



Brüsszel, 2022. december 1.  
(OR. en)

15058/22

---

---

Intézményközi referenciaszám:  
2021/0420(COD)

---

---

TRANS 730  
CODEC 1803

## JELENTÉS

---

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	ST 14717/22 + ADD 1 - ADD 47
Biz. dok. sz.:	ST 15109/21 + ADD 1 - 55
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 rendelet és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről – Általános megközelítés

---

### I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2021. december 14-én benyújtotta a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 rendelet és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatot. A javaslatot egy négy kezdeményezésből álló csomag részeként terjesztették elő, amelynek célja az uniós közlekedési rendszer korszerűsítése, valamint a tisztább, környezetbarátabb és intelligensebb mobilitásra való átállás támogatása a rendszer néhány kulcsfontosságú elemének – így például a transzeurópai közlekedési hálózatnak (TEN-T), az intelligens közlekedési rendszereknek, a határokon átnyúló és a távolsági vasúti közlekedésnek, valamint a városi mobilitásnak – a javítása révén.

2. A TEN-T fejlesztésére vonatkozó politika felülvizsgálatára irányuló javaslat célja, hogy 2050-re megbízható, zökkenőmentes és színvonalas transzeurópai közlekedési hálózat jöjjön létre, amely az Európai Unió egész területén biztosítja a fizikai megszakítások, szűk keresztmetszetek vagy hiányzó összeköttetések nélküli, fenntartható összekapcsoltságot. A cél az, hogy ez a hálózat hozzájáruljon az EU fenntartható mobilitással kapcsolatos célkitűzéseinek eléréséhez, a belső piac megfelelő működéséhez, valamint az EU gazdasági, társadalmi és területi kohéziójához. A hálózatot fokozatosan kell kiépíteni, 2030-ra, 2040-re és 2050-re vonatkozó javasolt határidőkkel.
3. A javaslat négy fő célkitűzése:
  - i. fenntarthatóbbá tenni közlekedést, mégpedig megfelelő alapvető infrastruktúra, különösen fenntarthatóbb közlekedési módok biztosítása révén, a torlódások, az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a közlekedés tágabb értelemben vett negatív externáliáinak csökkentése érdekében;
  - ii. fokozni a közlekedés folytonosságát és hatékonyságát, ösztönözni a multimodalitást és a közlekedési módok közötti átjárhatóságot, valamint jobban integrálni a városi csomópontokat a hálózatba, továbbá növelni a közlekedési infrastruktúra felhasználói számára nyújtott előnyöket;
  - iii. növelni a TEN-T-hálózat rezilienciáját az éghajlatváltozás és más természeti veszélyek, valamint az ember okozta katasztrófák kedvezőtlen hatásaival szemben;
  - iv. javítani a TEN-T irányítási eszközeinek hatékonyságát, valamint észszerúsíteni a TEN-T megvalósítására vonatkozó beszámolási és nyomonkövetési eszközöket.
4. Az Európai Bizottság 2022. július 27-én módosított javaslatot fogadott el. E módosított javaslat, amelynek célja az Oroszország Ukrajna ellen folytatott agresszív háborújának hatásaira való reagálás, különösen a következőket tartja szem előtt:
  - négy európai közlekedési folyosó kiterjesztése Ukrajna és a Moldovai Köztársaság területére, azonnali válaszként a „szolidaritási folyosókról” szóló közleményben kért intézkedésre,
  - Oroszország és Belarusz törlése a transzeurópai közlekedési hálózat indikatív térképeiről. A Bizottság emellett javasolta, hogy az EU és Oroszország/Belarusz közötti határokon átnyúló összeköttetések „utolsó szakaszait” minősítsék vissza, hogy azok a „törzshálózat” helyett az „átfogó hálózat” részét képezzék;
  - amennyiben ez gazdaságilag indokolt, intézkedések a vasútvonalak szabványos európai névleges vasúti nyomtávolságra való átállítására és új vasútvonalak építése e szabványos nyomtávolsággal.

## **II. A TÖBBI INTÉZMÉNYBEN VÉGZETT MUNKA**

5. Az Európai Parlament a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot (TRAN) jelölte ki az e javaslatért felelős bizottságnak, Dominique RIQUET-t (Renew, Franciaország) és Barbara THALER-t (EPP, Ausztria) pedig társelőadóknak. Az előadók október 26-án terjesztették a TRAN bizottság elé a jelentéstervezetet, és az EP várhatóan 2023 első negyedévében szavaz a jelentésről.
6. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2022. március 23-án véleményt fogadott el. A Régiók Bizottsága 2022. október 11-én fogadta el a javaslatra vonatkozó véleményét.

## **III. A TANÁCS ÉS ANNAK ELŐKÉSZÍTŐ SZERVEI KERETÉBEN VÉGZETT MUNKA**

7. A javaslatot és a hatásvizsgálatot 2022. január 6-án és 13-án terjesztették a közlekedési munkacsoport (intermodális kérdések és hálózatok) elé. A munkacsoport ezt követően 2022 januárja és májusa között megvitatta a javaslat rendelkező részét, és az elért eredményekről szóló jelentést<sup>1</sup> június 2-án benyújtotta a Közlekedési, Távközlési és Energiaügyi Tanácsnak.
8. Az elnökség júliustól november közepéig több, a rendelkezések egészére kiterjedő kompromisszumos javaslat alapján folytatta a munkát a munkacsoportban, és igyekezett a lehető legnagyobb mértékben figyelembe venni a tagállamok által tett észrevételeket. Az elnökségi kompromisszumos szövegek általánosságban pontosításokat, egyszerűsítést és a tagállamok számára rugalmasságot vezettek be a különböző rendelkezésekben.
9. A Bizottság szeptember 7-én benyújtotta a módosított javaslatot<sup>2</sup> a munkacsoportnak. Ennek elemeit ezt követően beépítették a több alkalommal megvitatott kompromisszumos szövegekbe.

---

<sup>1</sup> ST 8784/22.

<sup>2</sup> ST 11657/1/22 REV 1 + ADD 1 – ADD 16 + COR.

10. A munkacsoportban végzett munkát követően az Állandó Képviselők Bizottsága a november 25-i ülésén jóváhagyta a szöveget, a tagállamok által kifejezett aggályokat figyelembe vevő alábbi változtatásokkal<sup>3</sup>:
- (19) preambulumbekendés: új mondat a finanszírozásról;
  - A 16. cikk (5) bekezdése és a (40a) preambulumbekendés: a vasúti közlekedési infrastruktúrára vonatkozó követelmények (mentességek);
  - 15. cikk és 16. cikk: a vasúti közlekedési infrastruktúrára vonatkozó követelmények (740 m hosszúságú vonatok);
  - 22. cikk (3) bekezdés: a belvízi közlekedési infrastruktúrára vonatkozó követelmények (végrehajtási jogi aktusok);
  - 53. cikk (3) bekezdés: az európai koordinátor munkaterve;
  - (30a) preambulumbekendés és a 65. cikk (12a) bekezdése: a 913/2010/EU rendelet módosításai (a tehervonatok tartózkodási ideje a határszakaszokon).
11. Néhány delegáció kérésére a Coreper az ülésén megállapodásra jutott az e jelentés kiegészítésében szereplő térképek több módosításáról.
12. A fentiekén túl a mellékletben foglalt szöveg tartalmaz néhány technikai jellegű kiigazítást is, amelyek célja a javaslat különböző rendelkezései közötti összhang biztosítása (vö. az (52) preambulumbekendést és az 59. cikket), továbbá a szöveg kiegészült az „űrrepülőterekkel” (új (48b) preambulumbekendés, a 3. cikk af2) pontja és a 32. cikk (1) bekezdésének h) pontja).

#### **IV. KONKLÚZIÓ**

13. A fentiek fényében felkérjük a Tanácsot (Közlekedés, Távközlés és Energia), hogy a 2022. december 5-i ülésén alakítson ki általános megközelítést a mellékletében foglalt kompromisszumos szövegről és e jelentés kiegészítéséről.

---

<sup>3</sup> Az előző változathoz (ST 14717/22 INIT) képest végrehajtott változtatásokat (új részek esetén) **félkövér aláhúzott** betűtípus, (törlés esetén) pedig [...] jelöli.

2021/0420 (COD)

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**

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

(EGT-vonatkozású szöveg)

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 véleményére<sup>4</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>5</sup>,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

---

<sup>4</sup> HL C [...].

<sup>5</sup> HL C [...].

- (1) „Az európai zöld megállapodás” című, 2019. decemberi bizottsági közlemény<sup>6</sup> célul tűzte ki az Unió számára a klímasemlegesség 2050-re történő elérését, 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 rendelet<sup>7</sup> célértékként határozza meg.
- (2) A közlekedésből származó kibocsátás az Unió teljes üvegházhatásúgáz-kibocsátásának mintegy 25 %-át teszi ki, és az elmúlt években 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, miközben a szennyezőanyag-mentességi célkitűzés megvalósításán is munkálkodik<sup>8</sup>.
- (3) A fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló bizottsági közlemény<sup>9</sup> mérföldköveket határoz meg, amelyek kijelölik az utat az európai közlekedési rendszer számára a fenntartható, intelligens és reziliens mobilitásra vonatkozó célkitűzések eléréséhez. A stratégia előírja, hogy a vasúti árufuvarozás 2030-ra 50 %-kal, 2050-re pedig a kétszeresére növelje piaci részesedését; a belvízi szállítás és a rövid távú tengeri fuvarozás 2030-ra 25 %-kal, 2050-re pedig 50 %-kal növelje piaci részesedését; a nagy sebességű vasút forgalma 2030-ra a kétszeresére, 2050-re pedig a háromszorosára nőjön; 2030-ra legalább 30 millió kibocsátásmentes gépkocsi és 80 000 kibocsátásmentes tehergépkocsi üzemeljen az uniós utakon, 2050-re pedig szinte minden személygépkocsi, kisteherautó és autóbusz, valamint új nehézgépjármű kibocsátásmentes legyen; az Unióban az 500 km-nél rövidebb útvonalú, menetrend szerinti közösségi közlekedés 2030-ra váljon karbonsemlegessé; továbbá 2030-ra legalább 100 klímasemleges város legyen Európában.

---

<sup>6</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: „Az európai zöld megállapodás”, COM(2019) 640 final.

<sup>7</sup> 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.).

<sup>8</sup> A Bizottság 2021. május 12-i közleménye: „Bolygónk egészségessé tétele mindenki számára – Uniós cselekvési terv: »Út a szennyezőanyag-mentes levegő, víz és talaj felé«”, COM(2021) 400 final.

<sup>9</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása”, COM(2020) 789 final.

- (4) A transzeurópai közlekedési hálózat megvalósítása megteremti az előfeltételeket az olyan infrastrukturális alap tekintetében, amely lehetővé teszi, hogy valamennyi közlekedési mód fenntarthatóbbá, megfizethetőbbé és inkluzívabbá váljon, hogy a fenntartható alternatívák széles körben elérhetőek legyenek egy multimodális közlekedési rendszerben, és hogy az átállást a megfelelő ösztönzőkkel lehessen előmozdítani, elsősorban a méltányos átmenet biztosításával, a klímasemlegesség felé történő méltányos átmenetre vonatkozó 2022. június 16-i (EU) [...] tanácsi ajánlásban<sup>10</sup> megfogalmazott célkitűzésekkel összhangban.
- (5) A transzeurópai közlekedési hálózat tervezésének, fejlesztésének és üzemeltetésének lehetővé kell tennie a közlekedés fenntartható formáit, jobb multimodális és átjárható közlekedési megoldásokat kell biztosítani a teljes logisztikai lánc fokozott intermodális integrációja mellett, ezáltal az Unión belüli zökkenőmentes személy- és áruforgalomhoz szükséges útvonalak létrehozásával hozzájárulva a belső piac zökkenőmentes működéséhez. Emellett a hálózatnak a gazdasági, társadalmi és területi kohézió megerősítésére kell törekednie azáltal, hogy az Unió valamennyi régiója számára biztosítja a hozzáférhetőséget és az összekapcsoltságot, beleértve a legkülső régiók és az egyéb távoli területek, a vidéki térségek, a szigeti régiók, a perem- és hegyvidéki területek, valamint a ritkán lakott területek jobb összekapcsoltságát. A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésének emellett lehetővé kell tennie az áruk és személyek zökkenőmentes, biztonságos és fenntartható mobilitását azok teljes sokféleségében, valamint hozzá kell járulnia a további globális gazdasági növekedéshez és versenyképességhez azáltal, hogy erőforrás-hatékony és fenntartható módon összeköttetéseket és átjárhatóságot hoz létre a nemzeti közlekedési hálózatok között.
- (6) A forgalom növekedése a nemzetközi közlekedési rendszerek túlterheltségéhez vezetett. A személyek és áruk nemzetközi mobilitásának biztosítása érdekében optimalizálni kell a transzeurópai közlekedési hálózat kapacitását és a kapacitás kihasználtságát, és szükség esetén bővíteni kell azt az infrastrukturális szűk keresztmetszetek megszüntetésével, valamint a tagállamokon és adott esetben a szomszédos országokon belül és az azok között hiányzó infrastrukturális összeköttetések kialakításával, figyelembe véve a tagjelölt és potenciális tagjelölt országokkal jelenleg folyó tárgyalásokat.

---

<sup>10</sup> [ST 9107/22], (HL C 243., 2022.6.27., 35. o.).

- (7) A transzeurópai közlekedési hálózat nagyrészt a meglévő infrastruktúrából áll. Az új transzeurópai közlekedési hálózattal kapcsolatos politika célkitűzéseinek teljes körű megvalósítása érdekében egységes követelményeket kell megállapítani az infrastruktúrára vonatkozóan.
- (8) A közös érdekű projekteknek hozzá kell járulniuk a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztéséhez az új közlekedési infrastruktúra létrehozása, a már meglévő közlekedési infrastruktúra karbantartása és korszerűsítése, valamint a hálózat erőforrás-hatékony használatát előmozdító intézkedések révén. A közös érdekű projekteknek európai hozzáadott értéket kell felmutatniuk. Az ilyen projekteknek gazdaságilag is életképesnek kell lenniük. A ritkán lakott területeken megvalósuló projekteknek – amelyek esetében esetleg nehéz demonstrálni a gazdasági életképességet, mivel a társadalmi és területi kohézióból származó előnyök magasabbak lehetnek – legalább pozitívan hozzá kell járulniuk a hálózat fejlesztéséhez egy társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés alapján, 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 szinergikus hatásokat az egyéb szakpolitikákkal, például idegenforgalmi szempontok érvényesítésével úgy, hogy az olyan magas- és mélyépítési szerkezetek, mint például a hidak vagy az alagutak, kiegészüljenek a kerékpárutak (többek között az EuroVelo útvonalak) infrastruktúrájával, vagy biztonsági szempontok érvényesítésével úgy, hogy az infrastruktúrában új technológiák, így például hidakba épített érzékelők kapjanak helyet.
- (10) Annak érdekében, hogy jó minőségű és hatékony közlekedési infrastruktúra valósuljon meg minden közlekedési módban, a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztése során figyelembe kell venni a személyek és áruk mozgásának biztonságát és védelmét, az éghajlatváltozáshoz való hozzájárulást, továbbá azt a hatást, amelyet az éghajlatváltozás és az esetleges természeti veszélyek vagy ember okozta katasztrófák gyakorolhatnak az infrastruktúrára, valamint annak a közlekedési rendszerek minden használója általi hozzáférhetőségére, főként azokban a régiókban, amelyeket különösen érintenek az éghajlatváltozás kedvezőtlen hatásai.
- (11) törölve.

- (12) Az infrastruktúra-tervezés során a tagállamoknak és más projektgazdáknak kellően fontolóra kell venniük olyan kockázatértékelések elvégzését és alkalmazkodási intézkedések bevezetését, amelyek célja, hogy javítsák a rezilienciát, például az éghajlatváltozással, a természeti veszélyekkel és az ember okozta katasztrófákkal szemben. A 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 a taxonómiai rendelet<sup>11</sup> 17. cikkének értelmében vett, a jelentős károkozás elkerülését célzó elvet.
- (13) Tekintettel azonban 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, értékelni kell a közös érdekű projekteket annak biztosítása érdekében, hogy a TEN-T-politika összhangban legyen az Unió közlekedés-, környezetvédelmi és éghajlat-politikai célkitűzéseivel. A tagállamoknak és más projektgazdáknak el kell végezniük a tervek és a projektek környezeti értékelését, amelynek – azon projektek esetében, amelyekről e rendelet hatálybalépésének időpontjáig nem kezdődött meg a környezeti hatásvizsgálatra irányuló közbeszerzési eljárás – tartalmaznia kell a jelentős károkozás elkerülését célzó elv szerinti, a rendelkezésre álló legfrissebb iránymutatásokon és bevált gyakorlatokon alapuló értékelést.

---

<sup>11</sup> 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.).

- (14) A TEN-T-rendelet szerinti infrastrukturális projekteknek reziliensnek kell lenniük az éghajlatváltozás potenciálisan káros hatásaival szemben az éghajlatváltozással szembeni sérülékenység és az éghajlattal kapcsolatos kockázatok értékelése, ezen belül megfelelő alkalmazkodási intézkedések révén. Azokat a projekteket, amelyek esetében környezeti hatásvizsgálat szükséges, éghajlatváltozási rezilienciavizsgálatnak kell alávetni, a költség-haszon elemzésbe pedig be kell építeni az üvegházhatásúgáz-kibocsátás költségeit és az éghajlatváltozás mérséklésére irányuló intézkedések 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 sérülékenységi és alkalmazkodási értékelések beépüljenek az uniós költségvetés keretében hozott beruházási és tervezési döntésekbe. Az egyéb uniós jogi aktusokban – kiváltképp az (EU) 2021/1153 rendelet 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 dátumát megelőzően még nem indult el.
- (15) A tagállamoknak és más projektgazdáknak a vonatkozó jogszabályoknak megfelelően el kell végezniük a tervek és projektek környezeti értékelését, egyrészt a környezetre gyakorolt káros hatások, így például a táj szétszabdaltsága, a talajfedés, a levegő- és vízszennyezés, valamint a zaj elkerülése vagy – amennyiben ez nem lehetséges – mérséklése vagy kompenzálása, másrészt pedig a biológiai sokféleség eredményes védelme érdekében.
- (16) Egy adott projekt tervezési és kivitelezési szakaszában kellőképpen figyelembe kell venni a regionális és helyi önkormányzatok, valamint a közös érdekű projekt által érintett nyilvánosság érdekeit.
- (17) A transzeurópai közlekedési hálózat meghatározásának közös és átlátható módszertanon kell alapulnia, és az infrastruktúra-tervezés legmagasabb szintjét kell képviselnie az Unión belül. Ezen túlmenően pedig multimodálisnak kell lennie, azaz magában kell foglalnia az összes közlekedési módot és azok kapcsolatait, valamint a vonatkozó forgalmi- és utazásiinformáció-kezelési rendszereket.

- (18) A transzeurópai közlekedési hálózatot fokozatosan, három lépésben kell fejleszteni azzal az átfogó céllal, hogy szigorú minőségi normáknak megfelelő, multimodális és átjárható, egész Európára kiterjedő hálózat valósuljon meg, tiszteletben tartva ugyanakkor az átfogó uniós klímasemlegességi és környezetvédelmi célkitűzéseket: 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 rendelet<sup>12</sup> 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 köztes határidőt kell alkalmazni annak érdekében, hogy elegendő idő álljon rendelkezésre a szükséges beruházásokhoz. **A követelmények – különösen a vasúti infrastruktúrára vonatkozóan újonnan bevezetett szabványokból fakadó követelmények – végrehajtása jelentős pénzügyi beruházásokat igényelhet.**
- (20) A transzeurópai közlekedési hálózatnak egy egész Európát lefedő olyan közlekedési hálózatnak kell lennie, amely egyrészt biztosítja az Unió összes régiójának hozzáférhetőségét és összekapcsoltságát – a legkülső régiókat és az egyéb távoli területeket, a vidéki térségeket, a szigeti régiókat, a perem- és hegyvidéki területeket, valamint a ritkán lakott területeket is beleértve –, másrészt pedig erősíti azok között a társadalmi, gazdasági és területi kohéziót. A transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúrájára vonatkozó követelményeket úgy kell meghatározni, hogy elősegítsék az Unió egész területét lefedő, jó minőségű hálózat fejlesztését.

---

<sup>12</sup> 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.).

- (21) A transzeurópai közlekedési hálózatban megfelelően ki kell építeni az alternatív üzemanyagok infrastruktúráját annak érdekében, hogy a hálózat hatékonyan támogassa a kibocsátásmentes mobilitásra való átállást, összhangban az [alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>13</sup> meghatározott határidőkkel.
- (22) A törzshálózat mellett meg kell határozni egy kiterjesztett törzshálózatot az átfogó hálózat azon kiemelt szakaszai alapján, amelyek az európai közlekedési folyosók részét képezik.
- (23) A törzshálózatot objektív tervezési módszertan alapján határozták meg. E módszertan segítségével azonosították a legfontosabb városi csomópontokat, kikötőket és repülőtereket, valamint határátkelőhelyeket. Ezeket a csomópontokat lehetőség szerint össze kell kapcsolni a transzeurópai közlekedési hálózat vasútjaival és/vagy közútjaival, amennyiben azok gazdaságilag életképesek és megvalósíthatók. A módszertan biztosítja, hogy valamennyi tagállam össze legyen kötve, illetve hogy a fontosabb szigetek is a törzshálózat részét képezzék.
- (24) A fenntartható multimodális közlekedési hálózat alapját – 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.
- (25) A törzshálózat egyes meglévő előírásait ki kell terjeszteni a kiterjesztett törzshálózatra és az átfogó hálózatra annak érdekében, hogy teljes mértékben kiaknázhatók legyenek a hálózatban rejlő előnyök, javuljon a hálózattípusok közötti átjárhatóság, és fenntarthatóbb közlekedési formákkal – többek között nagyobb fokú digitalizáció és más technológiai megoldások révén – fokozottabb tevékenység váljon lehetővé.

---

<sup>13</sup> Az Európai Parlament és a Tanács [...] rendelete az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L [...]).

- (26) A törzshálózatra, a kiterjesztett törzshálózatra és az átfogó hálózatra vonatkozó infrastrukturális követelmények alóli mentességet csak kellően indokolt esetekben és meghatározott feltételek mellett helyénvaló biztosítani. Ide kell sorolni azokat az eseteket is, amikor a beruházás nem indokolható, vagy amikor sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok állnak fenn, például a legkülső régiókban és az egyéb távoli területeken, a szigeti régiókban, a perem- és hegyvidéki területeken, valamint a ritkán lakott területeken, vagy sűrűn lakott területeken.
- (26a) E rendelet alkalmazásában elszigetelt hálózatnak minősül egy tagállamnak a szabványos európai névleges nyomtávolságtól eltérő nyomtávolságú vasúti hálózata vagy annak egy része. Az ilyen hálózatoknak az eltérő nyomtávú hálózatoktól való elkülönülésből eredő sajátosságai miatt gazdasági költség-haszon szempontból e hálózatokra vagy azok részeire nem lenne indokolt előírni e rendelet bizonyos szabványait és követelményeit. Ezért bizonyos vasúti szabványok és követelmények nem alkalmazandók ezekre a hálózatokra.
- (27) A törzshálózat, a kiterjesztett törzshálózat és az átfogó hálózat formájában létrehozott szárazföldi infrastruktúra-hálózatot integrálni kell a transzeurópai közlekedési hálózat tengeri dimenziójával. E célból 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.
- (28) törölve.

- (29) A 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>14</sup> 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.

---

<sup>14</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 913/2010/EU rendelete (2010. szeptember 22.) a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról (HL L 276., 2010.10.20., 22. o.).

- (30) 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 áru fuvarozási folyosókat európai közlekedési folyosókba kell integrálni. E célkitűzéssel összhangban a Bizottságot arra ösztönözzük, hogy adott esetben fogadjon el javaslatot a 913/2010/EK rendeletben a közelmúltban felvett vasúti áruszállítási kapacitáskiosztásra vonatkozó szabályok időben történő módosítására, a folyosókon folytatott áru fuvarozás zökkenőmentes működésének biztosítása érdekében. Az európai közlekedési folyosóknak olyan eszközként kell szolgálniuk, amely lehetővé teszi a fenntartható és multimodális európai áru- és személyszállítási forgalom fejlesztését, valamint az átjárható, magas színvonalú infrastruktúra kiépítését és a jó üzemi teljesítmény elérését. Ennélfogva elő kell segíteniük egy, az Unió egészére kiterjedő, fokozottan versenyképes vasúti hálózat létrehozására vonatkozó elképzelés megvalósítását is.
- (30a) A szolgáltatások magas színvonalának biztosítása érdekében a vasúti áru fuvarozási folyosókra vonatkozóan új üzemeltetési követelményeket kell alkalmazni. A tagállamoknak különösen minden lehetséges erőfeszítést meg kell tenniük annak biztosítása érdekében, hogy a két tagállam közötti határt átlépő tehervonatok tartózkodási ideje ne haladja meg átlagosan a **25** [...] percet, és hogy valamely áru fuvarozási folyosón a legalább egy határt átlépő vonatok többsége menetrend szerinti időpontban vagy 30 percnél rövidebb késéssel érkezzenek meg a célállomásukra vagy az Unió külső határára. A tartózkodási időre vonatkozó határidő nem alkalmazandó, amennyiben megváltozik a nyomtávolság. 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 rendelet alkalmazásában végzett ellenőrzések még nem szűntek meg, és amennyiben az említett rendelet alkalmazásában a vonatokon végzett ellenőrzések nem teszik lehetővé e határidő betartását. A nyomtávolság megváltozása 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, amelyekben a tehervonatok áthaladnak, szintén nem kell figyelembe venni.

- (30b) A 913/2010/EU rendelet eredeti változata 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.
- (30c) 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 eredeti változata 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. Írország élt ezzel a lehetőséggel. Ennek megfelelően, a 913/2010/EU rendelet eredeti változata alapján Írország területén nem hoztak létre vasúti áru fuvarozási folyosót. E körülmények között, tekintettel arra, hogy az ír hatóságok és pályahálózat-működtető(k) 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-működtető(k) nem vesznek részt a területén lévő áru fuvarozási folyosók irányító testületében és/vagy ügyvezető testületében.
- (31) Az európai közlekedési folyosóknak ki kell terjedniük a nagy távolságra történő szállítás legfontosabb áramlásaira, a transzeurópai közlekedési hálózat egyes részeire épülő kulcsfontosságú európai multimodális közlekedési tengelyt kell alkotniuk, határokat kell átlépniük, multimodálisnak kell lenniük, nyitottnak kell lenniük az e rendelet hatálya alá tartozó valamennyi közlekedési mód integrálására.

- (32) A transzeurópai közlekedési hálózat összehangolt és kellő időben történő, ezáltal a hálózati hatások maximalizálását lehetővé tevő létrehozása érdekében az érintett tagállamoknak biztosítaniuk a megfelelő intézkedések meghozatalát a törzshálózatra, a kiterjesztett törzshálózatra és az átfogó hálózatra irányuló közös érdekű projektek – e rendelet eltérő rendelkezései hiányában – 2030-ig, 2040-ig, illetve 2050-ig történő befejezése érdekében. 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 szereplő prioritásokat is. A nemzeti tervek és programok hatálya, módszertana vagy időkerete azonban továbbra is kizárólag a tagállamok hatáskörébe tartozik.
- (33) Olyan közös érdekű projekteket kell meghatározni, amelyek hozzájárulnak mind a transzeurópai közlekedési hálózat megvalósításához, mind a célkitűzések eléréséhez, és megfelelnek az e rendeletben megállapított prioritásoknak. Végrehajtásukat pedig attól kell függővé tenni, hogy milyen kidolgozottsági szintet értek el, hogy mennyire felelnek meg az uniós és a nemzeti jogi eljárásoknak, valamint hogy rendelkezésre állnak-e a megfelelő pénzügyi források, a tagállamok vagy az Unió pénzügyi kötelezettségvállalásának sérelme nélkül.
- (34) A transzeurópai közlekedési hálózatnak az e rendeletben meghatározott követelményekkel összhangban történő fejlesztésére irányuló közös érdekű projektek uniós hozzáadott értékkel rendelkeznek, mivel hozzájárulnak a magas színvonalú, átjárható és multimodális európai hálózathoz, növelve a fenntarthatóságot, a kohéziót, a hatékonyságot és a 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.
- (35) A tagállamoknak és más projektgazdáknak biztosítaniuk kell a közös érdekű projektek szükségtelen késedelem nélküli, hatékony értékelését.
- (36) törölve.
- (37) törölve.

(38) Együttműködésre van szükség harmadik országokkal, beleértve a szomszédos országokat is ahhoz, hogy biztosított legyen az Unió és ezen országok infrastruktúra-hálózatai közötti kapcsolat és átjárhatóság. Az Uniónak adott esetben közös érdekű projekteket kell előmozdítania ezen országokkal, biztosítva a transzeurópai közlekedési hálózat célkitűzéseinek és interoperabilitási követelményeinek a teljesülését. Ezeket a projekteket össze kell hangolni azzal a céllal is, hogy az EU-ban 2050-re megvalósuljon a klímasemlegesség, és különösen a kibocsátásáthelyezés megakadályozása révén egyenlő versenyfeltételeket kell biztosítani a közlekedés terén.

(38a) A (39a) preambulumbekzdésből áthelyezve:

Az Oroszország által Ukrajna ellen indított agresszív háború pusztító hatása próbára tette az európai közlekedési hálózat ellenálló képességét. 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 hatások rávilágítottak arra, hogy az Unió belső piacát és közlekedési hálózatát nem lehet elszigetelten kezelni az uniós politika alakítása során. Minden eddiginél nagyobb szükség van az EU-val szomszédos partnerországokkal való jobb kapcsolatokra.

(38b) A (39b) preambulumbekzdésből áthelyezve:

Az új geopolitikai helyzetre figyelemmel a Bizottság a szolidaritási folyosókról szóló, 2022. május 12-i közleményében<sup>15</sup> számos olyan jelentős közlekedési infrastrukturális problémát azonosított, amelyeket az Uniónak és a szomszédos országoknak meg kell oldaniuk egyrészt Ukrajna gazdaságának és helyreállításának támogatása, valamint a mezőgazdasági és az egyéb áruk uniós és világpiacokra való eljuttatásának lehetővé tétele érdekében, másrészt pedig annak biztosítása céljából, hogy jelentősen javuljon az Unióval való összeköttetés mind az export, mind pedig az import tekintetében. 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.

---

<sup>15</sup> COM(2022) 217 final.

(38c) A (39c) preambulumbekzdésből áthelyezve:

Oroszország Ukrajna ellen folytatott agresszív háborúja és a Belarusz által a konfliktusban képviselt álláspont miatt az Unió, valamint Oroszország és Belarusz között a TEN-T-politika terén folytatott együttműködés nem helyénvaló, és nem is szolgálja az Unió érdekeit. Ezért e két harmadik országban abba kell hagyni a TEN-T hálózattal kapcsolatos munkát. Következésképpen az uniós tagállamok területén az Oroszországgal és Belarusszal való, határokon átnyúló összeköttetések javítása már nem jelent kiemelt prioritást. 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 szakasról átfogó hálózati szakasszá kell átminősíteni, amihez csak egy későbbi, 2050-es megvalósítási határidő van előírva. Mindazonáltal, ha Belaruszban demokratikus átmenetre kerülne sor, az ország és az EU közötti, határokon átnyúló kapcsolatoknak 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.

(38d) A (39a) preambulumbekzdésből áthelyezve:

Az Oroszország Ukrajna ellen indított agresszív háborújából fakadó új geopolitikai környezet rávilágított arra, hogy mennyire fontosak a zökkenőmentes közlekedési összeköttetések az Unió területén belül és a szomszédos harmadik országokkal. 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. Ezenkívül az eltérő nyomtávolságú hálózattal rendelkező tagállamoknak mérlegelniük kell az európai közlekedési folyosók meglévő vonalainak erre való átállítását. 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.

- (39) Ahhoz, hogy a közlekedési ágazat fenntartható és intelligens mobilitási szolgáltatások valóban multimodális rendszerévé váljon, az Uniónak magas színvonalú közlekedési hálózatot kell kiépítenie, legalább 100 km/h sebesség elérésére tervezett vonalakkal. A versenyképes vasúti személyszállításban nagy lehetőségek rejlenek a közlekedés dekarbonizációja szempontjából. Koherens és kölcsönösen átjárható nagy sebességű európai vasúti hálózatot kell kifejleszteni, amely összeköti a fővárosokat és a nagyvárosokat. A meglévő nagy sebességű vasútvonalaknak a legalább 160 km/h elérésére tervezett vonalakkal történő kiegészítése pedig hálózati hatásokat és koherensebb hálózatot eredményezhet, a vasúton utazók számának növekedése mellett. Ezeket a sebességtervezéssel kapcsolatos követelményeket azonban az érintett vasúti szakaszok bizonyos százalékára kell korlátozni annak figyelembevételére érdekében, hogy rugalmasságot kell biztosítani az olyan vasúti szakaszok számára, amelyek a domborzati viszonyok, tehermentesítési, 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 egy tagállam kérésére 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 irányelv I. mellékletében előírt, nagyobb sebességet lehetővé tevő kialakítással kapcsolatos lehetőségeket.
- (39a) A (38d) preambulumbekzdésbe áthelyezve.
- (40) A kombinált szállítás versenyképességéhez való hozzájárulás érdekében Európa-szerte fenntarthatóbb, reziliensebb és megbízhatóbb vasúti áru fuvarozási 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 kezdeti és/vagy befejező közúti szakaszok a lehető legrövidebbek legyenek.

(40a) Az intermodális szállítás tonnakiló méterben mérve az európai vasúti áru fuvarozás mintegy felét teszi ki, és részaránya növekvőben van. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló bizottsági közleményben meghatározott, a vasúti áru fuvarozás 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 legalább 27 centiméter magasságú teherkocsikon legfeljebb 4 méter magas szabványos félpótkocsikat szállítanak. E követelménynek való megfelelés azonban számos, néha költséges kiigazítást igényel. Ezért fontos, hogy kiegyensúlyozott megközelítést találjunk e követelmény teljesítése tekintetében, és biztosítsuk, hogy teljesítése 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/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, e követelménynek megfelelő legalább egy olyan közvetlen vonalnak kell lennie, 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 figyelembe kell vennie különösen 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.**

(41) törölve.

- (42) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszert (ERTMS) 2050-ig kiépítsék 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, a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az új vonalakon 2030-tól csak rádióalapú ERTMS-t építenek ki, 2050-re pedig a teljes transzeurópai közlekedési hálózatot rádióalapú ERTMS-sel látják el.
- (43) A (42) preambulumbekzdésbe (utolsó mondat) áthelyezve.
- (44) 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 adott esetben törekedniük kell a B. osztályú pálya menti rendszerek 2050-re történő leszerelésére.
- (45) 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 időjárás viszonyok. A megbízható, ugyanakkor a hidromorfológiai sajátosságokat és az alkalmazandó környezetvédelmi jogszabályokat is tiszteletben tartó nemzetközi forgalom biztosítása érdekében a TEN-T követelményeinek figyelembe kell venniük az egyes vízi utak sajátos hidromorfológiáját (például a szabadon folyó vagy szabályozott folyókat), valamint a környezetvédelmi és a biológiai sokféleséggel kapcsolatos politikák célkitűzéseit. E célból mindegyik európai közlekedési folyosó, vízi út vagy vízi útszakasz vonatkozásában referencia-vízszinteket kell megállapítani. A referencia-vízszintek meghatározásának folyamata során a Bizottságnak szorosan együtt kell működnie az érintett tagállamokkal és a nemzetközi megállapodások alapján létrehozott érintett folyami hajózási bizottságokkal annak érdekében, hogy e közlekedési mód előmozdítása céljából összehangolt megközelítést lehessen biztosítani a belvízi infrastruktúrára vonatkozó követelmények tekintetében.

- (46) A tengeri kikötők a transzeurópai közlekedési hálózat szárazföldi infrastruktúrájának belépési és kilépési pontjai, ennél fogva fontos szerepet játszanak mint határokon átnyúló multimodális csomópontok, amelyek nemcsak közlekedési csomópontként, hanem a kereskedelem kapujaként, ipari klaszterként és energetikai csomópontként is szolgálhatnak. Amint azt a Bizottság által elfogadott RePowerEU terv is kiemeli, szükség van az energiaellátás diverzifikálására és a megújuló energia elterjedésének felgyorsítására. A tengeri kikötők tengeri szélérőművek 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 csővezetéseken vagy más közlekedési módokon keresztül történő szállításában is szerepet játszhatnak.
- (47) 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 hátszágban. Az európai tengeri térségre vonatkozó, újonnan létrehozott átfogó koncepciót rövid távú tengeri fuvarozási útvonalak létrehozásával vagy korszerűsítésével, valamint tengeri kikötők és hátszági összeköttetések 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.
- (48) Az Unióban a közúti szállítás (a teljesített tonnakilométerek alapján) a teljes szárazföldi áru fuvarozás háromnegyedét és (az utaskilométerek teljes száma alapján) a teljes szárazföldi személyszállítás mintegy 90 %-át teszi ki. Tekintettel a közúti közlekedés fontosságára és a közúti közlekedésbiztonság javítása iránti, a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló bizottsági közleményben foglalt mérföldkő szerinti elkötelezettségre, biztonsági szempontból tovább kell fejleszteni a közúti infrastruktúrát.

(48a) Az összekapcsoltság javítása, valamint a megfelelő kapacitás és a felhasználók kényelmének biztosítása érdekében a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a törzshálózat bizonyos forgalomnagysággal rendelkező repülőtereit vasúton, metróon, helyiérdekű vasúton vagy villamoson összeköttetésben legyenek a városi csomópontokkal, kivéve, ha az ilyen összeköttetéseket sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok akadályozzák. E repülőterek tekintetében – amelyek globális csomópontok – a tagállamok számára javasolt létrehozni vagy fejleszteni a távolsági vagy a nagy sebességű vasúttal való összeköttetéseket, hogy alternatívát biztosítsanak a rövid távon közlekedő légi járatokkal szemben.

**(48b) A légi közlekedés területén az innováció előmozdítása érdekében az újrepülőtereket fel kell venni a légi közlekedési infrastruktúra elemeinek jegyzékébe. Ez a felvétel azonban nem érintheti az 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 újrepülőtereknek a légi közlekedési infrastruktúra elemeinek jegyzékébe történő, e rendelet szerinti felvétele nem vezethet a légi közlekedési infrastruktúrára vonatkozó hatályos vagy jövőbeli uniós jogszabályoknak az újrepülőterekre való alkalmazásához, kivéve, ha ezek a jogszabályok erről kifejezetten rendelkeznek.**

(49) A transzeurópai közlekedési hálózatnak hatékony multimodalitást kell biztosítania ahhoz, hogy jobb és fenntarthatóbb modális választást tegyen lehetővé az utasok és az áru fuvarozás számára, továbbá hogy nagy távolságokon a szállítás egyszerre nagy mennyiségekben történhessen. A multimodális termináloknak kulcsszerepet kell játszaniuk e célkitűzés elérésében.

(49a) A tagállamoknak piac- és előretékintő 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 tagállamok azonban nem kötelezhetők a cselekvési terv végrehajtására. A cselekvési terv továbbá nem vezethet ahhoz, hogy a magánszektor köteles legyen terminálokba beruházni. A tervet nem kell stratégiai környezeti vizsgálatnak alávetni.

- (50) 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 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.
- (51) A városi mobilitási kihívások kezelésének hatékony egységes kereteként 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 terveknek tartalmazhatnak a városi közlekedési rendszer jelenlegi és jövőbeli teljesítményét alátámasztó célkitűzéseket, célértékeket és mutatókat.
- (52) A régiók és a települések közötti koordináció javítása céljából a tagállamoknak elő kell mozdítaniuk a fenntartható városi mobilitási tervek alkalmazását. [...] **E célból a tagállamok támogat~~hat~~ják** 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.
- (52a) A fenntartható városi mobilitási tervek lehetnek olyan meglévő tervek részei, amelyek a fenntartható városi mobilitási tervekre vonatkozó iránymutatások teljesítése érdekében esetleg továbbfejleszthetők, és/vagy ezeket tartalmazhatják olyan szélesebb körű tervek is, amelyek a földhasználat tervezését is magukban foglalják, például a földhasználat és a mobilitás közötti összefüggések miatt. A sűrűn lakott városi csomópontok esetében több fenntartható városi mobilitási terv elkészítése is megengedett.
- (53) A Horizont Európa keretprogram keretében létrehozott, a klímasemleges és intelligens városokra vonatkozó küldetés célja, hogy 2030-ra 100 város váljon klímasemlegessé az Unióban. A küldetésben részt vevő városok kísérleti és innovációs központként fognak működni, 2050-re pedig más városok is követik majd őket.

- (54) A multimodális digitális mobilitási szolgáltatások elősegítik a különböző közlekedési módok integrálását azáltal, hogy több közlekedési lehetőséget egyesítenek magukban. Továbbfejlesztésüknek hozzá kell járulnia ahhoz, hogy a viselkedési formákat a legfenntarthatóbb közlekedési módok, a közösségi közlekedés, valamint a fizikai aktivitást igénylő gyaloglás és kerékpározás felé tereljék.
- (55) Közlekedési információs és kommunikációs technológiai (IKT) rendszerekre van szükség a forgalmi és szállítási műveletek, valamint a közlekedésbiztonság optimalizálásának és a kapcsolódó szolgáltatások javításának megalapozásához. Meg kell könnyíteni a közlekedési és mobilitási hálózaton belüli információáramlást, többek között az uniós mobilitási adattér kiépítése révén. Biztosítani kell az utasok tájékoztatását, beleértve a menetjegy-értékesítési és foglalási rendszerekre vonatkozó információkat is.
- (56) Az intelligens közlekedési rendszereknek és szolgáltatásoknak, valamint az új, kialakulóban lévő technológiáknak elő kell segíteniük az intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások bevezetését a transzeurópai közlekedési hálózat valamennyi útján.
- (57) A transzeurópai közlekedési hálózat megfelelő tervezést igényel. Ez magában foglalja az infrastruktúra, az IKT-rendszerek, a berendezések és a szolgáltatások tekintetében a hálózat egészére vonatkozó egyedi követelmények bevezetését, beleértve az [alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>16</sup> meghatározott, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére vonatkozó követelményeket is. Ezért e követelmények megfelelő és összehangolt bevezetését egész Európában biztosítani kell mindegyik közlekedési mód, valamint azoknak a transzeurópai közlekedési hálózaton belül és azon túl megvalósuló kapcsolódásai vonatkozásában, annak érdekében, hogy megjelenjenek a hálózati hatás előnyei, és lehetővé váljon a hatékony, nagy távolságú transzeurópai közlekedés. Ahhoz, hogy [az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] európai parlamenti és tanácsi rendeletben rögzített céloknak megfelelően az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája a transzeurópai közlekedési hálózat teljes úthálózatára kiterjedjen, az abban a rendeletben említett „törzshálózat” fogalmát az e rendeletben meghatározott törzshálózattal egyezően kell értelmezni. [Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] európai parlamenti és tanácsi

---

<sup>16</sup> Az Európai Parlament és a Tanács [...] rendelete az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L [...]).

rendeletben említett „átfogó hálózat” fogalmát az e rendeletben meghatározott kiterjesztett törzshálózat és átfogó hálózat fogalmaival egyezően kell értelmezni.

- (58) A transzeurópai közlekedési hálózatnak meg kell alapoznia az új technológiák és innovációk széles körű bevezetését, amelyek hozzájárulhatnak az európai közlekedési ágazat általános hatékonyságának növeléséhez és a biztonságos utasforgalom hatékony eszközökkel történő lehetővé tételéhez, a közösségi vagy környezetbarátabb közlekedési eszközök vonzóbbá tételéhez az utasok számára, valamint a szénlábnyom csökkentéséhez. Ez elősegíti az európai zöld megállapodás célkitűzéseinek megvalósítását, és egyúttal hozzájárul az Unió energiabiztonságának növelésére irányuló célkitűzéshez. E célok elérése érdekében javítani kell az alternatív üzemanyagok és a kapcsolódó infrastruktúra rendelkezésre állását a transzeurópai közlekedési hálózat egészében.
- (59) A transzeurópai közlekedési hálózat egészében elegendő számú, nyilvánosan hozzáférhető elektromos gyorstöltő pontot kell kiépíteni a könnyű- és nehézgépjárművek számára. E célnak biztosítani kell a teljes körű, határokon átnyúló összekapcsoltságot, és lehetővé kell tennie az elektromos járművek Unión belüli közlekedését. [Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] rendeletben a transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozóan meghatározott távolságalapú céloknak biztosítaniuk kell az Unió fő úthálózatai mentén található elektromos töltő pontok minimálisan megfelelő lefedettségét.
- (60) [Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] rendeletben meghatározott, a transzeurópai közlekedési hálózat mentén kiépített nyilvános elektromos töltőinfrastruktúrát ki kell egészíteni a töltőinfrastruktúra multimodális terminálok és multimodális személyszállítási csomópontokban történő kiépítésére vonatkozó követelményekkel annak érdekében, hogy töltési lehetőségek álljanak a távolsági tehergépjárművek rendelkezésére azok be-, illetve kirakodásakor vagy a járművezető pihenésekor, valamint az autóbuszok rendelkezésére a multimodális személyszállítási csomópontokban. A szabad forgalom biztosítása érdekében, amennyiben a terminálok vagy személyszállítási csomópontok uniós vagy állami támogatásban részesülnek, az elektromos töltési célú hozzáférést tisztességes, átlátható és megkülönböztetésmentes alapon kell biztosítani, hogy elkerülhető legyen az egyes vállalkozások esetében esetlegesen felmerülő vevőfogvatartás vagy a verseny torzítása.

- (61) A transzeurópai közlekedési hálózat hatékonysága és működése szempontjából komoly problémát jelent az infrastruktúra biztonságának, védelmének és megbízhatóságának elégtelensége, amelyet természeti veszélyek – többek között az éghajlattal kapcsolatos események és más rendkívüli események, például világhajrányok –, ember okozta katasztrófák, például balesetek, valamint szándékos cselekmények, például terrorcselekmények és kibertámadások miatti zavarok – okoznak. Például a szélsőséges időjárási események okozta természeti katasztrófák által okozott balesetek az elmúlt években jelentős zavarokat idéztek elő a közlekedési forgalomban. A közlekedési hálózat éghajlatváltozással, természeti veszélyekkel, ember okozta katasztrófákkal és egyéb zavarokkal szembeni rezilienciáját ezért javítani kell azon kockázatértékelésekre és reziliencianövelő intézkedésekre építve, amelyeket a közlekedési ágazat tekintetében a kritikus fontosságú szervezetek végeznek, illetve hajtanak végre a kritikus fontosságú szervezetek rezilienciájáról szóló [...] irányelv<sup>17</sup> alapján.
- (62) A Covid19-világhajrány alatti válságkezeléssel kapcsolatos tapasztalatok<sup>18</sup> fényében, továbbá a jövőbeli közlekedési fennakadások és előre nem látható események elkerülése érdekében a tagállamoknak az infrastruktúra-tervezés során figyelembe kell venniük a közlekedési infrastruktúra biztonságát, valamint az éghajlatváltozással, a természeti veszélyekkel, az ember okozta katasztrófákkal és az uniós közlekedési rendszer működését befolyásoló egyéb zavarokkal szembeni rezilienciáját. E célból az európai közlekedési folyosóknak fontos elkerülő vonalakat is magukban kell foglalniuk, amelyek a fő útvonalakon előforduló forgalmi torlódások vagy egyéb problémák esetén használhatók. Ezenkívül a multimodális jellegből adódóan az egyik mód szükséghelyzet esetén helyettesítheti a másikat.

---

<sup>17</sup> Az irányelv alatt a kritikus fontosságú szervezetek rezilienciájáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló bizottsági javaslatot (COM(2020) 829 final) kell érteni.

<sup>18</sup> Közlemény a zöld sávoknak az egészség védelmét, valamint az áruk és alapvető szolgáltatások rendelkezésre állását biztosító határigazgatási intézkedésekre vonatkozó iránymutatások szerinti végrehajtásáról (COM(2020) 1897 final, HL C 96 I., 2020.3.24., 1. o.), valamint a Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak és a Tanácsnak (2020. október 28.) a gazdaság működőképességének a Covid19-világhajrány újbóli felerősödése során történő fenntartása érdekében a közlekedési zöld sávok fejlesztéséről (COM(2020) 685 final).

- (63) A transzeurópai közlekedési hálózat megvalósítását felgyorsíthatja a vállalkozások részvétele, ideértve azokat is, amelyek egy harmadik országbeli természetes személy vagy vállalkozás tulajdonában vagy ellenőrzése alatt állnak, köztük a harmadik országokban letelepedett vállalkozásokat is. Bizonyos körülmények között azonban egy harmadik országbeli természetes személy vagy vállalkozás tulajdonában vagy ellenőrzése alatt álló vállalkozás közös érdekű projektben való részvétele vagy hozzájárulása veszélyeztetheti az EU biztonságát vagy közrendjét. Az (EU) 2019/452 rendelet<sup>19</sup> szerinti együttműködési mechanizmus sérelme nélkül és azon túlmenően az ilyen részvétel vagy hozzájárulás fokozottabb tudatosítása szükséges ahhoz, hogy a hatóságok beavatkozhatnak, ha valószínűnek tűnik, hogy a részvétel vagy hozzájárulás hatást gyakorol az Unió biztonságára vagy közrendjére, és nem tartozik az (EU) 2019/452 rendelet hatálya alá<sup>20</sup>.
- (64) Tekintve, hogy a karbantartás jelenleg és a jövőben is elsősorban a tagállamok felelőssége, továbbá nem érintve elsősorban a karbantartás finanszírozására és lebonyolítására irányuló tagállami hatáskört, 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.
- (65) A transzeurópai közlekedési hálózat legnagyobb stratégiai jelentőséggel bíró részeinek a megadott idő alatt történő kiépítése érdekében a folyosó alapú megközelítésnek eszközül kell szolgálnia a különböző projektek transznacionális összehangolására és a folyosó fejlesztésének szinkronizálására, ezáltal is maximalizálva a hálózatban rejlő előnyöket.

---

<sup>19</sup> 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.).

<sup>20</sup> Ez a preambulumbekzdés tovább módosítható annak érdekében, hogy tükrözödjének a 47. cikkben végrehajtott változtatások.

- (66) Az európai közlekedési folyosóknak oly módon kell elősegíteniük a transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúrájának fejlesztését, hogy megoldást kínáljanak a szűk keresztmetszetekre, bővítsék a határokon átnyúló összekapcsolásokat és javítsák a hatékonyságot és a fenntarthatóságot. A folyosóknak a területi együttműködés javítása révén hozzá kell járulniuk a kohézióhoz. Átfogóbb közlekedéspolitikai célkitűzéseket is figyelembe kell venniük, és elő kell segíteniük az átjárhatóságot, a modális integrációt és a multimodális közlekedést. A folyosó alapú megközelítésnek átláthatónak és egyértelműnek kell lennie, és az ilyen folyosók működtetése nem járhat az adminisztratív terhek vagy költségek túlzott növekedésével.
- (67) Az európai közlekedési folyosók és a két horizontális prioritás, valamint az ERTMS és az európai tengeri térség összehangolt megvalósításának elősegítése érdekében a Bizottságnak az érintett tagállamokkal egyetértésben európai koordinátorokat kell kijelölnie. A tagállamoknak 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.
- (68) A közlekedési infrastruktúra tervezésére és megvalósítására vonatkozó európai és nemzeti kereteknek, valamint az európai koordinátorok által kidolgozott munkaterveknek hozzá kell járulniuk az e rendelet célkitűzéseinek eléréséhez szükséges beruházások megfelelő időben történő ütemezéséhez és tervezéséhez.

- (69) Az európai koordinátorok munkaterveit fel kell használni az összes érdekelt fél közötti együttműködés előmozdítására, a tagállamok és az infrastruktúra-működtetők intézkedéseivel való kiegészítő jelleg megerősítésére, és különösen a legfontosabb hiányzó összeköttetések és határokon átnyúló szakaszok kialakítására, valamint a szűk keresztmetszetek megszüntetésére vonatkozó indikatív mérföldkövek meghatározására.
- (70) A transzeurópai közlekedési hálózatot meghatározó térképek műszaki alapját a transzeurópai közlekedési hálózat interaktív földrajzi és műszaki információs rendszere (TENtec) biztosítja.
- (71) Figyelembe véve a katonai mobilitásról szóló cselekvési tervről szóló, 2018. márciusi bizottsági közleményt<sup>21</sup>, a Bizottság felmérte, hogy szükség van-e a transzeurópai közlekedési hálózat oly módon történő kiigazítására, hogy az tükrözze az infrastruktúra katonai használatát. A transzeurópai közlekedési hálózat és a katonai követelmények közötti hiányelemzés<sup>22</sup> alapján további utakat és vasutakat vontak be a transzeurópai hálózatba a polgári és katonai közlekedési hálózatok közötti szinergiák fokozása érdekében.

---

<sup>21</sup> Közös közlemény az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a katonai mobilitásról szóló cselekvési tervről (JOIN(2018) 5 final).

<sup>22</sup> Közös szolgálati munkadokumentum – A katonai követelmények és a transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó követelmények összevetésével készült, aktualizált hiányelemzés (2020. július 17., SWD(2020) 144 final).

- (72) Az iránymutatások és az uniós szinten rendelkezésre álló vonatkozó pénzügyi eszközök programozása közötti lehető legnagyobb összhang érdekében a transzeurópai közlekedési hálózat finanszírozásának összhangban kell lennie e rendelettel és különösen az (EU) 2021/1153 európai parlamenti és tanácsi rendeleten<sup>23</sup> kell alapulnia. Emellett a hálózati finanszírozásnak az egyéb uniós jogszabályok alapján rendelkezésre álló pénzügyi keretösszegekre és a finanszírozási eszközökre, többek között az InvestEU programra, a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszközre, a kohéziós politikára, a Horizont Európa keretprogramra, valamint az Európai Beruházási Bank által létrehozott más finanszírozási eszközökre is építenie kell. A közös érdekű projektek finanszírozásának lehetővé tétele érdekében az (EU) 2021/1153 rendeletben említett „multimodális logisztikai platform”, „tengeri gyorsforgalmi út” és „telematikai alkalmazás” fogalmait rendre az e rendeletben meghatározott „multimodális áruterminál”, „európai tengeri térség” és „közlekedési IKT-rendszer” fogalmaival egyezően kell értelmezni. Ugyanebből a célból az (EU) 2021/1153 rendeletben említett „törzshálózat” fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az magában foglalja az e rendeletben meghatározott „kiterjesztett törzshálózat” fogalmát is.
- (73) A transzeurópai közlekedési hálózat célkitűzéseinek 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 a közlekedés fenntarthatóbbá tételét, a kibocsátások csökkentését, valamint a biztonság és a hatékonyság javítását célzó reformokat és beruházásokat egyaránt támogatja. Az erre irányuló releváns intézkedéseket a jóváhagyott helyreállítási és rezilienciaépítési tervek tartalmazzák.

---

<sup>23</sup> 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.).

- (74) Különösen a közlekedési infrastruktúra bizonyos elemeinek tényleges használatából eredő, előre meghatározott mennyiségi küszöbértékekhez viszonyítva vizsgált, lehetséges változások figyelembevétele, valamint az európai közlekedési folyosók e rendelet III. melléklete szerinti nyomvonalának módosítása érdekében az I. és a II. mellékletben foglalt térképek, valamint kikötőket, repülőtereket, terminálokat és városi csomópontokat tartalmazó jegyzékek naprakésszé tétele céljából a Bizottságot fel kell hatalmazni, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I., a II. és a III. melléklet módosításaira vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban<sup>24</sup> 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.
- (75) A hálózat néhány részét a tagállamoktól eltérő szereplők kezelik. A tagállamok felelnek ugyanakkor annak biztosításáért, hogy a területükön helyesen alkalmazzák a hálózatra vonatkozó szabályokat.
- (76) Az e rendeletben meghatározott kötelezettségek zökkenőmentes és hatékony végrehajtásának biztosítása érdekében a Bizottság a technikai támogatási eszközön<sup>25</sup> keresztül támogatja a tagállamokat, testre szabott technikai szakértelmet nyújtva a reformok megtervezéséhez és végrehajtásához, beleértve a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztését előmozdító reformokat is.

---

<sup>24</sup> Intézményközi megállapodás (2016. április 13.) az Európai Parlament, az Európai Unió Tanácsa és az Európai Bizottság között a jogalkotás minőségének javításáról (HL L 123., 2016.5.12., 1. o.).

<sup>25</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/240 rendelete (2021. február 10.) a Technikai Támogatási Eszköz létrehozásáról.

- (77) 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 határokön átnyúló szakaszainak megvalósítására és a két horizontális prioritás végrehajtására vonatkoznak. Az érintett tagállamok kérésére az európai közlekedési folyosók konkrét szakaszaira vonatkozóan is el lehet fogadni végrehajtási jogi aktusokat. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>26</sup> megfelelően kell gyakorolni.
- (77a) 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 és a legkülső régiók esetében, ameddig azok területén nem épül ki vasúthálózat. A biztonságos és védett parkolókra vonatkozó rendelkezések sem alkalmazandók ezekre a tagállamokra és régiókra, mivel ezek a parkolóhelyek nem elengedhetetlenek, ha a területükön nem zajlik közúti tranzit teherforgalom.
- (78) Mivel e rendelet céljait, különösen a transzeurópai közlekedési hálózat összehangolt létrehozását és fejlesztését a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért e célok összehangolásának szükségessége miatt azok az Unió szintjén jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 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.

---

<sup>26</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (79) 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 ez a rendelet tartalmazza, és azok az említett rendeletben meghatározott törzshálózati folyosók helyébe lépnek.
- (80) 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.
- (81) Az 1315/2013/EU rendeletet hatályon kívül kell helyezni,

## I. FEJEZET

### *ÁLTALÁNOS ELVEK*

#### *1. cikk*

#### **Tárgy**

- (1) E rendelet iránymutatásokat fogalmaz meg az átfogó hálózatról, valamint az annak alapján meghatározott törzshálózatról és kiterjesztett törzshálózatról álló transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozóan.
- (2) E rendelet azonosítja:
  - a) a legnagyobb stratégiai jelentőséggel bíró európai közlekedési folyosókat a transzeurópai közlekedési hálózat kiemelt szakaszai alapján;
  - b) a közös érdekű projekteket, és meghatározza azokat a követelményeket, amelyeknek a transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúrájának fejlesztése és megvalósítása során meg kell felelni.
- (3) E rendelet meghatározza a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésének prioritásait, és intézkedéseket ír elő a transzeurópai közlekedési hálózat megvalósítása céljából.

## 2. cikk

### Hatály

- (1) Ezt a rendeletet az I. mellékletben 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:

- a) „közös érdekű projekt”: az e rendelet alapján végrehajtott bármely projekt;
- b) „szomszédos ország”: az európai szomszédságpolitika, a bővítési politika, az Európai Gazdasági Térség, az Európai Szabadkereskedelmi Társulás vagy az EU–Egyesült Királyság kereskedelmi és együttműködési megállapodás hatálya alá tartozó harmadik ország;
- c) „NUTS-régió”: a statisztikai célú területi egységek nomenklatúrájának létrehozásáról szóló 1059/2003/EK rendeletben meghatározott régió;

- d) „határokon átnyúló szakasz”: azon szakasz, amely biztosítja valamely közös érdekű projekt folytonosságát a határ mindkét oldalán azon legközelebbi városi csomópontok között, amelyek valamely két tagállam közötti, illetve egy tagállam és egy szomszédos ország közötti határ két oldalán helyezkednek el;
- e) „szűk keresztmetszet”: fizikai, műszaki, működésbeli, üzemeltetési vagy adminisztratív akadály, amely a rendszer meghibásodásához vezet, így hátrányosan befolyásolja a távolsági vagy határokon átnyúló forgalom folytonosságát;
- f) „városi csomópont”: olyan városi térség, ahol a transzeurópai közlekedési hálózat közlekedési infrastruktúrájának elemei – így például a városi térségben és annak környékén elhelyezkedő kikötők, utasforgalmi terminálok, repülőterek, vasútállomások, buszpályaudvarok, logisztikai platformok és létesítmények, áruterminálok – összekapcsolódnak az infrastruktúra más elemeivel és a regionális és helyi, többek között az aktív módokhoz kapcsolódó forgalmi infrastruktúrával;
- g) „elszigetelt hálózat”: egy tagállamnak a szabványos európai névleges nyomtávolságtól (1435 mm) eltérő nyomtávolságú vasúti hálózata vagy annak egy része;
- h) Törölve;
- i) „multimodális közlekedés”: személyek vagy áruk vagy mindkettő szállítása két vagy több közlekedési mód révén;
- j) „multimodális digitális mobilitási szolgáltatások”: az intelligens közlekedési rendszerek kiépítésére vonatkozó keretről szóló 2010/40/EU irányelv<sup>27</sup> [...] cikkében meghatározott szolgáltatások;

---

<sup>27</sup> (EU) XXX/... irányelv az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló, 2010. július 7-i 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv felülvizsgálatáról (HL L [...]).

- k) „átjárhatóság”: egy közlekedési módon vagy szegmensen belüli infrastruktúrának, ezen belül a digitális infrastruktúrának a szabályozási, műszaki és üzemeltetési feltételeket magában foglaló azon képessége, amely lehetővé teszi a forgalom és az információk biztonságos és zavartalan, az adott közlekedési mód vagy szegmens vonatkozásában előírt teljesítményszintnek megfelelő áramlását;
- l) „multimodális személyszállítási csomópont”: legalább két személyszállítási mód közötti kapcsolódási pont, ahol biztosított az utazási tájékoztatás, a közösségi közlekedéshez való hozzáférés és a közlekedési módok közötti átszállás, beleértve az aktív módokat is, és amely kapcsolódási pontként szolgál a városi csomópontok és a nagyobb távolságokra kiterjedő közlekedési hálózatok között;
- m) „multimodális áruterminál”: legalább két szállítási mód vagy két eltérő vasúti rendszer közötti áruátrakás és ideiglenes árutárolás céljára felszerelt létesítmény, így például terminálok a belvízi vagy tengeri kikötőkben és a belvízi utak mentén, valamint a repülőtereken, továbbá vasúti-közúti terminálok;
- n) „logisztikai platform”: olyan terület, amely közvetlenül kapcsolódik a transzeurópai közlekedési hálózat közlekedési infrastruktúrájához, magában foglal legalább egy áruterminált, és lehetővé teszi logisztikai tevékenységek elvégzését;
- o) „fenntartható városi mobilitási terv”: stratégiai mobilitási tervezésre szolgáló dokumentum, amelynek célja mindenekelőtt a jobb életminőség érdekében fenntartható módon javítani a funkcionális városi térséghez való hozzáférést és az e térségen belüli mobilitást a személyek, a vállalkozások és az áruk számára;
- p) „aktív mód”: személyek vagy áruk nem motorizált eszközökkel, emberi fizikai tevékenység révén – így többek között a 168/2013/EU rendelet 2. cikke (2) bekezdésének h) pontja szerinti, elektromos segédmotorral hajtott eszközökkel – történő szállítása;

- q) „közlekedési IKT-rendszerek”: olyan információs és kommunikációs technológiai rendszerek és alkalmazások, amelyek információs, kommunikációs, navigációs vagy helymeghatározási/lokalizációs technológiák felhasználásával lehetővé teszik a transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúrájának hatékony működtetéséhez, illetve mobilitásának és forgalmának hatékony irányításához, a releváns információk hatóságok felé történő bejelentéséhez, valamint a polgárok, a fuvaroztatók és az üzemeltetők számára hozzáadott értéket képviselő szolgáltatások nyújtásához szükséges adatok és információk feldolgozását, tárolását és cseréjét, beleértve a hálózat reziliens, biztonságos, védett, környezetvédelmi szempontból megfelelő és kapacitáshatékony használatát szolgáló rendszereket is. Magukban foglalják az r)–x) pontban említett rendszereket, technológiákat és szolgáltatásokat, és magukban foglalhatják a megfelelő infrastrukturális vagy digitális elemekkel ellátott fedélzeti eszközöket is;
- r) „intelligens közlekedési rendszer” (ITS): az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló, 2010. július 7-i 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>28</sup> 4. cikkének 1. pontjában meghatározott rendszer;
- s) „hajómegfigyelési és információs rendszerek (VTMIS)”: a 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel<sup>29</sup> létrehozott rendszerek;
- t) „folyami információs szolgáltatások” (RIS): a 2005/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>30</sup> 3. cikkének a) pontjában meghatározott, belvízi közlekedésben használt információs és kommunikációs technológiák;

---

<sup>28</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2010/40/EU irányelve (2010. július 7.) az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről (HL L 207., 2010.8.6., 1. o.).

<sup>29</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2002/59/EK irányelve (2002. június 27.) a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról és a 93/75/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 208., 2002.8.5., 10. o.).

<sup>30</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2005/44/EK irányelve (2005. szeptember 7.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) (HL L 255., 2005.9.30., 152. o.).

- u) „európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezet” (EMSWe): az (EU) 2019/1239 európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>31</sup> meghatározott jogi és műszaki keret;
- v. „légiforgalmi szolgáltatási/léginavigációs szolgálati rendszer” (ATM/ANS-rendszer): az (EU) 2018/1139 rendelet 3. cikkének 7. pontjában meghatározott ATM/ANS rendszer;
- w) „Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer” (ERTMS): az (EU) 2016/797 irányelvben és az (EU) 2016/919 bizottsági rendelet<sup>32</sup> mellékletének 2.2. pontjában meghatározott rendszer;
- x) „rádióalapú ERTMS”: 2. vagy 3. szintű ERTMS, amely az (EU) 2016/919 bizottsági rendeletnek<sup>33</sup> megfelelően rádión keresztül továbbítja a menetengedélyeket a vonatoknak;
- y) „B. osztályú rendszerek”: az (EU) 2016/919 bizottsági rendelet mellékletének 2.2. pontjában meghatározott hagyományos vonatbiztosítási és hangalapú rádiós rendszerek;
- z) „tengeri kikötő”: az (EU) 2017/352 rendelet 2. cikkének 16. pontjában meghatározott tengeri kikötő;
- aa) „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;

---

<sup>31</sup> 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.).

<sup>32</sup> A Bizottság (EU) 2016/919 rendelete (2016. május 27.) az Európai Unió vasúti rendszerének „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 158., 2016.6.15., 1. o.).

<sup>33</sup> A Bizottság (EU) 2016/919 rendelete (2016. május 27.) az Európai Unió vasúti rendszerének „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 158., 2016.6.15., 1. o.).

- ab) „elektronikus áruszállítási információ” (eFTI): jogszabályban előírt információk elektronikus továbbítása a gazdasági szereplők és az illetékes hatóságok között az (EU) 2020/1056 európai parlamenti és tanácsi rendelettel<sup>34</sup> összhangban;
- ac) „egységes európai égbolt”: az 549/2004/EK<sup>35</sup>, 550/2004/EK<sup>36</sup>, 551/2004/EK<sup>37</sup> és (EU) 2018/1139<sup>38</sup> 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;
- ad) „vertiport”: függőlegesen fel- és leszálló (VTOL) légi járművek által a felszálláshoz és leszálláshoz használt terület;
- ae) „épületközeli repülőgép-állóhely”: a forgalmi előtér kijelölt területén található, utashíddal felszerelt állóhely;

---

<sup>34</sup> 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.).

<sup>35</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról (HL L 96., 2004.3.31., 1. o.).

<sup>36</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 550/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról (HL L 96., 2004.3.31., 10. o.).

<sup>37</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 551/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról (HL L 96., 2004.3.31., 20. o.).

<sup>38</sup> Az Európai Parlamenti és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról (HL L 212., 2018.8.22., 1. o.).

af) „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;

**af2) „űrrepülőtér”: üreszközök tesztelésére és felbocsátására szolgáló létesítmény;**

ag) „európai vasúti projekt”: az Európai Vasút közös vállalkozás vagy elődje, a Shift2Rail projektje;

ah) „európai ATM-főterv”: a 2009/320/EK tanácsi határozattal<sup>39</sup> jóváhagyott és a későbbiekben módosított<sup>40</sup> terv;

ai) „a vasúti árufuvarozás irányítása”: a 913/2010/EU rendelet 8. cikkében említett irányító szervek;

aj) „karbantartás”: olyan munkálatok, amelyek célja a meglévő infrastruktúra állapotának és teljesítőképességének fenntartása annak élettartama alatt;

ak) „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 haszont és költséget. Az éghajlati vonatkozású és környezetvédelmi költségek és hasznok elemzésének a 2011/92/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>41</sup> értelmében elvégzett környezeti hatásvizsgálaton kell alapulnia;

al) „alternatív üzemanyagok”: [az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] rendelet 2. cikkének 3. pontjában meghatározott alternatív üzemanyagok;

---

<sup>39</sup> HL L 95., 2009.5.12., 41. o.

<sup>40</sup> 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.).

<sup>41</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2011/92/EU irányelve (2011. december 13.) az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról (HL L 26., 2012.1.28., 1. o.).

- am) „biztonságos és védett parkoló”: a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetők számára hozzáférhető, az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>42</sup> 8a. cikkének (1) bekezdésében foglalt követelményeknek megfelelő parkoló, amelyet az említett rendelet 8a. cikkének (2) bekezdése értelmében az uniós előírásoknak és eljárásoknak megfelelően tanúsítottak;
- an) „mozgás közbeni tömegmérő rendszer”: a közúti infrastruktúrán a 96/53/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel<sup>43</sup> összhangban létesített automatikus rendszer, amelynek célja azon forgalomban lévő járművek vagy járműszerelvények azonosítása, amelyek valószínűleg túllépték a vonatkozó tömeghatárokat;
- ao) „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, esetlegesen közigazgatási jellegű határozat vagy határozatok, amely – a közigazgatási vagy bírósági fellebbviteli eljárások keretében hozott bármilyen határozat sérelme nélkül – meghatározza, illetve amelyek 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 egy az Unió egészére kiterjedő, magas színvonalú multimodális hálózat létrehozása.

---

<sup>42</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.).

<sup>43</sup> 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. Uniós hozzáadott értéket kell képviselnie azáltal, hogy az alábbiak révén hozzájárul a következő négy kategóriába tartozó célkitűzések megvalósításához:

a) fenntarthatóság:

- i. a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású mobilitás előmozdítása a vonatkozó uniós CO<sub>2</sub>-csökkentési célértékeknek megfelelően;
- ii. a fenntarthatóbb közlekedési módok nagyobb mértékű használatának lehetővé tétele, mindenképp az Unió egészére kiterjedő, többek között nagy sebességű távolsági vasúti személyszállítási hálózat, átjárható vasúti áru fuvarozási hálózat, megbízható belvízi hajózási hálózat és rövid távú tengeri fuvarozási hálózat továbbfejlesztése, valamint az aktív közlekedési módok előmozdítása révén;
- iii. fokozott környezetvédelem;
- iv. a negatív externáliák csökkentése, beleértve a környezetre és az egészségre gyakorolt hatásokat, a forgalmi torlódásokat és a baleseteket is;
- v. nagyobb energiabiztonság;

b) kohézió:

- i. az Unió összes régiójának hozzáférhetősége és összekapcsoltsága, a legkülső régiókat és az egyéb távoli területeket, a szigeti régiókat, a peremterületeket és a hegyvidéki területeket, valamint a ritkán lakott területeket is beleértve;
- ii. a régiók és tagállamok infrastruktúráiban fennálló minőségi különbségek csökkentése;

- iii. egyrészt a távolsági forgalomra, másrészt pedig a regionális és helyi forgalomra irányuló közlekedési infrastruktúrák, valamint a városi csomópontok áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásainak hatékony koordinációja és összekapcsolása mind a személy-, mind pedig az áruszállítás esetében;
  - iv. az Unió különböző részeinek egyedi helyzetét tükröző és az európai régiók kiegyensúlyozott lefedését biztosító közlekedési infrastruktúra;
- c) hatékonyság:
- i. az infrastrukturális szűk keresztmetszetek megszüntetése és a hiányzó összeköttetések kialakítása mind a közlekedési infrastruktúrákon belül, mind pedig az ezek közötti kapcsolódási pontokon, a tagállamok területén belül és a tagállamok között;
  - ii. 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 infrastruktúra hatékonyabb használata az üzemeltetés során;
  - vii. innovatív technológiai és üzemeltetési koncepciók alkalmazása költséghatékony módon;
- d) a használók számára az előnyök számának növelése:
- i. a használók hozzáféréseinek biztosítása, valamint mobilitási és közlekedési szükségleteinek kielégítése, különös tekintettel a kiszolgáltatott helyzetben lévő személyek, köztük a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek, valamint a távoli régiókban, többek között a legkülső régiókban és a szigeteken élő személyek szükségleteire;

- ii. biztonsági és védelmi szempontból megfelelő, magas minőségi normák biztosítása mind a személy-, mind az áruszállítás vonatkozásában, a használóknak nyújtott szolgáltatások minőségére is kiterjedően;
- iii. a hozzáférhető és megfizethető közlekedési szolgáltatások 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.

## *5. cikk*

### **Erőforrás-hatékony hálózat és környezetvédelem**

- (1) A transzeurópai közlekedési hálózatot erőforrás-hatékony módon, az alkalmazandó uniós és nemzeti környezetvédelmi követelményeknek megfelelően kell megtervezni, fejleszteni és üzemeltetni. Ennek eszközei a következők:
  - a) új infrastruktúra fejlesztése, a meglévő közlekedési infrastruktúra továbbfejlesztése és karbantartása, különösen az infrastruktúra teljes élettartamára kiterjedő karbantartásnak az infrastruktúra-építés vagy -továbbfejlesztés tervezési szakaszába történő beépítésével, valamint az infrastruktúra működőképességének fenntartásával;

- b) az infrastruktúra integrációjának és összekapcsolásának optimalizálása;
- c) az alternatív üzemanyagok elektromos és egyéb töltő-infrastruktúrájának kiépítése;
- d) új technológiák bevezetése és 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, 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- és/vagy távközlési hálózatokkal vagy az EU-n belüli és kívüli katonai mobilitásra vonatkozó katonai követelményekben meghatározott kettős felhasználású hálózatokkal való lehetséges szinergiák figyelembevétele;
- g) zöld, fenntartható és az éghajlatváltozás hatásaival szemben reziliens infrastruktúra kialakítása, amelynek célja, hogy a lehető legkisebbre csökkentse a hálózat környezetében élő polgárok egészségére, a környezetre és az ökoszisztémák állapotromlására gyakorolt negatív hatásokat;
- h) a közlekedési hálózat és infrastruktúrája éghajlatváltozással, természeti vagy ember által okozott katasztrófákkal, valamint a szándékosan vagy véletlenül okozott, többek között forgalmi zavarokkal szembeni rezilienciájának kellő figyelembevétele, mindenekelőtt a határokon átnyúló szakaszokon, a kihívások kezelése érdekében;
- i) törölve.

(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 megengedett mértéket.

- (3) A tervek és projektek környezeti értékelését a 92/43/EGK tanácsi irányelvvel<sup>44</sup>, valamint a 2000/60/EK<sup>45</sup>, a 2001/42/EK<sup>46</sup>, a 2002/49/EK<sup>47</sup>, a 2009/147/EK<sup>48</sup> és a 2011/92/EU<sup>49</sup> európai parlamenti és tanácsi irányelvvel összhangban kell elvégezni. Azon közös érdekű projektek esetében, amelyekről e rendelet hatálybalépésének időpontjáig 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 (4a) bekezdésének sérelme nélkül a transzeurópai közlekedési hálózatot fokozatosan, három lépésben kell fejleszteni: a törzshálózatot 2030. december 31-re, a kiterjesztett törzshálózatot 2040. december 31-re, az átfogó hálózatot pedig 2050. december 31-re kell kiépíteni, kivéve ha e rendelet másképp rendelkezik. Ezt mindenekelőtt a hálózat koherens és átlátható módszertani megközelítésen alapuló struktúrájának megvalósításával kell megvalósítani, amely egy átfogó hálózatból, valamint egy törzshálózatból és egy kiterjesztett törzshálózatból áll, és amelyben a közlekedési és városi csomópontok multimodális kapcsolódási pontként szolgálnak a távolsági forgalom, valamint a regionális és helyi közlekedési hálózatok között.

---

<sup>44</sup> A Tanács 92/43/EGK irányelve (1992. május 21.) a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelméről (HL L 206., 1992.7.22., 7. o.).

<sup>45</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2000/60/EK irányelve (2000. október 23.) a vízpolitika terén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról (HL L 327., 2000.12.22., 1. o.).

<sup>46</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2001/42/EK irányelve (2001. június 27.) bizonyos tervek és programok környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról (HL L 197., 2001.7.21., 30. o.).

<sup>47</sup> 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.).

<sup>48</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2009/147/EK irányelve (2009. november 30.) a vadon élő madarak védelméről (HL L 20., 2010.1.26., 7. o.).

<sup>49</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2011/92/EU irányelve (2011. december 13.) az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról (HL L 26., 2012.1.28., 1. o.).

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

#### *7. cikk*

### **Európai közlekedési folyosók**

Az európai közlekedési folyosók a törzshálózat és 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 az új közlekedési infrastruktúra létrehozása, a már meglévő közlekedési infrastruktúra bővítése vagy a hálózat erőforrás-hatékony használatát előmozdító intézkedések révén.
- (2) A közös érdekű projekteknek:
  - a) európai hozzáadott értéket kell képviselniük azzal, hogy hozzájárulnak a célkitűzések 4. cikkben leírt négy kategóriájából legalább kettőnek a megvalósításához; és

- b) a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés alapján gazdasági szempontból életképesnek kell lenniük, illetve ritkán lakott területek esetében társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés alapján pozitívan hozzá kell járulniuk a hálózat fejlesztéséhez;
  - c) törölve.
- (3) A közös érdekű projekt a projekt teljes életciklusát magában foglalja, beleértve a megvalósíthatósági tanulmányokat és az engedélyezési eljárásokat, a kivitelezést, az üzemeltetést és az értékelést.
- (4) A tagállamok megteszik az összes szükséges intézkedést annak érdekében, hogy a projekteket a vonatkozó uniós és nemzeti jognak – különösen a környezetvédelemre, az éghajlatvédelemre, a biztonságra, a védelemre, a versenyre, az állami támogatásra, a közbeszerzésre, a közegészségügyre és a hozzáférhetőségre vonatkozó uniós jogi aktusoknak, valamint a megkülönböztetésmentességre vonatkozó jogszabályoknak – megfelelően hajtsák végre.
- (4a) A közös érdekű projektek végrehajtása attól függ, hogy a projektek milyen kidolgozottsági szintet értek el, hogy mennyire felelnek meg az uniós és a nemzeti jognak, valamint hogy rendelkezésre állnak-e a megfelelő pénzügyi források, a tagállamok vagy az Unió pénzügyi kötelezettségvállalásának sérelme nélkül.
- (5) A Bizottság ajánlhatja a tagállamoknak, hogy hozzanak létre egyedüli gazdasági egységeket a közös érdekű, határokon átnyúló infrastrukturális projektek koordinálására, kivitelezésére és/vagy irányítására, különösen nagyszabású és összetett projektek esetében. Az érintett európai koordinátornak megfigyelői státusszal kell rendelkeznie az említett egyedüli gazdasági egység felügyelőbizottságában vagy hasonló irányító testületében.

### *9. cikk*

#### **Együtműködés 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 transeurópai 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 a harmadik ország területén is a forgalom, a határforgalom-ellenőrzés, a határőrizet és az egyéb határellenőrzési eljárások zökkenőmentességének garantálása érdekében;
- ba) a harmadik ország területén a transzeurópai közlekedési hálózat és a harmadik országok közlekedési hálózatai közötti kapcsolat biztosítása;
- c) a harmadik országokban található, az Unión belüli transzeurópai közlekedési hálózat különböző részeit összekötő közlekedési infrastruktúra kiegészítése;
- d) a transzeurópai közlekedési hálózat és a harmadik országok hálózatai közötti átjárhatóság előmozdítása;
- e) a tengeri szállítás megkönnyítése és a rövid távú tengeri fuvarozási útvonalak előmozdítása harmadik országokkal, feltéve, hogy nem járulnak hozzá a kibocsátásáthelyezéshez;
- f) a harmadik országokkal közös belvízi közlekedés megkönnyítése;
- g) a harmadik országokkal folytatott légi közlekedés megkönnyítése a hatékony és fenntartható gazdasági növekedés és versenyképesség előmozdítása céljából, az egységes európai égbolt kiterjesztését és a jobb légiforgalmi szolgáltatási együttműködést is beleértve;
- h) a közlekedési IKT-rendszerek összekapcsolása és megvalósítása ezekben az országokban;
- i) 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 törzshálózat és az átfogó hálózat e rendelet kritériumai szerinti meghatározásával.
- (3) Ez a cikk nem érinti az Unió által más uniós jogi aktusok alapján harmadik országokban megvalósuló projektekhez nyújtott pénzügyi hozzájárulást.

## II. FEJEZET

### *ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK*

#### *10. cikk*

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

- (1) A törzshálózatnak, a kiterjesztett törzshálózatnak és az átfogó hálózatnak:
- a) meg kell felelnie az I. mellékletben szereplő térképeknek és a II. mellékletben szereplő jegyzékeknek;
  - b) a részletes meghatározását az infrastruktúra-elemek leírásával kell megadni;
  - c) meg kell felelnie a közlekedési infrastruktúrákra vonatkozó, e fejezetben, valamint a III. és a IV. fejezetben előírt követelményeknek;
  - d) a közös érdekű projektek kijelölésének alapjául kell szolgálnia.
- (2) A törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat az átfogó hálózat azon részeiből áll, amelyek fejlesztését a transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó politika célkitűzéseinek elérése érdekében prioritásként kell kezelni. Az (EU) 2021/1153 rendeletben a törzshálózatra való hivatkozásokat úgy kell értelmezni, hogy azok magában foglalják az e rendeletben meghatározott „kiterjesztett törzshálózat” fogalmát is. [Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] európai parlamenti és tanácsi rendeletben a törzshálózatra való hivatkozásokat az e rendeletben meghatározott törzshálózatra való hivatkozásnak kell tekinteni. [Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] európai parlamenti és tanácsi rendeletben az átfogó hálózatra való hivatkozásokat az e rendeletben meghatározott kiterjesztett törzshálózatra és átfogó hálózatra való hivatkozásnak kell tekinteni.

- (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 rendelet vonatkozó rendelkezéseinek, kivéve ha e rendelet másképp rendelkezik.

### *11. cikk*

#### **Az európai közlekedési folyosókra vonatkozó általános rendelkezések**

- (1) A kilenc európai közlekedési folyosót, nevezetesen:
- i. az „Atlanti” folyosót
  - ii. a „Balti-tenger – Fekete-tenger – Égei-tenger” folyosót
  - iii. a „Balti-tenger – Adriai-tenger” folyosót
  - iv. a „Mediterrán” folyosót
  - v. az „Északi-tenger – Rajna – Mediterrán” folyosót
  - vi. az „Északi tenger – Baltikum” folyosót
  - vii. a „Rajna – Duna” folyosót
  - viii. a „Skandináv – Mediterrán” folyosót
  - ix. a „Nyugat-Balkán – Kelet-mediterrán” folyosót

a III. mellékletben található térképek határozzák meg.

- (2) A tagállamok megteszik a megfelelő intézkedéseket az európai közlekedési folyosók olyan módon történő fejlesztése érdekében, hogy azok a törzshálózat részét képező infrastruktúrájuk tekintetében 2030. december 31-re, a kiterjesztett törzshálózat részét képező infrastruktúrájuk tekintetében pedig 2040. december 31-re megfeleljenek e rendelet rendelkezéseinek, kivéve ha e rendelet másképp rendelkezik.
- (3) Az EUMSZ 172. cikkének (2) bekezdésére figyelemmel a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy e rendelet 60. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az európai közlekedési folyosók e rendelet III. melléklete szerinti nyomvonalának a 7. cikk korlátain belüli módosítása céljából, a jelentős kereskedelmi és közlekedési forgalmi áramlatok 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 fuvarozási és személyszállítási módok arányának növelése különösen azzal a céllal, hogy csökkenteni lehessen a közlekedésből származó ÜHG-kibocsátást és a környezetszennyezést, valamint növelni lehessen a társadalmi és gazdasági előnyöket;
  - b) fokozott hozzáférhetőség és összekapcsoltság biztosítása az Unió valamennyi régiója számára, figyelembe véve a területi és társadalmi kohéziót, valamint a legkülső régiók és az egyéb távoli területek, a szigeti régiók, a perem- és hegyvidéki területek, valamint a ritkán lakott területek sajátos helyzetét;
  - c) a közlekedési módok optimális integrációjának és a közlekedési módok közötti átjárhatóságnak a biztosítása, ideértve a mobilitás aktív módjait a városi területeken;

- d) a hiányzó összeköttetések kialakítása és a szűk keresztmetszetek megszüntetése, különösen az átjárhatóság és a határokon átnyúló szakaszok tekintetében;
  - e) a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású gépjárművek, hajók és repülőgépek zökkenőmentes közlekedéséhez szükséges infrastruktúra kiépítése;
  - f) az infrastruktúra hatékony és fenntartható használatának előmozdítása és szükség esetén a kapacitás növelése;
  - g) a meglévő infrastruktúra működőképességének fenntartása, valamint minőségének javítása vagy fenntartása a biztonság, a védelem, a közlekedési rendszer és a közlekedési műveletek hatékonysága, az éghajlatváltozással és a katasztrófákkal szembeni reziliencia, a környezeti teljesítmény és a forgalom folyamatosága tekintetében;
  - h) a szolgáltatások minőségének és a közlekedési dolgozók szociális körülményeinek javítása, valamint a hozzáférhetőség javítása minden használó számára, beleértve a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyeket és a kiszolgáltatott helyzetben lévő egyéb személyeket is;
  - i) a digitalizáció javítása és az automatizálás fejlesztése, különösen a közlekedési IKT-rendszerek bevezetése és kiépítése révén.
- (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 esetében; és
  - b) áthelyezve az a) pontba;
  - c) törölve<sup>50</sup>;

---

<sup>50</sup> Ez a pont, amely a szűk keresztmetszetek megszüntetésével foglalkozik, különösen az átjárhatóság tekintetében, összevonásra került az (1) bekezdés d) pontjával.

- d) az infrastruktúra használatának optimalizálása, különösen a hatékony kapacitáskezelés és forgalomirányítás, valamint a megnövelt üzemi teljesítmény révén;
- e) hozzájárulás a pozitív egészségügyi és környezeti hatásokhoz, mégpedig az aktív mobilitási módok használatának – a kerékpározás és a gyaloglás infrastruktúrájának fejlesztésével való – előmozdítása révén;

### *13. cikk*

#### **Az európai közlekedési folyosók általános prioritásai**

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

- a) az Unió egészére kiterjedő, nagy teljesítményű és teljes mértékben átjárható vasúti áru fuvarozási hálózat fejlesztése;
- b) nagy teljesítményű, átjárható, többek között nagy sebességű vasúti személyszállítási hálózat fejlesztése, amely az Unió egészére kiterjedően városi csomópontokat köt össze;
- 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 fejlesztése;
- e) jobb 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, hajók és repülőgépek zökkenőmentes közlekedéséhez szükséges infrastruktúra kiépítése;

### 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;
    - vii. a környezetre gyakorolt hatást mérséklő infrastruktúra;
  - b) az I. mellékletben említett vonalak mentén levő állomások az utazók vasúti közlekedési módon belüli, illetve a vasúti és más közlekedési módok közötti átszállása érdekében;
  - c) a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>51</sup> 3. cikkének 11. pontjában meghatározott személypályaudvaroktól eltérő, az I. mellékletben említett vonalak 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; ide tartoznak az automatikus vasúti nyomtávvaltó berendezések is;

---

<sup>51</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU irányelve (2012. november 21.) az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (HL L 343., 2012.12.14., 32. o.).

- d) a vasúton összekapcsolt multimodális áruterminálokig tartó vasúti elérési útvonalak és vasúti összeköttetések, 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 meghatározott rendező pályaudvarokig tartó vasúti elérési útvonalakat is;
  - e) pálya menti ellenőrző-irányító jelzőrendszerek;
  - f) pálya menti energetikai infrastruktúra;
  - g) kapcsolódó berendezések;
  - h) közlekedési IKT-rendszerek.
- (2) A vasútvonalakkal kapcsolatos műszaki berendezések részét képezhetik az állomásokon és terminálokban használt villamosítási rendszerek, a személyek fel- és leszállására, továbbá áru be- és kirakodására ott használt berendezések, valamint az ezek kiépítési szakaszában alkalmazott innovatív technológiák.

### *15. cikk*

#### **Az átfogó hálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények**

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy az átfogó hálózat vasúti infrastruktúrája:
- a) az átfogó hálózat átjárhatóságának megvalósítása érdekében megfeleljen az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek<sup>52</sup> és az irányelv végrehajtási intézkedéseinek;
  - b) megfeleljen az (EU) 2016/797 irányelv 4. és 5. cikke alapján elfogadott átjárhatósági műszaki előírások (ÁME-k) követelményeinek, az említett irányelv 7. cikkének (1) bekezdése szerinti mentességek sérelme nélkül;
  - c) törölve.

---

<sup>52</sup> 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.).

- (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) törölve;
  - c) külön engedély nélkül tegyen lehetővé legalább 22,5 tonna tengelyterhelést;
  - d) külön engedély nélkül tegye lehetővé a (mozdonyokat is beleértve) legalább 740 m hosszúságú tehervonatok üzemeltetését. Ez a követelmény akkor tekinthető teljesítettnek, ha a kétvágányú vonalakon naponta óránként és irányonként átlagosan legalább egy menetvonal [...] kiosztásra kerülhet legalább 740 m hosszúságú tehervonatok számára, ha valamely vasúttársaság ezt kéri;
  - e) törölve.

A c) és d) pontban meghatározott követelmények csak az átfogó hálózat azon vonalaira alkalmazandók, amelyek:

- multimodális áruterminált, illetve tengeri vagy belvízi kikötőt kötnek össze az áru fuvarozási törzshálózattal vagy kiterjesztett törzshálózattal való legközelebbi kereszteződéssel, vagy
- az áru fuvarozási törzshálózat vagy kiterjesztett törzshálózat részét képező vasútvonal helyettesítő vonalának minősülnek, vagy
- amelyeken az értesítést megelőző év adatai alapján naponta átlagosan több mint tíz tehervonat halad el mindkét irányban.

A tagállamok legkésőbb három évvel e rendelet hatálybalépését követően értesítik a Bizottságot az érintett vonalokról. A határokon átnyúló szakaszok esetében ezt az értesítést a többi érintett tagállammal egyetértésben kell megtenni.

- (2a) A tagállamok biztosítják, hogy az átfogó hálózat vasúti infrastruktúrája a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett, a 15. cikk (2) bekezdése értelmében árufuvarozásra használt vasútvonalakhoz kapcsolódó összeköttetések tekintetében 2050. december 31-re megfeleljen a (2) bekezdés c) és d) pontjában meghatározott követelményeknek, kivéve abban az esetben, ha a Bizottság a (2) bekezdés d) pontjában meghatározott követelmények tekintetében a 37. cikk (5) bekezdése szerint mentességet adott a 37. cikk (3) bekezdésének alkalmazása alól.
- (3) Az (2) és a (2a) bekezdésben meghatározott követelmények nem alkalmazandók az elszigetelt hálózatokra.
- b) törölve.
- (4) A (3) bekezdés sérelme nélkül, valamely tagállam kérésére, kellően indokolt esetekben a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján – sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok, a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés negatív eredménye, illetve a környezetre vagy a biológiai sokféleségre gyakorolt lehetséges negatív hatások okán – mentességet ad az e cikkben említett követelmények tekintetében. Valamennyi ilyen kérelmet megfelelő indokolással kell alátámasztani. A határokon átnyúló szakaszok esetében a mentesség iránti kérelmet egyeztetni kell a szomszédos tagállammal/tagállamokkal. A szomszédos tagállam(ok) véleményt nyilváníthat(nak) a mentességet kérő tagállam számára. A tagállam a kérelméhez csatolja a szomszédos tagállam(ok) véleményét. A tagállamok egyetlen kérelemben több mentesség megadását is kérhetik.

A Bizottság a kérelmet a benyújtott indokolás, valamint adott esetben annak szempontjából értékeli, hogy mennyiben gyakorol jelentős hatást a vasúti hálózat átjárhatóságára és folyamatosságára nézve. A Bizottság kellően figyelembe veszi az érintett szomszédos tagállam(ok) 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 információ kézhezvételét követő 30 naptári napon belül egészítse ki ezt az információt.

A Bizottság a kért mentességről legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételétől számított hat hónapon belül, vagy amennyiben az érintett tagállamok a harmadik albekezdés alapján további információkat szolgáltatnak, legkésőbb a legutóbbi ilyen információk kézhezvételétől számított négy 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 vonalokhoz kapcsolódó, a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetések kivételével – 2040. december 31-re:
  - a) megfeleljen a 15. cikk (2) bekezdésének a) és c) pontjában meghatározott követelményeknek;
  - b) külön engedély nélkül tegye lehetővé a (mozdonyokat is beleértve) legalább 740 m hosszúságú tehervonatok üzemeltetését. Ez a követelmény akkor teljesül, ha legalább a következő feltételek teljesülnek:
    - i. a kétvágányú vonalakon naponta kétóránként és irányonként átlagosan legalább egy menetvonal, valamint naponta legalább 24 menetvonal [...] kiosztásra kerülhet legalább 740 m hosszúságú tehervonatok számára, ha valamely vasúttársaság 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 vasúttársaság ezt kéri;
  - 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.
- (2a) A tagállamok biztosítják, hogy a kiterjesztett törzshálózat vasúti infrastruktúrája – a személyszállítási hálózat részét képező vonalokhoz 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;
  - 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.
- (2b) 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 c) pontjában és a 16. cikk (2) bekezdésének b) pontjában meghatározott követelményeknek, kivéve abban az esetben, ha a Bizottság a 16. cikk (2) bekezdésének b) pontjában meghatározott követelmények tekintetében a 37. cikk (5) bekezdése szerint mentességet adott a 37. cikk (3) bekezdésének alkalmazása alól.
- (3) 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 a 16. cikk (2) bekezdésének a), b) és c) pontjában meghatározott követelményeknek;
  - b) a személyszállítási hálózat részét képező vonalak esetében: megfeleljen a 15. cikk (2) bekezdésének a) pontjában [...] meghatározott követelményeknek.

- (3a) 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 a 16. cikk (2a) bekezdésének b) pontjában meghatározott követelményeknek.
- (3ab) 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 legalább 27 centiméter magasságú teherkocsikon legfeljebb 4 méter magas szabványos félpótkocsikat szállítanak.

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

- van legalább egy olyan, e követelménynek megfelelő közvetlen vonal, amely lehetővé teszi a vonatok megszakítás nélküli üzemeltetését az adott tagállam területén, valamint az egyes szomszédos tagállamokkal meglévő, határokon átnyúló vonalakon,
- legalább egy, e követelménynek megfelelő közvetlen vonal csatlakozik legalább egy vasúti-közúti terminálhoz vagy egy olyan multimodális áruterminálhoz, amely valamely tagállam területén, az európai közlekedési folyosó részét képező tengeri kikötőben vagy annak közelében található,
- ha valamely folyosó egy vagy több végpontja valamely tagállam területén található, legalább e végpontok egyikéhez csatlakozik legalább egy, e követelménynek megfelelő közvetlen vonal.

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

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

- (3b) 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 c) pontjában és a 16. cikk (2) bekezdésének b) pontjában meghatározott követelményeknek, kivéve abban az esetben, ha a Bizottság a 16. cikk (2) bekezdésének b) pontjában meghatározott követelmények tekintetében a 37. cikk (5) bekezdése szerint mentességet adott a 37. cikk (3) bekezdésének alkalmazása alól.
- (4) A (2)–(3b) bekezdésben meghatározott követelmények nem alkalmazandók az elszigetelt hálózatokra.
- (5) A (4) bekezdés sérelme nélkül, valamely tagállam kérésére, kellően indokolt esetekben a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján – sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok, a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés negatív eredménye, illetve a környezetre vagy a biológiai sokféleségre gyakorolt lehetséges negatív hatások okán – mentességet ad az e cikkben említett követelmények tekintetében. Valamennyi ilyen kérelmet megfelelő indokolással kell alátámasztani. A határokon átnyúló szakaszok esetében a mentesség iránti kérelmet egyeztetni kell a szomszédos tagállammal/tagállamokkal. A szomszédos tagállam(ok) véleményt nyilváníthat(nak) a mentességet kérő tagállam számára. A tagállam a kérelméhez csatolja a szomszédos tagállam(ok) véleményét. A tagállamok egyetlen kérelemben több mentesség megadását is kérhetik.

A Bizottság a kérelmet a benyújtott indokolás, valamint adott esetben annak szempontjából értékeli, hogy az mennyiben gyakorol jelentős hatást a vasúti hálózat átjárhatóságára és folyamatoságára nézve. A Bizottság kellően figyelembe veszi az érintett szomszédos tagállam(ok) véleményét.

A félpótkocsik szállítására vonatkozó, az e cikk (3ab) bekezdésében 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 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 információ kézhezvételét követő 30 naptári napon belül egészítse ki ezt az információt.

A Bizottság a kért mentességről legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételétől számított hat hónapon belül, vagy amennyiben az érintett tagállamok a harmadik albekezdés alapján további információkat szolgáltatnak, legkésőbb a legutóbbi ilyen információk kézhezvételétől számított négy 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.

*16a. cikk*

**Szabványos európai névleges vasúti nyomtávolság**

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a kiterjesztett törzshálózat és a 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 legkésőbb 2030-ban, a kiterjesztett törzshálózat esetében pedig legkésőbb 2040-ben – az infrastruktúrán közlekedni tudnak 1435 mm-es nyomtávolságú vonatok. E cikk alkalmazásában új vasútvonal minden olyan vonal, amelynek építési munkálatai e rendelet hatálybalépésének időpontjában még nem kezdődtek meg.

(2) Az (1) bekezdéstől eltérve, azok a tagállamok, amelyek területén e rendelet hatálybalépésének időpontjában nem terveznek új vasútvonalat csatlakoztatni valamely másik tagállam szárazföldi határához e rendelet I. melléklete szerint, tervet dolgoznak ki, amelyben meghatározzák az 1435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságnak megfelelően megépítendő új vasútvonalat. Ebben a tervben figyelembe kell venni a szomszédos tagállammal/tagállamokkal való átjárhatóságra gyakorolt hatást, mégpedig figyelmet fordítva a meglévő vasútvonalak (3) bekezdés szerinti lehetséges átállítására. A tervnek tartalmaznia kell egyrészt egy társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzést, amely adott esetben tartalmazza a tagállam azon döntésének indokolását, hogy az új vasúti infrastruktúrát nem az 1435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságnak megfelelően építi, másrészt pedig az átjárhatóságra gyakorolt hatás értékelését. Ezt a tervet legkésőbb két évvel e rendelet hatálybalépését követően 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, legkésőbb két évvel e rendelet hatálybalépését követően értékelést végeznek, amely során azonosítják az európai közlekedési folyosókon található meglévő vasútvonalakat azoknak az 1435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságra történő lehetséges átállása céljából. A határokon átnyúló szakaszok esetében az értékelésről egyeztetni kell a szomszédos tagállammal/tagállamokkal. Az értékelésnek tartalmaznia kell a lehetséges átállás életképességére 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 átállási tervet készítenek, 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 átállás ütemtervét.

Az (1) és a (2) albekezdés értelemszerűen alkalmazandó azokra a vasútvonalakra, amelyek esetében az építési munkálatok e rendelet hatálybalépésének időpontjában már megkezdődtek.

- (4) A (2) és (3) bekezdésben említett terveken alapuló infrastruktúra- és beruházástervezésre vonatkozó prioritásokat az 53. 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, kellően indokolt esetben a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján – a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés negatív eredménye okán – ideiglenes 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 kérelmekről egyeztetni kell a szomszédos tagállammal. A szomszédos tagállam véleményt nyilváníthat a mentességet kérő tagállam számára. A tagállam a kérelméhez csatolja a szomszédos tagállam(ok) véleményét. A tagállamok egyetlen kérelemben több mentesség megadását is kérhetik.
- A Bizottság a kérelmet a benyújtott indokolás, valamint adott esetben annak szempontjából értékeli, hogy az mennyiben gyakorol jelentős hatást a vasúti hálózat átjárhatóságára és folyamatosságára nézve. A Bizottság kellően figyelembe veszi az érintett szomszédos tagállam(ok) 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 információ kézhezvételét követő harminc naptári napon belül egészítse azt ki további információkkal.

A Bizottság a kért mentességről legkésőbb a második albekezdés szerinti kérelem kézhezvételétől számított hat hónapon belül, vagy ha az érintett tagállamok a harmadik albekezdés alapján további információkat szolgáltatottak, legkésőbb a legutóbbi ilyen információk kézhezvételétől számított négy 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 a negyedik albekezdés értelmében adott mentességekről.

### *17. cikk*

## **Az Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer (ERTMS)**

1. A tagállamok biztosítják, hogy
  - a kiterjesztett törzshálózat vasúti infrastruktúráján 2040. december 31-ig, az átfogó hálózat vasúti infrastruktúráján pedig 2050. december 31-ig üzembe helyezik az ERTMS-t – kivéve a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetéseket –, biztosítva emellett az ERTMS összehangolt és harmonizált kiépítését a pálya menti eszközökön és a vonatok fedélzetén,
  - 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.
- a) törölve;

- b) törölve;
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy 2030. december 31-re:
- a törzshálózat vasúti infrastruktúrája – a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetések kivételével – megfelel az (1) bekezdésben szereplő követelményeknek,
  - a törzshálózaton 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.
- (2a) A tagállamoknak adott esetben törekedniük kell a B. osztályú rendszerek 2050. december 31-ig történő leszerelésére.
- (3) törölve.
- (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 kiépítésre kerüljön a rádióalapú ERTMS.
- (5a) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat, a kiterjesztett törzshálózat és az átfogó hálózat esetében 2050. december 31-ig kiépítik a rádióalapú 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. Új vonalak építése esetén 2030. december 31-től biztosítani kell a rádióalapú ERTMS kiépítését.
- (5b) Az (1)–(5a) bekezdésben meghatározott követelmények nem alkalmazandók az elszigetelt hálózatokra.

(6) Az (5b) bekezdés sérelme nélkül valamely tagállam kérésére, kellően indokolt esetben a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján mentességet ad az (1)–(5a) 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 kérelemről egyeztetni kell a szomszédos tagállammal/tagállamokkal. A szomszédos tagállam(ok) véleményt nyilváníthat(nak) a mentességet kérő tagállam számára. A tagállam a kérelméhez csatolja a szomszédos tagállam(ok) véleményét. A tagállamok egyetlen kérelemben több mentesség megadását is kérhetik. A kért mentességeknek meg kell felelniük az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>53</sup> 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 tagállam(ok) 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 információ kézhezvételét követő 30 naptári napon belül egészítse ki ezt az információt.

A Bizottság a kért mentességről legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételétől számított hat hónapon belül, vagy amennyiben az érintett tagállamok a harmadik albekezdés alapján további információkat szolgáltatottak, legkésőbb a legutóbbi ilyen információk kézhezvételétől számított négy 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.

---

<sup>53</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/797 irányelve (2016. május 11.) a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 138., 2016.5.26., 44. o.).

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

*18. cikk*

[Átkerült a 65. cikkbe.]

*19. 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 szabványos európai névleges nyomtávolságra (1435 mm) 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-nél hosszabb, de legfeljebb 1500 m hosszúságú és 25,0 t tengelyterhelésű vonatok infrastruktúrájának fejlesztése az árufuvarozási forgalom szempontjából releváns vasútvonalak építése és korszerűsítése során;
- f) innovatív vasúti technológiák kifejlesztése és bevezetése, különösen a Shift2Rail és az Európai Vasút közös vállalkozások munkájára – nevezetesen az automatikus vonatüzemeltetésre, a fejlett forgalomirányításra és az utasok számára nyújtott digitális konnektivitásra – építve az ERTMS, a digitális automatikus kapcsolás, valamint az 5G konnektivitás alapján;

- g) vasúti infrastruktúra kiépítések vagy korszerűsítések 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 hidrogéntechnológia a villamosítási követelmény alól mentesülő szakaszokra és a vasúti elérési útvonalakra vonatkozóan – kifejlesztése a vasút számára;
- i) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztése érdekében olyan szabvány előírása, amely lehetővé teszi olyan tehervonatok közlekedését, amelyek 33 centiméter magasságú szabványos teherkocsikon legfeljebb 4 méter magas szabványos félpótkocsikat szállítanak, anélkül, hogy a szolgáltatások működtetéséhez külön engedélyre lenne szükség.

## **2. SZAKASZ**

### ***BELVÍZI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA***

#### *20. 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 áruterminálokhoz 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;
  - 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 hajóútak, a kikötők és a kikötők megközelítési útjai 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. A teljes éves áruátrakodási mennyiség alapján az Eurostat által közzétett statisztikák szerinti legutolsó rendelkezésre álló hároméves átlagot kell tekinteni;
- b) a transzeurópai közlekedési hálózat belvízi úthálózatán helyezkedik el.

## *21. cikk*

### **Az átfogó hálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények**

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

**A törzshálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények**

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat belvízi kikötői 2030. december 31-re teljesítsék a 21. cikk (1) bekezdésének a) és b) pontjában, 2040. december 31-re pedig a 21. cikk (1) bekezdésének c) pontjában meghatározott követelményeket.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy a belvízi úthálózatot – beleértve a 20. cikk (1) bekezdésének e) pontjában említett összeköttetéseket is – olyan módon tartsák fenn, hogy az lehetővé tegye a használók számára a hatékony, megbízható és biztonságos hajózást, ennek érdekében pedig a tagállamok gondoskodnak a vízi utakra vonatkozó, a (3) bekezdés a) pontjában meghatározott minimumkövetelmények és a (3) bekezdés b), c) és d) pontjában meghatározott szolgáltatási minimumkövetelmények teljesítéséről (jó hajózhatósági állapot).

A tagállamok megakadályozzák, hogy e minimumkövetelmények vagy azok bármely meghatározott mögöttes kritériuma terén romlás következzen be. Abban az esetben, ha a belvízi hajóúthálózat e rendelet hatálybalépésének időpontjában meghaladja ezeket a minimumkövetelményeket, a tagállamok minden lehetséges erőfeszítést megtesznek annak érdekében, hogy megakadályozzák a belvízi úthálózat állapotának romlását.

- (3) A tagállamok 2030. december 31-re különösen a következőket biztosítják:
  - a) a folyók, csatornák, tavak, lagúnák, belvízi kikötők és a hozzájuk vezető útvonalak biztosítsák a hajózható, legalább 2,5 m hajózóútmélységet, a nem nyitható hidak alatt pedig a legalább 5,25 m magasságot azon meghatározott referencia-vízszinteknél, amelyek évente statisztikai átlagként meghatározott számú napon léphetők túl.

A referencia-vízszinteket 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. cikke alapján az érintett tagállamok jóváhagyásától függően – végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyeket az említett tagállamokkal szoros együttműködésben és adott esetben a nemzetközi megállapodások által létrehozott folyami hajózási bizottságokkal egyeztetve kell kidolgozni, és amelyekben folyosónként, vízi utanként vagy vízi útszakaszonként meghatározza az előző albekezdésben említett referencia-vízszinteket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat az 59. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. **A referencia-vízszinteknek összhangban kell lenniük** [...] a nemzetközi egyezményekben és a tagállamok közötti megállapodásokban – ideértve az ilyen egyezmények és megállapodások által létrehozott folyami hajózási bizottságok által elfogadott szabályzatokban – előírt követelményekkel;

- b) a tagállamok a nyilvánosság számára hozzáférhető weboldalon közzéteszik egyrészt az a) pontban említett azon napok éves számát, amelyeken a tényleges vízszint meghaladja vagy nem éri el a hajózóút mélységére vonatkozóan meghatározott referencia-vízszintet, másrészt az egyes zsilipeknél szükséges átlagos várakozási időt;
- c) a zsilipek üzemeltetői úgy üzemeltessék és tartsák karban a zsilipeket, hogy a várakozási idő a lehető legrövidebb legyen;
- d) a folyókon, csatornákon, tavakon és lagúnákban valamennyi szolgáltatásra vonatkozóan rendelkezésre álljon a 2005/44/EK irányelv<sup>54</sup> szerinti folyami információs szolgáltatás annak érdekében, hogy a használók valós idejű, határokon átnyúló tájékoztatást kapjanak.

---

<sup>54</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2005/44/EK irányelve (2005. szeptember 7.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) (HL L 255., 2005.9.30., 152. o.).

- (4) Valamely tagállam kérésére a Bizottság kellően indokolt esetben – vízi utanként és adott esetben vízi útszakaszonként – végrehajtási jogi aktusok útján mentességet ad a (3) bekezdés a) pontjában említett minimumkövetelmények alól sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok miatt, illetve a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés negatív eredménye vagy 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 tagállam(ok) véleményét nyilváníthat(nak) a mentességet kérő tagállam számára. A tagállam a kérelméhez csatolja a szomszédos tagállam(ok) véleményét. A tagállamok egyetlen kérelemben több mentesség megadását is kérhetik.

A Bizottság az első albekezdés szerinti indokolás alapján értékeli a kérelmet. A Bizottság kellően figyelembe veszi az érintett szomszédos tagállam(ok) 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 információ kézhezvételét követő 30 naptári napon belül egészítse ki ezt az információt.

A Bizottság a kért mentességről legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételétől számított hat hónapon belül, vagy amennyiben az érintett tagállamok a harmadik albekezdés alapján további információkat szolgáltatnak, legkésőbb a legutóbbi ilyen információk kézhezvételétől számított négy 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.

- (4a) *Vis maior* esetén a tagállamok – amint a helyzet lehetővé teszi – a korábbi állapotnak megfelelően helyreállítják a hajózhatósági feltételeket.
- (5) 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 kiegészítő paraméterek a vízi utakra vonatkozóan;
  - aa) a csatorna hajózható szélességének kiegészítő paraméterei;
  - b) törölve;
  - c) törölve.
  - d) törölve;
  - e) alternatívenergia-infrastruktúra kiépítése az alternatív üzemanyagokhoz való, az egész folyósóra kiterjedő hozzáférés biztosítása érdekében;
  - f) a hálózati digitális alkalmazások és az automatizálási folyamatok használata;
  - g) az infrastruktúra éghajlatváltozással, természeti veszélyekkel és ember okozta katasztrófákkal vagy szándékosan okozott zavarokkal szembeni rezilienciája;
  - h) a kibocsátásmentes energetikai, üzemanyag- és hajtásrendszerekre vonatkozó új technológiák és innovációk bevezetése és előmozdítása.
- (6) Törölve.

### 23. cikk

#### **A belvízi infrastruktúra fejlesztésének további prioritásai**

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

- a) adott esetben a meglévő vízi utak korszerűsítésére és új vízi utak létrehozására vonatkozó szigorúbb előírások alkalmazásának elérése a piaci igények kielégítése érdekében;
- b) árvíz- és aszálymegelőzési és kockázatcsökkentő intézkedések;
- c) a digitalizációs és automatizálási folyamatok javítása, különös tekintettel a fokozott biztonságra, védelemre és fenntarthatóságra a belvízi közlekedésben, beleértve a városi csomópontokat is;
- d) az infrastruktúra korszerűsítése és kapacitásának bővítése, beleértve a kikötő- és pihenőhelyeket, valamint a multimodális közlekedéshez szükséges szolgáltatásokat a kikötő területén belül és kívül, 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 megakadályozását célzó intézkedések előmozdítása.

### **3. SZAKASZ**

#### ***TENGERI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA ÉS AZ EURÓPAI TENGERI TÉRSÉG***

##### *24. cikk*

##### **Az infrastruktúra elemei**

- (1) Az európai tengeri térség összekapcsolja és integrálja a (2) bekezdésben leírt tengeri elemeket a szárazföldi hálózattal egyrészt a rövid távú tengeri fuvarozási útvonalak létrehozása vagy korszerűsítése révén, másrészt pedig a tagállamok területén található tengeri kikötők és hátszági összeköttetések 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, közlekedési IKT-rendszerek, hidrográfiai felmérések;

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 régiókhöz és az egyéb távoli területekhez, szigeti régiókhöz és peremterületekhez való hozzáférést.

d) törölve.

(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 kivitelezési célú kotrási munkákra és a kikötő védelmére szolgáló, illetve a kikötő megközelítését elősegítő berendezéseket;
  - k) törölve;
  - l) a tengeri szélenergia- és a megújuló energiához 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. A 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 összes tengeri kikötője által kezelt teljes éves áruforgalom 0,1 %-át. A teljes forgalom tekintetében alkalmazandó referenciaérték az Eurostat által közzétett statisztikákra alapuló legutolsó rendelkezésre álló hároméves átlag;
  - ba) 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 hozzájárulása. A teljes forgalom tekintetében alkalmazandó referenciaérték az Eurostat által közzétett statisztikákra alapuló legutolsó rendelkezésre álló hároméves átlag;

- c) szigeten helyezkedik el, és az átfogó hálózatban található – az 1059/2003/EK rendelet<sup>55</sup> 3. cikke értelmében vett – valamely NUTS 3 régió egyetlen hozzáférési pontja;
- d) valamely legkülső régióban vagy peremterületen helyezkedik el, az átfogó hálózatban levő legközelebbi kikötőtől több mint 200 km távolságra.

#### 25. cikk

### **Az átfogó hálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények**

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy
  - a) az átfogó hálózat tengeri kikötőiben [az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] 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, többek között a hajókról származó hulladékok leadására alkalmas befogadólétesítményekkel, az (EU) 2019/883 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel<sup>56</sup> összhangban;
  - c) sor kerüljön a VTMISS és a SafeSeaNet megvalósítására a 2002/59/EK irányelvvel összhangban;
  - d) sor kerüljön a nemzeti egyablakos tengerügyi ügyintézési rendszerek megvalósítására az (EU) 2019/1239 rendelettel összhangban.

---

<sup>55</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1059/2003/EK rendelete (2003. május 26.) a statisztikai célú területi egységek nomenklatúrájának (NUTS) létrehozásáról.

<sup>56</sup> 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; A 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 a tenger felől hozzáférést biztosítanak a tengeri kikötőkhöz, megfeleljenek legalább a 22. cikkben előírt követelményeket teljesítő belvízi utakra vonatkozó követelményeknek;
  - d) az átfogó hálózat belvízi utakhoz kapcsolódó tengeri kikötői rendelkezzenek külön 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 aktusok útján mentességet ad a (2) bekezdés első albekezdésében említett minimumkövetelmények alól sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok miatt, illetve a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés negatív eredménye vagy a környezetre vagy a biológiai sokféleségre gyakorolt esetleges 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 alapján 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 információ kézhezvételét követő 30 naptári napon belül egészítse ki ezt az információt.

A Bizottság a kért mentességről legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételétől számított hat hónapon belül, vagy amennyiben az érintett tagállamok a harmadik albekezdés alapján további információkat szolgáltatnak, legkésőbb a legutóbbi ilyen információk kézhezvételétől számított négy 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.

#### *26. cikk*

#### **A törzshálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények**

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat tengeri közlekedési infrastruktúrája megfeleljen a 25. cikk (1) bekezdésének.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat tengeri közlekedési infrastruktúrája 2030. december 31-re megfeleljen a 25. cikk (2) bekezdésében meghatározott követelményeknek.

- (3) Valamely tagállam kérésére a Bizottság kellően indokolt esetben végrehajtási jogi aktusok útján mentességet ad a (2) bekezdésben említett minimumkövetelmények alól sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok miatt, illetve a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés negatív eredménye vagy a környezetre vagy a biológiai sokféleségre gyakorolt esetleges 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 alapján 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 információ kézhezvételét követő 30 naptári napon belül egészítse ki ezt az információt.

A Bizottság a kért mentességről legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételétől számított hat hónapon belül, vagy amennyiben az érintett tagállamok a harmadik albekezdés alapján további információkat szolgáltatottak, legkésőbb a legutóbbi ilyen információk kézhezvételétől számított négy 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.

## **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, kikötői hajózóutaknak, zsilipeknek, kivitelezési célú kotrási munkáknak és navigációs segédeszközöknek – a korszerűsítése;
- b) alapvető kikötői infrastruktúra – például belső medencék, rakodópartok, horgonyzóhelyek, platformok, kikötőgátak, dokkok, töltések, feltöltött és hasznosított területek – építése és korszerűsítése;
- ba) a 36. cikkben meghatározott rendszerösszekötő infrastruktúra, berendezések és rendszerek fejlesztése;
- c) a digitalizációs és automatizálási folyamatok javítása, különös tekintettel a fokozott biztonságra, védelemre, hatékonyságra és fenntarthatóságra;
- d) új technológiák és innovációk, valamint megújuló és alacsony kibocsátású üzemanyagok bevezetése és előmozdítása;
- e) a logisztikai láncok és a nemzetközi tengeri kereskedelem rezilienciájának javítása, többek között az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás tekintetében;
- f) zajcsillapítási és energiahatékonysági intézkedések;
- g) a rövid távú tengeri 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, vagy az ellátási lánc optimalizálását célzó intézkedések kidolgozása az uniós jog vagy a vonatkozó nemzetközi megállapodások alkalmazandó követelményeivel összhangban, az ökológiai ösztönzők rendszereinek alkalmazását is beleértve;

- h) a 24. cikk (2) bekezdésének b) és c) pontjában említett intézkedések.

## **4. SZAKASZ**

### ***KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA***

#### *28. 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. csomópontok;
    - vi. leálló sávok;
    - vii. törölve;
    - viii. törölve;
    - ix. törölve;
    - x. a környezetre gyakorolt hatást mérséklő infrastruktúra;

- b) kapcsolódó berendezések, beleértve a mozgás közbeni tömegmérő 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;
  - h) parkolók és pihenőhelyek, beleértve a haszongépjárművek biztonságos és védett parkolóit.
- (2) Az (1) bekezdés a) pontjában említett és az I. mellékletben feltüntetett 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 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.

### *29. cikk*

#### **Az átfogó hálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények**

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy

- a) a közúti közlekedési infrastruktúra biztonsága, valamint ennek nyomon követése és ahol szükséges, javítása biztosított legyen a 2008/96/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek<sup>57</sup> megfelelően;
- b) az utak tervezése, építése vagy korszerűsítése és karbantartása magas szintű közlekedésbiztonság 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 irányelvnek<sup>58</sup>;
- e) adott esetben az (EU) 2019/520 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel<sup>59</sup>, valamint a C/2019/9080 bizottsági végrehajtási rendelettel<sup>60</sup> és a C/2019/8369 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelettel<sup>61</sup> összhangban biztosított legyen az útdíjszedési rendszerek átjárhatósága;

---

<sup>57</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2008/96/EK irányelve (2008. november 19.) a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről (HL L 319., 2008.11.29., 59. o.).

<sup>58</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2004/54/EK irányelve (2004. április 29.) a transzeurópai közúthálózat alagútjaira vonatkozó biztonsági minimumkövetelményekről (HL L 167., 2004.4.30., 39. o.).

<sup>59</sup> 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.).

<sup>60</sup> 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.).

<sup>61</sup> 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.).

- f) adott esetben az útdíjak, illetve használati díjak alkalmazására az 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel<sup>62</sup> összhangban kerüljön sor;
  - g) a közúti közlekedési infrastruktúra valamennyi intelligens közlekedési rendszere megfeleljen az intelligens közlekedési rendszerek kiépítésére vonatkozó keretről szóló (EU) [...] irányelvnek, és kiépítése az említett irányelv<sup>63</sup> alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal összhangban történjen;
  - h) a közúthálózaton [az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] rendeletnek megfelelően kiépüljön az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy az átfogó hálózatnak a 28. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett közútjai 2050. december 31-re megfeleljenek a következő követelményeknek:
- a) törölve;
  - b) pihenőhelyek állnak rendelkezésre egymástól legfeljebb 100 km távolságra, elegendő parkolóhellyel és olyan megfelelő létesítményekkel – többek között tisztálkodási helyiségekkel –, amelyek kielégítik a sokszínű munkaerő igényeit;
  - c) törölve.
  - d) a tagállami hálózatokon átlagosan 300 km-enként mozgás közbeni tömegmérő rendszerek kerülnek telepítésre. E rendszerek kiépítése során a tagállamok a nagy teherforgalommal rendelkező útszakaszokra összpontosíthatnak. A mozgás közbeni tömegmérő rendszerek lehetővé teszik azon járművek és járműszerelvények azonosítását, amelyek valószínűleg túllépték a 96/53/EK irányelvben meghatározott legnagyobb megengedett össztömeget.

---

<sup>62</sup> 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.).

<sup>63</sup> (EU) 2021/... irányelv az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló, 2010. július 7-i 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv felülvizsgálatáról (HL L [...]).

- (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 rendeletben<sup>64</sup> meghatározott, közúti biztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információk szolgáltatása céljából:
- az átfogó hálózat meglévő infrastruktúrája tekintetében 2030. december 31-ig,
  - 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 aktusok útján mentességet ad a (2) bekezdésben meghatározott követelmények alól, amennyiben a forgalom sűrűsége a két irányban együttesen nem haladja meg a napi 10 000 járművet, és/vagy sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok miatt, illetve a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés negatív eredménye vagy a környezetre vagy a biológiai sokféleségre 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 alapján értékeli a kérelmet. A Bizottság kellően figyelembe veszi az érintett szomszédos tagállam(ok) véleményét.

---

<sup>64</sup> 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 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 információ kézhezvételét követő 30 naptári napon belül egészítse ki ezt az információt.

A Bizottság a kért mentességről legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételétől számított hat hónapon belül, vagy amennyiben az érintett tagállamok a harmadik albekezdés alapján további információkat szolgáltatnak, legkésőbb a legutóbbi ilyen információk kézhezvételétől számított négy 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.

### *30. cikk*

## **A törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények**

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat közötti infrastruktúrája megfeleljen a 29. cikk (1) bekezdésének.
- (1a) A tagállamok biztosítják, hogy a 28. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett közutak a törzshálózat közötti infrastruktúrája tekintetében 2030. december 31-re, a kiterjesztett törzshálózat közötti infrastruktúrája tekintetében pedig 2040. december 31-re megfeleljenek a következő követelményeknek:
  - i. különleges pontokat vagy átmeneti időszakokat kivéve külön útpályán vezetik a forgalom két irányát, amelyeket egymástól egy forgalomtól elzárt elválasztósávval vagy más olyan módon választanak el, amely azzal egyenértékű biztonságot nyújt; valamint

ii. szintben nem kereszteznek közutat, vasúti vagy villamosvágányt, kerékpárutat vagy gyalogutat;

iii. törölve.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy a törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat közötti 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 parkolóhellyel és olyan megfelelő létesítményekkel – többek között tisztálkodási helyiségekkel –, amelyek kielégítik a sokszínű munkaerő igényeit;

b) törölve;

c) teljesíti a 29. cikk (2) bekezdésének d) pontjában meghatározott követelményeket.

(3) A tagállamok minden lehetséges erőfeszítést megtesznek annak biztosítása érdekében, hogy 2040. december 31-ig olyan biztonságos és védett parkolókat hozzanak létre a törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat közútjain vagy a transzeurópai közlekedési hálózathoz tartozó valamely közút legközelebbi kijáratától számított 3 km-es távolságon belül, amelyek átlagosan 150 km távolságra helyezkednek el egymástól és elegendő parkolóhellyel rendelkeznek a haszongépjárművek számára, és megfelelnek az 561/2006/EK rendelet<sup>65</sup> 8a. cikkének (1) bekezdésében meghatározott követelményeknek. A tagállamok a nagy teherforgalommal rendelkező útszakaszokra összpontosíthatnak.

---

<sup>65</sup> 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 (EGT vonatkozású szöveg) (*HL L 102., 2006.4.11., 1. o.*).

- (4) A tagállamok biztosítják, hogy a közúti infrastruktúra megfeleljen a 29. cikk (3) bekezdésében meghatározott követelményeknek:
- a törzshálózat meglévő infrastruktúrája tekintetében 2025. december 31-re, a kiterjesztett törzshálózat meglévő infrastruktúrája tekintetében pedig 2030. december 31-re,
  - 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.
- (5) Valamely tagállam kérésére a Bizottság kellően indokolt esetben végrehajtási jogi aktusok útján mentességet ad az (1a) és a (2) bekezdésben meghatározott követelmények alól, amennyiben a forgalom sűrűsége a két irányban együttesen nem haladja meg a napi 10 000 járművet, és/vagy sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok miatt, illetve a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés negatív eredménye vagy a környezetre vagy a biológiai sokféleségre 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 tagállam(ok) véleményt nyilváníthat(nak) a mentességet kérő tagállam számára. A tagállam a kérelméhez csatolja a szomszédos tagállam(ok) véleményét. A tagállamok egyetlen kérelemben több mentesség megadását is kérhetik.

A Bizottság az első albekezdés szerinti indokolás alapján értékeli a kérelmet. A Bizottság kellően figyelembe veszi az érintett szomszédos tagállam(ok) 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 információ kézhezvételét követő 30 naptári napon belül egészítse ki ezt az információt.

A Bizottság a kért mentességről legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételétől számított hat hónapon belül, vagy amennyiben az érintett tagállamok a harmadik albekezdés alapján további információkat szolgáltatnak, legkésőbb a legutóbbi ilyen információk kézhezvételétől számított négy 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.

### *31. cikk*

#### **A közúti infrastruktúra fejlesztésének további prioritásai**

A közúti infrastruktúrával kapcsolatos közös érdekű projektek előmozdítása során, 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 kiépítésekor vagy korszerűsítésekor az aktív közlekedési módok előmozdítása érdekében a gyalogos és kerékpáros útvonalak folytonosságának és hozzáférhetőségének biztosítása;
- e) olyan biztonságos és védett parkolók létrehozása az átfogó hálózaton, amelyek elegendő parkolóhellyel rendelkeznek a haszongépjárművek számára, és megfelelnek az 561/2006/EK rendelet<sup>66</sup> 8a. cikkének (1) bekezdésében meghatározott követelményeknek.

## **5. SZAKASZ**

### **LÉGIKÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA**

#### *32. cikk*

#### **Az infrastruktúra elemei**

- (1) A légi közlekedési infrastruktúra különösen az alábbiakból áll:
  - a) légtér, útvonalak és légi folyosók;
  - b) repülőterek – beleértve a repülőtéren 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;

---

<sup>66</sup> 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 (EGT vonatkozású szöveg) (*HL L 102., 2006.4.11., 1. o.*).

- 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;

**h) újrepülőterek.**

(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 utasforgalomnak legalább az Unió összes repülőtere teljes éves utasforgalmának 0,1 %-át kell kitennie, 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.

*33. cikk*

**A törzshálózat és az átfogó hálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények**

(1) A tagállamok biztosítják, hogy

- a) 2040. december 31-re – vasút, metró, helyiérdekű vasút vagy villamos útján – jöjjenek létre összeköttetések a törzshálózat több mint 4 millió fős teljes éves utasforgalmat bonyolító repülőterei és a transzeurópai vasúti hálózat, valamint a II. mellékletben meghatározott megfelelő városi csomópontok között, kivéve, ha az összeköttetést sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok akadályozzák;
- b) törölve;
- c) a területükön található repülőterek mindegyike rendelkezzen legalább egy olyan terminállal, amely minden gazdasági szereplő és felhasználó előtt megkülönböztetéstől mentesen nyitva áll, továbbá átlátható és megkülönböztetésmentes díjakat alkalmaz a 2009/12/EK irányelvnek<sup>67</sup> megfelelően;
- d) a polgári légi közlekedés jogellenes cselekmények elleni védelmének az Unió által a 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>68</sup> 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) a repülőtereken [az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] rendeletnek megfelelően kiépüljön az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája;

---

<sup>67</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2009/12/EK irányelve (2009. március 11.) a repülőtéri díjakról (HL L 70., 2009.3.14., 11. o.).

<sup>68</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 300/2008/EK rendelete (2008. március 11.) a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 97., 2008.4.9., 72. o.).

- 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.
- (2) Valamely tagállam kérésére a Bizottság kellően indokolt esetben végrehajtási jogi aktusok útján mentességet ad az (1) bekezdés a) és g) pontjában említett követelmények alól sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok miatt – beleértve azt, hogy a területen nincs vasúti rendszer –, illetve a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés negatív eredménye vagy a környezetre vagy a biológiai sokféleségre gyakorolt esetleges 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 alapján 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 információ kézhezvételét követő 30 naptári napon belül egészítse ki ezt az információt.

A Bizottság a kért mentességről legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételétől számított hat hónapon belül, vagy amennyiben az érintett tagállamok a harmadik albekezdés alapján további információkat szolgáltatnak, legkésőbb a legutóbbi ilyen információk kézhezvételétől számított négy 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.

### 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, különös tekintettel a fokozott biztonságra és védelemre;
- d) a repülőterek és az egyéb közlekedési módok infrastruktúrája közötti, valamint adott esetben a repülőterek és a városi csomópontok közötti multimodális összeköttetések javítása;
- e) a fenntarthatóság javítása és az éghajlati, környezeti és zajhatások enyhítése, különösen az új technológiák és innovációk, az alternatív üzemanyagok, a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású légi járművek, valamint a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású infrastruktúra bevezetése révén;
- f) az átfogó hálózat és a törzshálózat kevesebb mint 4 millió fős teljes éves utasforgalmat bonyolító repülőterek összeköttetése a hálózattal és a II. mellékletben meghatározott megfelelő városi csomópontokkal vasút, metró, helyiérdekű vasút vagy villamos révén;
- 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.

## 6. SZAKASZ

### *A MULTIMODÁLIS ÁRUTERMINÁLOK INFRASTRUKTÚRÁJA*

#### 35. cikk

#### **A multimodális áruterminálok meghatározása**

- (1) A transzeurópai közlekedési hálózat multimodális árutermináljai 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 találhatóak;
  - b) a transzeurópai közlekedési hálózat II. mellékletben felsorolt belvízi kikötőiben vagy azok mellett találhatóak;
  - ba) a transzeurópai közlekedési hálózat II. mellékletben felsorolt repülőterein találhatóak; vagy
  - c) törölve;
  - 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 számított három éven belül a tagállamok piac- és előretekinthető elemzést végeznek a területükön található multimodális áruterminálokról. Az elemzésnek legalább a következőket kell tartalmaznia:
- a) az áru fuvarozás jelenlegi és jövőbeli forgalmának vizsgálata, beleértve a közúti áruszállítás forgalmát is;
  - b) a transzeurópai közlekedési hálózat meglévő multimodális árutermináljainak azonosítása az adott tagállam területén annak értékelésével, hogy szükség van-e új multimodális áruterminálokra vagy a meglévő terminálokra további átrakodási kapacitásra;
  - c) annak elemzése, hogy miként biztosítható a megfelelő átrakodási kapacitással rendelkező multimodális áruterminálok megfelelő elosztása a b) pontban meghatározott szükségletek kielégítése érdekében. Ennek során figyelembe kell venni a szomszédos tagállamok határ menti területein található terminálokat.

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

A tagállamok haladéktalanul értesítik a Bizottságot az elemzés eredményeiről.

- (4) Amennyiben a (3) bekezdés szerinti elemzés azt állapítja meg, hogy új multimodális áruterminálokra vagy a meglévő terminálokra 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.
- (4a) A cselekvési tervről legkésőbb a (3) bekezdésben említett elemzés befejezését követően tizenkét hónappal értesíteni kell a Bizottságot.
- (4b) 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 legalább az alábbi feltételek egyikének meg kell felelniük:
- a) éves áruátrakodási mennyisége nem ömlesztett áru esetében meghaladja a 800 000 tonnát, vagy ömlesztett áru esetében meghaladja az Unió összes tengeri kikötője által kezelt teljes éves áruforgalom 0,1 %-át;
  - b) a tagállam egy olyan NUTS 2 régió fő vasúti-közúti termináljaként jelölte ki, amelyben nincs az a) pontnak megfelelő vasúti-közúti terminál;
  - c) a tagállam a (4) bekezdéssel összhangban javasolja az I. és a II. mellékletbe való felvételre.

### *36. cikk*

#### **Az infrastruktúra elemei**

A multimodális áruterminálok különösen a következőket foglalják magukban:

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

**A közlekedési infrastruktúrára vonatkozó követelmények**

- (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 feltüntetett és a II. mellékletben felsorolt vasúti-közúti terminálokban, illetve belvízi utak mentén található terminálokban, megfeleljen az alábbi követelményeknek:
- a) a térségben rendelkezésre álló legalább két közlekedési módhoz kapcsolódik;
  - b) 2030. december 31-ét követően legalább egy, [az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] rendelet 2. cikkének 43. pontjában meghatározott, nehézgépjárműveknek szánt elektromos töltőállomással rendelkezik a terminálon belül vagy a terminál 3 km-es körzetében;
  - c) 2030. december 31-ét követően rendelkezik olyan digitális eszközökkel, amelyek lehetővé teszik az alábbiakat:
    - i. a terminál hatékony üzemeltetése, például adott esetben foto-kapukkal, terminálüzemeltetési rendszerekkel, a járművezetők digitális be- és kiléptetésére szolgáló rendszerrel, az átrakodó berendezésekre szerelt kamerákkal vagy más érzékelőkkel, valamint vasútoldali kamerarendszerekkel;
    - 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 a 37. cikk (1) bekezdésében említett azon multimodális áruterminálok, amelyek össze vannak kapcsolva a vasúthálózattal, és amelyekben vertikális átrakodást végeznek, 2030. december 31-re képessé váljanak a következő daruzható intermodális rakodási egységek kezelésére: intermodális szállításra alkalmas konténerek, cserefelépítmények vagy félpótkocsik.

- (3) A tagállamok minden lehetséges erőfeszítést megtesznek annak méltányos és megkülönböztetésmentes biztosítása érdekében, hogy a 37. cikk (1) bekezdésében említett azon multimodális áruterminálok, amelyek a vasúthálózathoz kapcsolódnak, 2040. december 31-re képessé váljanak 740 m hosszúságú vonatok fogadására.

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

- (4) Törölve.
- (5) Egy tagállam kérésére, kellően indokolt esetekben a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján mentességet biztosít az (1)–(3) bekezdésben foglalt rendelkezések alól sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok miatt – különösen ha a terminál térben korlátozott területen helyezkedik el –, illetve a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés negatív eredménye vagy a környezetre vagy a biológiai sokféleségre gyakorolt esetleges 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 alapján 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 információ kézhezvételét követő 30 naptári napon belül egészítse ki ezt az információt.

A Bizottság a kért mentességről legkésőbb az első albekezdés szerinti kérelem kézhezvételétől számított hat hónapon belül, vagy amennyiben az érintett tagállamok a harmadik albekezdés alapján további információkat szolgáltatottak, legkésőbb a legutóbbi ilyen információk kézhezvételétől számított négy 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 értelemben adott mentességekről.

### 38. 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 a szabványos európai névleges nyomtávolságra állítsák át.

## **7. SZAKASZ**

### **VÁROSI CSOMÓPONTOK**

#### *39. 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;
  - b) a transzeurópai közlekedési hálózat hozzáférési pontjai, nevezetesen a vasútállomások és a buszpályaudvarok, a multimodális áruterminálok, a kikötők és a repülőterek;
  - c) törölve
- (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.

#### *40. 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 alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] rendelet követelményeivel összhangban;
- b) 2027. december 31-ig:
  - i. minden városi csomópontra vonatkozóan egy 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;
  - ii. a városi mobilitásra vonatkozó, az e cikk (2) bekezdésében meghatározott mutatók összegyűjtése és megküldése a Bizottságnak minden egyes városi csomópontra vonatkozóan;
- c) 2030. december 31-ig az utazás első vagy az utolsó szakaszában történő csatlakozásokat megkönnyítő multimodális személyszállítási csomópontok fejlesztése, amelyek rendelkeznek legalább egy, [az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló] (EU) [...] rendelet 2. cikkének 43. pontjában meghatározott, buszoknak szánt elektromos töltőállomással;
- d) 2040. december 31-re, ahol ez gazdaságilag megvalósítható és amennyiben még nincs ilyen terminál, legalább egy olyan multimodális áruterminál kialakítása, 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.

- (1a) 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.
- (2) A Bizottság legkésőbb egy évvel e rendelet hatálybalépését követően végrehajtási jogi aktust fogad el, amelyben korlátozott számban meghatározza az (1) bekezdés b) pontjában említett, a közlekedés fenntarthatóságára és biztonságosságára vonatkozó mutatókat. E végrehajtási jogi aktusban továbbá egyedi határidőket kell megszabni az egyes mutatók benyújtására. E határidőket 3 és 5 év között kell megállapítani. A mutatók részletes készletének meghatározásakor figyelembe kell venni a regionális és helyi szintű adatok rendelkezésre állását és hozzáférhetőségét. Ezt a végrehajtási jogi aktust az 59. 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.

#### *41. cikk*

### **A városi csomópontok további prioritásai**

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

- a) a transzeurópai közlekedési hálózatok teljesítményének javítása érdekében a transzeurópai közlekedési hálózatnak a 39. 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.  
Személyszállítás esetében ide tartozhat az, hogy az utasok multimodális digitális mobilitási szolgáltatásokon keresztül tudják elérni az információkat, lefoglalni és kifizetni az utazást, valamint letölteni jegyeiket, áruszállítás esetében pedig olyan városi logisztikai létesítmények – például mikroközpontok és kerékpáros logisztikai központok – megléte, amelyek révén fokozni lehet a szállítások konszolidálását a városi területeken, különös tekintettel azokra, amelyek a vasúti és vízi közlekedési infrastruktúrához kapcsolódnak;
- ba) a személyszállítási infrastruktúrát érintő fenntartható, zökkenőmentes és biztonságos összeköttetések a vasúti, a közúti, és az aktív közlekedési módok, valamint adott esetben a belvízi, a légi, és tengeri közlekedés között;
- bb) 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;
- c) a vasúti és közúti tranzitforgalom negatív hatásainak való kitétség csökkentése a városi térségek esetében;
- d) a hatékony és alacsony zajszintű, kibocsátásmentes közlekedés és mobilitás előmozdítása, beleértve a személy- és áruszállításra szolgáló városi flották ökológizálását;
- e) a tömegközlekedés és az aktív közlekedési módok modális részarányának növelése, valamint olyan intézkedések, amelyekkel az utasok mobilitását elsősorban e közlekedési módok felé lehet terelni;
- f) törölve;
- g) a hatékony, alacsony zajszintű és karbonszegény városi áruszállítás előmozdítása.

## IV. FEJEZET

# ***AZ INTELLIGENS ÉS REZILIENS KÖZLEKEDÉSRE VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK***

### *42. cikk*

#### **Közlekedési IKT-rendszerek**

- (1) A közlekedési IKT-rendszereknek lehetővé kell tenniük a multimodális közlekedés és az értéknövelt közlekedéssel kapcsolatos szolgáltatások számára a közlekedési módokon belüli és azok közötti kapacitás- és forgalomirányítást és információcserét, javítva a rezilienciát, a biztonságot, a védelmet, csökkentve a torlódásokat, javítva az üzemeltetési és a környezeti teljesítményt, valamint egyszerűsítve az adminisztrációs eljárásokat. A közlekedési IKT-rendszereknek elő kell segíteniük az infrastruktúra és a mozgó eszközök közötti zökkenőmentes kapcsolatot is.
- (2) Az uniós jogban rögzített egyedi rendelkezésekkel összhangban és azok határain belül Unió-szerte 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: RIS;
  - c) közúti közlekedés és azok interfészei más közlekedési módokkal: ITS;
  - d) tengeri közlekedés: a hajóforgalom-irányításhoz kapcsolódóan a VTMSIS-szolgáltatások, az információcseréhez kapcsolódóan az európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezet (EMSWe);
  - e) légi közlekedés: ATM/ANS-rendszerek, különösen a SESAR projekt keretében létrehozott rendszerek;
  - f) multimodális szállítás: eFTI.

(3) törölve.

43. cikk

**Fenntartható áru fuvarozási szolgáltatások**

- (1) A tagállamoknak elő kell mozdítaniuk azokat a közös érdekű projekteket, amelyek a transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúráját használó, hatékony áru fuvarozási szolgáltatásokat nyújtanak, és az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és más káros környezeti és társadalmi-gazdasági hatások csökkentéséhez is hozzájárulnak, 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 fuvaroztatók, üzemeltetők, szolgáltatók és ügyfelek közötti együttműködés javítása;
  - d) az erőforrás-hatékonyság, valamint a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású üzemeltetés ösztönzése, különösen a technológiák, a tevékenységek, a járművontatás, a járművek/hajók sebességének megválasztása, a rendszer- és üzemvitel-tervezés területén; 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 a rendszeres és gyakori szolgáltatások előmozdítása révén.
- (2) törölve.

## Új technológiák és innováció

Annak érdekében, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat lépést tudjon tartani az innovatív technológiai fejlesztésekkel és ezek alkalmazásával, mindenekelőtt az alábbi célokat kell kitűzni:

- a) a közlekedés dekarbonizációjának támogatása és előmozdítása a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású közúti, vízi és légi járművekre, valamint az egyéb innovatív és fenntartható közlekedési és hálózati technológiákra való összehangolt és koordinált átállás révén;
- b) valamennyi közlekedési mód dekarbonizációjának fokozása az energiahatékonyság ösztönzésével, kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású megoldások – többek között hidrogén- és villamosenergia-ellátási rendszerek –, valamint más új megoldások, például fenntartható üzemanyagok bevezetése, továbbá a megfelelő infrastruktúra biztosítása, ahol lehet a TEN-E-vel kialakított szinergiák révén. Az ilyen infrastruktúra magában foglalhatja az energiahálózathoz való hozzáférést és az energiaellátáshoz szükséges más létesítményeket, figyelembe veheti az infrastruktúra-jármű interfészt, és magában foglalhat közlekedési IKT-rendszereket. Annak érdekében, hogy a tiszta energia helyi előállítását össze lehessen kapcsolni a kibocsátásmentes mobilitási alkalmazásokkal, a közlekedési infrastruktúra energetikai csomópontként szolgálhat a különböző közlekedési módok kiszolgálásához. A közlekedési infrastruktúra hozzájárulhat más, a gazdaság dekarbonizációjának felgyorsítására szolgáló technológiák bevezetéséhez is;
- c) az új digitális technológiák elterjedésének és bevezetésének támogatása, különösen az adatcsere és a folyamatos lefedettségű konnektivitási infrastruktúra előmozdítása a hálózaton a digitális infrastruktúra legmagasabb szintjének és teljesítményének biztosítása, valamint a magasabb szintű automatizálás elérése érdekében;
- d) a biztonság és a fenntarthatóság javítása a személyek mozgása és az áruszállítás terén;

- e) a hálózat működésének, kezelésének, hozzáférhetőségének, átjárhatóságának, multimodalitásának és hatékonyságának javítása, többek között a multimodális digitális mobilitási szolgáltatások fejlesztésével;
- f) 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;
- g) törölve;
- 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;
- k) új közlekedési IKT-rendszerek és technológiák fejlesztésének és alkalmazásának további előmozdítása az egyes közlekedési módokon belül és azok között.

#### *45. cikk*

### **A biztonság és a védelem szempontjából megfelelő infrastruktúra**

Törölve.

### **Az infrastruktúra rezilienciája**

- (1) A tagállamok minden lehetséges erőfeszítést megtesznek annak biztosítása érdekében, hogy a közös érdekű projektek tervezése és megvalósítása során figyelembe vegyék az infrastruktúra biztonságát, valamint az éghajlatváltozással, a természeti veszélyekkel, az ember okozta katasztrófákkal, a balesetekkel és az üzemzavarokkal, valamint az uniós közlekedési rendszer működését érintő, szándékosan okozott zavarokkal szembeni rezilienciáját. Ennek keretében megfelelő 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 az előre jelzett éghajlati viszonyokra;
  - d) a zavarokra való reagálás polgári védelmi szükségletei;
  - e) az infrastruktúra kiberbiztonsága és rezilienciája, különös tekintettel a határokon átnyúló infrastruktúrára.
- (2) Azokat a projekteket, amelyek esetében a 2011/92/EU irányelvnek megfelelően környezeti hatásvizsgálat szükséges, éghajlatváltozási rezilienciavizsgálatnak kell alávetni. Az éghajlatváltozási rezilienciavizsgálatot a 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 éghajlattal szembeni sebezhetőség és az éghajlattal kapcsolatos kockázatok értékelésével, megfelelő alkalmazkodási intézkedésekkel, valamint az üvegházhatásúgáz-kibocsátás költségeinek a költség-haszon elemzésben való figyelembevételével biztosítható. Az egyéb uniós jogi aktusokban foglalt rendelkezések sérelme nélkül, ez a követelmény nem vonatkozik azokra a projektekre, amelyek esetében a környezeti hatásvizsgálatra irányuló közbeszerzési eljárás e rendelet hatálybalépése előtt indult.

#### 47. cikk

##### ***Biztonsági és közrendi kockázatok***

- (1) A tagállamok minden lehetséges erőfeszítést megtesznek annak biztosítása érdekében, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat védve legyen azokkal az esetleges biztonsági vagy közrendi kockázatokkal szemben, amelyek egy harmadik ország bármely vállalkozásának egy közös érdekű projektben való részvételéből vagy egy ilyen projekthez nyújtott hozzájárulásából erednek.
- (2) 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 valamely harmadik országbeli természetes személy vagy vállalkozás részvétele vagy bármilyen jellegű hozzájárulása biztonsági vagy közrendi okokból valószínűleg hatással lesz a transzeurópai közlekedési hálózat kritikus infrastruktúrájára, az adott tagállam tájékoztatja a Bizottságot az ilyen kockázatok enyhítése érdekében elfogadott minden megfelelő intézkedésről.

#### 48. cikk

##### **Karbantartás és a projekt életciklusa**

- (1) A tagállamoknak az infrastruktúra karbantartásának megtervezésére vonatkozó felelősségét, valamint az infrastruktúra karbantartásának lebonyolítására és finanszírozására 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 a rezilienciájának javítása mellett, továbbá hogy a transzeurópai közlekedési infrastruktúra élettartama során felmerülő preventív karbantartási igényeket és becsült költségeket figyelembe vegyék az építés vagy korszerűsítés tervezési szakaszában;
- b) a közúti és adott esetben a belvízi infrastruktúra hosszú távú karbantartási tervezése;
- c) törölve;
- d) 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.

#### *49. cikk*

### **Hozzáférhetőség minden használó számára**

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

- a kiszolgáltatott helyzetben lévő személyek, köztük a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek, valamint
- a legkülső régiók és az egyéb távoli területek, vidéki térségek, szigeti régiók, perem- és hegyvidéki területek, valamint a ritkán lakott területek lakosai.

## V. FEJEZET

### ***AZ EURÓPAI KÖZLEKEDÉSI FOLYOSÓK ÉS A HORIZONTÁLIS PRIORITÁSOK MEGVALÓSÍTÁSA***

#### *50. 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, valamint az Unió belüli szűk keresztmetszetek megszüntetése.
- (2) Az erőforrás-hatékony multimodális közlekedés megvalósítása érdekében, továbbá azért, hogy a jobb területi együttműködés révén elősegítsék a kohéziót, az európai közlekedési folyosóknak a következő szempontokra kell összpontosulniuk:
  - a) intermodális integráció, különös tekintettel a leginkább környezetbarát közlekedési módok, nevezetesen a vasút, a belvízi hajózás és a rövid távú tengeri fuvarozás megerősítésére;
  - b) átjárhatóság;
  - c) az infrastruktúra összehangolt fejlesztése, mindenekelőtt a határokon átnyúló szakaszokon, különösen az átjárható vasúti áru fuvarozási rendszernek, valamint a jól teljesítő – többek között a nagy sebességű – távolsági vasúti személyszállítási hálózatnak az Unió egészére kiterjedő létrehozása céljából;
  - d) a közlekedés digitalizációját és átjárhatóságát szolgáló innovatív megoldások összehangolt és integrált fejlesztésének és bevezetésének támogatása;
  - 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.

#### *51. 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 folytatott konzultációt követően – folyosónként és horizontális prioritásonként egy európai koordinátort jelöl ki.
- (2) Az európai koordinátort különösen a közlekedéssel és/vagy a nagyprojektek finanszírozásával és/vagy társadalmi-gazdasági és környezeti értékelésével kapcsolatos ismeretei, illetve az európai uniós szakpolitikai döntéshozatallal kapcsolatos tapasztalata alapján választják ki. A kiválasztott koordinátor megbízatása legfeljebb négyéves időszakra szól, amely megújítható. Az európai koordinátor hatásköre egyetlen folyosó vagy horizontális prioritás megvalósításához kapcsolódik.
- (3) Az európai koordinátor kijelöléséről szóló határozatában a Bizottság megállapítja az (5), (6) és (7) bekezdésben említett feladatok ellátásának módját.
- (4) Az európai koordinátor a Bizottság nevében és 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 53. cikkkel összhangban az érintett tagállamokkal együttműködve munkatervet dolgoznak ki, és figyelemmel kísérik annak végrehajtását;
  - c) konzultálnak a folyosófórummal vagy a horizontális prioritásokkal foglalkozó konzultatív fórummal a munkaterről és annak végrehajtásáról, és ez utóbbiról rendszeresen tájékoztatják a folyosófórumot;
  - d) jelentéseket készítenek a tagállamok és a Bizottság, valamint adott esetben az európai közlekedési folyosó vagy horizontális prioritás fejlesztésébe közvetlenül bevont összes más szervezet számára a felmerült nehézségekről, különösen a folyosó vagy horizontális prioritás kialakításának akadályoztatása esetén, hozzájárulva ezzel a megfelelő megoldások megtalálásához;
  - e) éves 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. 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) Az (EU) 913/2010 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:

- a) szorosan együtt kell működniük a vasúti árufuvarozás irányításával és az érintett tagállamokkal annak érdekében, hogy segítsenek azonosítani az európai közlekedési folyosók teherszállításra használt vasútvonalain a vasúti árufuvarozásra vonatkozó prioritásokat és beruházási igényeket;
  - b) a vasúti árufuvarozás irányításával szoros együttműködésben nyomon kell követniük a vasúti árufuvarozási szolgáltatások teljesítményét, továbbá adott esetben azonosítaniuk kell az esetleges akadályokat – például a műszaki és üzemeltetési akadályokat –, és ajánlásokat kell tenniük ezekkel kapcsolatban.
- (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 azonosításnak elősegítése érdekében;
  - b) infrastruktúra-kezelőkkel szorosan együttműködve nyomon kell követniük a vasúti személyszállítási szolgáltatások teljesítményét.
- (8) Az (EU) 2021/1153 rendelet 14. cikkének (4) bekezdése alapján a Bizottság kikéri az európai koordinátor tanácsadói véleményét az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) keretében az európai koordinátor hatáskörébe tartozó európai közlekedési folyosókra vagy horizontális prioritásokra vonatkozóan nyújtott uniós finanszírozás iránti kérelmek vizsgálatok az egyes folyosók vagy horizontális prioritások következetességének és fejlődésének biztosítása érdekében. Az európai koordinátor ellenőrzi, hogy a tagállamok által a CEF társfinanszírozására javasolt projektek összhangban vannak-e a munkaterv prioritásaival.
- (9) Abban az esetben, ha az európai koordinátor nem képes kielégítően és az e cikkben megfogalmazott követelményekkel összhangban eleget tenni megbízatásának, a Bizottság az érintett tagállammal folytatott konzultációt követően az (1) bekezdésben meghatározott eljárással összhangban bármikor megszüntetheti a megbízatást és új európai koordinátort jelölhet ki.

**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 tisztségét. Az érintett tagállamok az európai közlekedési folyosó rájuk eső része vonatkozásában megállapodnak a folyosófórum tagságáról, és biztosítják a vasúti árufuvarozás irányításának képviseletét.
- (3) 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;
  - g) egyéb, szükségesnek ítélt témák.

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

- (4) Az európai koordinátor létrehozza a horizontális prioritással foglalkozó konzultatív fórumot, és betölti annak elnöki tisztét. Az érintett tagállamok, valamint – adott esetben és a tagállamok jóváhagyásával – az érintett ágazatok képviselői számára lehetővé kell tenni a fórumon való részvételt. A tagállamok képviselőt jelölnek ki az ERTMS konzultatív fórumán való részvételre. Az európai koordinátor emellett ad hoc munkacsoportokat is létrehozhat.
- (5) 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.
- (6) Az európai koordinátor a munkatervvel és annak végrehajtásával kapcsolatban konzultálhat a regionális és helyi önkormányzatokkal, az infrastruktúra-kezelőkkel, a fuvarozókkal – különösen azokkal, amelyek tagjai a vasúti árufuvarozás irányításának –, továbbá az ellátási ágazattal, a közlekedési rendszereket használókkal és az érdekelt felekkel. Ezenkívül az ERTMS-ért felelős európai koordinátor szorosan együttműködik az Európai Unió Vasúti Ügynökségével és az Európai Vasút közös vállalkozással, az Európai Tengeri Térségért felelős európai koordinátor pedig az Európai Tengerbiztonsági Ügynökséggel.

### Az európai koordinátor munkaterve

- (1) Az európai közlekedési folyosók és a két horizontális prioritás mindegyik európai koordinátora legkésőbb e rendelet hatálybalépésétől számított két éven belül, majd azt követően négyévente munkatervet készít, amelyben részletesen elemzi a saját hatáskörébe tartozó folyosó vagy horizontális prioritás megvalósításának állását, az e rendelet követelményeinek való megfelelését, valamint jövőbeli fejlesztésének prioritásait.
- (2) A munkatervet az érintett tagállamokkal szoros együttműködésben, valamint a folyosófórummal és a vasúti árufuvarozás irányításával vagy a horizontális prioritás konzultatív fórumával egyeztetve kell elkészíteni. Az európai közlekedési folyosók munkatervét az érintett tagállamok hagyják jóvá. A Bizottság tájékoztatás céljából benyújtja a munkatervet az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

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

- (3) Az európai közlekedési folyosóra vonatkozó munkaterv részletes elemzést nyújt az érintett folyosó megvalósításának állapotáról, amely különösen a következőket tartalmazza:
  - a) a folyosó jellemzőinek, 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 ennek kapcsán elért előrehaladásról;
  - c) a folyosó fejlesztését és **végrehajtását** akadályozó hiányzó – **többek között operatív** – összeköttetések és szűk keresztmetszetek azonosítása **mindenekelőtt a határokon átnyúló szakaszokon**;

- 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) a beruházási szükségletek és szűk keresztmetszetek lehetséges kezelési megoldásainak leírása, 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 multimodális közlekedés javítására vonatkozó, esetlegesen köztes, nem kötelező mérföldköveket tartalmazó terv, különös tekintettel a határokon átnyúló szakaszokra és az egyes országokon belüli hiányzó összeköttetésekre.

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

- a vasúti áruszállítással kapcsolatos szempontokat illetően együtt kell működni a folyosónak a 913/2010/EU rendelet 11. cikkében említett irányító testületével és ügyvivő testületével,
- a multimodális áruterminálokkal kapcsolatos szempontokat illetően figyelembe kell vennie az elemzésnek a folyosó szempontjából releváns elemeit, a tagállamok által a 35. cikk (4) bekezdése alapján kidolgozott cselekvési terveket és a 913/2010/EU rendelet 18. cikkének b) pontjában említett jegyzéket,
- a személyszállítási szolgáltatásokkal kapcsolatos szempontokat illetően figyelembe kell vennie az 51. cikk (7) bekezdésének b) pontjával összhangban végzett nyomon követés eredményeit;

- g) a vasúti áru fuvarozás irányítása által a 913/2010/EU rendelet 19. cikkének (2) bekezdésével összhangban végzett, a vasúti áru fuvarozási forgalomra vonatkozó teljesítmény-ellenőrzés eredményei, valamint a 913/2010/EU rendelet 9. cikkének (1) bekezdésével összhangban meghatározott, a folyosókra vonatkozó célkitűzések, célértékek és intézkedések jegyzéke, amelyek lehetővé teszik az e rendelet 18. cikkében foglalt üzemeltetési követelmények teljesítését;
  - h) az érintett tagállamokkal és a releváns helyi hatóságokkal 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 együtt;
  - j) az éghajlatváltozás infrastruktúrára gyakorolt lehetséges hatásainak elemzése, és adott esetben az éghajlatváltozással szembeni reziliencia javítására javasolt intézkedések;
  - k) az üvegházhatású gázok kibocsátásának, a zajterhelésnek és adott esetben más negatív externáliáknak a mérséklését célzó intézkedések.
- (4) Az európai koordinátor segíti a tagállamokat a munkaterv végrehajtásában, különösen az alábbiak tekintetében:
- a) az érintett tagállamok kérésére a prioritások meghatározása a nemzeti tervezésben azáltal, hogy segít azonosítani az egyes folyosókat vagy horizontális prioritásokat érintő megvalósítási problémákat és szűk keresztmetszeteket, beleértve az üzemeltetési kérdéseket is;
  - b) az érintett tagállamok kérésére projekt- és beruházástervezés, a kapcsolódó költségek tervezése, valamint az egyes európai közlekedési folyosók vagy horizontális prioritások megvalósításához szükséges becsült végrehajtási ütemterv elkészítése;

- c) a 8. cikk (5) bekezdésében meghatározott rendelkezések szerinti egyedüli gazdasági egység felügyeleti testületében vagy hasonló irányító testületében végzett munka, amennyiben ez a határon átnyúló infrastrukturális projektek koordinálása, építése és/vagy irányítása szempontjából releváns.

#### 54. cikk

### Végrehajtási jogi aktusok

- (1) Törölve.
- (2) A 8. cikk (4a) bekezdésének sérelme nélkül és az érintett tagállamok által az EUMSZ 172. cikkével összhangban megadott jóváhagyás függvényében a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el az európai közlekedési folyosók határokon átnyúló szakaszainak megvalósítására vagy a horizontális prioritások végrehajtására vonatkozóan. Az érintett tagállam(ok) kérésére a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el továbbá az európai közlekedési folyosók más meghatározott szakaszainak az érintett tagállamokban történő megvalósítására vonatkozóan is annak érdekében, hogy a szóban forgó infrastruktúra és beruházás tervezéséhez koherens prioritásokat határozzon meg a vonatkozó főbb hiányzó összeköttetések megvalósítására és a szűk keresztmetszetek megszüntetésére irányuló indikatív mérföldkövek meghatározásával. A végrehajtási jogi aktusokat az érintett tagállamokkal szoros együttműködésben kell kidolgozni, és azokat a tagállamok kérésére négyévente aktualizálni kell.
- (3) A (2) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusokat az 59. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni. A Bizottság ugyanezen eljárás keretében módosítja a végrehajtási jogi aktusokat az elért eredmények, a felmerült késedelmek vagy az aktualizált nemzeti programok figyelembevételére érdekében.
- (4) A végrehajtási jogi aktusban előírt intézkedések maradéktalan végrehajtásáig és amennyiben a végrehajtási jogi aktus másképp nem rendelkezik, 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 55. cikkkel összhangban összegyűjtött információkra.

## VI. FEJEZET

### ***KÖZÖS RENDELKEZÉSEK***

#### *55. cikk*

#### **Beszámolás 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.
- (1a) Ebben a tájékoztatásban szerepeltetni kell a közlekedési infrastruktúrára vonatkozóan az e rendelet III. fejezetében 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.
- (1b) Ezt az adattovábbítást automatizált módon, a transzeurópai közlekedési hálózat interaktív térinformatikai és műszaki információs rendszerén (TENtec) keresztül kell biztosítani. Ameddig a TENtec adatcserefunkciója teljes mértékben ki nem épül, az adattovábbítást kétfévente kell biztosítani.
- (1c) A közös érdekű projektekkel kapcsolatos beruházásokat illetően a tagállamok kétfévente továbbítják a pénzügyi adatokat éves, közlekedési módonként és hálózatonként (törzshálózat, kiterjesztett törzshálózat és átfogó hálózat) aggregált adatok formájában.
- (1d) A Bizottság az 59. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében elfogadott végrehajtási jogi aktusok útján meghatározza az (1a) bekezdés szerinti, továbbítandó műszaki adatok jegyzékét.

- (2) A Bizottság biztosítja, hogy a TENtec nyilvánosan és könnyen hozzáférhető legyen, lehetővé téve a nemzeti rendszerekkel és más releváns uniós alkalmazásokkal és adatforrásokkal való automatizált adatcserét. A TENtec projektspecifikus és naprakész információkat tartalmaz az uniós társfinanszírozás formáiról és összegeiről, valamint az egyes projektek előrehaladásáról.

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

- (3) 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.

#### *56. 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 60. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. és a II. mellékletnek a következők érdekében történő módosítása céljából:
- a) a 20. cikk (3) bekezdésének a) pontjában, a 24. cikk (4) bekezdésének a) és b) pontjában, valamint a 32. cikk (2) bekezdésében meghatározott mennyiségi küszöbértékekből, továbbá a 24. cikk (4) bekezdésének ba) 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;
  - ii. 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) városi csomópontok felvétele a transzeurópai közlekedési hálózatba, amennyiben azok igazoltan eleget tesznek a 39. cikk (2) bekezdésében meghatározott követelményeknek, vagy az érintett tagállam kérésére városi csomópontok kizárása a transzeurópai közlekedési hálózatból;
- c) a tagállamok által a 35. cikk (5) bekezdésének megfelelően 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 hálózatból, vagy az érintett tagállamok kérésére a 35. cikk (1) bekezdésének a), b) és ba) pontjában említett multimodális áruterminálok kizárása;
- d) az érintett tagállam által az 55. 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) és b) pontjában említett módosításokat az Eurostat – illetve ennek hiányában a tagállamok nemzeti statisztikai hivatalai – által közzétett legfrissebb statisztikákra kell alapozni.

- (1a) Azokban a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban, amelyekkel a Bizottság az (1) bekezdés b) pontja alapján egy városi csomópontot vesz fel a II. mellékletbe:
- a) a 40. cikk (1) bekezdésének b) és c) pontjában meghatározott határidőket 3 évvel – tehát 2030. december 31-ig, illetve 2033. december 31-ig – meg kell hosszabbítani; azon városi csomópontok esetében, amelyeket a 40. cikk (1) bekezdésének b) és c) pontjában meghatározott határidők lejárta után vettek fel a II. mellékletbe, e határidőket a vonatkozó felhatalmazáson alapuló jogi aktus hatálybalépését követő 3 évig meg kell hosszabbítani;
  - b) a 40. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerinti követelmények teljesítésére alkalmazandó határidőt 5 évvel, tehát 2045. december 31-ig meg kell hosszabbítani; azon városi csomópontok esetében, amelyeket a 40. cikk (1) bekezdésének d) pontjában meghatározott határidő lejárta után vettek fel a II. mellékletbe, e határidőt a vonatkozó felhatalmazáson alapuló jogi aktus hatálybalépését követő 5 évig meg kell hosszabbítani.

- (1b) Azokban a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban, amelyekkel a Bizottság az (1) bekezdés c) pontja alapján egy közúti-vasúti terminált vesz fel az I. és a II. mellékletbe:
- a) a 37. cikk (1) bekezdésének c) pontjában és a 37. cikk (2) bekezdésében meghatározott határidőket 3 évvel, tehát 2033. december 31-ig meg kell hosszabbítani; azon közúti-vasúti terminálok esetében, amelyeket a 37. cikk (1) bekezdésének c) pontjában és a 37. cikk (2) bekezdésében meghatározott határidők lejárta után vettek fel az I. és a II. mellékletbe, e határidőket a vonatkozó felhatalmazáson alapuló jogi aktus hatálybalépését követő 3 évig meg kell hosszabbítani;
  - b) a 37. cikk (3) bekezdésében meghatározott határidőt 5 évvel, tehát 2045. december 31-ig meg kell hosszabbítani; azon közúti-vasúti terminálok esetében, amelyeket a 37. cikk (3) bekezdésében meghatározott határidő lejárta után vettek fel az I. és a II. mellékletbe, e határidőt a vonatkozó felhatalmazáson alapuló jogi aktus hatálybalépését követő 5 évig meg kell hosszabbítani.
- (2) A transzeurópai közlekedési hálózatba az (1) bekezdés alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktussal újonnan bevont infrastruktúrára vonatkozó közös érdekű projekt a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatálybalépésének napjától kezdődően jogosult uniós pénzügyi támogatásra a transzeurópai közlekedési hálózat céljára igénybe vehető eszközök keretében.
- A transzeurópai közlekedési hálózatból kizárt infrastruktúrára vonatkozó közös érdekű projektek az e cikk (1) bekezdése alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatálybalépésének napjától kezdődően már nem támogathatók. A támogathatóság megszűnése nem érinti a Bizottság által korábban hozott finanszírozási vagy támogatási határozatokat.
- (3) Az EUMSZ 172. cikkének (2) bekezdésére is figyelemmel a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 60. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, amelyekben a szomszédos országok közlekedésiinfrastruktúra-hálózatairól készült áttekintő térképek felvétele vagy kiigazítása céljából módosítja a IV. mellékletet. Ezeknek a felhatalmazáson alapuló jogi aktusoknak az Unió és az érintett harmadik országok közötti, a közlekedésiinfrastruktúra-hálózatokra vonatkozó magas szintű megállapodásokon kell alapulniuk.

*57. cikk*

**Az állami és magánszektorbeli érdekelt felek bevonása**

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

*58. cikk*

**A nemzeti tervek összehangolása az uniós közlekedéspolitikával**

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a 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.
- (2) Törölve.
- (3) A tagállamok benyújtják a Bizottságnak a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztéséhez hozzájáruló releváns nemzeti terv(ek) és program(ok) tervezetét vagy azok kivonatát, továbbá azok minden jelentős módosítását, mégpedig a lehető leghamarabb az e tervről vagy programról indított nyilvános konzultációt követően. A tagállamok elfogadásukat követően benyújtják továbbá a Bizottságnak a nemzeti terv(ek) vagy program(ok) végleges változatát.

*59. cikk*

**Bizottsági eljárás**

- (1) A Bizottságot egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet szerinti bizottságnak minősül.
- (2) A 22. cikk (3) [...] bekezdése alkalmazásában a Bizottságot a 91/672/EGK tanácsi irányelv<sup>69</sup> 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.

*60. 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 56. 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.

---

<sup>69</sup> 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.).

- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 11. cikk (3) bekezdésében, valamint az 56. cikk (1) és (3) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (3a) 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.
- (4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (5) A 11. cikk (3) bekezdése, valamint az 56. 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.

#### *61. cikk*

### **Felülvizsgálat**

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

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

- (2) Legkésőbb 2033. december 31-ig a Bizottság az európai koordinátorok segítségével és adott esetben a tagállamokkal való egyeztetést követően felülvizsgálja a kiterjesztett törzshálózat és az átfogó hálózat megvalósítását, értékelve az alábbiakat:
- a) az e rendeletnek való megfelelés;
  - b) az e rendelet végrehajtásában elért eredmények;
  - c) a személy- és az áruszállítási forgalomban bekövetkezett változások;
  - d) a nemzeti közlekedési infrastrukturális beruházások alakulása;
  - e) e rendelet módosításának szükségessége.

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

- (3) A felülvizsgálat során a Bizottság értékeli, hogy az e rendeletben meghatározott kiterjesztett törzshálózat és átfogó hálózat valószínűleg meg fog-e felelni a II., III. és IV. fejezetben foglalt előírásoknak a 2040. december 31-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.

**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 jelentős késedelmet szenved, a Bizottság felkérheti az érintett tagállamot vagy tagállamokat, hogy indokolják meg a késedelmet. A tagállamnak vagy tagállamoknak a megkereséstől számított három hónap áll rendelkezésre az indokok közlésére. Az adott válaszok alapján a Bizottság a késedelmet okozó probléma megoldása érdekében konzultál az érintett tagállammal vagy tagállamokkal.
- (2) Amennyiben a késéssel érintett szakasz európai közlekedési folyosót érint, a probléma megoldásába a tagállamok támogatása érdekében be kell vonni az európai koordinátort.
- (3) Az EUMSZ 258. cikkében meghatározott eljárásnak, valamint a 8. cikk (4a) bekezdésének sérelme nélkül a Bizottság az érintett tagállam vagy tagállamok által az (1) bekezdés szerint közölt indokok mérlegelését követően, amennyiben a törzshálózattal, a kiterjesztett törzshálózattal és az átfogó hálózattal kapcsolatos munka megkezdését vagy befejezését érintő jelentős késedelem az érintett tagállamnak vagy tagállamoknak tulajdonítható, és azt nem indokolták meg megfelelően, nem kötelező ajánlásokat készíthet az érintett tagállam vagy tagállamok számára a késedelem megszüntetése és/vagy a további késedelmek megelőzése vagy csökkentése érdekében.
- (4) Törölve.

*63. 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 és a legkülső régiók esetében, ameddig azok területén nem épül ki vasúthálózat. A biztonságos és védett parkolókra vonatkozó rendelkezések nem alkalmazandók e tagállamokra és régiókra.

A 16a. cikkben meghatározott, szabványos európai névleges vasúti nyomtávolsághoz kapcsolódó rendelkezések nem alkalmazandók a szigetek és a legkülső régiók esetében.

*64. cikk*

**Az (EU) 2021/1153 rendelet módosításai**

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

*65. cikk*

**A 913/2010/EU rendelet módosításai**

A 913/2010/EU rendelet a következőképpen módosul:

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

## Tárgy és hatály

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

(2) Ez a rendelet az áru fuvarozási folyosókat magában foglaló vasúti infrastruktúra irányítására, működtetésére és használatára alkalmazandó, az ezen infrastruktúra tervezésére és finanszírozására irányuló tagállami hatáskörök sérelme nélkül.”

1a. A 2. cikk (1) bekezdésében a „2001/14/EK irányelv 2. cikkében” hivatkozás helyébe a „2012/34/EU irányelv 3. cikkében” hivatkozás lép.

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

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

- a) »áru fuvarozási folyosó«: az európai közlekedési folyosónak az (EU) ... rendelet\* [új TEN-T rendelet] 11. cikkének (1) bekezdésében és az említett rendelet III. mellékletében meghatározott áru forgalmi 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 áru fuvarozási folyosó megszervezéséhez és irányításához szükséges és elégséges eszközöket, stratégiát és intézkedéseket bemutató dokumentum;
- c) »terminál«: az áru fuvarozási folyosó mentén elhelyezkedő létesítmény, amelyet kifejezetten az áru fuvarozó vonatok által szállított áruk kirakodásának és/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 [új TEN-T rendelet] 51. cikkében említett koordinátor.

\* [...] rendelet.”

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

„AZ ÁRUFUVAROZÁSI FOLYOSÓK SZERVEZÉSE ÉS IRÁNYÍTÁSA”

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

„3. cikk

#### **Az áru fuvarozási folyosók szervezése és irányítása**

(1) törölve.

(2) Az (EU) ... rendelet [új TEN-T rendelet] hatálybalépésének időpontjától kezdődően, illetve az európai közlekedési folyosó vonalrendszerének az említett rendelet 11. cikkének (3) bekezdése szerinti módosítása esetén az említett európai közlekedési folyosó áru fuvarozási folyosói részéért felelős tagállamok és pályahálózat-működtetők a változás 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 a folyosó irányítását és működtetését a 9–19. cikkel összhangban az új földrajzi kiigazításhoz lehessen igazítani.

(3) 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 14. cikkben meghatározott rendelkezések e szolgáltatásokra nem alkalmazandók.”

5. A 4–7. cikket el kell hagyni.

6. A 8. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés a következő mondattal egészül ki:

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

ab) a (2) bekezdésben a „2001/14/EK irányelv 14. cikkének (2) bekezdésében” hivatkozás helyébe a „2012/34/EU irányelv 7. cikkének (2) bekezdésében” hivatkozás lép;

ac) a cikk a következő (2a) bekezdéssel egészül ki:

„Azok a tagállamok, amelyek éltek e rendelet eredeti változata 5. cikkének (4) bekezdésében foglalt lehetőséggel, dönthetnek úgy, hogy [a módosított TEN-T rendelet hatálybalépését] követő legfeljebb tízéves időtartamban a területükön a vasúti infrastruktúráért felelős pályahálózat-működtető(k) nem vesz(nek) 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(k) részt vesz(nek) 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.”;

ad) a cikk a következő (2a) bekezdéssel egészül ki:

Írország dönthet úgy, hogy hatóságainak képviselői és a területén a vasúti infrastruktúráért felelős pályahálózat-működtető(k) nem vesznek részt az e cikk (1) bekezdése alapján létrehozott irányító testületben és/vagy a (2) bekezdése alapján létrehozott ügyvezető testületben. Írország a döntéséről késedelem nélkül értesíti a Bizottságot és az érintett áru fuvarozási folyosóban részt vevő többi tagállamot.

Ebben az esetben a hatóságok és az érintett pályahálózat-működtető(k) 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(k) részt vesznek az e cikk (1) bekezdése alapján létrehozott irányító testületben és/vagy a (2) bekezdése alapján létrehozott ügyvezető testületben. Írország a döntéséről késedelem nélkül értesíti a Bizottságot és az érintett áru fuvarozási folyosóban részt vevő többi tagállamot.”;

ae) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Az irányító testület az érintett tagállamok hatóságainak a testületben részt vevő képviselői kölcsönös egyetértése alapján hozza határozatait.”

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

„(5) Az ügyvivő testület a 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. Létrejöhet az európai gazdasági egyesülésről szóló 1985. július 25-i 2137/85/EGK tanácsi rendelet szerinti európai gazdasági egyesülés formájában is.

ag) a (6) bekezdésben a „91/440/EGK irányelv 4. cikkének (2) bekezdésében” hivatkozás helyébe a „2012/34/EU irányelv 4. cikkének (2) bekezdésében” hivatkozás lép;

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

„(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, 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.”;

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

„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.”;

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

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

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

„9. cikk

#### **Az áru fuvarozási folyosó fejlesztésére irányuló intézkedések**

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

Ez a terv a következőket foglalja magában:

- a) az áru fuvarozási folyosó jellemzőinek – többek között a szűk keresztmetszeteknek – a leírása, valamint a szervezésének és működtetésének javításához szükséges intézkedések programja;
- b) a (3) bekezdésben említett elemzés főbb pontjai;
- c) az áru fuvarozási folyosókra vonatkozó célkitűzések, különösen az áru fuvarozási folyosó teljesítményével kapcsolatos célkitűzések, az e rendelet 19. cikke rendelkezéseinek megfelelően a szolgáltatás minőségében és az áru fuvarozási folyosó kapacitásában, valamint adott esetben az e célkitűzésekhez kapcsolódó mennyiségi vagy minőségi célértékek formájában kifejezve. A célkitűzéseknek és célértékeknek figyelembe kell venniük az e rendelet 12a. cikkében meghatározott követelményeket;
- d) a 12–19. cikk rendelkezéseinek végrehajtására irányuló intézkedések, valamint az áru fuvarozási folyosó teljesítményének javítását célzó intézkedések, a 19. cikk (3) bekezdésében említett értékelés eredményei alapján, a c) pontban említett célkitűzések és célértékek elérése érdekében.
- e) a 8. cikk (7) és (8) bekezdésében említett tanácsadó csoportok véleménye és értékelése a folyosófejlesztésről;
- f) az együttműködés és az 11. cikkben említett konzultáció eredményeinek összefoglalása, a 8. cikk (7) és (8) bekezdésében említett tanácsadó csoportok véleményével és a többi érdekelt fél válaszainak összefoglalásával együtt.

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

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

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

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

„11. cikk

### **A beruházások tervezése**

- (1) Az árufuvarozási folyosó irányító testülete és ügyvivő testülete az (EU) ... rendelet [új TEN-T rendelet] 53. cikkében említett munkaterv kidolgozásának támogatása érdekében együttműködik az árufuvarozási folyosó kapcsán érintett európai koordinátorral a vasúti árufuvarozási forgalomból eredő infrastrukturális és beruházási szükségletek tekintetében.
- (2) Az ügyvivő testület az infrastruktúra-fejlesztésről és a beruházási igényekről egyeztet a 8. cikk (7) és (8) bekezdésében említett tanácsadó csoportokkal. A konzultációnak a folyosószintű és nemzeti szintű infrastruktúra-tervezés megfelelő és naprakész dokumentációján kell alapulnia. 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.
- (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 a 14. cikk (2) bekezdése szerinti kapacitásigényt és a 2012/34/EU irányelv 47. cikke szerint túlterheltnek nyilvánított infrastruktúrát;
  - b) a TEN-T-nek az (EU) ... rendelet [új TEN-T 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.”

8a. A határozat a következő 12a. cikkel egészül ki:

„12a. cikk

### **A vasúti árufuvarozási folyosókra vonatkozó üzemeltetési követelmények**

- (1) Az irányító testület az ügyvezető testülettel szoros együttműködésben minden lehetséges erőfeszítést megtesz annak biztosítása érdekében, hogy 2030. december 31-ét követően a vasúttársaságoknak nyújtott szolgáltatások minősége, valamint az infrastruktúra használatára vonatkozó műszaki és üzemeltetési követelmények ne akadályozzák meg, hogy az árufuvarozási folyosók mentén nyújtott vasúti árufuvarozási szolgáltatások üzemeltetési teljesítménye megfeleljen a következő célértékeknek:
- a) egy két tagállam közötti határt átlépő tehervonatok átlagos tartózkodási ideje az egyes belső határszakaszokon nem haladhatja meg a [...] **25** percet, kivéve azokon a szakaszokon, ahol nyomtáv váltásra kerül sor, vagy ahol az (EU) 2016/399 rendelet<sup>70</sup> 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;

---

<sup>70</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/399 rendelete (2016. március 9.) a személyek határátlépésére irányadó szabályok uniós kódexéről (Schengeni határ-ellenőrzési kódex), HL L 77., 2016.3.23., 1. o.

b) az áru fuvarozási folyosó legalább egy határát átlépő áru fuvarozó vonatok 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 az áru fuvarozó vonatok áthaladnak, nem kell figyelembe venni.”

(2) Törölve.

8b. A 13. cikk a következőképpen módosul:

a) a (3) bekezdésben a 2001/14/EK irányelvre történő hivatkozás helyébe a 2012/34/EU irányelvre történő hivatkozás lép;

b) a (4) bekezdésben:

– a (2) bekezdésben a „2001/14/EK irányelv 14. cikkének (2) bekezdésében” hivatkozás helyébe a „2012/34/EU irányelv 7. cikkének (2) bekezdésében” hivatkozás lép,

– az „irányelv 13. cikkével és III. fejezetével” hivatkozás helyébe az „irányelv 38. cikkével és IV. fejezetének 3. szakaszával” hivatkozás lép.”

8c. A 14. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdésben a „2001/14/EK irányelv 14. cikkének (1) bekezdésében” hivatkozás helyébe a „2012/34/EU irányelv 39. cikkében” hivatkozás lép;

b) a (3) bekezdésben:

– a „2001/14/EK irányelv 15. cikkében” hivatkozás helyébe a „2012/34/EU irányelv 40. cikkében” hivatkozás lép,

– a „2001/14/EK irányelv III. mellékletében” hivatkozás helyébe a „2012/34/EU irányelv VII. mellékletében” hivatkozás lép;

c) az (5) bekezdésben a „2001/14/EK irányelv 23. cikkében” hivatkozás helyébe a „2012/34/EU irányelv 48. cikkében” hivatkozás lép;

- d) a (8) bekezdésben a „2001/14/EK irányelv 19. cikke (1) bekezdésében” hivatkozás helyébe a „2012/34/EU irányelv 44. cikkének (1) bekezdésében” hivatkozás lép;
- e) a (10) bekezdésben a „2001/14/EK irányelv 14. cikkének (2) bekezdése” hivatkozás helyébe a „2012/34/EU irányelv 7. cikkének (2) bekezdése” hivatkozás lép.

8c. A 15. cikkben:

- a „2001/14/EK irányelv 16. cikkének (1) bekezdésétől” hivatkozás helyébe a „2012/34/EU irányelv 41. cikkének (1) bekezdésétől” hivatkozás lép,
- a „91/440/EGK irányelv 10. cikke (5) bekezdésének” hivatkozás helyébe a „2012/34/EU irányelv 28. cikkének” hivatkozás lép.

8d. A 17. cikk (2) bekezdésében a „2001/14/EK irányelv 3. cikkében” hivatkozás helyébe a „2012/34/EU irányelv 27. cikkében” hivatkozás lép.

8e. A 18. cikk a) pontjában a „2001/14/EK irányelv 3. cikkében” hivatkozás helyébe a „2012/34/EU irányelv 27. cikkében” hivatkozás lép.

9. 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 figyelemmel kíséri 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 célkitűzéseikhez és célértékeikhez kapcsolódó teljesítménymutatók alapján. Az ügyvivő testület a releváns teljesítménymutatókról egyeztet a 8. cikk (7) és (8) bekezdésében említett tanácsadó csoportokkal és az európai koordinátorral.
- (3) Az ügyvivő testület értékeli a teljesítmény-ellenőrzés eredményeit a 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjával összhangban meghatározott célkitűzések és célértékek, valamint a 12a. cikkben említett üzemeltetési követelmények tekintetében.
- (4) Az ügyvivő testület éves jelentést készít és tesz közzé, amely bemutatja az e cikk alapján végzett tevékenységek eredményeit. A jelentés külön szakaszában ismerteti a 8. cikk (7) és (8) bekezdésében említett tanácsadó csoportok véleményét és teljesítményértékelését. Az ügyvivő testület az éves jelentést jóváhagyásra benyújtja az irányító testületnek.”

9a. A 20. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdésben:

– a „2001/14/EK irányelv 30. cikkében” hivatkozás helyébe a „2012/34/EU irányelv 55. cikkében” hivatkozás lép,

– a második mondat helyébe a következő lép: „E szervezetek biztosítják különösen a folyosóhoz való megkülönböztetéstől mentes hozzáférést, és felelősek az irányelv 56. cikkének (1) bekezdésében előírt jogorvoslatért.”;

b) a (6) bekezdésben a „2001/14/EK irányelv 15. cikkének (1) bekezdése” hivatkozás helyébe a „2012/34/EU irányelv 40. cikkének (1) és (2) bekezdése” hivatkozás lép.

9b. A 21. cikket el kell hagyni.

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

*„22. cikk*

#### **A megvalósítás nyomon követése**

A 8. cikk (1) bekezdésében említett irányító testület az egyes áru fuvarozási 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 legkésőbb két évvel e rendelet hatálybalépése után, majd azt követően négyévente jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.”

11. E rendelet mellékletét el kell hagyni.

*66. cikk*

**Hatályon kívül helyezés**

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

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

*67. cikk*

**Hatálybalépés**

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

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

Kelt Strasbourgban,

*az Európai Parlament részéről*  
*az elnök*

*a Tanács részéről*  
*az elnök*