni őket a folyosóval kapcsolatos tevékenységekbe, például a folyosófórumba vagy az 53. cikk (2) és (4) bekezdésével összhangban létrehozott munkacsoportokba, vagy adott esetben a horizontális prioritás konzultatív fórumába.
- (2) Az európai koordinátor együttműködhet nemzetközi szervezetekkel is, amikor olyan tevékenységet folytat, amely olyan európai közlekedési folyosókhoz vagy horizontális prioritásokhoz kapcsolódik, amelyek kiterjednek az említett nemzetközi szervezetekben tagsággal rendelkező szomszédos országokra.
- (3) Az Unió magas szintű megállapodásokat köthet az érintett szomszédos országokkal azzal a céllal, hogy koordinált és összehangolt megközelítést alakítson ki az európai közlekedési folyosók és a horizontális prioritások megvalósítása tekintetében.

VI. fejezet

Közös rendelkezések

57. cikk

Jelentéstétel és nyomon követés

- (1) A tagállamok rendszeresen, átfogóan és átláthatóan tájékoztatják a Bizottságot a transzeurópai közlekedési hálózat közös érdekű projektek végrehajtása révén történő kiteljesítésében elért eredményekről és az ezt célzó beruházásokról.
- (2) Ebben a tájékoztatásban szerepeltetni kell a közlekedési infrastruktúrára vonatkozóan a III. fejezetben meghatározott követelményekkel kapcsolatos éves műszaki adatokat, kivéve ha ez az információ a transzeurópai közlekedési hálózat szintjén más uniós alkalmazás vagy adatbázisok céljára már összegyűjtésre került.
- (3) Ezt az adattovábbítást automatizált módon, a transzeurópai közlekedési hálózat interaktív térinformatikai és műszaki információs rendszerén (TENtec) keresztül kell végezni. Ameddig a TENtec automatizált adatcserét biztosító funkciója teljes mértékben ki nem épül, az adattovábbítást kétfévente kell végezni.

- (4) A közös érdekű projektekkel kapcsolatos beruházásokat illetően a tagállamok két évente továbbítják a pénzügyi adatokat éves, közlekedési módonként és hálózatonként (törzshálózat, kiterjesztett törzshálózat és átfogó hálózat) aggregált adatok formájában.
- (5) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el az e cikk (2) bekezdésében említett, továbbítandó műszaki adatok jegyzékének megállapítása érdekében. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 61. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.
- (6) A Bizottság biztosítja, hogy a TENtec nyilvánosan és könnyen hozzáférhető legyen, lehetővé téve a nemzeti rendszerekkel és más releváns uniós alkalmazásokkal és adatforrásokkal való automatizált adatcserét. A TENtec projektspecifikus és naprakész információkat tartalmaz az uniós társfinanszírozás formáiról és összegeiről, valamint az egyes projektek előrehaladásáról.

A Bizottság gondoskodik arról, hogy a TENtec rendszer ne hozzon nyilvánosságra olyan információkat, amelyek bizalmasak vagy amelyek a tagállamok közbeszerzési eljárásait érinthetik vagy indokolatlanul befolyásolhatják.

- (7) A Bizottság és a tagállamok minden lehetséges erőfeszítést megtesznek annak érdekében, hogy biztosítsák a TENtec információs rendszerben tárolt adatok minőségét, teljességét és következetességét. A Bizottság és a tagállamok együttműködnek annak érdekében, hogy lehetővé váljon az automatizált adatcsere a nemzeti rendszerek és adatforrások, valamint a TENtec között.

58. cikk

A hálózat aktualizálása

- (1) Az érintett tagállamok által az EUMSZ 172. cikkének második bekezdésével összhangban megadott jóváhagyás függvényében a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 62. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az e rendelet I. és II. mellékletének a következők érdekében történő módosítása céljából:
- a) a 21. cikk (3) bekezdésének a) pontjában, a 25. cikk (4) bekezdésének a) és b) pontjában, valamint a 33. cikk (2) bekezdésében meghatározott mennyiségi küszöbértékekből, továbbá a 25. cikk (4) bekezdésének c) pontjában meghatározott mennyiségi küszöbértékekből és minőségi követelményekből eredő változások figyelembevétele; e tekintetben a Bizottság:
- i. felveszi az átfogó hálózatba azokat a belvízi kikötőket, tengeri kikötőket és repülőtereket, amelyek átlagos forgalma az elmúlt három évben bizonyítottan meghaladta a vonatkozó küszöbértéket; és
 - ii. az átfogó hálózat részét képező azon tengeri kikötők kivételével, amelyek esetében teljesülnek a 25. cikk (4) bekezdésének d) vagy e) pontjában meghatározott feltételek, kizárja az átfogó hálózatból azokat a belvízi kikötőket, tengeri kikötőket és repülőtereket, amelyek átlagos forgalma az elmúlt hat évben bizonyítottan a vonatkozó küszöbérték 85 %-a alatt maradt, vagy ha az érintett tagállam ezt kéri;

- b) az érintett tagállam kérésére belvízi kikötők, tengeri kikötők és repülőterek felvétele az átfogó hálózatba vagy a törzshálózatba, amennyiben ez az infrastruktúra a geostratégiai jelentősége miatt további uniós hozzáadott értékkel rendelkezik, és amennyiben bizonyított, hogy a III. fejezet vonatkozó szakaszában foglalt követelmények teljesülnek, vagy alternatív megoldásként, ha észszerű módon igazolható, hogy be fogják tartani az e követelményeknek való megfelelésre vonatkozó határidőket;
- c) azon városi csomópontok felvétele a transzeurópai közlekedési hálózatba, amelyek esetében bizonyított, hogy megfelelnek a 40. cikk (2) bekezdésében foglalt követelményeknek;
- d) az érintett tagállam kérésére azon városi csomópontok kizárása a transzeurópai közlekedési hálózatból, amelyek esetében bizonyított, hogy már nem felelnek meg a 40. cikk (2) bekezdésében foglalt követelményeknek;
- e) az érintett tagállam kérésére, az érintett városi csomópont tekintetében illetékes hatóság egyetértésével, kivételes és kellően indokolt esetben a 40. cikk (2) bekezdésében foglalt követelményeknek megfelelő városi csomópontok kizárása a transzeurópai közlekedési hálózatból;

- f) a tagállamok által a 36. cikk (5) bekezdésével összhangban azonosított vasúti-közúti terminálok, valamint belvízi víziutak mentén található terminálok felvétele a transzeurópai közlekedési hálózatokba, az érintett tagállam kérésére vasúti-közúti terminálok kizárása a transzeurópai közlekedési hálózathoz, vagy az érintett tagállamok kérésére a 36. cikk (1) bekezdésének a), b) és c) pontjában említett multimodális áruterminálok kizárása; vagy
- g) az érintett tagállam által az 57. cikk (1) bekezdésével összhangban megadott információk alapján a közúti, vasúti és belvízi infrastruktúra térképeinek kiigazítása szigorúan korlátozott módon, hogy azok tükrözzék a hálózat kiteljesítése terén tett eredményeket. E térképek kiigazításakor a Bizottság csak olyan nyomvonal-kiigazítást tehet, amelyet a megfelelő projektengedélyezési határozat lehetővé tesz.

Az első albekezdés a) pontjában említett kiigazításokat az Eurostat – illetve ennek hiányában a tagállamok nemzeti statisztikai hivatalai – által közzétett legfrissebb statisztikákra kell alapozni, figyelmen kívül hagyva azon éveket, amelyekben előre nem látott események miatt jelentős forgalomcsökkenés következett be.

A városi csomópontoknak a transzeurópai közlekedési hálózathoz a tagállam kérésére való, az első albekezdés d) pontjában említett kizárása esetén a kérelemhez csatolni kell az érintett városi csomópont tekintetében illetékes hatóságok véleményét.

Az első albekezdés g) pontjában említett kiigazítás magában foglalhatja a mellékletek térképein pontozott vonallal megjelölt új építésű vonalak állapotának és – a szomszédos tagállam vagy tagállamok hozzájárulásával – a határokon átnyúló összeköttetéseknek a kiigazítását. A kiigazítás – mindkét érintett tagállam hozzájárulása esetén – magában foglalhatja a határokon átnyúló szakaszok aktualizálását is.

(2) Azokban a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban, amelyekkel a Bizottság e cikk (1) bekezdésének b) pontja alapján egy városi csomópontot vesz fel a II. mellékletbe:

- a) a 41. cikk (1) bekezdésének b) és c) pontjában meghatározott határidőket három évvel – tehát 2030. december 31-ig, illetve 2033. december 31-ig – meg kell hosszabbítani; azon városi csomópontok esetében pedig, amelyeket a 41. cikk (1) bekezdésének b) vagy c) pontjában meghatározott határidők lejártá után vettek fel a II. mellékletbe, e határidőket a vonatkozó, felhatalmazáson alapuló jogi aktus hatálybalépésétől számított három évvel meg kell hosszabbítani; és
- b) a 41. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerinti követelmények teljesítésére alkalmazandó határidőt öt évvel, tehát 2045. december 31-ig meg kell hosszabbítani; azon városi csomópontok esetében pedig, amelyeket a 41. cikk (1) bekezdésének d) pontjában meghatározott határidő lejártá után vettek fel a II. mellékletbe, e határidőt a vonatkozó, felhatalmazáson alapuló jogi aktus hatálybalépésétől számított öt évvel meg kell hosszabbítani.

- (3) Azokban a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban, amelyekkel a Bizottság e cikk (1) bekezdésének f) pontja alapján egy közúti-vasúti terminált vesz fel az I. és II. mellékletbe:
- a) a 38. cikk (1) bekezdésének c) pontjában és a 38. cikk (2) bekezdésében meghatározott határidőket három évvel, tehát 2033. december 31-ig meg kell hosszabbítani; azon közúti-vasúti terminálok esetében pedig, amelyeket a 38. cikk (1) bekezdésének c) pontjában és a 38. cikk (2) bekezdésében meghatározott határidők lejárta után vettek fel az I. és a II. mellékletbe, e határidőket a vonatkozó, felhatalmazáson alapuló jogi aktus hatálybalépésétől számított három évvel meg kell hosszabbítani; és
 - b) a 38. cikk (3) bekezdésében meghatározott határidőt öt évvel, tehát 2045. december 31-ig meg kell hosszabbítani; azon közúti-vasúti terminálok esetében pedig, amelyeket a 38. cikk (3) bekezdésében meghatározott határidő lejárta után vettek fel az I. és a II. mellékletbe, e határidőt a vonatkozó, felhatalmazáson alapuló jogi aktus hatálybalépésétől számított öt évvel meg kell hosszabbítani.
- (4) A transzeurópai közlekedési hálózatba az (1) bekezdés alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktussal újonnan bevont infrastruktúrára vonatkozó közös érdekű projekt a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatálybalépésének napjától kezdődően jogosult uniós pénzügyi támogatásra a transzeurópai közlekedési hálózat céljára igénybe vehető eszközök keretében.

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

- (5) Az EUMSZ 172. cikke (2) bekezdésének második albekezdésére figyelemmel a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy e rendelet 62. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, amelyekben a szomszédos országok közlekedési infrastruktúrájának hálózatairól készült áttekintő térképek felvétele vagy kiigazítása céljából módosítja a IV. mellékletet. Ezeknek a felhatalmazáson alapuló jogi aktusoknak az Unió és az érintett harmadik országok közötti, a közlekedési infrastruktúra-hálózatokra vonatkozó magas szintű megállapodásokon kell alapulniuk.

59. cikk

Az állami és magánszektorbeli érdekelt felek bevonása

A projekt tervezési és kivitelezési szakaszában adott esetben be kell tartani a közös érdekű projektben érintett regionális és helyi önkormányzatok, valamint civil társadalmi szereplők bevonására és a velük folytatott konzultációra vonatkozó nemzeti eljárásokat. Az (EU) 2021/1187 irányelv hatálya alá tartozó közös érdekű projektek tekintetében be kell tartani az említett irányelvben foglalt követelményeket. A Bizottság e tekintetben előmozdítja a bevált gyakorlatok cseréjét, különös tekintettel a kiszolgáltatott helyzetben lévő személyek bevonására és a velük folytatott konzultációra.

60. cikk

A nemzeti tervek összehangolása az uniós közlekedéspolitikával

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztéséhez hozzájáruló nemzeti tervek és programok összhangban álljanak az uniós közlekedéspolitikával, valamint az e rendeletben meghatározott prioritásokkal és határidőkkel. Ezekben a tervekben és programokban figyelembe kell venni továbbá az érintett tagállamoknak a releváns folyosókkal és horizontális prioritásokkal kapcsolatos munkaterveiben meghatározott prioritásokat, valamint adott esetben az 55. cikk (1) és (2) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktusokat.
- (2) A tagállamok benyújtják a Bizottságnak a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztéséhez hozzájáruló releváns nemzeti terv vagy program tervezetét vagy annak kivonatát, továbbá annak minden jelentős módosítását, mégpedig a lehető leghamarabb az e tervről vagy programról indított nyilvános konzultációt követően.

A Bizottság véleményt adhat ki arról, hogy a nemzeti tervek és programok tervezetei összhangban vannak-e az e rendeletben, továbbá a megfelelő európai közlekedési folyosókra és a horizontális prioritásokra vonatkozó munkatervekben, valamint az 55. cikk (1) és (2) bekezdésével összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusokban meghatározott prioritásokkal. A vélemény nem érinti a nemzeti tervek és programok érvényességét, és nem akadályozza azok elfogadását és alkalmazását.

A tagállamok a nemzeti tervek vagy programok elfogadását követően benyújtják a Bizottságnak azok végleges változatát is.

61. cikk
A bizottsági eljárás

- (1) A Bizottságot egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e rendelet 23. cikke (3) bekezdése második albekezdésének alkalmazásában a Bizottságot a 91/672/EGK tanácsi irányelv⁶² 7. cikke szerint létrehozott bizottság segíti.
- (3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

Ha 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.

⁶² A Tanács 91/672/EGK irányelve (1991. december 16.) a belvízi áru- és személyszállításra vonatkozó nemzeti hajóvezetői bizonyítványok kölcsönös elismeréséről (HL L 373., 1991.12.31., 29. o.).

62. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.
- (2) A Bizottságnak a 11. cikk (3) bekezdésében, valamint az 58. cikk (1) és (3) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól ... [e rendelet hatálybalépésének időpontja]-tól/-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 11. cikk (3) bekezdésében, valamint az 58. cikk (1) és (5) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban megállapított elvekkel összhangban konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.
- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (6) A 11. cikk (3) bekezdése, valamint az 58. cikk (1) és (3) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

63. cikk

Felülvizsgálat

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

Az értékelés figyelembe veszi az európai koordinátorok által az 52. cikk (5) bekezdésének e) pontja, illetve az 54. cikk (1) bekezdése alapján elkészített éves állapotjelentést és munkatervet, valamint a 60. cikk (1) bekezdésében említett nemzeti terveket és programokat.

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

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

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

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

64. cikk

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

- (1) Abban az esetben, ha a törzshálózattal, a kiterjesztett törzshálózattal és az átfogó hálózattal kapcsolatos munka megkezdése vagy befejezése az 55. cikkben említett végrehajtási jogi aktusokban meghatározott kezdeti várható ütemtervhez képest jelentős késedelmet szenved, a Bizottság felkérheti az érintett tagállamot vagy tagállamokat, hogy indokolják meg a késedelmet. A tagállamnak, illetve tagállamoknak a megkereséstől számított három hónap áll rendelkezésére, illetve rendelkezésükre az indokok közlésére. Az adott válaszok alapján a Bizottság a késedelmet okozó probléma megoldása érdekében konzultál az érintett tagállammal, illetve tagállamokkal.
- (2) Amennyiben a késéssel érintett szakasz európai közlekedési folyosót érint, a probléma megoldásába a tagállamok támogatása érdekében be kell vonni az európai koordinátort.

- (3) Az EUMSZ 258. cikkében meghatározott eljárásnak, valamint e rendelet 8. cikke (5) bekezdésének sérelme nélkül a Bizottság az érintett tagállam, illetve tagállamok által az e cikk (1) bekezdése szerint közölt indokok mérlegelését követően, amennyiben a törzshálózattal, a kiterjesztett törzshálózattal vagy az átfogó hálózattal kapcsolatos munka megkezdését vagy befejezését érintő jelentős késedelem az érintett tagállamnak, illetve tagállamoknak tulajdonítható, és azt nem indokolták meg megfelelően, ajánlásokat tehet az érintett tagállamok számára a késedelem megszüntetése és a további késedelmek megelőzése vagy csökkentése érdekében.

65. cikk

Mentességek

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

A 17. cikkben meghatározott, 1435 mm-es szabványos európai névleges vasúti nyomtávolsághoz kapcsolódó rendelkezések nem alkalmazandók Írország, a szigetek és a legkülső régiók esetében.

66. cikk

Az (EU) 2021/1153 rendelet módosításai

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

67. cikk

A 913/2010/EU rendelet módosításai

A 913/2010/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„1. cikk

Cél és hatály

- (1) Ez a rendelet a versenyképes vasúti árufuvarozást szolgáló nemzetközi vasúti folyosók megszervezésének, irányításának és működtetésének szabályait határozza meg a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat későbbi kialakítása céljából. Megállapítja az árufuvarozási folyosók megszervezésével és működtetésével, valamint indikatív jellegű beruházási tervezésével kapcsolatos szabályokat.
- (2) Ez a rendelet az árufuvarozási folyosók részét képező vasúti infrastruktúra irányítására, működtetésére és használatára alkalmazandó, az ezen infrastruktúra tervezésére és finanszírozására irányuló tagállami hatáskörök sérelme nélkül.”

2. A 2. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„2. cikk

Fogalommeghatározások

- (1) E rendelet alkalmazásában az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv* 3. cikkében szereplő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni.
- (2) Az (1) bekezdésben említett fogalommeghatározásokon kívül:
 - a) »árufuvarozási folyosó«: az európai közlekedési folyosónak a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló, ...-i (EU) 2024/...⁺ európai parlamenti és tanácsi rendelet** 11. cikkének (1) bekezdésében és az említett rendelet III. mellékletében meghatározott áruforgalmi vasútvonalai, beleértve a 2012/34/EU irányelvvel összhangban a vasúti infrastruktúrát és annak berendezéseit, valamint a releváns vasúti szolgáltatásokat;
 - b) »megvalósítási terv«: az érintett felek által megvalósítani, illetve végrehajtani kívánt, az árufuvarozási folyosó megszervezéséhez és irányításához szükséges és elégséges eszközöket, stratégiát és intézkedéseket bemutató dokumentum;

⁺ HL: Kérjük, illessze be a PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) dokumentumban szereplő rendelet számát és dátumát.

- c) »terminál«: az áru fuvarozási folyosó mentén elhelyezkedő létesítmény, amelyet kifejezetten az áru fuvarozó vonatok által szállított áruk kirakodásának vagy berakodásának lehetővé tétele érdekében és a vasúti áru fuvarozási szolgáltatásoknak a közúti, tengeri, folyami és légi szolgáltatásokkal való integrálása céljára, illetve az áru fuvarozó vonatok összeállítására vagy összetételének módosítására, valamint adott esetben az európai harmadik országok határán a határátlépési eljárások elvégzésére alakítottak ki;
- d) »európai koordinátor«: az (EU) .../... rendelet⁺⁺ 52. cikkében említett koordinátor.

* HL L 343., 2012.12.14., 32. o.

** HL L ...”

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

„AZ ÁRUFUVAROZÁSI FOLYOSÓK SZERVEZÉSE ÉS IRÁNYÍTÁSA”

⁺⁺ HL: Kérjük, illessze be a PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) dokumentumban szereplő rendelet számát és dátumát.

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

„3. cikk

Az áru fuvarozási folyosók szervezése és irányítása

- (1) Az európai közlekedési folyosó áru fuvarozási folyosói részéért felelős tagállamok és pályahálózat-működtetők ... [e módosító rendelet hatálybalépésének időpontja]-tól/től kezdődően, illetve az európai közlekedési folyosó vonalrendszerének a 2024/...⁺⁺ rendelet 11. cikkének (3) bekezdése szerinti módosítása esetén az említett a módosítás időpontjától számított 18 hónapon belül kiigazítják az áru fuvarozási folyosó irányítását. Kellően indokolt esetben és a Bizottság beleegyezését követően ez a határidő 24 hónapra meghosszabbítható. Az áru fuvarozási folyosó irányító testülete és ügyvivő testülete elfogadja az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy az áru fuvarozási folyosó szervezését és működtetését e rendelet 9–19. cikkével összhangban az új földrajzi kiigazításhoz lehessen igazítani.
- (2) Egy áru fuvarozási folyosó irányító testülete dönthet úgy, hogy foglalkozik a folyosón zajló nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások adminisztratív, operatív és átjárhatósági szempontjaival. A 11. és a 14. cikk e szolgáltatásokra nem alkalmazandó.”

5. A 4–7. cikket el kell hagyni.

6. A 8. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) és a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

- „(1) Az érintett tagállamok minden egyes áru fuvarozási folyosó tekintetében létrehoznak egy irányító testületet, amely felelős az áru fuvarozási folyosó általános célkitűzéseinek meghatározásáért, az áru fuvarozási folyosó felügyeletéért, valamint az e cikk (7) bekezdésében és a 9. cikkben, a 11. cikkben, a 14. cikk (1) bekezdésében és a 22. cikkben kifejezetten előírt intézkedések meghozataláért. Az irányító testület az érintett tagállamok hatóságainak képviselőiből áll. Az irányító testület rendszeresen értékeli az általános célkitűzések és az ügyvivő testület által a 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjával összhangban meghatározott célkitűzések közötti összhangot.
- (2) Az érintett pályahálózat-működtetők és adott esetben a 2012/34/EU irányelv 7. cikkének (2) bekezdésében említett elosztó szervek minden egyes áru fuvarozási folyosó tekintetében kötelesek létrehozni egy ügyvivő testületet, amely felelős az e cikk (5), (7), (8) és (9) bekezdésében, valamint e rendelet 9–12. cikkében, 13. cikke (1) bekezdésében, 14. cikke (2), (6) és (9) bekezdésében, 16. cikke (1) bekezdésében, 17. cikke (1) bekezdésében, továbbá 18. és 19. cikkében kifejezetten meghatározott intézkedések meghozataláért. Az ügyvivő testület a pályahálózat-működtetők képviselőiből áll.”;

b) a szöveg a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(2a) Azok a tagállamok, amelyek ...[e módosító rendelet hatálybalépésének időpontja] előtt éltek az 5. cikk (4) bekezdésében foglalt lehetőséggel, dönthetnek úgy, hogy ... [e módosító rendelet hatálybalépésének időpontja]-tól/től számított legfeljebb tízéves időtartamban a területükön a vasúti infrastruktúráért felelős pályahálózat-működtető nem vesz részt az e cikk (2) bekezdése alapján létrehozott ügyvezető testületben. Az érintett tagállam a döntéséről késedelem nélkül értesíti a Bizottságot és az érintett árufuvarozási folyosóban részt vevő többi tagállamot.

Ebben az esetben az érintett tagállam és pályahálózat-működtető együttműködik az ügyvezető testülettel, ha a testület feladatainak elvégzéséhez erre szükség van.

Az e bekezdés első albekezdésében említett lehetőséggel élő tagállamok ezt követően az említett bekezdésben szereplő tízéves időtartamon belül bármikor dönthetnek úgy, hogy a területükön a vasúti infrastruktúráért felelős pályahálózat-működtető részt vesz az e cikk (2) bekezdése alapján létrehozott ügyvezető testületben. Az érintett tagállam a döntéséről késedelem nélkül értesíti a Bizottságot és az érintett árufuvarozási folyosóban részt vevő többi tagállamot.

- (2b) Írország dönthet úgy, hogy hatóságainak képviselői és a területén a vasúti infrastruktúráért felelős pályahálózat-működtető nem vesz részt az (1) bekezdés alapján létrehozott irányító testületben, a (2) bekezdés alapján létrehozott ügyvezető testületben, vagy egyikben sem. Írország a döntéséről késedelem nélkül értesíti a Bizottságot és az érintett árufuvarozási folyosóban részt vevő többi tagállamot.

Ebben az esetben a hatóságok és az érintett pályahálózat-működtető, illetve -működtetők együttműködik, illetve együttműködnek az irányító testülettel és az ügyvezető testülettel, ha a testületek feladatainak elvégzéséhez erre szükség van.

Írország ezt követően bármikor dönthet úgy, hogy hatóságainak képviselői, valamint a területén a vasúti infrastruktúráért felelős pályahálózat-működtető részt vesz az (1) bekezdés alapján létrehozott irányító testületben, a (2) bekezdés alapján létrehozott ügyvezető testületben, vagy mindkettőben. Az érintett tagállam a döntéséről késedelem nélkül értesíti a Bizottságot és az érintett árufuvarozási folyosóban részt vevő többi tagállamot.”;

c) a (4)–(8) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

- „(4) Az irányító testület az érintett tagállamok hatóságainak az irányító testületben részt vevő képviselői kölcsönös egyetértése alapján hozza határozatait.
- (5) Az ügyvivő testület az ügyvivő testületben részt vevő érintett pályahálózat-működtetők kölcsönös egyetértése alapján hozza határozatait, beleértve a jogállásával, szervezeti felépítésének létrehozásával, az erőforrásaival és az alkalmazotti állományával kapcsolatos határozatokat is. Az ügyvivő testület független jogalany lehet. Létrejöhét az európai gazdasági egyesülésről szóló, 1985. július 25-i 2137/85/EGK tanácsi rendelet szerinti európai gazdasági egyesülés formájában is.*
- (6) Az irányító testület és az ügyvivő testület felelősségi köre nem érinti a pályahálózat-működtetőknek a 2012/34/EU irányelv 4. cikkének (2) bekezdésében előírt függetlenségét.

- (7) Az ügyvivő testület tanácsadó csoportot hoz létre, amely az áru fuvarozási folyosó termináljainak – köztük szükség esetén a tengeri és belvízi kikötők – működtetőiből és tulajdonosaiból áll. A tanácsadó csoport az ügyvivő testület bármely olyan javaslatáról véleményt nyilváníthat, amely közvetlen hatással van a beruházásokra és a terminálok működtetésére. A tanácsadó csoport saját kezdeményezésre is adhat véleményt. Az ügyvivő testület mindegyik véleményt figyelembe veszi. Az ügyvivő testület és a tanácsadó csoport közötti nézeteltérések esetén utóbbi az irányító testülethez fordulhat. Az irányító testület tájékoztatja az érintett európai koordinátort, és közvetítőként jár el, és kellő időben véleményt nyilvánít az ügyben. Az érintett európai koordinátor kellő időben szintén véleményt nyilváníthat az ügyben. A végső döntést azonban az ügyvivő testület hozza meg.

- (8) Az ügyvivő testület egy tanácsadó csoportot is felállít, amelyet az áru fuvarozási folyosó használatában érdekelt vasúti társaságok alkotnak. A tanácsadó csoport az ügyvivő testület bármely olyan javaslatáról véleményt nyilváníthat, amely hatással van e társaságokra. A tanácsadó csoport saját kezdeményezésre is adhat véleményt. Az ügyvivő testület mindegyik véleményt figyelembe veszi. Az ügyvivő testület és a tanácsadó csoport közötti nézeteltérések esetén utóbbi az irányító testülethez fordulhat. Az irányító testület tájékoztatja az európai koordinátort és az áru fuvarozási folyosó tekintetében érintett, a 2012/34/EU irányelv 55. cikkében említett igazgatási szervezeteket. Az irányító testület közvetítőként jár el, és kellő időben véleményt nyilvánít az ügyben. Az érintett európai koordinátor kellő időben szintén véleményt nyilváníthat az ügyben. A végső döntést az ügyvivő testület hozza meg.

* HL L 199., 1985.7.31., 1. o.”;

d) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

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

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

„9. cikk

Az áru fuvarozási folyosó fejlesztésére irányuló intézkedések

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

Ez a terv a következőket foglalja magában:

- a) az áru fuvarozási folyosó jellemzőinek – többek között a szűk keresztmetszeteknek – a leírása, valamint a szervezésének és működtetésének javításához szükséges intézkedések programja;
- b) a (3) bekezdésben említett elemzés főbb pontjai;

- c) az áru fuvarozási folyosókra vonatkozó célkitűzések, különösen az áru fuvarozási folyosó teljesítményével kapcsolatos célkitűzések, az e rendelet 19. cikkének megfelelően a szolgáltatás minőségében és az áru fuvarozási folyosó kapacitásában, valamint adott esetben az e célkitűzésekhez kapcsolódó mennyiségi vagy minőségi célértékek formájában kifejezve. A célkitűzéseknek és célértékeknek figyelembe kell venniük az EU .../... rendelet⁺ 19. cikkében meghatározott követelményeket;
- d) a 12–19. cikk végrehajtására irányuló intézkedések, valamint az áru fuvarozási folyosó teljesítményének javítását célzó intézkedések, a 19. cikk (3) bekezdésében említett értékelés eredményei alapján, az e bekezdés c) pontjában említett célkitűzések és célértékek elérése érdekében;
- e) a 8. cikk (7) és (8) bekezdésében említett tanácsadó csoportok véleménye és értékelése a folyosófejlesztésről;
- f) az együttműködés és a 11. cikkben említett konzultáció eredményeinek összefoglalása, a 8. cikk (7) és (8) bekezdésében említett tanácsadó csoportok véleményével és a többi érdekelt fél válaszainak összefoglalásával együtt.

⁺ HL: Kérjük, illessze be a PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) dokumentumban szereplő rendelet számát és dátumát.

A végrehajtási terv elkészítésekor az ügyvivő testület figyelembe veszi az (EU).../... rendelet⁺ 54. cikkében említett európai koordinátor munkatervében foglalt célkitűzéseket és intézkedéseket. A megvalósítási terv hivatkozik a munkaterv azon elemeire, amelyek a folyosó mentén bonyolított vasúti árufuvarozási forgalom szempontjából relevánsak.

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

- (2) Az ügyvivő testület rendszeres időközönként, legalább négyévente felülvizsgálja a megvalósítási tervet, figyelembe véve az annak végrehajtásában elért előrelépést, az árufuvarozási folyosót jellemző vasúti árufuvarozási piacot és az (1) bekezdés c) pontjában említett célkitűzéseknek megfelelően mért teljesítményt.
- (3) Az ügyvivő testület közlekedési piaci elemzést végez az árufuvarozási folyosó forgalmában az észlelt és várható forgalmi változásokkal kapcsolatban, amely kiterjed a forgalom különböző típusaira, mind az árufuvarozás, mind a személyszállítás tekintetében, és az elemzést rendszeres időközönként frissíti. Az elemzés szükség esetén áttekinti továbbá az árufuvarozási folyosó fejlesztéséből eredő társadalmi-gazdasági költségeket és előnyöket.

⁺ HL: Kérjük, illessze be a PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) dokumentumban szereplő rendelet számát és dátumát.

- (4) A megvalósítási terv figyelembe veszi a terminálok fejlesztését, beleértve a multimodális áruterminálok piaci és előretekinthető elemzését, valamint az áru fuvarozási folyosó tagállamainak az (EU) .../... rendelet⁺ 36. cikkének (3) és (4) bekezdésében említett cselekvési terveit.
- (5) Az ügyvivő testület adott esetben intézkedéseket hoz annak érdekében, hogy a megvalósítási tervvel összefüggésben együttműködjön a regionális és/vagy helyi közigazgatással.”

8. A 11. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„11. cikk

A beruházások tervezése

- (1) Az áru fuvarozási folyosó irányító testülete és ügyvivő testülete az (EU) ... rendelet⁺ 54. cikkében említett munkaterv kidolgozásának támogatása érdekében együttműködik az áru fuvarozási folyosó kapcsán érintett európai koordinátorral a vasúti áru fuvarozási forgalomból eredő infrastrukturális és beruházási szükségletek tekintetében.
- (2) Az ügyvivő testület az infrastruktúra-fejlesztésről és a beruházási igényekről egyeztet a 8. cikk (7) és (8) bekezdésében említett tanácsadó csoportokkal. A konzultációnak a folyosó szintű és nemzeti szintű infrastruktúra-tervezés megfelelő és naprakész dokumentációján kell alapulnia. A beruházással foglalkozó tanácsadó csoportok véleményeit megfelelő indoklással kell alátámasztani. Az irányító testület biztosítja a konzultációs tevékenységek és a 2012/34/EU irányelv 7e. cikkében meghatározott nemzeti szintű koordinációs mechanizmusok közötti megfelelő koordinációt.

⁺ HL: Kérjük, illessze be a PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) dokumentumban szereplő rendelet számát és dátumát.

(3) Az együttműködés és a konzultáció különösen a következőkre terjed ki:

- a) a vasúti árufuvarozásnak az infrastruktúra és a beruházástervezés szempontjából releváns kapacitásigényei – kiváltképp a legalább 740 m hosszúságú árufuvarozó vonatok tekintetében –, figyelembe véve az e rendelet 14. cikkének (2) bekezdése szerinti kapacitásigényt és a 2012/34/EU irányelv 47. cikke szerint túlterheltnek nyilvánított infrastruktúrát;
- b) a transzeurópai közlekedési hálózatnak az (EU) .../... rendelet⁺ II. és III. fejezetében meghatározott, az árufuvarozás szempontjából releváns infrastruktúraigényei;
- c) a helyi szűk keresztmetszetek megszüntetésére irányuló célzott beruházásokra, a csomópontok és a vasúti elérési útvonalak javítására vagy az üzemeltetési teljesítményt javító műszaki berendezésekre irányuló igény.”

9. A 13. cikk (3) és (4) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az egyablakos rendszer döntést hoz a 14. cikk (3) bekezdése szerinti előre meghatározott menetvonalakra vonatkozó kérelmek és a 14. cikk (5) bekezdésében meghatározott kapacitási tartalék tekintetében. A 2012/34/EU irányelvnek a kapacitás odaítéléséről szóló szabályai értelmében dönt a kapacitás odaítéléséről. A rendszer haladéktalanul tájékoztatja az illetékes pályahálózat-működtetőket e kérelmekről és a meghozott döntésről.

⁺ HL: Kérjük, illessze be a PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) dokumentumban szereplő rendelet számát és dátumát.

- (4) Azon infrastruktúrakapacitás iránti kérelmek esetében, amelyek nem teljesíthetők a (3) bekezdés alapján, az egyablakos ügyintézési rendszer az infrastruktúrakapacitás iránti kérelmet haladéktalanul továbbítja az illetékes pályahálózat-működtetőknek és adott esetben a 2012/34/EU irányelv 7. cikkének (2) bekezdésében említett elosztó szervezeteknek, amelyek az említett irányelv 38. cikkével és IV. fejezetének 3. szakaszával összhangban határoznak a kérelemről, és határozatukról tájékoztatják az egyablakos ügyintézési rendszert további feldolgozás céljából.”

10. A 14. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az irányító testület a 2012/34/EU irányelv 39. cikkében foglaltakkal összhangban meghatározza az infrastruktúrakapacitásnak az áru fuvarozási folyosón belüli elosztására vonatkozó keretet.”;

b) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az e cikk (2) bekezdésében leírt felmérés alapján az árufuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői közösen, a 2012/34/EU irányelv 10. cikkében említett eljárás szerint és az eltérő forgalmi típusoknak, többek között a személyszállításnak a kapacitási szükségleteit tekintetbe véve meghatározzák és megszervezik az árufuvarozó vonatok előre meghatározott nemzetközi menetvonalait. Annak érdekében, hogy növelni lehessen az áruforgalmi folyosón közlekedő árufuvarozó vonatok által szállított áru mennyiségét, elősegítik az árufuvarozási szolgáltatások számára kedvező menetidők, járatgyakoriságok, indulási idők, célállomások és útvonalak kialakítását. Ezeket az előre meghatározott vasúti menetvonalakat legkésőbb három hónappal a kapacitáskérelmeknek a 2012/34/EU irányelv VII. mellékletében meghatározott beérkezési határidejét megelőzően közzé kell tenni. Több különböző árufuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői szükség esetén összehangolhatják az érintett árufuvarozási folyosókon kapacitást nyújtó előre meghatározott nemzetközi menetvonalakat.”;

c) az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A pályahálózat-működtetők – amennyiben azt a piaci igény és az e cikk (2) bekezdésében említett felmérés indokolja – közösen meghatározzák az áru fuvarozási folyosókon közlekedő nemzetközi áru fuvarozó vonatoknak fenntartott kapacitástartalékot, elismerve az eltérő forgalmi típusoknak, beleértve a személyszállításnak a kapacitási szükségleteit, és e tartaléknak rendelkezésre kell állnia a végleges szolgálati menetrenden belül annak érdekében, hogy gyors és megfelelő válasz születhessen a 2012/34/EU irányelv 48. cikkében említett, kapacitás iránti eseti kérelmekre. Ezt a kapacitást fenn kell tartani a tervezett határidejét megelőző, az ügyvivő testület által meghatározott határidőig. Ez a határidő nem haladhatja meg a 60 napot.”;

d) a (8) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(8) A sürgős és előre nem látható, biztonsági szempontból kritikus fontosságú munkálatokat is magában foglaló vis maior esetét leszámítva az e cikk szerint áru fuvarozási művelet számára odaitélt menetvonalat kevesebb mint két hónappal a szolgálati menetrendben tervezett ideje előtt nem lehet törölni, ha az érintett kérelmező nem járul hozzá a menetvonal törléséhez. Ilyen esetben az érintett pályahálózat-működtetőnek törekednie kell arra, hogy a kérelmező számára megegyező minőségű és megbízhatóságú menetvonalat javasoljon, amelyet a kérelmezőnek jogában áll elfogadni vagy elutasítani. Ez a rendelkezés nem sérti a kérelmezőnek a 2012/34/EU irányelv 44. cikke (1) bekezdésében említett megállapodások szerinti jogait. A kérelmező az ügyet az e rendelet 20. cikkében említett szabályozó szervezethez terjesztheti.”;

e) a (10) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(10) Az e cikk (4) és (9) bekezdésében a pályahálózat-működtetőkre való utalás adott esetben magában foglalja 2012/34/EU irányelv 7. cikkének (2) bekezdése szerinti elosztó szerveket is.”

11. A 15. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„15. cikk

Engedélyezett kérelmezők

A 2012/34/EU irányelv 41. cikkének (1) bekezdésétől eltérve a vasúti társaságokon vagy a vasúti társaságok nemzetközi csoportosulásain kívüli kérelmezők, például fuvaroztatók, szállítmányozók és kombinált fuvarozással foglalkozó szállítók is kérhetnek a 14. cikk (3) bekezdése szerinti előre meghatározott nemzetközi menetvonalat vagy a 14. cikk (5) bekezdésében említett kapacitástartalékot. Az áru fuvarozási folyosó e menetvonalának áru fuvarozás céljára történő felhasználása érdekében e kérelmezőknek vasúti társaságot kell kijelölniük arra, hogy az a 2012/34/EU irányelv 28. cikkének megfelelően megállapodást kössön a pályahálózat-működtetővel.”

12. A 17. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az érintett pályahálózat-működtetők az e cikk (1) bekezdésében említett közös célokkal és/vagy iránymutatásokkal összhangban elsőbbségi szabályokat dolgoznak ki az áru fuvarozási folyosók felelősségük alá tartozó részében közlekedő különböző forgalmi típusok tekintetében. Ezeket az elsőbbségi szabályokat a vasúthálózatnak a 2012/34/EU irányelv 27. cikkében említett használati feltételeiben közzé kell tenni.”

13. A 18. cikk a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„a) a nemzeti hálózatoknak a 2012/34/EU irányelv 27. cikkében szereplő eljárással összhangban kidolgozott használati feltételeiben szereplő, az áru fuvarozási folyosókkal kapcsolatos információk;”.

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

„19. cikk

Szolgáltatásminőség az áru fuvarozási folyosón

- (1) Az áru fuvarozási folyosó ügyvivő testülete elősegíti az összhangot az áru fuvarozási folyosó vonalán érvényben lévő, a 2012/34/EU irányelv 35. cikkében említett teljesítményösztönző rendszerek között.
- (2) Az ügyvivő testület nyomon követi a pályahálózat-működtetők által a kérelmezőknek – a 12–18. cikk alkalmazási körében – alapvető feladataik ellátása során nyújtott szolgáltatások, valamint az áru fuvarozási folyosón nyújtott vasúti áru fuvarozási szolgáltatások teljesítését. A teljesítmény-ellenőrzést minőségi és mennyiségi szempontból is el kell végezni, adott esetben az áru fuvarozási folyosó 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjával összhangban meghatározott célkitűzéseihöz és célértékeihez kapcsolódó teljesítménymutatók alapján. Az ügyvivő testület a releváns teljesítménymutatókról egyeztet a 8. cikk (7) és (8) bekezdésében említett tanácsadó csoportokkal és az európai koordinátorral.

- (3) Az ügyvivő testület értékeli a teljesítmény-ellenőrzés eredményeit a 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjával összhangban meghatározott célkitűzések és célértékek, valamint az (EU) .../... rendelet⁺ 19. cikkében említett üzemeltetési prioritások tekintetében.
- (4) Az ügyvivő testület éves jelentést készít és tesz közzé, amely bemutatja az e cikk alapján végzett tevékenységek eredményeit. A testület a jelentés külön szakaszában ismerteti a 8. cikk (7) és (8) bekezdésében említett tanácsadó csoportok véleményét és teljesítményértékelését. Az ügyvivő testület az éves jelentést jóváhagyásra benyújtja az irányító testületnek.”

15. A 20. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A 2012/34/EU irányelv 55. cikkében említett szabályozó szervezetek együttműködnek az áru fuvarozási folyosón zajló verseny ellenőrzésében. E szervezetek biztosítják különösen a folyosóhoz való, megkülönböztetéstől mentes hozzáférést, és felelnek az említett irányelv 56. cikkének (1) bekezdésében előírt jogorvoslatért. A szervezetek megosztják a pályahálózat-működtetőktől és más érintett felektől kapott szükséges információkat.”;

⁺ HL: Kérjük, illessze be a PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) dokumentumban szereplő rendelet számát és dátumát.

b) a (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(6) A pályahálózat-működtetőknek a 2012/34/EU irányelv 40. cikkének (1) és (2) bekezdése szerint esetlegesen bevont képviselői biztosítják, hogy késedelem nélkül rendelkezésre álljon valamennyi információ, amely az e cikk (3) bekezdése szerinti panaszkezeléshez vagy vizsgálathoz szükséges, és amelyet azon tagállam szabályozó szervezete kért, amelyben az érintett képviselő található. Ez a szabályozó szervezet jogosult az ilyen, az érintett nemzetközi vasúti menetvonallal kapcsolatos információkat az e cikk (3) bekezdésében említett szabályozó szervezeteknek továbbítani.”

16. A 21. cikket el kell hagyni.

17. A 22. és a 23. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„22. cikk

A végrehajtás nyomon követése

Az e rendelet 8. cikkének (1) bekezdésében említett irányító testület az egyes árufuvarozási folyosók létrehozásának időpontjától kezdve négyévente benyújtja a folyosó megvalósítási terve végrehajtásának eredményeit a Bizottságnak. A Bizottság elemzi az eredményeket, és elemzéséről tájékoztatja a 2012/34/EU irányelv 62. cikkében említett bizottságot.

23. cikk

Jelentés

E rendelet alkalmazását a Bizottság rendszeres időközönként megvizsgálja. A Bizottság első alkalommal 2015. november 10-ig, ezt követően pedig négyévente jelentést küld az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.”

18. A mellékletet el kell hagyni.

68. cikk

Hatályon kívül helyezés

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

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

69. cikk
Hatálybalépés

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

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

Kelt ...,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

A MELLÉKLETEK LISTÁJA

I. MELLÉKLET	Térképek – Átfogó hálózat, kiterjesztett törzshálózat és törzshálózat
II. MELLÉKLET	A transzeurópai közlekedési hálózat csomópontjainak jegyzéke
III. MELLÉKLET	Az európai közlekedési folyosók nyomvonala
IV. MELLÉKLET	Indikatív térképek – Az egyes harmadik országokra kiterjesztett transzeurópai közlekedési hálózat
V. MELLÉKLET	Iránymutatások a városi csomópontokra vonatkozó fenntartható városi mobilitási tervezéshez
VI. MELLÉKLET	Az (EU) 2021/1153 rendelet módosításai
VII. MELLÉKLET	Megfelelési táblázat

(Technikai okokból a mellékletek itt nincsenek feltüntetve. A tartalmukért keresse fel:

<https://www.europarl.europa.eu/tent/hu>)