

III

(Előkészítő jogi aktusok)

TANÁCS

A TANÁCS 2/2010/EU ÁLLÁSPONTJA ELSŐ OLVASATBAN

az Európai Parlament és a Tanács rendelete a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról

A Tanács által 2010. február 22-én elfogadva

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2010/C 114 E/01)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

állomás a fenntartható mobilitás megvalósítása felé vezető úton.

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre, és különösen annak 91. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,tekintettel Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽³⁾,

mivel:

(1) A növekedést és a foglalkoztatást célzó lisszaboni stratégia és az Európai Unió fenntartható fejlődési stratégiája keretében a belső vasúti piac létrehozása – különösen az áru fuvarozás tekintetében – elengedhetetlen fejlődési

⁽¹⁾ KL C 317, 2009.12.23., 94 o.

⁽²⁾ KL C 79, 2010.3.27., 45 o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2009. április 23-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács ...-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és az Európai Parlament ...-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

(2) A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ és a vasúti infrastruktúra kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁵⁾ fontos lépés volt a belső vasúti piac létrehozása felé.

(3) Ahhoz, hogy a többi közlekedési móddal szemben versenyképessé váljon, a verseny előtt 2007. január 1-je óta nyitott nemzetközi és nemzeti vasúti áru fuvarozási szolgáltatásoknak jó minőségű és megfelelően finanszírozott vasúti infrastruktúrára van szükségük, azaz olyan infrastruktúrára, amely a kereskedelmi sebesség és a menetidő tekintetében jó feltételeket biztosít az áru fuvarozási szolgáltatásnyújtáshoz, és megbízható, azaz a ténylegesen nyújtott szolgáltatás megfelel a vasúti üzemeltetőkkel aláírt szerződéseknek.

(4) A vasúti áru fuvarozási piac megnyitása lehetővé tette, hogy új üzemeltetők jelenjenek meg a vasúti hálózaton. A hálózat használatának optimalizálása és megbízhatóságának biztosítása érdekében hasznos bevezetni további eljárásokat, amelyek megerősítik a pályahálózat-működtetők közötti együttműködést a nemzetközi menetvonalaknak az áru fuvarozó vonatok részére való elosztása tekintetében.

⁽⁴⁾ HL L 237., 1991.8.24., 25. o.

⁽⁵⁾ HL L 75., 2001.3.15., 29. o.

- (5) A Tanács 2008. április 7-i és 8-i ülésén arra a következtetésre jutott, hogy az infrastruktúra hatékony felhasználására kell törekedni, és adott esetben európai és nemzeti szinten hozott intézkedésekkel – különösen jogi szabályozással – javítani kell a vasúti infrastruktúra kapacitását.
- (6) Ebben az összefüggésben javítana az infrastruktúra-használati feltételeken, ha versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat részére nemzetközi vasúti folyosókat hoznának létre, megfelelő feltételeket biztosítva az áru fuvarozó vonatok közlekedéséhez, és lehetővé téve, hogy ez utóbbiak nehézségek nélkül jussanak át az egyik nemzeti hálózatról a másikra.
- (7) A versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat részére nemzetközi vasúti folyosók létrehozása érdekében a vasúti infrastruktúra vonatkozásában már elindult kezdeményezések arra utalnak, hogy az áru fuvarozási piac egy vagy több jól meghatározott szegmensének speciális szükségleteit kielégítő nemzetközi folyosók létrehozása a legmegfelelőbb módszer.
- (8) E rendelet nem sértheti a pályahálózat-működtetőknél a 91/440/EGK irányelv és a 2001/14/EK irányelv szerinti, valamint – adott esetben – az elosztó szerveknek a 2001/14 irányelv 14. cikkének (2) bekezdése szerinti jogait és kötelezéseit. E jogi aktusok – többek között az áru fuvarozási folyosókat érintő rendelkezések tekintetében is – hatályban maradnak, különösen a pályahálózat-működtetők azon joga vonatkozásában, hogy elutasítsák vagy elfogadják a vasúti társaságoktól eltérő jogi személyek kapacitásra vonatkozó kérelmét.
- (9) A versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat nemzetközi vasúti folyosóit a transzeurópai közlekedési hálózatok (TEN-T) és/vagy az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS) folyosóival összhangban kell kialakítani. Ennek érdekében a hálózatok fejlesztését össze kell hangolni, különösen a vasúti áru fuvarozás céljára szolgáló nemzetközi folyosóknak a TEN-T és az ERTMS meglévő folyosóiba való integrálása tekintetében. Ezen túlmenően az említett áru fuvarozási folyosókkal kapcsolatban uniós szinten harmonizált szabályokat kell kidolgozni. Amennyiben szükséges, e folyosók létrehozását a TEN-T, a kutatási és a Marco Polo programok, valamint az egyéb uniós szakpolitikák és alapok – mint például az Európai Regionális Fejlesztési Alap és a Kohéziós Alap – keretében anyagilag is támogatni kell.
- (10) Az áru fuvarozási folyosó keretében megfelelően össze kell hangolni az érintett tagállamok és a pályahálózat-működtetők közötti együttműködést, elegendő prioritást kell biztosítani a vasúti áru fuvarozási forgalom számára, a többi közlekedési móddal hatékony és kellő mértékű kapcsolatot kell kialakítani és a vasúti áru fuvarozásban érdekelt szolgáltatók közötti verseny fejlődését ösztönző feltételeket kell biztosítani.
- (11) A 3. cikkkel összhangban kialakított áru fuvarozási folyosók mellett a további áru fuvarozási folyosók létrehozását egyértelműen meghatározott és átlátható eljárásnak és kritériumoknak megfelelően uniós szinten kell megvizsgálni és jóváhagyni úgy, hogy az egyes döntésekkel kapcsolatban és az irányítás kérdéseit illetően a tagállamok és a pályahálózat-működtetők számára elegendő mozgástér maradjon ahhoz, hogy figyelembe tudják venni a különleges folyosók – például ERTMS, RailNetEurope (RNE) és TEN-T – tekintetében már meglévő kezdeményezéseket, és hogy a saját helyzetükhöz kellően alkalmazkodó intézkedéseket tudjanak hozni.
- (12) A tagállamok és a pályahálózat-működtetők közötti koordináció élénkítése érdekében minden egyes áru fuvarozási folyosó tekintetében megfelelő irányítási struktúrát kell létrehozni, figyelembe véve a már meglévő kormányzati struktúrákkal való duplikáció elkerülésének szükségességét.
- (13) A piaci igények kielégítése érdekében az áru fuvarozási folyosók létrehozásának módszereit egy olyan végrehajtási terv formájában kell előterjeszteni, amely tartalmazza a vasúti áru fuvarozás teljesítményének javításához szükséges intézkedések meghatározását és végrehajtási ütemtervét. Az áru fuvarozási folyosót valószínűleg majd felhasználó kérelmezőkkel ezenkívül rendszeres konzultációkat kell folytatni az irányító testület által meghatározott eljárásoknak megfelelően annak biztosítása érdekében, hogy az adott áru fuvarozási folyosó létrehozása érdekében tervezett vagy megvalósított intézkedések megfeleljenek az áru fuvarozási folyosót felhasználó valamennyi felhasználó igényeinek vagy elvárásainak.
- (14) Az uniós vasúti áru fuvarozási folyosók létrehozásának támogatásához szükségesnek kell tekinteni az intermodális áru fuvarozási terminálok kialakítását is.
- (15) Az áru fuvarozási folyosó vonalán rendelkezésre álló infrastruktúrakapacitás egységességének és folytonosságának biztosításához össze kell hangolni az érintett tagállamok és a pályahálózat-működtetők által az áru fuvarozási folyosón végrehajtott beruházásokat, és azokat az áru fuvarozási folyosó szükségleteinek megfelelő módon kell megtervezni. A folyosót potenciálisan felhasználni kívánó kérelmezők tájékoztatása céljából az áru fuvarozási folyosón végrehajtott beruházások ütemtervét közzé kell tenni. A beruházásnak ki kell terjednie az átjárható rendszerek kidolgozásával és a vonatok kapacitásának növelésével kapcsolatos projektekre.
- (16) Ugyanezen okból az infrastruktúrával és az ahhoz kapcsolódó berendezésekkel kapcsolatos, az áru fuvarozási folyosón rendelkezésre álló kapacitást esetleg korlátozó valamennyi munkálatot is koordinálni kell, és ezekről rendszeresen frissített értesítést kell közzétenni.
- (17) A nemzetközi áru fuvarozási szolgáltatások céljára benyújtott, infrastruktúrakapacitás iránti kérelmek kezelése céljából minden áru fuvarozási folyosó esetében célszerű egyablakos ügyintézési rendszert kijelölni vagy létrehozni. Ehhez a már meglévő kezdeményezésekre kell támaszkodni, különös tekintettel az RNE által megvalósított kezdeményezésekre, mely utóbbi szervezet gondoskodik a pályahálózat-működtetők tevékenységének összehangolásáról és bizonyos szolgáltatásokat biztosít a nemzetközi áru fuvarozóknak.

- (18) Az áru fuvarozási folyosók kezelésének magában kell foglalnia az infrastruktúrakapacitásnak az ilyen folyosókon közlekedő nemzetközi áru fuvarozó vonatok részére történő elosztását szolgáló eljárásokat is. Ezeknek az eljárásoknak figyelembe kell venniük az egyéb forgalmi típusok – többek között a személyszállítás – kapacitásigényeit is.
- (19) A vasúti infrastruktúra megfelelőbb felhasználásának biztosítása érdekében össze kell hangolni ezen infrastruktúráknak és az áru fuvarozási folyosó vonalán elhelyezkedő termináloknak az üzemeltetését.
- (20) Az elsőbbségi szabályok az adott tagállam helyzetétől függően elsőbbségi célkitűzések is lehetnek.
- (21) Zavar esetén – valamennyi forgalmi típus igényeinek figyelembevételével – a lehetőségekhez mérten biztosítani kell az áru fuvarozási folyosón közlekedő áru fuvarozó vonatok pontos közlekedését.
- (22) Az áru fuvarozási folyosó létrehozását célzó intézkedések előnyeinek objektív értékelése érdekében figyelemmel kell kísérni az áru fuvarozási folyosón végzett áru fuvarozási szolgáltatások teljesítményét, és rendszeres időközönként minőségjelentéseket kell közzétenni. A teljesítményértékelésnek ki kell terjednie az áru fuvarozási folyosót felhasználók elégedettségéről készített felmérésre.
- (23) A nemzetközi vasúti szolgáltatásokhoz való megkülönböztetéstől mentes hozzáférés biztosítása érdekében ügyelni kell az áru fuvarozási folyosó különböző hálózataiért felelős szabályozó szervezetek közötti hatékony koordináció biztosítására.
- (24) Az áru fuvarozási folyosó valamennyi főbb infrastruktúrájának használatával kapcsolatos információkhoz való hozzáférés megkönnyítése, valamint az e folyosóhoz való megkülönböztetéstől mentes hozzáférés biztosítása érdekében az irányító testületnek össze kell állítania, rendszeresen frissítenie kell és közzé kell tennie a fent említett valamennyi információt tartalmazó dokumentumot.
- (25) Mivel e rendelet célját, nevezetesen a versenyképes áru fuvarozást szolgáló, áru fuvarozási folyosókból álló európai vasúti hálózat létrehozását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és annak léptéke és hatása miatt az uniós szinten jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (26) A beruházások összehangolása, a kapacitáskezelés és a forgalomirányítás tekintetében olyan méltányos szabályokat kell bevezetni, amelyek egy nemzetközi vasúti folyosó keretében a vasúti áru fuvarozók számára minőségi szolgáltatás nyújtását vállaló pályahálózat-működtetők közötti együttműködésen alapulnak.
- (27) Mivel a nemzetközi vonatoknak több folyosóra kiterjedő útvonalon kell közlekedniük, több folyosó pályahálózat-működtetője – az e rendeletben meghatározottaknak megfelelően – szintén koordinálhatja tevékenységeit annak biztosítása érdekében, hogy az érintett folyosókon a kapacitások rendelkezésre álljanak, a vonatok zavartalanul mozogjanak, és hogy zavar esetén a különböző forgalmi típusokra vonatkozó elsőbbségi szabályokat következetesen alkalmazzák.
- (28) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal ⁽¹⁾ összhangban kell elfogadni.
- (29) A Bizottságot fel kell hatalmazni továbbá, hogy a II. melléklet kiigazítása érdekében az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikke szerinti felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítés során az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének végrehajtásáról szóló, 2009. december 9-i bizottsági közleményben tett vállalásokkal összhangban konzultáljon szakértőkkel,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RÉSZ

1. cikk

Tárgy és hatály

(1) Ez a rendelet a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat részére nemzetközi vasúti folyosók létrehozásának és megszervezésének szabályait határozza meg. Megállapítja az áru fuvarozási folyosók kiválasztásával, megszervezésével és működtetésével kapcsolatos szabályokat.

(2) Ez a rendelet az áru fuvarozási folyosók vasúti infrastruktúrájának működtetésére és használatára alkalmazandó.

2. cikk

Fogalommeghatározások

(1) E rendelet alkalmazásában a 2001/14/EK irányelv 2. cikkében megállapított fogalommeghatározások érvényesek.

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

a) „áru fuvarozási folyosó”: a tagállamok és adott esetben európai harmadik országok területén elhelyezkedő kijelölt vasútvonalak összessége, amely terminálokat köt össze az áru fuvarozási folyosó főága mentén, beleértve a vasúti infrastruktúrát és a kapcsolódó berendezéseket, a rendező pályaudvarokat és a vonat-összeállító állomásokat, valamint adott esetben az elkerülő útvonalakat is;

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

- b) „megvalósítási terv”: azon eszközöket és stratégiát bemutató dokumentum, melyek alapján az érintett felek egy adott időszak alatt ki kívánják dolgozni az áru fuvarozási folyosó létrehozásához szükséges és elégséges intézkedéseket;
- 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.

II. FEJEZET

A VERSENYKÉPES ÁRUFUVAROZÁST SZOLGÁLÓ NEMZETKÖZI VASÚTI FOLYOSÓK KIJELÖLÉSE ÉS IRÁNYÍTÁSA

3. cikk

Az első áru fuvarozási folyosók kijelölése

- (1) Az I. mellékletben említett tagállamok ... (*)-ig létrehozzák az áru fuvarozási folyosókat a mellékletben meghatározott főágak mentén. Az érintett tagállamok értesítik a Bizottságot az áru fuvarozási folyosók létrehozásáról.
- (2) Az (1) bekezdéstől eltérve az I. melléklet 3., 5. és 8. pontjában meghatározott főágak menti áru fuvarozási folyosót ... (**)-ig kell létrehozni.

4. cikk

További áru fuvarozási folyosók kiválasztása

- (1) Valamennyi olyan tagállam, amelynek egy másik tagállammal vasúti határa van, részt vesz legalább egy áru fuvarozási folyosó létrehozásában, kivéve ha e kötelezettséget a 3. cikk alapján már teljesítette.
- (2) Az (1) bekezdésben foglaltak ellenére a tagállamok egy másik tagállam kérésére részt vesznek az (1) bekezdésben említett folyosó létrehozásában vagy egy meglévő folyosó meghosszabbításában, amennyiben egy szomszédos tagállamnak ez szükséges ahhoz, hogy az (1) bekezdésben meghatározott kötelezettségét teljesítse.
- (3) A tagállamok 91/440/EK irányelv 7. cikke szerinti kötelezettségeinek sérelme nélkül amennyiben egy tagállam úgy ítéli meg, hogy valamely áru fuvarozási folyosó létrehozása nem állna a folyosót valószínűleg majd használó kérelmezők érdekében, vagy nem járna lényeges társadalmi-gazdasági haszonnal, vagy aránytalan terheléssel járna, az érintett tagállam – a 19. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadói bizottsági eljárással összhangban a Bizottság által hozott döntés függvényében – nem köteles az e cikk (1) és (2) bekezdése alapján részt venni a folyosó létrehozásában.

- (4) Azon tagállamok, amelyek vasúthálózatának nyomtávolsága eltér az Unió fő vasúthálózatának nyomtávolságától, nem kötelesek az (1), illetve a (2) bekezdés alapján részt venni.

- (5) Az (1), illetve a (2) bekezdésben meghatározott kötelezettség teljesítése céljából az érintett tagállamok – az érintett pályahálózat-működtetőkkel és kérelmezőkkel való konzultációt követően – ... (***)-ig közösen tesznek javaslatot a Bizottságnak az áru fuvarozási folyosók létrehozására, a II. mellékletben meghatározott kritériumokat figyelembe véve.

- (6) A Bizottság megvizsgálja a (5) bekezdésben említett áru fuvarozási folyosó(k) létrehozására irányuló javaslatokat, és a 19. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban legkésőbb kilenc hónappal a javaslatok benyújtását követően határozatot fogad el arról, hogy e javaslatok megfelelnek-e ezen cikknek.

- (7) Az érintett tagállamok legkésőbb három évvel a Bizottság (6) bekezdésben említett határozatát követően létrehozzák az áru fuvarozási folyosót.

- (8) A Bizottságot fel kell hatalmazni, hogy a II. melléklet kiigazítása érdekében az Európai Unió Működéséről szóló szerződés 290. cikke szerinti, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Az e bekezdésben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése során a Bizottság a 2001/14/EK irányelv és a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (átdolgozás) ⁽¹⁾ rendelkezéseit betartva jár el, és figyelembe veszi különösen az átjárható rendszerek kiépítési tervét, a vasúti rendszer és a TEN-T fejlődését, és különösen az ERTMS végrehajtását, valamint az áru fuvarozási piac változásait, ideértve az egyéb szállítási módokkal való kapcsolatra.

- Az e bekezdésben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokra a 20., 21. és 22. cikkben meghatározott eljárást kell alkalmazni.

5. cikk

Az áru fuvarozási folyosók módosítása

- (1) A 3. és a 4. cikkben említett áru fuvarozási folyosók az érintett tagállamok által – az érintett pályahálózat-működtetőkkel és kérelmezőkkel való konzultációt követően – a Bizottsághoz benyújtott közös javaslat alapján módosíthatók.
- (2) A Bizottság a 19. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban, a II. mellékletben meghatározott kritériumok alapján határozatot fogad el a javaslatról.

(*) E rendelet hatályba lépését követően három évvel.

(**) E rendelet hatályba lépését követően öt évvel.

(***) E rendelet hatályba lépését követően két évvel.

⁽¹⁾ HL L 191., 2008.7.18., 1. o.

6. cikk

Egyeztetés

Amikor két vagy több érintett tagállam között valamely áru fuvarozási folyosó létrehozásával vagy módosításával kapcsolatban, a területükön elhelyezkedő vasúti infrastruktúrát illetően véleménykülönbség áll fenn, a Bizottság az érintett tagállamok egyikének kérésére konzultál ez ügyben a 19. cikkben említett bizottsággal. A Bizottság véleményét eljuttatják az érintett tagállamokhoz. Az érintett tagállamok a megoldás érdekében figyelembe veszik ezt a véleményt, és kölcsönös megegyezés alapján határozatot hoznak.

7. cikk

Az áru fuvarozási folyosók irányítása

(1) Az érintett tagállamok minden egyes áru fuvarozási folyosó tekintetében létrehozhatnak egy ügyvivő testületet, amely felelős az áru fuvarozási folyosó általános célkitűzéseinek meghatározásáért, az áru fuvarozási folyosó felügyeletéért és a 8., 10. és 23. cikkben kifejezetten előírt intézkedések meghozataláért. Az ügyvivő testület az érintett tagállamok hatóságainak képviselőiből áll.

(2) Az érintett pályahálózat-működtetők és adott esetben a 2001/14/EK irányelv 14. cikkének (2) bekezdésében említett, elosztó szervek minden egyes áru fuvarozási folyosó tekintetében kötelesek létrehozni egy irányító testületet, amely felelős az e rendelet e cikkének (6) bekezdésében, valamint a 8. és a 10. cikkben, a 12. cikke (1) bekezdésében, a 13. cikke (2), (5) és (6) bekezdésében, a 15. cikke (1) bekezdésében, a 16. cikkében és a 17. cikke (2) és (3) bekezdésében kifejezetten meghatározott intézkedések meghozataláért. Az irányító testület a pályahálózat-működtetők képviselőiből áll.

(3) Az ügyvivő testület az érintett tagállamok hatóságai képviselőinek kölcsönös egyetértése alapján hozza határozatait.

(4) Az irányító testület az érintett pályahálózat-működtetők kölcsönös egyetértése alapján hozza határozatait, beleértve a jogállásával, az erőforrásaival és az alkalmazotti állományával kapcsolatos határozatokat is.

(5) Az ügyvivő testület és az irányító testület felelősségi köre nem érinti a pályahálózat-működtetőknek a 91/440/EGK irányelv 4. cikkének (2) bekezdésében előírt függetlenségét.

(6) Az irányító testület tanácsadó csoportot hoz létre, amely az áru fuvarozási folyosó termináljainak működtetőiből és tulajdonosaiból áll. A tanácsadó csoport az irányító testület bármely olyan javaslatáról véleményt nyilváníthat, amely közvetlen hatással van a terminálok működtetésére és az azokkal kapcsolatos beruházásokra. A tanácsadó csoport saját kezdeményezésre is adhat véleményt. Az irányító testületnek mindegyik véleményt figyelembe kell vennie.

8. cikk

Az áru fuvarozási folyosó megvalósítását célzó intézkedések

(1) Az irányító testület megvalósítási tervet dolgoz ki, és azt benyújtja az ügyvivő testületnek jóváhagyásra. Ez a terv a következőket foglalja magában:

- a) az áru fuvarozási folyosó jellemzőinek – többek között a szűk keresztmetszeteknek – a leírása, valamint az áru fuvarozási folyosó létrehozásához szükséges intézkedések programja;
- b) a (3) bekezdésben említett közlekedési és forgalomelemzés főbb pontjai;
- c) az áru fuvarozási folyosókra vonatkozó célkitűzések, különösen az áru fuvarozási folyosó teljesítményével kapcsolatos célkitűzések, a 17. cikk rendelkezéseinek megfelelően a szolgáltatás minőségében és az áru fuvarozási folyosó kapacitásában kifejezve;
- d) a 10. cikkben említett beruházási terv; és
- e) a 11–17. cikk rendelkezéseinek végrehajtását szolgáló intézkedések.

(2) Az irányító testület rendszeres időközönként felülvizsgálja a megvalósítási tervet, figyelembe véve a megvalósításában elért előrelépést, az áru fuvarozási folyosót jellemző vasúti áru fuvarozási piacot és az (1) bekezdés c) pontjában említett célkitűzéseknek megfelelően mért teljesítményt.

(3) Az irányító testület rendszeres időközönként közlekedési és forgalomelemzést végez az áru fuvarozási folyosó forgalmában észlelt és várható forgalmi változásokkal kapcsolatban, amely kiterjed a forgalom különböző típusaira, mind az áru fuvarozás, mind a személyszállítás tekintetében.

(4) A megvalósítási tervnek figyelembe kell vennie a termináloknak az áru fuvarozási folyosón zajló vasúti áru fuvarozás igényei kielégítése érdekében történő fejlesztését.

9. cikk

A kérelmezőkkel folytatott konzultáció

Az áru fuvarozási folyosót valószínűleg majd használó kérelmezők megfelelő részvételének biztosítása érdekében az irányító testület konzultációs mechanizmusokat hoz létre. Különösen azt biztosítja, hogy a 8. cikkben említett megvalósítási terv ügyvivő testületnek történő benyújtása előtt konzultáljanak a kérelmezőkkel.

III. FEJEZET

BERUHÁZÁSOK AZ ÁRUFUVAROZÁSI FOLYOSÓN

10. cikk

A beruházások tervezése

(1) Az irányító testület beruházási tervet dolgoz ki, azt rendszeres időközönként felülvizsgálja, és benyújtja az ügyvivő testületnek jóváhagyásra. Ez a terv a következőket foglalja magában:

- a) az áru fuvarozási folyosót alkotó vasúti infrastruktúrát és az azokhoz kapcsolódó berendezések kibővítése, felújítása vagy átalakítása érdekében előirányzott projektek jegyzéke, és a kapcsolódó pénzügyi szükségletek és finanszírozási források;

- b) az áru fuvarozási folyosó mentén elhelyezkedő átjárható rendszerek kiépítési terve, amely megfelel a hálózatokra alkalmazandó, 2008/57/EK irányelvnek megfelelően meghatározott alapvető átjárhatósági követelményeknek és műszaki előírásoknak. Ez a kiépítési terv az átjárható rendszerek használatával kapcsolatban végzett költség-haszon elemzésre épül;
- c) az áru fuvarozási folyosón potenciálisan közlekedő áru fuvarozó vonatok kapacitásának kezelésével kapcsolatos terv. Ez a terv az áru fuvarozási folyosón közlekedő vonatok engedélyezett hosszának, rakszelvényének vagy tengelyterhelésének növelésére épülhet; és
- d) adott esetben az uniós finanszírozási programok keretében tervezett uniós hozzájárulásra való hivatkozás.

(2) E cikk alkalmazása nem érinti a vasúti infrastruktúra tervezésével és finanszírozásával kapcsolatos tagállami hatásköröket.

11. cikk

A munkálatok összehangolása

Az érintett pályahálózat-működtetők megfelelő módon és időkeretben összehangolják és közlést tesznek az infrastruktúrával és az ahhoz kapcsolódó berendezésekkel kapcsolatos valamennyi olyan munkálat ütemtervét, amely az áru fuvarozási folyosón rendelkezésre álló kapacitást korlátozná.

IV. FEJEZET

AZ ÁRUFUVAROZÁSI FOLYOSÓ MŰKÖDTETÉSE

12. cikk

Az infrastruktúrakapacitás iránti kérelmek egyablakos ügyintézési rendszere

- (1) Az áru fuvarozási folyosó irányítói testülete kijelöl vagy létrehoz egy közös szervet és/vagy egy a pályahálózat-működtetők közötti együttműködésén alapuló információs rendszert, amely lehetővé teszi a kérelmezőknek, hogy egy helyen, egyetlen művelettel kérjenek infrastruktúrakapacitást az áru fuvarozási folyosón legalább egy határon áthaladó áru fuvarozó vonatok számára (a továbbiakban: az egyablakos ügyintézési rendszer).
- (2) Az egyablakos ügyintézési rendszer emellett alapvető információkat szolgáltat az infrastruktúrakapacitás elosztásáról, a 16. cikkben említett tájékoztatást is ideértve.
- (3) Az egyablakos ügyintézési rendszer az infrastruktúrakapacitás iránti valamennyi kérelmet haladéktalanul továbbítja az illetékes pályahálózat-működtetőnek és adott esetben a 2001/14/EK irányelv 14. cikkének (2) bekezdésében említett elosztó szerveknek, amelyek az irányelv 13. cikkével és III. fejezetével összhangban határoznak a kérelemről.
- (4) Az egyablakos ügyintézési rendszer tevékenységeinek átlátható és megkülönböztetéstől mentes feltételek alapján kell

folyniuk. A 18. cikknek megfelelően e tevékenységek a szabályozó szervezetek ellenőrzése alatt állnak.

13. cikk

Az áru fuvarozó vonatoknak juttatott kapacitás

- (1) A tagállamok a 2001/14/EK irányelv 14. cikkének (1) bekezdésében foglaltakkal összhangban együttműködnek az infrastruktúrakapacitásnak az áru fuvarozási folyosón belüli elosztására vonatkozó keret meghatározásában.
- (2) Az irányító testület felméri az áru fuvarozási folyosón közlekedő áru fuvarozó vonatok kapacitási szükségleteit az e rendelet 8. cikkének (3) bekezdésében említett közlekedési és forgalomelemzés, a korábbi és jelenlegi szolgálati menetrendekkel kapcsolatos infrastruktúrakapacitás iránti kérelmek, valamint a keretmegállapodások figyelembevételével.

(3) Az e cikk (2) bekezdésében leírt felmérés alapján az áru fuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői közösen, a 2001/14/EK irányelv 15. cikkében említett eljárás szerint és az eltérő forgalmi típusoknak, többek között a személyszállításnak a kapacitási szükségleteit tekintve véve meghatározzák és megszervezik az áru fuvarozó vonatok előre meghatározott nemzetközi menetvonalait. Ezeket az előre meghatározott menetvonalakat legkésőbb három hónappal a kapacitáskérelmeknek a 2001/14/EK irányelv III. mellékletében meghatározott beérkezési határidejét megelőzően közzé kell tenni. Több különböző áru fuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői szükség esetén összehangolhatják az érintett áru fuvarozási folyosókon kapacitást nyújtó előre meghatározott nemzetközi menetvonalakat.

(4) Az áru fuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői ezeket az előre meghatározott menetvonalakat először azon áru fuvarozó vonatok számára osztják ki, amelyek legalább egy határon áthaladnak.

(5) A pályahálózat-működtetők – amennyiben azt a piaci igény és az e cikk (2) bekezdésében említett felmérés indokolja – közösen meghatározzák az áru fuvarozási folyosókon közlekedő nemzetközi áru fuvarozó vonatoknak fenntartott kapacitás-tartalékokat, tekintve véve az eltérő forgalmi típusoknak, beleértve a személyszállításnak a kapacitási szükségleteit, és e tartalékok rendelkezésre kell állnia a végleges szolgálati menetrend belüli annak érdekében, hogy gyorsan és megfelelő módon reagálni tudjanak a 2001/14/EK irányelv 23. cikkében említett, kapacitás iránti eseti kérelmekre. Ezt a kapacitást fenn kell tartani az irányító testület által meghatározott, az előírt időpontot megelőző határidőig. A határidő nem haladhatja meg a 90 napot.

A kapacitás-tartalékokat a (2) bekezdésben meghatározott felmérés alapján kell meghatározni. A kapacitás-tartalék csak akkor bocsátható rendelkezésre, ha valódi piaci igény van rá.

(6) Az irányító testület elősegíti az áru fuvarozási folyosón a kapacitás elosztásával kapcsolatos elsőbbségi szabályok összehangolását.

(7) A vis major esetét leszámítva az e cikk szerint áru fuvarozási művelet számára odaítélt menetvonalat kevesebb mint egy hónappal a szolgálati menetrendben tervezett ideje előtt nem lehet törölni, kivéve ha az érintett kérelmező hozzájárul a menetvonal törléséhez. Ez esetben az érintett pályahálózat-működtetőnek törekednie kell arra, hogy a kérelmező számára megegyező minőségű és megbízhatóságú menetvonalat javasoljon, amelyet a kérelmezőnek jogában áll elfogadni vagy elutasítani. Ez a rendelkezés nem sérti a kérelmezőnek a 2001/14/EK irányelv 19. cikke (1) bekezdésében említett megállapodások szerinti jogait.

(8) Az áru fuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői és a 7. cikk (6) bekezdésében említett tanácsadó csoport eljárásokat alakít ki a kapacitáselosztás pályahálózat-működtetők közötti optimális összehangolásának biztosítására, mind a 12. cikk (1) bekezdésében említett, mind pedig az érintett pályahálózat-működtetők által kapott kérelmek tekintetében. Ennek során figyelembe kell venni a terminálok hozzáférhetőségét is.

(9) Az e cikk (4) és a (8) bekezdésében a pályahálózat-működtetőkre való utalás adott esetben magában foglalja a 2001/14/EK irányelv 14. cikkének (2) bekezdése szerinti elosztó szerveket is.

14. cikk

Forgalomirányítás

(1) Az áru fuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői eljárásokat alakítanak ki az áru fuvarozási folyosó vonalán lebonyolított forgalom irányításának összehangolására és eljárásokat alakíthatnak ki a több különböző áru fuvarozási folyosó vonalán lebonyolított forgalom irányításának összehangolására.

(2) Az áru fuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői és a 7. cikk (6) bekezdésében említett tanácsadó csoport eljárásokat alakítanak ki annak biztosítására, hogy a vasúti infrastruktúra üzemeltetése és a terminálok üzemeltetése optimálisan legyen összehangolva.

15. cikk

Forgalomirányítás zavar esetén

(1) Az irányító testület a menetrendi pontosságra vonatkozó közös célokat és/vagy a forgalomirányításra vonatkozó iránymutatásokat fogad el arra az esetre, ha az áru fuvarozási folyosón a vonatok mozgásában zavar lépne fel.

(2) Az érintett pályahálózat-működtetők az e cikk (1) bekezdésében említett közös célokkal és/vagy iránymutatásokkal összhangban elsőbbségi szabályokat dolgoznak ki az áru fuvarozási folyosók felelősségük alá tartozó részében közlekedő különböző forgalmi típusok tekintetében. Ezeket az elsőbbségi szabályokat a vasúthálózatnak a 2001/14/EK irányelv 3. cikkében említett használati feltételeiben közzé kell tenni.

(3) Az elsőbbségi szabályok megállapítására vonatkozó elvekben meg kell határozni legalább azt, hogy lehetőség szerint

ne módosuljon a 13. cikk (3) és (5) bekezdésében említett menetvonal, amelyet a szolgálati menetrendben tervezett idejüknek megfelelő áru fuvarozó vonatok számára osztottak ki. Az elsőbbségi szabályok megállapítására vonatkozó elveknek azt kell célozniuk, hogy – figyelembe véve valamennyi forgalmi típus igényeit – a teljes hálózatra vonatkoztatott menetrend helyreállításának ideje a lehető legrövidebb legyen. A pályahálózat-működtetők e célból összehangolhatják a különböző forgalmi típusok irányítását a különböző áru fuvarozási folyosók mentén.

16. cikk

Tájékoztatás az áru fuvarozási folyosó használati feltételeiről

Az irányító testület a következőket tartalmazó dokumentumot dolgoz ki, azt rendszeresen frissíti és közzéteszi:

- a) a nemzeti hálózatoknak a 2001/14/EK irányelv 3. cikkében szereplő eljárással összhangban kidolgozott használati feltételeiben szereplő, az áru fuvarozási folyosókkal kapcsolatos információk;
- b) a terminálok jegyzéke és jellemzői, különösen a terminálok igénybevételeinek feltételeivel és módjaival kapcsolatos információk;
- c) a 13. cikk (8) bekezdésében és a 14. cikk (2) bekezdésében említett eljárásokkal kapcsolatos információk; és
- d) megvalósítási terv.

17. cikk

Szolgáltatásminőség az áru fuvarozási folyosón

(1) Az áru fuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői elősegítik a 2001/14/EK irányelv 11. cikkében említett teljesítményöztönző rendszerek közötti összeegyeztethetőséget.

(2) Az irányító testület nyomon követi az áru fuvarozási folyosón üzemelő vasúti áru fuvarozás teljesítményét, és az ellenőrzés eredményeit évente egyszer közzéteszi.

(3) Az irányító testület felmérést végez az áru fuvarozási folyosók felhasználóinak elégedettségéről, és a felmérés eredményeit évente egyszer közzéteszi.

18. cikk

Szabályozó szervezetek

(1) A 2001/14/EK irányelv 30. cikkében említett szabályozó szervezetek együttműködnek az áru fuvarozási folyosón zajló verseny ellenőrzésében. E szervezetek biztosítják különösen a folyosóhoz való megkülönböztetéstől mentes hozzáférést, és képezik a 30. cikkének (2) bekezdésében előírt jogorvoslati szervezeteket. A szervezetek megosztják a pályahálózat-működtetőktől és más érintett felektől kapott szükséges információkat.

(2) Valamely kérelmezőnek a nemzetközi árufuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatos, szabályozó szervezetnek benyújtott panasa esetén, illetve valamely szabályozó szervezet által végzett, saját kezdeményezésű vizsgálat keretében a szabályozó szervezet konzultációt folytat valamennyi olyan tagállam szabályozó szervezetével, amelyen keresztül a szóban forgó nemzetközi vasúti árufuvarozási menetvonal áthalad, és határozatának meghozatala előtt ezektől a szabályozó szervezetektől megkér valamennyi szükséges információt.

(3) A (2) bekezdés szerinti konzultációban érintett szabályozó szervezetek az érintett szabályozó szervezetnek átadnak minden olyan információt, amelyhez az alkalmazandó nemzeti jog szerint maguk is hozzáférhetnek. Ezek az információk kizárólag a (2) bekezdésben említett panaszkezelés vagy vizsgálat céljából használhatók.

(4) A panaszt fogadó vagy a saját kezdeményezésű vizsgálatot megindító szabályozó szervezet átadja a vonatkozó információkat az illetékes szabályozó szervezetnek a célból, hogy az intézkedéseket hozhasson az érintett felekkel kapcsolatosan.

(5) A pályahálózat-működtetők 2001/14/EK irányelv 15. cikkének (1) bekezdése szerint esetlegesen bevont képviselői biztosítják, hogy késelem nélkül rendelkezésre álljon valamennyi információ, amely az e cikk (2) bekezdése szerinti panaszkezeléshez vagy vizsgálathoz szükséges és amelyet azon tagállam szabályozó szervezete kért, amelyben az érintett képviselő található. Ez a szabályozó szervezet jogosult az ilyen, az érintett nemzetközi vasúti menetvonallal kapcsolatos információkat az e cikk (2) bekezdésében említett szabályozó szervezeteknek továbbítani.

V. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

19. cikk

A bizottság eljárása

(1) A Bizottságot a 91/440/EGK irányelv 11a. cikkében említett bizottság segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 3. és 7. cikkét kell alkalmazni, figyelemmel a 8. cikkének rendelkezéseire is.

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, figyelemmel a 8. cikkének rendelkezéseire is.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében meghatározott határidő három hónap.

20. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A Bizottság felhatalmazást kap a 4. cikk (8) bekezdésében említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására. Ez a

felhatalmazás az ezen irányelv hatályba lépését követő ötéves időtartamra szól. A Bizottság legkésőbb 6 hónappal az ötéves időszak vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács a 21. cikk szerint nem vonja vissza a felhatalmazást, akkor az a korábbiak megfelelő időtartamra automatikusan meghosszabbodik.

(2) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően arról egyidejűleg értesíti az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(3) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó, Bizottságra ruházott hatáskör gyakorlásának feltételeit a 21. és 22. cikk határozza meg.

21. cikk

A felhatalmazás visszavonása

(1) Az Európai Parlament vagy a Tanács visszavonhatja a 20. cikkben említett felhatalmazást.

(2) Az az intézmény, amely belső eljárást indított annak eldöntése érdekében, hogy vissza kívánja-e vonni a felhatalmazást, legkésőbb a végső határozat meghozatala előtt egy hónappal tájékoztatja arról a másik intézményt és a Bizottságot, megjelölve a visszavonás tárgyát képező felhatalmazást, valamint a visszavonás indokait.

(3) A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat haladéktalanul, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba, és nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét. A határozatot az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ki kell hirdetni.

22. cikk

A felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal szembeni kifogások

(1) Az Európai Parlament vagy a Tanács kifogást emelhet a felhatalmazáson alapuló jogi aktussal szemben a bejelentés időpontjától kezdődő háromhónapos határidőn belül.

(2) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus az abban megállapított időpontban hatályba lép, amennyiben a fenti határidő leteltéig sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem kifogásolja az adott felhatalmazáson alapuló jogi aktust, vagy ha az Európai Parlament és a Tanács ezt az időpontot megelőzően egyaránt arról tájékoztatja a Bizottságot, hogy nem emel kifogást.

(3) Ha az Európai Parlament vagy a Tanács kifogásolja a felhatalmazáson alapuló jogi aktust, akkor az nem lép hatályba. A felhatalmazáson alapuló jogi aktussal szemben kifogást emelő intézmény megadja kifogásának indokait.

23. cikk

A végrehajtás nyomon követése

A 7. cikk (1) bekezdésében említett ügyvivő testület az egyes áru fuvarozási folyosók létrehozásának időpontjától kezdve két évente benyújtja a folyosó megvalósítási terve végrehajtásának eredményeit a Bizottságnak. A Bizottság megvizsgálja az eredményeket, és annak eredményéről tájékoztatást küld a 19. cikkben említett bizottságnak.

24. cikk

Jelentés

E rendelet alkalmazását a Bizottság időközönként megvizsgálja. A Bizottság első alkalommal ... (*)-ig, ezt követően pedig három évente jelentést küld az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

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

Kelt, ...

az Európai Parlament részéről
az elnök

...

25. cikk

Átmeneti intézkedések

Ez a rendelet mindaddig nem alkalmazandó a Ciprusi Köztársaságra és Máltára, amíg területükön nem hoznak létre vasúti rendszert.

26. cikk

Hatálybalépés

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

27. cikk

Kihirdetés

Ezt a rendeletet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ki kell hirdetni.

a Tanács részéről
az elnök

...

(*) E rendelet hatálybalépését követően öt évvel.

I. MELLÉKLET

Az áru fuvarozási folyosók főágainak jegyzéke

	Tagállamok	Főágak ⁽¹⁾
1.	BE, NL, DE, IT	Zeebrugge - Antwerpen/Rotterdam-Duisburg-[Bázel]-Milánó-Genova
2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam-Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Bázel]
3.	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm-Malmö-Koppenhága-Hamburg-Innsbruck-Verona- Palermo
4.	PT, ES, FR	Sines-Lisszabon/Leixões -Madrid-San Sebastian-Bordeaux- Párizs- Sines-Elvas/Algeciras Metz
5.	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Gdynia-Katowice-Ostrava/Zsolna (Žilina)-Bécs-Trieszt/ Koper
6.	ES, FR, IT, SI, HU	Almería-Valencia/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Torino-Udine-Trieszt/ Koper-Ljubljana-Budapest-Záhony (magyar-ukrán határ)
7.	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL	Prága-Bécs/Pozsony-Budapest -Bukarest-Constanța -Vidin-Szófia-Theszaloníki-Athén
8.	DE, NL, BE, PL, LT	Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin-Varsó-Terespol (lengyel- belarusz határ)/Kaunas
9.	CZ, SK	Prága-Horni Lideč-Zsolna (Žilina)-Kassa-Tiszacsernyő (Čierna-nad-Tisou) (szlovák-ukrán határ)

⁽¹⁾ A „/” alternatív utakat jelez.

II. MELLÉKLET

A 4. és 5. cikkben foglaltak szerint figyelembe veendő kritériumok:

- a) az árufuvarozási folyosók összhangban állnak a TEN-T-vel, az ERTMS folyosókkal és/vagy a RailNetEurope által meghatározott folyosókkal;
- b) a TEN-T kiemelt fontosságú projektjeinek ⁽¹⁾ az árufuvarozási folyosóval való integrációja;
- c) az árufuvarozási folyosó áthalad legalább három tagállam területén, vagy, amennyiben az árufuvarozási folyosó által összekötött vasúti terminálok közötti távolság meghaladja az 500 km-t, két tagállam területén;
- d) a kérelmezők érdekeltek az árufuvarozási folyosóban;
- e) az árufuvarozási folyosó létrehozásából eredő társadalmi-gazdasági költségek és hasznok egyensúlyban állnak;
- f) a tagállamok által javasolt árufuvarozási folyosók összhangban állnak azért, hogy létrejöhessen a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat;
- g) a többi közlekedési móddal való megfelelő összekapcsolódás, különösen – többek között a tengeri kikötőkben és a szárazföld belsejében elhelyezkedő – terminálok megfelelő hálózatának köszönhetően;
- h) Adott esetben jobb összeköttetés alakul ki a tagállamok és a szomszédos harmadik országok között.

⁽¹⁾ Lásd a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozat (HL L 228., 1996.9.9., 1. o.) III. mellékletét.

A TANÁCS INDOKOLÁSA

I. BEVEZETÉS

A Bizottság 2008. december 15-én benyújtotta a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletjavaslatot.

Az Európai Parlament 2009. április 23-án megszavazta az első olvasat során kialakított véleményét.

A Tanács 2009. június 11-én politikai megállapodásra jutott a javasolt rendelettel kapcsolatban.

A Tanács 2010. február 22-én az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkében meghatározott rendes jogalkotási eljárásnak megfelelően elfogadta az első olvasatban kialakított álláspontját.

Munkája során a Tanács figyelembe vette az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság⁽¹⁾ és a Régiók Bizottsága⁽²⁾ véleményét is.

II. AZ ELSŐ OLVASATBAN ELFOGADOTT ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

1. Általános megjegyzések

A Bizottság 2008. december 15-én benyújtotta a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló rendeletjavaslatot. A rendeletjavaslat célja a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat megteremtése, amely az üzemeltetőknek hatékony és magas színvonalú áru fuvarozási infrastruktúrát biztosító nemzetközi folyosókból áll. Ennek köszönhetően a vasúttársaságok hatékony, magas színvonalú szolgáltatást tudnának nyújtani, és versenyképesebbek lennének az áru fuvarozási piacon. A javaslat ezért meghatározza az áru fuvarozási folyosók létrehozásának és módosításának szabályait, megszervezésüket és irányításukat, valamint az áru fuvarozási folyosók megvalósításával, a beruházástervezéssel, a kapacitáselosztással és a forgalomirányítással kapcsolatos intézkedéseket.

A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontja összefüggő keretet állapít meg a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat létrehozásához. A folyosók főútvonalainak listája alapján egyszerűbb eljárást irányoz elő az első áru fuvarozási folyosók kialakításához. A rendelet I. mellékletében nem említett tagállamok, amelyek egy későbbi szakaszban hozzák létre az áru fuvarozási folyosókat, kiegészítéseket fűznek majd ehhez a kezdeti listához. A Tanács megközelítése emellett az eltérések lehetőségét is magában foglalja. Ezen túlmenően strukturáltabb rendszert kínál az áru fuvarozási folyosók irányításához. A Tanács abban is megállapodott, hogy az áru fuvarozó vonatok menetvonalai iránti kérelmek tekintetében a pályahálózat-működtetők közötti megerősített együttműködésen alapuló, rugalmasabb rendszert hoz létre.

2. A fő kérdések

i. Az áru fuvarozási folyosók kiválasztása

A Bizottság olyan eljárást javasolt, amely szerint minden egyes tagállamnak legalább egy folyosót létre kell hoznia egy vagy több más érintett tagállammal együtt. Ezenkívül néhány tagállamnak – vasúti áru fuvarozása tonnakilométerben kifejezett éves teljesítménye alapján – legalább két vagy három folyosót kellene létrehoznia.

A Tanács másik megoldást fogadott el, amely abban áll, hogy az első áru fuvarozási folyosókat a folyosók főútvonalainak a rendelet I. mellékletében szereplő listája alapján, egyes meghatározott határidők betartásával kell létrehozni, a listán nem szereplő tagállamoknak pedig részt kell venniük legalább egy áru fuvarozási folyosó létrehozásában. A tagállamoknak részt kell venniük továbbá egy folyosó létrehozásában vagy egy már meglévő folyosó meghosszabbításában abban az esetben, ha ez szükséges valamelyik szomszédos tagállam számára ahhoz, hogy teljesítse a legalább egy folyosó létrehozására vonatkozó kötelezettségét.

A fenti megoldás két lehetséges eltérést határoz meg az áru fuvarozási folyosó létrehozásában történő részvételre való kötelezettség tekintetében. Az első eltérés bizonyos meghatározott feltételek mellett lenne indokolható, mint például a folyosót valószínűleg majd használó kérelmezők érdeklődésének hiánya, a társadalmi-gazdasági haszon hiánya vagy a folyosó létrehozásának aránytalan terhe. Erről az eltéréstől a Bizottságnak kell határoznia, komitológiai eljárás alapján. A második eltérés abban az esetben lenne alkalmazható, ha a tagállam vasúthálózatának nyomtávolsága eltér az Európai Unió fő vasúthálózatának nyomtávolságától.

⁽¹⁾ A 2009. július 15-i vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽²⁾ (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

Az Európai Parlament az alábbi módosításokat vezette be a Bizottság javaslatába:

- az árufuvarozói folyosónak legalább két tagállamot össze kell kötnie és kompatibilisnek kell lennie a TEN-T-vel vagy az ERTMS folyosókkal. Szükség esetén a TEN-T-hez nem tartozó, jelentős, vagy feltételezhetően jelentős árufuvarozási forgalommal rendelkező szakaszok az árufuvarozói folyosó részét képezhetik;
- egy árufuvarozási folyosó létrehozásáról vagy módosításáról az érintett tagállamok határoznak, az érintett pályahálózat-működtetőkkel közösen kidolgozott javaslat mellékelésére irányuló szándékukról értesítik a Bizottságot, figyelembe véve a folyosót használó vagy használni szándékozó vasúttársaságok kezdeményezéseit és véleményét. Az érdekelt vasúttársaságok részt vehetnek a folyamatban, amennyiben lényeges beruházások érintik őket;
- az árufuvarozási folyosók létrehozásának kritériumait úgy kell meghatározni, hogy azok a tagállamok és a pályahálózat-működtetők specifikus szükségleteihez igazodjanak, elegendő mozgásteret biztosítva számukra az egyes döntéseket és az irányítás kérdéseit illetően;
- a rendelet hatálybalépése után legkésőbb három évvel minden tagállam területére ki kell dolgozni legalább egy árufuvarozási folyosót;
- a Bizottság tudomásul veszi az árufuvarozási folyosók létrehozására irányuló javaslatokat, és megvizsgálja, hogy összhangban állnak-e a rendelet mellékletében szereplő értékelési kritériumokkal.

ii. Az árufuvarozási folyosók irányítása

A Bizottság javaslata értelmében minden egyes árufuvarozási folyosó esetében az érintett pályahálózat-működtetők létrehozzák az árufuvarozási folyosó végrehajtási tervének kidolgozásáért, megvalósításának irányításáért és frissítéséért felelős irányítási szervet. Ezen túlmenően létre kell hozni az árufuvarozási folyosó stratégiai jelentőségű termináljainak működtetőiből és tulajdonosaiból álló munkacsoportot. A munkacsoport az irányítási szerv bármely olyan javaslatáról véleményt nyilváníthat, amely közvetlen hatással van a stratégiai jelentőségű terminálok működtetésére és az azokkal kapcsolatos beruházásokra. Az irányítási szerv nem fogadhat el ezzel a véleménnyel ellentétes határozatot.

A Tanács módosította a Bizottság javaslatát és úgy döntött, hogy az érintett tagállamok minden egyes árufuvarozási folyosó tekintetében létrehoznak egy ügyvivő testületet, amely az árufuvarozási folyosó általános célkitűzéseinek meghatározásáért, az árufuvarozási folyosó felügyeletéért, valamint a végrehajtásra és a beruházások tervezésére vonatkozó meghatározott intézkedések meghozataláért felelős. Az ügyvivő testület az érintett tagállamok hatóságainak képviselőiből áll.

Ezen túlmenően a pályahálózat-működtetők minden egyes árufuvarozási folyosó tekintetében egy irányító testületet hoznak létre, amely a végrehajtással, a beruházások tervezésével, az infrastruktúrakapacitással és a szolgáltatásminőséggel kapcsolatos meghatározott intézkedések meghozataláért felelős. Az irányító testület a pályahálózat-működtetők képviselőiből áll.

Az irányító testület tanácsadó csoportot is létrehoz, amely az árufuvarozási folyosó termináljainak működtetőiből és tulajdonosaiból áll. A tanácsadó csoport az irányító testület bármely olyan javaslatáról véleményt nyilváníthat, amely közvetlen hatással van a terminálok működtetésére és az azokkal kapcsolatos beruházásokra. Saját kezdeményezésre is adhat véleményt. Az irányító testületnek mindegyik véleményt figyelembe kell vennie.

Az Európai Parlament nagy vonalakban a bizottsági javaslatot követte. Ugyanakkor a minden egyes árufuvarozási folyosó esetében egy irányítási szerv létrehozásáról szóló rendelkezéssel kapcsolatban azt javasolta, hogy az árufuvarozási folyosót használó érdekelt vasúttársaságok vagy azok csoportjai konzultatív jelleggel rendszeresen részt vegyenek e szerv működésében.

Az Európai Parlament azt is javasolta, hogy az érintett tagállamok létrehozhassanak egy igazgatóságot, amely az irányító szerv folyosó-végrehajtási tervének engedélyezéséért és a végrehajtás felügyeletéért felelős.

Végül, az áru fuvarozási folyosó stratégiai jelentőségű termináljainak működtetőiből és tulajdonosaiból álló munkacsoportnak a bizottsági javaslat szerinti létrehozásakor abba be kell vonni a tengeri és belvízi kikötők képviselőit is.

iii. *Stratégiai jelentőségű terminálok és elsőbbséget élvező áru fuvarozás*

A Bizottság javaslata értelmében az irányítási szervnek stratégiát kellene elfogadnia a stratégiai jelentőségű terminálok fejlesztésével kapcsolatban, annak érdekében, hogy a terminálok meg tudjanak felelni az áru fuvarozási folyosón közlekedő vasúti áru fuvarozás igényeinek.

A Bizottság emellett azt is javasolta, hogy az irányítási szervnek meg kellene határoznia az áruszállítási forgalom egyes típusainak az áru fuvarozási folyosó teljes vonalán érvényes osztályait. Ezeknek az osztályoknak legalább egyike – amelyre elsőbbséget élvező áru fuvarozásként hivatkoznak – a szállítás időtartamára rendkívül érzékeny, ezért versenyképes szállítási időt és garantált pontosságot igénylő árukat foglalja magában.

A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontjában törölte a Bizottság által a fenti kérdésekre vonatkozóan javasolt cikkeket. A stratégiai terminálokkal kapcsolatban a delegációk úgy ítélték meg, hogy a piacnak kellene döntenie ebben a kérdésben. Az elsőbbséget élvező áru fuvarozás tekintetében az a vélemény alakult ki, hogy hátrányos megkülönböztetéshez vezethet, különösen a személyszállító vonatokkal szemben.

Az Európai Parlament nagy vonalakban a bizottsági javaslatot követte. Ugyanakkor a stratégiai jelentőségű terminálokkal kapcsolatban azt javasolta, hogy az áru fuvarozási folyosók mentén működő intermodális csomópontokat is magában foglaló integrált stratégiára való hivatkozással egészítsék ki a szöveget. A stratégia a regionális, helyi és országos hatóságokkal történő együttműködést, a vasúti áru fuvarozási terminálok kialakítására alkalmas földterületekhez való hozzájutást, valamint az ilyen fejlesztéseket ösztönző forrásokhoz való hozzáférés megkönnyítését tartalmazza. Az irányítási szerv ezen túlmenően biztosítja azt, hogy elegendő számú terminált alakítsanak ki a forgalom várható nagysága alapján megállapított, stratégiailag fontos helyeken.

Az elsőbbséget élvező áru fuvarozás tekintetében az Európai Parlament úgy határozott, hogy annak címe „Szabványos menetvonal-kategóriák az áru fuvarozási folyosókon” legyen, valamint hogy a szöveget ennek megfelelően módosítani kell, és utalni kell benne az áru fuvarozó vonatok szabványos menetvonal-kategóriáinak rendszeres naprakészé tételére, amelynek az áru fuvarozási folyosó teljes vonalán érvényesnek kell lennie. Ezen kategóriák legalább egyikének (amelyre könnyített áru fuvarozásként hivatkoznak) egy versenyképes szállítási időt és garantált pontosságot biztosító menetvonalat kell magában foglalnia. Ezen túlmenően az áruszállítási típusok szabványos kategóriáinak meghatározásához alkalmazott kritériumokat az irányítási szervnek az áru fuvarozási folyosót várhatóan használó kérelmezőkkel történő konzultációt követően kell elfogadnia.

iv. *Egyablakos rendszer a nemzetközi menetvonalak iránti kérelmeknek*

A Bizottság azt javasolta, hogy az irányító szerv egyablakos rendszert alakítson ki az áru fuvarozási folyosó mentén legalább egy államhatárt átlépő áru fuvarozó vonatok menetvonal iránti kérelmeinek elbírálására, valamint hogy az említett menetvonalak iránti valamennyi kérelmet az egyablakos rendszeren keresztül nyújtsanak be.

A Tanács nem értett egyet a Bizottság által javasolt kötelező eljárással és úgy határozott, hogy ahelyett az áru fuvarozási folyosó irányítói testülete jelöljön ki vagy hozzon létre egy közös szervet és/vagy egy, a pályahálózat-működtetők közötti együttműködésen alapuló információs rendszert, amely lehetővé teszi a kérelmezőknek, hogy egy helyen, egyetlen művelettel kérjenek infrastruktúrapapacitást az áru fuvarozási folyosón legalább egy határon áthaladó áru fuvarozó vonatok számára.

Az Európai Parlament nagy vonalakban a bizottsági javaslatot követte. Ugyanakkor úgy döntött, hogy azt javasolja, hogy az áru fuvarozási folyosók egyes pályahálózat-működtetői azt a feladatot is megkapassák, hogy az egyablakos rendszer irányítói hivatalaként is működjenek a menetvonal-kérelmezők felé.

v. *Engedélyezett kérelmezők*

A bizottsági javaslat azt irányozza elő, hogy a vasúttársaságokon és a vasúttársaságok nemzetközi csoportosulásain kívüli kérelmezők is kérhessenek áru fuvarozási célú menetvonalat, ha ez utóbbi az áru fuvarozási folyosó egy vagy több szakaszát érinti.

A Tanács törölte a Bizottság által javasolt, az engedélyezett kérelmezőkről szóló cikket. Helyette a Tanács csak annak lehetőségét fogadja el, hogy a vasúttársaságokon és a vasúttársaságok nemzetközi csoportosulásain kívüli egyéb kérelmezők infrastruktúrapapacitást kérhessenek bizonyos menetvonal-szakaszokra, amennyiben e menetvonalak olyan tagállamok területén találhatóak, amelyek nemzeti joguk alapján elfogadnak ilyen kéréseket.

Az Európai Parlament a szöveg kismértékű módosítása mellett nagy vonalakban a bizottsági javaslatot követte.

vi. *Forgalomirányítás zavar esetén*

A Bizottság azt javasolta, hogy az árufuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői dolgozzák ki és tegyék közzé a különböző forgalomtípusokra vonatkozó, az árufuvarozási folyosó forgalmának zavara esetén alkalmazandó elsőbbségi szabályokat. Ezekben az elsőbbségi szabályokban legalább azt elő kell írni, hogy a menetvonalal kapcsolatos elsődleges rendelkezéseket betartó, elsőbbséget élvező árufuvarozó vonat számára odaítélt menetvonalat csak abban az esetben lehet másik vonat számára odaítélni vagy módosítani, ha a menetvonal elsődleges birtokosa hozzájárul a menetvonal másik vonatnak való odaítéléséhez vagy módosításához.

A Tanács felülvizsgálta a Bizottság javaslatát és úgy határozott, hogy az irányító testületnek a menetrendi pontosságra vonatkozó közös célokat és/vagy a forgalomirányításra vonatkozó iránymutatásokat kell elfogadnia arra az esetre, ha az árufuvarozási folyosón a vonatok mozgásában zavar lépne fel. Ezt követően az említett célok és/vagy iránymutatások alapján az érintett pályahálózat-működtetők elsőbbségi szabályokat dolgoznak ki az árufuvarozási folyosón közlekedő különböző forgalmi típusok tekintetében. Az elsőbbségi szabályok megállapítására vonatkozó elveknek azt kell célozniuk, hogy – figyelembe véve valamennyi forgalmi típus igényeit – a teljes hálózatra vonatkoztatott menetrend helyreállításának ideje a lehető legrövidebb legyen.

Az Európai Parlament nagyjából a Bizottság javaslatát követte, de elfogadta, hogy az árufuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői kidolgozzák és közzétegyék a különböző vasútvonal-típusokra, különösen a késő vonatok számára elkülönített vasútvonalakra vonatkozó, az árufuvarozási folyosó forgalmának zavara esetén alkalmazandó elsőbbségi szabályokat. Erre az árufuvarozási folyosó irányítási szervének javaslatát követően, valamint a cikkben említett elvek és tervek tiszteletben tartásával kerül sor.

vii. *Eltérés*

A Bizottság azt javasolta, hogy a tagállamok adott esetben eltérhessenek a rendelet rendelkezéseitől úgy, hogy az eltérés engedélyezése iránti, indokolással ellátott kérelmet nyújtanak be a Bizottsághoz. A Bizottság a kérelemmel kapcsolatos határozatot egy adott konzultatív eljárásnak megfelelően fogadja el, tekintetbe véve az eltérés engedélyezése iránti kérelmet benyújtó tagállam földrajzi elhelyezkedését, valamint a vasúti áruszállítási szolgáltatásoknak a szóban forgó tagállamban tapasztalt fejlődését.

A Tanács törölte a Bizottság által javasolt fenti rendelkezést. Helyette egy „átmeneti intézkedésekről” szóló cikkről állapodott meg, amely kimondja, hogy a rendelet végrehajtására vonatkozó kötelezettség nem vonatkozik a Ciprusi Köztársaságra és a Máltai Köztársaságra, mindaddig, amíg területükön nem hoznak létre vasúti rendszert.

Az Európai Parlament a bizottsági javaslatot követte.

3. **Az Európai Parlament által elfogadott egyéb módosítások**

A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontjában nem szereplő további módosítások különösen az alábbiakhoz kapcsolódnak:

- a vasúti árufuvarozási forgalom optimalizálására és megbízhatóságára való hivatkozás;
- a kutatási és a Marco Polo programok, valamint az egyéb európai uniós politikák és források, mint a Kohéziós Alap;
- hatékony és megfelelő kapcsolat kialakítása a többi közlekedési móddal egy hatékony, integrált áruszállítási hálózat létrehozása érdekében;
- a teljesítménymutatók meghatározására irányuló eljárás;
- a 2. cikkben szereplő fogalommeghatározások módosítása;
- a végrehajtási terv kiigazítása;
- az esetleges szűk keresztmetszetekre tett hivatkozás beépítése;
- az árufuvarozási folyosó javítását célzó program;
- a piacelemzés rendszeres időközönkénti frissítése;

- az áru fuvarozási folyosó létrehozására és teljesítményének javítására irányuló programok;
- az áru fuvarozási folyosót használni szándékozó kérelmezők;
- a beruházási tervekre vonatkozó stratégia;
- beruházási tervek;
- kapacitástartalékok;
- az odaítélt, de nem használt menetvonalra vonatkozó díj;
- elsőbbségi szabályok;
- a különböző teljesítményösztönző rendszerek közötti koherencia;
- a nemzetközi kapacitás odaítélésében érdekelt pályahálózat-működtetők és más harmadik felek által az ellenőrző szervek számára nyújtandó információk.

III. ÖSSZEGZÉS

A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontjának kialakítása során teljes mértékben figyelembe vette a Bizottság javaslatát és az Európai Parlament első olvasat során elfogadott véleményét. Az Európai Parlament által javasolt módosítások tekintetében a Tanács megállapítja, hogy az első olvasatban elfogadott álláspontja a módosítások egy részét – elvben, részben vagy teljes egészében – magában foglalja.
