



Brüsszel, 2026. április 21.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2023/0271 (COD)

16833/1/25
REV 1 ADD 1

TRANS 650
CODEC 2139
PARLNAT

A TANÁCS INDOKOLÁSA

Tárgy: A Tanács álláspontja első olvasatban a vasúti infrastruktúra-kapacitás egységes európai vasúti térségben történő használatáról, a 2012/34/EU irányelv módosításáról és a 913/2010/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló EURÓPAI PARLAMENTI ÉS TANÁCSI RENDELET elfogadása céljából

- A Tanács indokolása
- A Tanács által 2026. április 21-én elfogadva

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2023. július 11-én benyújtotta a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek a vasúti infrastruktúra-kapacitás egységes európai vasúti térségben történő használatáról, a 2012/34/EU irányelv módosításáról és a 913/2010/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló rendeletre irányuló javaslatát¹. A javaslat az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 91. cikkén alapul, és a társjogalkotók a rendes jogalkotási eljárás keretében tárgyalják.
2. A Tanács 2024. június 18-án, a TTE Tanács (Közlekedés) ülésén fogadta el általános megközelítését.
3. Az Európai Parlament a 2024. március 12-i plenáris ülésén fogadta el a tárgyalási megbízását.
4. 2024. november 19-én sor került az első háromoldalú egyeztetésre, amelyen a szakértői szint átfogó megbízást kapott. Két további háromoldalú egyeztetésre került sor: 2025. március 3-án és 2025. június 10-én. 2025. november 18-án, a negyedik és egyben utolsó háromoldalú egyeztetésen a Tanács és a Parlament ideiglenes megállapodásra jutott.
5. Az Állandó Képviselők Bizottsága 2025. december 19-én megállapodás elérése céljából megvizsgálta és megerősítette a végső kompromisszumos szöveget.
6. A TRAN bizottság elnöke 2026. január 27-én levelet küldött az Állandó Képviselők Bizottsága elnökének, amelyben megerősítette, hogy amennyiben a Tanács a jogász-nyelvészi ellenőrzést követően első olvasatban jóváhagyja a megállapodás szerinti szöveget, a Parlament a második olvasat során jóvá fogja hagyni a Tanács álláspontját.

¹ 11718/23 + ADD 1–4.

II. CÉL

7. A rendelet célja, hogy egy egységes szabályozási keret vonatkozzon a vasúti hálózati kapacitással való gazdálkodásra. A rendeletben meghatározott kapacitáselosztási szabályok a 2012/34/EU irányelvben meghatározott szabályok helyébe lépnek. A javaslat az ipari szereplők vezetésével megvalósuló menetrend-újratervezési projektekre épül, célja pedig, hogy a pályahálózat-üzemeltetők egy új tervezési és elosztási folyamatnak köszönhetően rugalmasabban tudják elvégezni a hosszú távú stratégiai tervezést és a rövidebb távú kapacitáselosztást. A korábban kezdődő tervezés lehetővé fogja tenni az infrastruktúra optimálisabb kihasználását. Emellett kiegyensúlyozottabb lesz a vasúti kapacitás különböző használói – legyen szó akár a személy-, akár az áruszállításról – közötti megosztás is. Ez elsősorban az áruszállítás javát fogja szolgálni, amelynek megbízhatóbbá kell válnia.
8. Szervezési szempontból a Bizottság javaslata megerősítette az uniós szintű központosítást: erősebbé tette a pályahálózat-működtetők európai hálózatát (ENIM) és egy új funkciót is létrehozott: a hálózati koordinátorét. Az eredetileg javasolt teljesítmény-felülvizsgálati testület helyett teljesítmény tanácsadó testület jön létre. Az Európai Parlament kérésére az érdekelt feleknek lehetőségük lesz létrehozni az európai vasúti platformot.

III. A TANÁCS ELSŐ OLVASATBAN ELFOGADOTT ÁLLÁSPONTJÁNAK ELEMZÉSE

9. A Parlament és a Tanács a Bizottság javaslata alapján tárgyalásokat folytatott annak érdekében, hogy a Tanács első olvasatban kialakított álláspontja alapján létrejöjjön a korai második olvasatbeli megállapodás. A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontjának alábbiakban bemutatott főbb elemeiről megállapodás született a társjogalkotók között.

A főbb kérdések összefoglalása

10. A rendelet új szabályokat vezet be a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására vonatkozóan. Ezek az új szabályok lehetővé teszik a vasúti szolgáltatások hosszabb távú tervezését, és ezáltal az infrastruktúra jobb kihasználását, emellett – mind a személy-, mind az áruszállítás tekintetében – több vasúti szolgáltatás megvalósítását célozzák. Az új rendszer konzultációk átfogó struktúráján alapul, ami lehetővé teszi, hogy a pályahálózat-működtetők jobban megértsék a különböző kérelmezők igényeit. A konzultációs szakaszt követően a kapacitás kiosztásra kerül. A kiosztás után részletes szabályok szerint lehet változtatni a tervezett kapacitáson. Az új rendszer kialakítása lehetővé teszi továbbá, hogy javuljon a határokon átnyúló koordináció, valamint jobb, több pályahálózatra kiterjedő szolgáltatásokat lehessen létrehozni. Létrejön továbbá a bírságok rendszere, amely úgy került kialakításra, hogy visszatartó erejű legyen, és elkerülhető legyen a túl sok változtatás.
11. A tagállamok a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó irányadó stratégia alapján stratégiai iránymutatást nyújthatnak a pályahálózat-működtetők számára, tiszteletben tartva a pályahálózat-működtetők operatív feladatait. Ez a stratégiai iránymutatás lehetővé teheti, hogy a vasúti kapacitás tervezésére és kiosztására vonatkozó európaibb jellegű megközelítés átfogóbb kontextusában a sajátos nemzeti jellemzők és előírások is megfontolásra kerüljenek. Fontos, hogy a tagállamok képesek legyenek dönteni a kialakított menetrendek specifikus jellegéről, hogy meghatározhassák a vasúti szállítási szolgáltatások egyes típusainak minimális mennyiségét, továbbá hogy lehetőségük legyen arra, hogy a kapacitásfelosztásra vagy a konfliktusrendezésre vonatkozó paraméterekben megjelenítsék a nemzeti prioritásokat.
12. A vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodás hosszú távú tervezésen fog alapulni. Minden, 2030 decemberét követően hatályossá váló és az azt követő évben alkalmazandó menetrend elkészítése és végrehajtása három, egymást követő lépésből fog állni: tervezésből, elosztásból és módosításból. Minden lépésnek része lesz egy konzultációs szakasz, amelynek során a kérelmezők elmondhatják igényeiket. Annak érdekében, hogy segítse a pályahálózat-működtetőket és az operatív érdekelt feleket a tervezés, az elosztás és a módosítás folyamatában, az ENIM el fogja készíteni a kapacitásgazdálkodás keretét. Ez a keret eszközöket, módszereket és eljárási szabályokat fog biztosítani az infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodáshoz, valamint a pályahálózat-működtetők és a más operatív érdekelt felek közötti koordinációhoz.

1. Tervezés: a pályahálózat-működtetők a stratégiai kapacitástervezéssel kezdik a munkát, és biztosítják, hogy e tervek a pályahálózat-működtetők közötti koordinációban készüljenek el. Ezáltal a kérelmezők könnyebben tudják majd megszervezni a határokon átnyúló szolgáltatásokat. A stratégiai tervből kiindulva a pályahálózat-működtetők részletesebb terveket készítenek: először a kapacitás stratégiát, majd a kapacitásmodell, végül a kapacitáskínálati tervet. A nagy kihasználtságú vagy a túlterhelt infrastruktúra kezelésére egyedi eljárások készültek.
2. Elosztás: a tervezést követően az infrastruktúra használatára vonatkozó jogokat – mind az egy, mind a több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjogokat – el kell osztani a kérelmezők között. A több pályahálózatra kiterjedő kapacitásjogok esetében a rendelet szintén meghatároz egyedi szabályokat. Az elosztás digitális eszközök és szolgáltatások útján fog történni. A pályahálózat-működtetők különböző módokon oszthatják majd el a kapacitásjogokat, és figyelembe kell venniük a kiszolgálólétesítmény-kapacitáshoz kapcsolódó kérdéseket is. A pályahálózat-működtetőknek a tervezésbe az infrastrukturális munkálatokat is be kell építeniük. Arra az esetre, ha az elosztási folyamat végére még marad eltérés a kérelmezők által megfogalmazott kérések és a rendelkezésre álló kapacitás között, egy konfliktusrendezési eljárás kerül bevezetésre. Ha nem lehet konszenzusos megoldást találni, a konfliktusrendezés nyomán egy méltányos, átlátható és megkülönböztetésmentes módszertan alkalmazására kerül sor, amely működési, társadalmi-gazdasági és környezeti kritériumokon alapul.
3. Módosítás: a menetrend hatálybalépését megelőzően mind a pályahálózat-működtetőknek, mind a kérelmezőknek lehetőségük van változtatásokat kérni. Ezeket a kérelmeket azonban a lehető legnagyobb mértékben korlátozni kell. A túl sok változtatás elkerülése érdekében kialakult a bírságok rendszere, amely segít eltántorítani a pályahálózat-működtetőket és a kérelmezőket a változtatások kérvényezésétől.

13. A tervezés és az elosztás eredményeként létrejön a menetrend, amely minden évben december elején lép hatályba. Ezt követően a menetrend alapján megkezdődik a forgalomirányítás. Az új rendszer értelmében továbbra is megtörténhet, hogy olyan váratlan eseményekre kerül sor, amelyek zavar- és válságkezelést tesznek szükségessé. Fontos, hogy a forgalomirányításban, a zavarkezelésben és a válságkezelésben részt vevő szereplők folyamatosan tájékoztassák egymást. Az ENIM el fog készíteni egy keretet, amely segíteni fog a pályahálózat-működtetőknek és az operatív érdekelt feleknek a forgalomirányítás, a zavarkezelés és a válságkezelés koordinálásában, és amely közös eszközöket, módszereket és eljárási szabályokat tartalmaz majd.
14. Az ENIM-nek nyomon kell követnie és mutatókkal kell értékelnie a vasúti infrastruktúra-szolgáltatások teljesítményét. Az ENIM ki fogja dolgozni azt a keretet, amely közös eszközökkel, módszerekkel és eljárási szabályokkal fogja segíteni a pályahálózat-működtetőket a teljesítmény-felülvizsgálat során. Az ENIM elkészíti, és évente aktualizálni fogja az európai teljesítmény-felülvizsgálati jelentést. A Bizottság teljesítmény tanácsadó testületet hozhat létre, amely egy független és pártatlan szerv lesz. E testületnek ajánlásokat kell megfogalmaznia a teljesítményre vonatkozóan, felül kell vizsgálnia a teljesítményről szóló jelentés tervezetét, továbbá el kell készítenie a teljesítmény-felülvizsgálati jelentés egy önálló szakaszát.
15. Irányítás
 1. A rendelet új feladatokat ruház az ENIM-re: el kell készítenie a három keretet és jobban kell koordinálnia a pályahálózat-működtetők munkáját, amikor az több pályahálózatra kiterjedő vasúti szolgáltatásokat érint. Emellett, az Európai Bizottság általi jóváhagyást követően, az ENIM hálózati koordinátort fog kinevezni.
 2. A kinevezendő hálózati koordinátor feladata az ENIM munkájának támogatása lesz. E hálózati koordinátornak az ENIM titkárságaként kell eljárnia, közre kell működnie a keretek kidolgozásában, hozzá kell járulnia a pályahálózat-működtetők közötti koordinációhoz, azonosítania kell a több pályahálózatra kiterjedő vasúti szolgáltatások előtt álló akadályokat, kapcsolattartó pontként kell eljárnia és támogatnia kell a digitalizálásra irányuló munkát.
 3. A vasúti igazgatási szervek európai hálózata (ENRRB) a rendelet értelmében speciális funkciókat kap egyrészt a szabályozási kérdések nyomon követése érdekében, másrészt hogy a több pályahálózatra kiterjedő vasúti szolgáltatásokkal kapcsolatban felmerülő problémák esetén koordinálni tudja a nemzeti igazgatási szervek munkáját.

4. Az operatív érdekelt felek dönthetnek úgy, hogy létrehozzák az európai vasúti platformot annak érdekében, hogy biztosított legyen az ENIM és a vasúti ágazat közötti tényleges konzultáció.
16. Amennyiben az ENIM nem készít el egy vagy több keretet vagy azok egy vagy több elemét, vagy ha egy vagy több keret vagy azok egy vagy több eleme nem szolgálja megfelelően a kitűzött célok elérését, illetve ha egy vagy több keret nem biztosítja kellőképpen a rendelet végrehajtásának egységes feltételeit, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy végrehajtási jogi aktust fogadjon el a vonatkozó keret vagy annak elemei elfogadása céljából.
17. Az e rendelet szerinti új szabályokat követő első menetrend közzétételére 2030-ban kerül sor, és 2030. december 14-től lesz alkalmazandó.

IV. ÖSSZEGZÉS

18. A Tanács álláspontja támogatja a Bizottság javaslatának célját, és teljes mértékben tükrözi azt a kompromisszumot, amelyet a Tanács és az Európai Parlament a Bizottság támogatásával ért el a nem hivatalos tárgyalások során.
19. Elfogadását követően a vasúti infrastruktúra-kapacitás egységes európai vasúti térségben történő használatáról, a 2012/34/EU irányelv módosításáról és a 913/2010/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló rendelet fontos hozzájárulást jelent majd a közlekedési ágazat működéséhez.