



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2021. június 4.
(OR. en)

9396/21

TRANS 358

AZ ELJÁRÁS EREDMÉNYE

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a delegációk
Előző dok. sz.:	8790/21
Tárgy:	A vasút kiemelt szerepének biztosítása az intelligens és fenntartható mobilitás terén – A Tanács következtetései (2021. június 3.)

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak „A vasút kiemelt szerepének biztosítása az intelligens és fenntartható mobilitás terén” című tanácsi következtetéseket, amelyeket a Tanács a 2021. június 3-i 3798. ülésén fogadott el.

A vasút kiemelt szerepének biztosítása az intelligens és fenntartható mobilitás terén

– A Tanács következtetései –

TEKINTETTEL:

1. az Európai Tanács 2019. december 12-i következtetéseire¹, amelyekben az Európai Tanács jóváhagyta a klímasemleges Unió 2050-ig történő megvalósítására irányuló célkitűzést, valamint az európai zöld megállapodásról szóló, 2019. december 11-i bizottsági közleményt²;
2. az uniós közlekedési minisztereknek³ a vasút iránti, továbbra is fennálló elkötelezettségére, amely az elmúlt évben kifejeződött
 - a) a nemzetközi vasúti személyszállításra vonatkozó, az uniós közlekedési miniszterek 2020. június 4-i nem hivatalos videokonferenciáján bemutatott európai menetrendet támogató politikai nyilatkozatban; valamint
 - b) a vasúti árufuvarozási folyosókon történő innovatív szállításról szóló, a 2020. szeptember 21-i berlini konferencián elfogadott miniszteri nyilatkozatban;
3. a „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” című, 2020. december 9-i bizottsági közleményre⁴, amely arra irányul, hogy 2050-re a vasúti árufuvarozás a kétszeresére, a nagysebességű vasúti személyszállítás pedig a háromszorosára bővüljön;
4. a vasút európai évéről (2021) szóló, 2020. december 23-i (EU) 2020/2228 európai parlamenti és tanácsi határozatra⁵;

¹ EUCO 29/19.

² COM(2019)640 final, ST 15051/19 + ADD 1.

³ Norvégia és Svájc közlekedési minisztere rendszeresen részt vesz az uniós miniszterek ülésein.

⁴ COM(2020) 789 final, ST 14012/20 + ADD1.

⁵ HL L 437., 2020.12.28., 108. o.

5. a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz létrehozásáról szóló, 2021. február 12-i (EU) 2021/241 európai parlamenti és tanácsi rendeletre⁶, valamint az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról szóló második rendeletnek a közeljövőben esedékes elfogadására;
6. az uniós közlekedési miniszterek 2021. március 30-i nem hivatalos videokonferenciájára, amelynek során a miniszterek állást foglaltak a „Hogyan gyorsítható fel a vasútra való modális váltás: különböző utak a közös cél érdekében” című, a portugál elnökség által készített háttéranyagról,

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA

7. MEGÁLLAPÍTJA, hogy az EU vasúti rendszerei alapvető szabályozási reformokon mentek keresztül a 2001-ben⁷, 2004-ben, 2007-ben és 2016-ban elfogadott négy jogalkotási csomag révén. ÜDVÖZLI az e reformok által a piacnyitásra és a műszaki harmonizációra gyakorolt, részben már megvalósult, részben pedig várt pozitív hatásokat;
8. TUDATÁBAN VAN annak, hogy a szabályozási keret uniós és nemzeti szinten is igen összetett és sokszínű, és HANGSÚLYOZZA, hogy további erőfeszítéseket kell tenni a műszaki harmonizációból fakadó gazdasági és működési előnyök biztosítása érdekében, különösen a határokon átnyúló vasúti szolgáltatások esetében, elismerve ugyanakkor az egyes tagállamokat jellemző kiindulási pontok és szervezeti struktúrák különbözőségét. KIEMELI a hatályos uniós jogszabályok teljes körű végrehajtásának fontosságát, és HANGSÚLYOZZA, hogy a jövőbeli uniós jogalkotási javaslatoknak az aktuális helyzet alapos elemzésén kell alapulniuk, és lehetőség szerint az egyszerűsítés célját kell szolgálniuk;
9. TUDATÁBAN VAN annak, hogy egyes tagállamok nem biztosítanak vasúti összeköttetéseket, és ezért esetükben az intelligens és fenntartható mobilitás csak egyéb közlekedési módokon keresztül érhető el; TUDATÁBAN VAN továbbá annak, hogy más tagállamokban a hálózatok elszigeteltek, és ezért az átjárhatóság fokozására irányuló erőfeszítések nem javítják a teljesítményt;

⁶ HL L 57., 2021.2.18., 17. o.

⁷ Az első vasúti csomagot 2012-ben átdolgozta az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 343., 2012.12.14., 32. o.).

10. HANGSÚLYOZZA, hogy a nemzeti hálózatok fokozott átjárhatóságát célzó további műszaki harmonizáció elő fogja mozdítani a nemzetközi vasúti szolgáltatások egységes piacát, az uniós vasúti rendszereket és a hatékonyságot; HANGSÚLYOZZA továbbá a vasút hozzájárulását az Unió gazdaságához és ipari bázisához – beleértve az Unió globális versenyképességét is –, amelyek számára szintén előnyös lesz a kutatás, az innováció és a műszaki harmonizáció. Ezért VÁRAKOZÁSSAL TEKINT az új „Európai Vasút” közös vállalkozás elé, amely alapvető szerepet hivatott játszani az új digitális vasúti technológiákkal kapcsolatos kutatásban, és ily módon ágazati szinten összehangolt megközelítés kialakítására irányul a vasúti rendszerek általános fejlesztését illetően. Mindennek a technikai szabályozási keret gyorsabb továbbfejlesztését kell eredményeznie, tekintettel a korábbi szabványok bevezetéséhez szükségesnek bizonyult időre;
11. ÚGY VÉLI, hogy annak szükségessége, hogy klímasemleges és környezetbarát⁸ mobilitásra törekedjünk, valamint reziliens és összekapcsolt közlekedési rendszert biztosítsunk – különösen válság idején, ahogyan az a Covid19-világjárvány során is megmutatkozott –, a vasutakat kulcsfontosságú helyzetbe hozza a jövőbeli közlekedési kínálaton belül;
12. HANGSÚLYOZZA a hatóságok, az érdekelt felek, a munkáltatók, a munkavállalók és a vasúti közlekedést igénybe vevők közötti folyamatos párbeszéd fontosságát annak biztosítása szempontjából, hogy mindenki élvezhesse a vasúti közlekedés előnyeit; ezzel összefüggésben NYUGTÁZZA az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság által a portugál elnökség kérésére készített, „Az egységes európai vasúti térség” című, 2021. március 24-i feltáró véleményt⁹;
13. VÁRAKOZÁSSAL TEKINT a vasúti árufuvarozási folyosókra¹⁰ és a transzeurópai közlekedési hálózatra¹¹ (TEN-T) vonatkozó uniós jogszabályok tervezett felülvizsgálata elé;

⁸ A vasútnak alacsony a szénlábnyoma és a kibocsátása, kismértékű földhasználattal jár és a vasúti járművek hosszú életciklusa jellemzi, továbbá csökkenti a forgalmi torlódásokat és javítja a levegő minőségét a városi területeken.

⁹ EGSZB TEN/727, ST 7614/21.

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 913/2010/EU rendelete (2010. szeptember 22.) a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról (HL L 276., 2010.10.20., 22. o.).

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

I. Modális váltás

14. HANGSÚLYOZZA, hogy a vasúti közlekedés a közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátásnak csupán a 0,4 %-áért felelős, noha Európa-szerte a személyszállításnak a 8 %-át, az árufuvarozásnak pedig a 19 %-át biztosítja¹². Ezért a nagy szén-dioxid-kibocsátású közlekedési módokról a vasútra történő modális váltás valószínűleg a leghatékonyabb módja a közlekedés dekarbonizálásának az Unió területének kiterjedt részein;
15. MEGJEGYZI, hogy bár a piacnyitásra és a műszaki harmonizációra irányuló eddigi jelentős erőfeszítések stabilizálták a vasúti szállítási szolgáltatások részarányát a gyorsan növekvő piacon, ahol az ügyfelek elvárásai is nőttek, a vasútra való jelentős átállás még nem valósult meg, az egyes piaci szegmensekben elért haladás ellenére;
16. ELISMERI, hogy a modális váltás irányába történő előrelépéshez fokozni kell a vasút vonzerejét és versenyképességét az ügyféligenyekhez igazított vasúti szolgáltatások javításával, valamint a vasúti és az egyéb közlekedési módok közötti multimodális megoldások hatékony optimalizálásával; az előrelépést az érintett tagállamok, illetve a pályahálózat-működtetők közötti hatékony együttműködésnek is elő kell segítenie. Összességében a valódi modális váltáshoz a vasúti forgalom volumenének olyan fokú növekedésére lesz szükség, amely meghaladja a gazdasági növekedést;
17. FONTOSNAK TARTJA, hogy olyan rendszeres szakpolitikai értékelésekre kerüljön sor, amelyek a tényleges piacnyitás és műszaki harmonizáció mértékét mérik, és amelyeket a modális váltásra, a gazdasági és társadalmi kohézióra, a környezeti teljesítményre, a rendszerhatékonyságra, az infrastruktúradíjakra, a szolgáltatási szintekre és a munkakörülményekre gyakorolt szakpolitikai hatások elemzése egészít ki;
18. ezzel összefüggésben ÜDVÖZLI az arra irányuló, folyamatban lévő kezdeményezéseket, hogy a modális váltásról olyan előretekintő és operatívabb elemzés készüljön, amelynek keretében felméri az adott körülmények között elérhető eredményeket, feltételezve az infrastruktúra minősége és összekapcsoltsága javításának konkrét módjait, továbbá figyelembe véve a belföldi és a nemzetközi forgalom valamennyi formáját, valamint ÜDVÖZLI a Bizottság azon vállalását, hogy „vasúti összekapcsoltsági mutatót” fog kidolgozni; SZORGALMAZZA a nagyvárosok közötti, közepes és nagy távolságú összeköttetések értékelését;

¹² Lásd: European Commission, Statistical pocketbook 2020 (Európai Bizottság, 2020. évi statisztikai zsebkönyv), 3.2.12., 2.3.3. és 2.2.3. táblázat (a csővezetékes szállítás kivételével).

II. Reziliencia

19. MEGJEGYZI, hogy a közlekedés a Covid19-világjárvány által leginkább sújtott ágazatok egyike; a világjárvány gazdasági károkat okozott az utazások és a turizmus meredek visszaesése, az ellátási lánc zavarai, a vasúti szolgáltatók bevételekiesése, valamint az összeköttetések Uniószerre bekövetkezett csökkenése miatt. Ez jelentős gazdasági veszteséget okozott a vasúti társaságoknak és a pályahálózat-működtetőknek, a legsúlyosabb hatást pedig a vasúti személyszállításra gyakorolta, adott esetben késleltetve vagy blokkolva az új beruházásokra és szolgáltatásokra irányuló projekteket. Ugyanakkor a vasút bizonyult a legreziliensebb közlekedési módnak, különösen a kíséret nélküli kombinált szállítás esetében;
20. MEGJEGYZI, hogy a közlekedési minisztereknek az Európai Unióval és valamennyi érdekelt féllel együttműködésben hozott célzott intézkedései segítették a vasúti ágazatot abban, hogy megbirkózzon a válság által okozott, egyes érdekelt feleket az összeomlás szélére sodró kedvezőtlen gazdasági hatásokkal, és ezáltal biztosították ezen alapvető szolgáltatás és közjószág fennmaradását;
21. ÚGY VÉLI, hogy ez a válság rávilágított arra, hogy fokozni kell a rezilienciát és meg kell erősíteni a vészhelyzetiintézkedéseket, javítani kell a vasúthálózat elérhetőségét, koherenciáját és koordinációját, és nagyobb prioritást kell biztosítani a határokon átnyúló összeköttetések javításának egy olyan transzeurópai vasúti hálózat keretében, amely a reziliens és fenntartható mobilitási útvonalak gerincét képezné; FELKÉRI a Bizottságot annak felvázolására, hogy milyen eredményeket sikerült elérni azon közlekedési vészhelyzeti terv kidolgozása terén, amely a világjárványnak és az egyéb súlyos válságoknak a jobb kezelését lesz hivatott biztosítani;

III. Európai vasúti személyszállítás

22. HANGSÚLYOZZA, hogy bár a nemzetközi vasúti személyszállítás részaránya az EU teljes vasúti személyszállítási piacán belül alacsony¹³, mind a kínálati, mind a keresleti oldalon mutatkoznak arra utaló biztató jelek, hogy ez a részarány a következő évtizedben jelentősen nőhet. A folyamatban lévő projektek, például azok, amelyek célja az Európán belül közlekedő éjszakai vonatok újraindítása, motivációról tanúskodnak és változatosságot mutatnak;
23. MEGÁLLAPÍTJA, hogy Európa különböző részein nagy eltérések mutatkoznak a nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások, infrastruktúra és hálózatok fejlettsége terén, ami többek között az ügyféligények, a szakpolitikai döntések, a földrajzi helyzet, a népsűrűség és a határokon átnyúló régiók közötti gazdasági integráció tekintetében fennálló különbségekre vezethető vissza;
24. ÜDVÖZLI az érdekelt felek széles körét bevonó, a nemzetközi vasúti személyszállítással foglalkozó platform (IRP) létrehozását és a platform által tett gyakorlati lépéseket, valamint NYUGTÁZZA a „Trans Europe Express 2.0” (TEE 2.0) címet viselő koncepció kidolgozását; ÜDVÖZLI, hogy a Bizottság ez év folyamán cselekvési tervet kíván előterjeszteni a távolsági és a határokon átnyúló vasúti személyszállítási szolgáltatások fellendítésére, HANGSÚLYOZZA, hogy a piaci akadályok felszámolásához a tagállamoknak és az Európai Uniónak együtt kell működniük, és FELKÉRI a Bizottságot, hogy a jövő év végéig nyújtson be eredményjelentést, amelyben áttekinti a cselekvési terv célkitűzései terén elért eredményeket;
25. ÖSZTÖNZI az európai vasúti személyszállítás továbbfejlesztését. Rövid és középtávon ezt a meglévő szolgáltatások kiegészítésével, valamint az utasok tapasztalataira, a tisztességes versenyre, a vasúti társaságok és harmadik fél menetjegy-értékesítők által kínált átfogó útvonaltervezésre és menetjegy-értékesítésre, a regionális, helyi és városi közlekedéssel való közvetlen összeköttetésekre és a kapacitáselosztási eljárásokra való összpontosítással kell elérni, a tagállamok és a pályahálózat-működtetők ezzel kapcsolatos hatásköreinek sérelme nélkül, valamint kiemelt figyelmet kell fordítani a műszaki és üzemeltetési akadályok felszámolására, különösen a határokon átnyúló szakaszokon és a határ menti terminálokon;

¹³ Az összes utaskilométer 7 %-a; European Commission, Statistical pocketbook 2020 (Európai Bizottság, 2020. évi statisztikai zsebkönyv), 3.2.12. táblázat.

26. MEGÁLLAPÍTJA, hogy e szegmens továbbfejlesztése az uniós vasúti rendszer fennmaradó infrastrukturális szűk keresztmetszeteinek megszüntetését, a TEN-T törzshálózat és átfogó hálózat megvalósítását, egy nagysebességű hálózat kifejlesztését, interoperábilis vasúti járművek beszerzését és az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) teljes körű megvalósítását igényli a nemzeti végrehajtási tervekben részletezettek szerint, ezáltal minimálisra csökkentve a forgalom megszakadását;
27. ELISMERI a vasúti személyszállítási szolgáltatások megszervezésére vonatkozó nemzeti megközelítések sokféleségét, és HANGSÚLYOZZA, hogy a piaci igényekre válaszul kialakított, nyílt hozzáférésű szolgáltatások kulcsfontosságúak a vasútra való modális váltás kiterjesztéséhez, amit széles körű innovációs kultúrával és dinamikus vasúti gazdasággal kell ötvözni. ELISMERI, hogy a tagállamok bizonyos esetekben, a kívánatos közlekedési kínálat megteremtése érdekében a belföldi mellett a nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások vonatkozásában is fontolóra vehetik a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések alkalmazását a területükön. Ezzel összefüggésben VÁRAKOZÁSSAL TEKINT az elé, hogy a Bizottság felülvizsgálja az 1370/2007/EK rendeletre vonatkozó értelmező iránymutatásokat¹⁴;

IV. Európai vasúti árufuvarozás

28. ARRA SZÁMÍT, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) törzshálózatának befejezése felé történő, a meghatározott ütemterv szerinti előrehaladás, az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) pálya menti és fedélzeti rendszereinek széles körű kiépítése, és ezt követően a már meglévő jelzőrendszerek fokozatos leszerelése, valamint a műszaki és üzemeltetési követelmények további harmonizációjának előmozdítása hatékonyabb, olcsóbb és integráltabb vasúti szállítást eredményez, és ezáltal lehetővé válik a vasúti árufuvarozás folyamatos bővülése;

¹⁴ A Bizottság közleménye a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról szóló 1370/2007/EK rendeletre vonatkozó értelmező iránymutatásokról (HL C 92., 2014.3.29., 1. o.).

29. ARRA SZÁMÍT, hogy a vasúti árufuvarozás a különösen a digitalizáció és az automatizálás területét érintő új innovációk összehangolt alkalmazása révén tovább fog erősödni, amennyiben az új innovációk bevezetése költség-haszon szempontból hozzájárul a vasúti ágazat versenyképességének növeléséhez; MEGJEGYZI, hogy a digitális információcsere – beleértve a nyomkövetési rendszereket is – fontos lépést jelent majd a vasúti árufuvarozásnak az ellátási láncba való integrálása felé, és ezáltal a vasúti árufuvarozás megbízhatóbb választási lehetőséget jelent majd a fuvaroztatók számára;
30. az európai zöld megállapodást illetően, amelyben az Európai Bizottság kiemelt prioritásként kezeli a vasúti árufuvarozást, ARRA SZÁMÍT, hogy ez a kezdeményezés a vasúti árufuvarozási folyosók keretében szerzett tapasztalatokra és a már kidolgozott bevált gyakorlatokra fog épülni, ugyanakkor elő fogja mozdítani az innovációt az új technológiák, a digitalizáció és az üzemeltetési koncepciók terén annak érdekében, hogy egy integráltabb üzemeltetési hálózat jöjjön létre a versenyképes vasúti árufuvarozás érdekében;
31. MEGJEGYZI, hogy a versenyképes árufuvarozást szolgáló, árufuvarozási folyosókból álló uniós vasúti hálózat nagyon hatékonyak bizonyult a műveletekért felelős érdekelt felek közötti összehangolt fellépések és közös intézkedések kidolgozása tekintetében, miközben elősegítette többek között a vasúti árufuvarozás rezilienciájának fokozását súlyos válságok esetén, valamint a szükséges szükséghelyzeti intézkedések végrehajtását;
32. ELISMERVE a vasúti árufuvarozási folyosók keretében már megvalósított munkát, ÜDVÖZLI a tagállamok arra irányuló vállalását, hogy folytatják az együttműködést az Európai Bizottsággal és a TEN-T törzshálózati folyosók koordinátoraival, HANGSÚLYOZZA annak fontosságát, hogy a piaci követelményekkel és az ügyféligényekkel összhangban továbbfejlesszék az infrastruktúrapacitást és a vasúti árufuvarozási folyosók útvonalait, és ÖSZTÖNZI a vasúti árufuvarozási folyosók működésének összehangolt módon történő megerősítését;

V. Hálózatok, beruházások és összekapcsoltság

33. MEGJEGYZI, hogy a TEN-T hálózat rendkívül fontos szerepet játszik a koherens, nagy kapacitású, interoperábilis vasúti hálózat Uniós-szerte történő kialakítása, valamint e vasúti hálózat kikötőkkel, repülőterekkel, valamint közúti és belvízi terminálokkal való összekapcsolása szempontjából. Jóllehet a TEN-T hálózat önmagában nem volt képes felszámolni a vasúthálózat lefedettsége és sűrűsége terén fennálló nagy aszimmetriákat, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz és más uniós finanszírozási eszközök révén számos, kisebb beruházási kapacitással rendelkező tagállam számára lehetővé tette, hogy bár lassan, de folyamatosan korszerűsítsen és javítsa hálózatainak összekapcsoltságát;
34. HANGSÚLYOZZA annak fontosságát, hogy a TEN-T-re vonatkozó szakpolitika koherens legyen és olyan projekteket mozdítson elő, amelyek elősegítik a főbb városi csomópontok közötti nagy sebességű és nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások fejlesztését, és lehetővé teszik a versenyképesebb vasúti áru fuvarozást; HANGSÚLYOZZA, hogy ez az egyik előfeltétele annak, hogy megvalósuljanak a fenntartható és intelligens mobilitásra vonatkozó stratégia célkitűzései; ÖSZTÖNZI azokat a kezdeményezéseket, amelyek célja olyan vasúti összeköttetések biztosítása, amelyek – lehetőség szerint – felválthatják a rövid távú repülőjáratokat;
35. SZEM ELŐTT TARTVA a klímasemleges gazdaságra irányuló politikai célt, ELISMERI, hogy a korábbi gazdasági válság és a jelenlegi világjárvány miatt számos tagállamban továbbra is nyomás nehezedik a nemzeti költségvetésre, és hogy ezekben a tagállamokban a közlekedési célú közberuházások szintje továbbra is éppen csak eléri az üzemeltetéshez szükséges szintet;
36. HANGSÚLYOZZA, hogy a vasúti ágazatnak a lehető legjobban ki kell használnia az uniós pénzügyi eszközöket. Megállapítást nyert, hogy a vasúti közlekedési infrastruktúra képezi azt a szegmenst, amely a TEN-T hálózat kiteljesítése és a meglévő hálózat korszerűsítése érdekében a leginkább beruházásokra szorul. Ennek megfelelően ÜDVÖZLI, hogy a tagállamok a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz és a 2021–27-es időszakra vonatkozó módosított többéves pénzügyi keret által rendelkezésre bocsátott forrásokat igénybe kívánják venni a vasúti ágazat versenyképességének fokozására és a kapcsolódó vasúti infrastruktúrába eszközölt beruházások támogatására;

37. HANGSÚLYOZZA, hogy a más közlekedési módokkal – többek között a tengeri, belvízi, légi és közúti közlekedéssel, a városi közlekedési kínálattal és az aktív mobilitással – való rendszerszintű integráció elengedhetetlen a területek közötti összeköttetések fenntartásához és a modális váltás megvalósításához. Következésképpen növelni kell az intermodális transzferlehetőségeket, bővíteni kell a meglévő transzfer- és átrakodási létesítmények kapacitásait, illetve jobb intermodális forgalomirányításra van szükség;
38. ELISMERI, hogy az ágazatnak jelentős beruházásokat kell eszközölnie a nemzetközi távolsági vasúti járművekbe. A finanszírozás uniós szintű garanciákkal támogatható az innovációk kiaknázása, az új műszaki előírások szerinti korszerűsítés, a rugalmasság, a biztonság és a kényelem növelése, valamint a szolgáltatási kínálat diverzifikálása érdekében; ELISMERI továbbá, hogy sürgősen beruházásokra van szükség a magánszektor részéről, és EMLÉKEZTETI a tagállamokat azokra a hatályos nemzetközi megállapodásokra és szerződésekre, így például a Fokvárosi Egyezményhez csatolt luxemburgi vasúti jegyzőkönyvre¹⁵, amelyek elősegítik a magánberuházásokat;
39. FELHÍVJA a Bizottságot, hogy tanulmányozzon olyan végső soron alkalmazandó európai szintű szabályozásokat, amelyek megkülönböztetésmentes módon támogatják a vasúti társaságokat, és megállapításait nyújtsa be a Tanácsnak; tekintettel a vasúti ágazat sajátosságaira, NYUGTÁZZA a Bizottság azon szándékát, hogy felülvizsgálja az állami támogatás nyújtására vonatkozó szabályokat.

¹⁵ Luxemburgi jegyzőkönyv a mobil berendezésekkel kapcsolatos nemzetközi érdekekről szóló egyezmény sínpályához kötött járművekkel kapcsolatos kérdéseiről (HL L 331., 2009.12.16., 4. o.).