

HU

HU

HU



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2010.2.24.
COM(2010)68 végleges

2008/0247 (COD)

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

**az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (6) bekezdése alapján
a Tanácsnak
a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló európai
parlamenti és tanácsi rendelet
címen előterjesztett javaslat elfogadására vonatkozóan első olvasatban elfogadott
álláspontjáról**

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

**az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikke (6) bekezdése alapján
a Tanácsnak
a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló európai
parlamenti és tanácsi rendelet
címen előterjesztett javaslat elfogadására vonatkozóan első olvasatban elfogadott
álláspontról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

1. ELŐZMÉNYEK

A javaslatnak az Európai Parlamenthez, illetve a Tanácshoz történő továbbításának időpontja 2008.12.11.
(COM(2008) 852 végleges – 2008/0247(COD)):

Az Európai Parlament véleményének időpontja (első olvasat): 2009.4.23.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményének időpontja: 2009.7.15.

A Régiók Bizottsága véleményének időpontja: 2009.10.7.

A Tanács első olvasatban egyhangúlag elfogadott álláspontról 2010.2.22.
elfogadásának időpontja:

2. A BIZOTTSÁG JAVASLATÁNAK CÉLJA

A rendeletjavaslat célja, hogy a tagállamok és különösen a vasúti pályahálózat-működtetők vállalják egy olyan, „a versenyképes árufuvarozást szolgáló” európai vasúti hálózat kialakítását, amely az árufuvarozást előnyben részesítő nemzetközi vasúti folyosókból áll.

Ezek a folyosók lehetővé fogják tenni az árufuvarozó vonatoknak, hogy jó minőségű menetvonalakhoz jussanak, és ezáltal megbízhatóbbá és versenyképesebbé váljanak. A folyosók létrehozása egyúttal további kapacitás felszabadítását is lehetővé teszi az árufuvarozás számára.

Ennek érdekében a Bizottság négy irányvonal köré kívánja szervezni a szóban forgó árufuvarozási folyosók létrehozását:

- A pályahálózat-működtetők közötti együttműködés fokozása mind a pályahálózat operatív működtetése, mind a beruházások vonatkozásában. Az együttműködés fokozása különösen az egyes folyosók külön-külön irányítási struktúrával való ellátása révén fog megvalósulni;
- Az árufuvarozáshoz rendelt infrastruktúra-kapacitás megbízhatóbbá tétele a szóban forgó folyosókon;

- A vasúti pályahálózat és az áruterminálok (tengeri és belvízi kikötők, rendező pályaudvarok stb.) működtetése közötti összehangolás fokozásának előmozdítása;
- Megkülönböztetéstől mentes hozzáférés biztosítása a szóban forgó folyosókhoz minden árufuvarozó számára.

3. MEGJEGYZÉSEK A TANÁCS ÁLLÁSPONTJÁRÓL

A Tanács által első olvasatban elfogadott álláspont magában foglalja a Bizottság kezdeti javaslatának alapelveit. Egyes – a folyosók kiválasztásával, a pályahálózat-működtetők közötti együttműködéssel és az árufuvarozásnak adott elsőbbséggel kapcsolatos – elemek azonban gyengültek.

Más elemek pedig – köztük az engedélyezett kérelmezőkkel és az egyablakos rendszernek a nemzetközi menetvonal iránti kérelmekre való kötelező alkalmazásával kapcsolatos rendelkezések – teljes egészükben kimaradtak.

E módosítások ellenére a Bizottság úgy véli, hogy a Tanács első olvasatban elfogadott álláspontja továbbra is megfelel kezdeti javaslata célkitűzéseinek.

4. RÉSZLETES ÉSZREVÉTELEK A TANÁCS ELSŐ OLVASATBAN ELFOGADOTT ÁLLÁSPONTJÁRÓL

4.1. A Bizottság javaslatának főbb módosulásai

- Az árufuvarozási folyosók kiválasztása (3. cikk)

A Bizottság kezdeti javaslata értelmében tagállamonként 1–3 folyosót kell létrehozni, és e folyosók kiválasztása az érintett tagállamok és a pályahálózat-működtetők érvekkel alátámasztott javaslatai alapján történik. A Tanács kétszakaszos megoldást javasol: a folyosók egy első csoportját együttdöntéssel választják ki, a rendelet mellékletébe foglalják, és e folyosókat a rendelet elfogadásától számítva 3 éven belül létrehozzák; a tagállamok érvekkel alátámasztott javaslatai alapján pedig további folyosókat választanak ki (tagállamonként legalább egyet).

A javaslatnak kitűzött célja, hogy a piac szükségleteinek megfelelő folyosók kerüljenek kialakításra, a folyosók első csoportját mégis politikai szempontok alapján jelölik ki. Ez a politikai közelítésmód ellentétes a jogalkotási javaslatnak azon elsődleges célkitűzésével is, amely az infrastruktúra jobb transznacionális működtetésének előmozdítására irányul, és amely nem azonos az új infrastruktúrák kiépítésének célkitűzésével.

- Az árufuvarozási folyosók irányítása (7. cikk)

A kezdeti javaslat elsősorban a pályahálózat-működtetők intézkedéseit előtérbe helyező irányítást ír elő, olyan irányítási szervezet létrehozása révén, amely saját igazgatóval és független jogi személyiséggel rendelkezik. A Tanács könnyíteni kívánt e szervezet struktúráján (elhagyva az igazgatóra és a független jogi személyiségre vonatkozó rendelkezéseket), valamint – az egyes ERTMS-folyosókkal kapcsolatos jelenlegi

tapasztalatok alapján – a tagállamokra felügyeleti jogkört kívánt ruházni egy, képviselőikből álló végrehajtó szerv létrehozása révén.

A Bizottság el tudja fogadni a felügyeleti jogkörre vonatkozó kiegészítést, amennyiben az nem veszélyezteti a pályahálózat-működtetők működésének függetlenségét.

– Egyablakos ügyintézési rendszer (12. cikk)

A kezdeti javaslat értelmében minden, nemzetközi menetvonal iránti kérelmet az adott menetvonal egyablakos rendszere keretében kell benyújtani. A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontja az egyablakos rendszer használatát szabadon választhatóvá teszi. A Bizottság el tudja fogadni ezt a változtatást.

– Az árufuvarozó vonatoknak juttatott kapacitás (13. cikk)

Ez a cikk a rendelet központi eleme. A javaslat ugyanis az árufuvarozó vonatokat olyan eljárás meghatározása révén kívánja megbízható többletkapacitáshoz juttatni, amely eleget tud tenni a felhasználók igényeinek. Az árufuvarozó vonatok kapacitásigénye a piaci kereslettől függ, vagyis – ellentétben a személyszállító vonatokéval – nem rögzíthető véglegesen egy évvel előre.

A Bizottság ezért javasolta azt, hogy az éves menetrend meghatározásakor előzetesen osszanak ki bizonyos kapacitást, és az éves menetrendben tartsanak fenn kapacitástartalékot az árufuvarozó vonatokra vonatkozó *ad hoc* menetvonal-kérelmek igényeinek kielégítése céljára.

Noha a Tanács követte a Bizottság javaslatát, sőt (az előre meghatározott menetvonalak meghatározása révén) még működőképesebbé tette azt, mégis csökkenteni szeretné a szóban forgó előzetes kapacitáskiosztás és kapacitástartalékolás hatását, utalást téve a személyszállítás szükségleteire.

– Elsőbbségi szabályok fennakadás esetén (15. cikk)

A Bizottság javaslata értelmében a pontosan közlekedő vonatoknak zavar esetén is pontosaknak kell maradniuk. A Tanács által első olvasatban elfogadott álláspont szerint arra is törekedni kell, hogy „*a teljes hálózatra vonatkoztatott menetrend helyreállításának ideje a lehető legrövidebb legyen*” (A), „figyelembe véve valamennyi forgalmi típus igényeit” (B).

A Tanács szövegkiegészítése (A. rész) a 2001/14/EK irányelvhez képest redundáns. A B. résznek jogi rendelkezésként nem elég világos és könnyen érthető a megfogalmazása. Olyan értelmezése is felmerülhet ugyanis, amely ellentétes e rendelet célkitűzéseivel.

– A folyosók létrehozására, illetve módosítására irányadó kritériumok jegyzékének módosítása

A Bizottság javaslata és a 2009. június 11-i politikai megállapodás értelmében a szóban forgó – a II. mellékletben található – kritériumjegyzéket komitológiai eljárás (ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárás) keretében lehetett volna módosítani.

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés hatálybalépése folytán a komitológiai eljárás helyébe a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok léptek. Ebben a vonatkozásban a Bizottság álláspontja a következő:

- A Bizottság hatáskörének körülhatárolása: A Tanács – a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok tekintetében – a Bizottság hatáskörének körülhatárolására törekedett, amikor a Bizottságot a másodlagos szabályozás betartására és a vasúti politika egyes fontos elemeinek figyelembevételére kívánta kötelezni.

A Tanácsnak ez a szövegkiegészítése nem felel meg a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok rendelkezéseinek. Ráadásul ez a kiegészítés redundáns, mivel magától értetődő, hogy a Szerződések öreként a Bizottság be fogja tartani a másodlagos szabályozást.

- A felhatalmazás gyakorlása és a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elleni kifogás: A Bizottság – az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének végrehajtásáról szóló közleményével összhangban és a Tanács álláspontjában előírt különös intézkedések elemzése alapján, tekintettel a Tanács szövegében előírt visszavonási jogra is – a határozatlan idejű felhatalmazást tartja előnyösebbnek, de elfogadhatónak tartja a Tanács közelítésmódját is (öt évre szóló, hallgatólagosan megújuló felhatalmazás). A Bizottság továbbá nehezményezi, hogy a Tanács első olvasatban három hónapban állapítja meg a határidőt, amelyen belül a Tanács és a Parlament kifogást emelhet. A Bizottság két hónapos, a Tanács vagy a Parlament kezdeményezésére egy hónappal meghosszabbítható ellentmondási határidőt tart célszerűbbnek. Ez hozzájárulna az eljárások hatékonyságának növeléséhez, anélkül hogy csorbulna az összesen három hónapos határidő elve.
- Szakértőkkel folytatott konzultáció: A Bizottság nyugtázta azt a preambulumbekendést, amely szakértőkkel való konzultációt ír elő a felhatalmazáson alapuló jogi aktus előkészítési szakaszában. A Bizottság úgy véli, hogy a szakértői csoportok nem rendelkezhetnek formális intézményi szereppel. Az alap-jogiaktus szövege tehát nem tartalmazhat ilyen preambulumbekendést. A Bizottság ebben az összefüggésben is utal 2009. december 9-i közleményére.

4.2. A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontjában teljes egészükben vagy részben szereplő parlamenti módosítások

– A folyosók irányítása

A folyosók irányításának megszervezése két szervezen alapul: a pályahálózat-működtetők képviselőiből álló irányítóbizottságon és a tagállamok képviselőiből álló igazgatóságon (31. módosítás). A Bizottság kezdeti javaslata egyetlen, a pályahálózat-működtetők képviselőiből álló szervről rendelkezett.

A tagállamok által gyakorolt felügyelet fokozható, amennyiben ez nem veszélyezteti a pályahálózat-működtetők működésének függetlenségét.

– Forgalomirányítási szabályok

Az Európai Parlament (62. módosítás) és a Tanács egyaránt rugalmasabbá tette a zavar esetén alkalmazandó forgalomirányítási szabályokat. A Bizottság el tudja fogadni, hogy az az elv, mely szerint „a pontosan közlekedő áru fuvarozó vonatoknak pontosnak kell maradniuk”, „lehetőség szerint”, ne pedig következetesen érvényesüljön.

Azt azonban a Bizottság nem tudja elfogadni, hogy a szabályt ne kelljen alkalmazni csúcsidőben, vagyis éppen azokban a napszakokban, amikor szükség lehet rá. A Bizottság továbbá úgy véli, hogy az előírás szerű forgalmi viszonyok mihamarabbi helyreállításának célkitűzése már szerepel a meglévő szabályozásban. Fölösleges tehát ebbe a szövegbe is belefoglalni.

4.3. A Bizottság által elfogadott, a Tanács első olvasatban elfogadott álláspontjában nem szereplő európai parlamenti módosítások

– Kapacitáskiosztás

Az Európai Parlament vonatkozó módosításai (különösen az 52. és az 54–58. módosítás) nem változtatnak a Bizottság kezdeti javaslatának lényegén. A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontja ezzel szemben olyan utalásokat tesz a személyszállításra, amelyek az üzenetet zavarossá teszik, és nem tűnnek helyénvalónak egy olyan szabályozásban, amely az áru fuvarozó vonatoknak hivatott több biztosítékot nyújtani.

– A folyosók kiválasztása

A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontja annyiban eltér az Európai Parlament állásfoglalásától, hogy mellékletében folyosók együttdöntéssel rögzített jegyzéke szerepel.

5. KÖVETKEZTETÉS

A Bizottság úgy véli, hogy a Tanács által első olvasatban egyhangúlag elfogadott álláspont – politikaközpontú, a valós piaci igényekhez nem eléggé igazodó szemlélete, továbbá az infrastruktúra által az áru fuvarozó vonatoknak nyújtandó többletbiztosítékok tekintetében

megmutató erélytelensége ellenére – alkalmas a javaslat általános célkitűzéseinek előmozdítására.

A Bizottság fenntartását fejezi ki a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok alkalmazása tekintetében a Tanács által a 4. cikk (8) bekezdése révén bevezetett keret kapcsán.

A Bizottság tehát el tudja fogadni a Tanács első olvasatban elfogadott álláspontját.