





**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 913/2010/EU  
RENDELETE**

**(2010. szeptember 22.)**

**a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról**

**(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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 <sup>(1)</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére <sup>(2)</sup>,

rendes jogalkotási eljárás keretében <sup>(3)</sup>,

mivel:

- (1) Az Európai Unió munkahelyteremtést és növekedést célzó új stratégiája keretében a belső vasúti piac létrehozása – különösen az árufuvarozás tekintetében – elengedhetetlen fejlődési állomás a fenntartható mobilitás megvalósítása felé vezető úton.
- (2) A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv <sup>(4)</sup> és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(5)</sup> 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 árufuvarozási 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 árufuvarozási szolgáltatásnyújtáshoz, és megbízható, azaz a ténylegesen nyújtott szolgáltatás megfelel a vasúti üzemeltetőkkel aláírt szerződéseknek.
- (4) A vasúti árufuvarozási piac megnyitása ugyan lehetővé tette, hogy új üzemeltetők jelenjenek meg a vasúti hálózaton, a piaci mechanizmusok azonban nem voltak, és ma sem elegendők a

<sup>(1)</sup> HL C 317., 2009.12.23., 94 o.

<sup>(2)</sup> HL C 79., 2010.3.27., 45 o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2009. április 23-i álláspontja (HL C 184 E., 2010.7.8., 354. o.), a Tanács 2010. február 22-i álláspontja első olvasatban (HL C 114 E., 2010.5.4., 1. o.), az Európai Parlament 2010. június 15-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2010. szeptember 13-i határozata.

<sup>(4)</sup> HL L 237., 1991.8.24., 25. o.

<sup>(5)</sup> HL L 75., 2001.3.15., 29. o.

**▼B**

vasúti árufuvarozási forgalom megszervezéséhez, szabályozásához és biztonságossá tételéhez. A hálózat használatának optimalizálása és megbízhatóságának biztosítása érdekében hasznos bevezetni további eljárásokat, amelyek megerősítik a pályahálózat-működtetők közötti együttműködést a nemzetközi menetvonalaknak az árufuvarozó vonatok részére való elosztása tekintetében.

- (5) Ebben az összefüggésben javítana az infrastruktúra-használati feltételeken, ha egy versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat részére nemzetközi vasúti folyosókat hoznának létre, megfelelő feltételeket biztosítva az árufuvarozó vonatok közlekedéséhez, és lehetővé téve, hogy ez utóbbiak nehézségek nélkül jussanak át az egyik nemzeti hálózatról a másikba.
- (6) A vasúti infrastruktúra vonatkozásában már elindult kezdeményezések arra utalnak, hogy a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat nemzetközi folyosóinak létrehozása érdekében az árufuvarozási piac egy vagy több jól meghatározott szegmensének speciális szükségleteit kielégítő nemzetközi folyosók létrehozása a legmegfelelőbb módszer.
- (7) Eltérő rendelkezés hiányában ez a rendelet nem érintheti a pályahálózat-működtetőknek 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 árufuvarozási folyosókat érintő rendelkezések tekintetében is – hatályban maradnak.
- (8) Az árufuvarozási folyosó létrehozásakor figyelembe kell venni adott esetben a harmadik országok vasúti pályahálózatával való összekapcsolódások javításának szükségességét.
- (9) Az árufuvarozási folyosók kialakításakor törekedni kell a folyosók folytonosságának biztosítására, lehetővé téve a különböző meglévő vasúti infrastruktúrák közötti szükséges összeköttetéseket.
- (10) A versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatot alkotó nemzetközi vasúti árufuvarozási folyosókat 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 árufuvarozás céljára szolgáló nemzetközi folyosóknak a TEN-T és az ERTMS meglévő folyosóiba való integrálása tekintetében. Ezen túlmenően az említett árufuvarozási folyosókkal kapcsolatban uniós szinten harmonizált szabályokat kell kidolgozni. Ösztönözni kell az árufuvarozó vonatok által kibocsátott zaj csökkentésére irányuló projekteket. 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 vagy a Kohéziós Alap, illetve az Európai Beruházási Bank – keretében anyagilag is támogatni kell.

**▼B**

- (11) Az árufuvarozási folyosó keretében megfelelően össze kell hangolni az érintett tagállamok és a pályahálózat-működtetők közötti együttműködést, elegendő prioritást kell biztosítani a vasúti árufuvarozási forgalom számára, a többi közlekedési móddal hatékony és kellő mértékű kapcsolatot kell kialakítani és a vasúti árufuvarozásban érdekelt szolgáltatók közötti verseny fejlődését ösztönző feltételeket kell biztosítani.
- (12) A 3. cikkel összhangban kialakított árufuvarozási folyosók mellett a további árufuvarozási 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 hatáskör maradjon ahhoz, hogy figyelembe tudják venni a különleges folyosók – például ERTMS, RailNetEurope (RNE) és TEN-T – tekintetében már meglévő kezdeményezéseket, és az igényeikhez igazított intézkedéseket tudjanak hozni.
- (13) A tagállamok és a pályahálózat-működtetők közötti koordináció élénkítése, valamint a folyosó menti folytonosság biztosítása érdekében minden egyes árufuvarozási folyosó tekintetében megfelelő irányítási struktúrát kell létrehozni, figyelembe véve a már meglévő kormányzati struktúrákkal való megkettőződés elkerülését.
- (14) A piaci igények kielégítése érdekében az árufuvarozási folyosók létrehozásának módszereit egy olyan végrehajtási tervben kell előterjeszteni, amely tartalmazza a vasúti árufuvarozás teljesítményének javításához szükséges intézkedések meghatározását és végrehajtási ütemtervét. Az árufuvarozási folyosót valószínűleg felhasználó kérelmezőkkel ezenkívül rendszeres konzultációkat kell folytatni az ügyvivő testület által meghatározott eljárásoknak megfelelően annak érdekében, hogy az adott árufuvarozási folyosó létrehozása érdekében tervezett vagy megvalósított intézkedések megfeleljenek az árufuvarozási folyosót felhasználó valamennyi felhasználó igényeinek vagy elvárásainak.
- (15) Az uniós vasúti árufuvarozási folyosók létrehozásának támogatásához szükségesnek kell tekinteni az intermodális árufuvarozási terminálok kialakítását is.
- (16) Az árufuvarozási folyosó vonalán rendelkezésre álló infrastruktúrakapacitás egységességének és folytonosságának biztosításához össze kell hangolni az érintett tagállamok és a pályahálózat-működtetők, valamint adott esetben a tagállamok és harmadik országok által az árufuvarozási folyosón végrehajtott beruházásokat, és azokat az árufuvarozási folyosó szükségleteinek megfelelő módon kell megtervezni, a gazdaságosság szempontja alapján. A folyosót potenciálisan felhasználni kívánó kérelmezők tájékoztatása céljából az árufuvarozási folyosón végrehajtott beruházások ütemtervét közzé kell tenni. A beruházásnak ki kell terjednie az átjárható rendszerek kidolgozásával és a vonatok kapacitásának növelésével kapcsolatos projektekre is.
- (17) Ugyanezen okból az infrastruktúrával és az ahhoz kapcsolódó berendezésekkel kapcsolatos, az árufuvarozási folyosón rendelkezésre álló kapacitást esetleg korlátozó valamennyi munkátot is koordinálni kell, és ezekről rendszeresen frissített értesítést kell közzétenni.

**▼B**

- (18) A nemzetközi árufuvarozási szolgáltatások céljára benyújtott infrastruktúrakapacitás iránti kérelmek kezelése céljából minden árufuvarozási folyosó esetében célszerű egyablakos ügyintézési rendszert kijelölni vagy létrehozni. Ehhez a már meglévő kezdeményezésekre kell támaszkodni, különös tekintettel az RNE által megvalósított kezdeményezésekre, amely utóbbi szervezet gondoskodik a pályahálózat-működtetők tevékenységének összehangolásáról és bizonyos szolgáltatásokat nyújt a nemzetközi árufuvarozóknak.
- (19) Az árufuvarozási folyosók kezelésének magában kell foglalnia az infrastruktúrakapacitásnak az ilyen folyosókon közlekedő nemzetközi árufuvarozó vonatok részére történő elosztását szolgáló eljárásokat is. Ezeknek az eljárásoknak figyelembe kell venniük az egyéb forgalmi típusok – többek között a személyszállítás – kapacitásigényeit is.
- (20) A vasúti infrastruktúra megfelelőbb felhasználásának biztosítása érdekében össze kell hangolni ezen infrastruktúra és az árufuvarozási folyosó vonalán elhelyezkedő terminálok üzemeltetését.
- (21) Az elsőbbségi szabályok az adott tagállam helyzetétől függően elsőbbségi célkitűzések is lehetnek.
- (22) Zavar esetén – valamennyi forgalmi típus igényeinek figyelembevételével – a lehetőségekhez mérten biztosítani kell az árufuvarozási folyosón közlekedő árufuvarozó vonatok pontos közlekedését.
- (23) Az adott árufuvarozási folyosón vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat biztosító gazdasági szereplők közötti verseny kialakulásának előmozdítása érdekében a vasúttársaságokon vagy azok csoportosulásán kívül egyéb kérelmezők is igényelhetnek az árufuvarozási folyosókon belüli infrastruktúrakapacitást.
- (24) Az árufuvarozási folyosó létrehozását célzó intézkedések előnyének objektív értékelése érdekében figyelemmel kell kísérni az árufuvarozási folyosón végzett árufuvarozási szolgáltatások teljesítményét, és rendszeres időközönként minőségjelentéseket kell közzétenni. A teljesítményértékelésnek ki kell terjednie az árufuvarozási folyosót felhasználók elégedettségéről készített felmérésre.
- (25) A nemzetközi vasúti szolgáltatásokhoz való megkülönböztetéstől mentes hozzáférés biztosítása érdekében ügyelni kell az árufuvarozási folyosó különböző hálózataiért felelős szabályozó szervezetek közötti hatékony koordináció biztosítására.
- (26) Az árufuvarozási folyosó valamennyi főbb infrastruktúrájának használatával kapcsolatos információkhoz való hozzáférés megkönnyítése, valamint a folyosóhoz való megkülönböztetéstől mentes hozzáférés biztosítása érdekében az ügyvivő testületnek össze kell állítania, rendszeresen frissítenie kell és közzé kell tennie a fent említett valamennyi információt tartalmazó dokumentumot.

**▼B**

- (27) Mivel e rendelet célját, nevezetesen a versenyképes árufuvarozást szolgáló, árufuvarozási folyosókból álló európai vasúti hálózat létrehozását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért annak léptéke és hatása miatt az uniós szinten jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően e rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (28) A beruházások összehangolása, a kapacitáskezelés és a forgalom-irányítás tekintetében olyan méltányos szabályokat kell bevezetni, amelyek a nemzetközi vasúti folyosó keretében a vasúti árufuvarozók számára minőségi szolgáltatás nyújtását vállaló pályahálózat-működtetők közötti együttműködésen alapulnak.
- (29) 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.
- (30) E rendelet célja a vasúti árufuvarozás hatékonyságának más szállítási módokhoz viszonyított növelése. Az árufuvarozási folyosók lehető leghatékonyabb működésének szavatolása érdekében biztosítani kell a tagállamok és a pályahálózat-működtetők közötti koordinációt. Ennek érdekében a pályahálózatba és a műszaki berendezésekbe, például az ERTMS-be történő beruházásokkal párhuzamosan olyan működési intézkedéseket kell hozni, amelyek célja a vasúti áruszállítási kapacitás és hatékonyság növelése.
- (31) Az árufuvarozási folyosók létrehozásáról és módosításáról, valamint a tagállamoknak biztosított mentességekről szóló szabályokat egyenlő feltételek mellett kell végrehajtani annak érdekében, hogy biztosítani lehessen az árufuvarozási folyosók létrehozására irányuló javaslatok összhangját az e rendeletben megállapított kritériumokkal, és ezért annak végrehajtását a Bizottságra kell bízni. Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 291. cikke szerint a Bizottság végrehajtási hatáskörének gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályait és általános elveit rendes jogalkotási eljárás keretében elfogadott rendeletben kell előre meghatározni. Az említett rendelet elfogadásáig továbbra is a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatot<sup>(1)</sup> kell alkalmazni, az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárás kivételével, amely nem alkalmazandó,

<sup>(1)</sup> HL L 184., 1999.7.17., 23. o.



ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

## I. FEJEZET

### ÁLTALÁNOS RÉSZ

#### *1. cikk*

#### **Tárgy és hatály**

(1) Ez a rendelet a versenyképes vasúti árufuvarozást szolgáló nemzetközi vasúti folyosók létrehozásának és megszervezésének szabályait határozza meg a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat későbbi kialakítása céljából. Megállapítja az árufuvarozási folyosók kiválasztásával, megszervezésével és működtetésével, valamint indikatív jellegű beruházási tervezésével kapcsolatos szabályokat.

(2) Ez a rendelet az árufuvarozási folyosókhoz tartozó vasúti infrastruktúra 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) „árufuvarozási folyosó”: a tagállamok és adott esetben európai harmadik országok területén vagy közöttük elhelyezkedő kijelölt vasútvonalak, köztük vasúti kompvonalak összessége, amelyek két vagy több terminált kötnek össze az árufuvarozási folyosó főága mentén, valamint adott esetben az ezeket összekötő elkerülő útvonalak és szakaszok, beleértve a 2001/14/EK irányelv 5. cikkének megfelelő vasúti infrastruktúrát és a kapcsolódó berendezéseket, illetve az érintett vasúti szolgáltatásokat;

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

c) „terminál”: az árufuvarozási folyosó mentén elhelyezkedő létesítmény, amelyet kifejezetten az árufuvarozó vonatok által szállított áruk kirakodásának és/vagy berakodásának lehetővé tétele érdekében és a vasúti árufuvarozási szolgáltatásoknak a közúti, tengeri, folyami és légi szolgáltatásokkal való integrálása céljából, illetve az árufuvarozó 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

A mellékletben említett tagállamok a mellékletben előírt határidőig működésbe állítják az első áru fuvarozási folyosókat. Az érintett tagállamok értesítik a Bizottságot az áru fuvarozási folyosók létrehozásáról.

#### 4. cikk

##### Az áru fuvarozási folyosókra vonatkozó kritériumok

A további áru fuvarozási folyosóknak az 5. cikkben említett kiválasztására, valamint az áru fuvarozási folyosóknak a 6. cikkben említett módosítására a következő kritériumok figyelembevételével kerül sor:

- a) az áru fuvarozási folyosó áthalad legalább három tagállam területén, vagy, amennyiben az áru fuvarozási folyosó által összekötött vasúti terminálok közötti távolság meghaladja az 500 km-t, két tagállam területén;
- b) az áru fuvarozási folyosók összhangban állnak a TEN-T, az ERTMS folyosókkal és/vagy az RNE által meghatározott folyosókkal;
- c) a TEN-T kiemelt fontosságú projektjeinek <sup>(1)</sup> az áru fuvarozási folyosóba való integrálása;
- d) az áru fuvarozási folyosó létrehozásából eredő társadalmi-gazdasági költségek és hasznok egyensúlyban állnak;
- e) a tagállamok által javasolt áru fuvarozási folyosók koherens egészet alkotnak ahhoz, hogy létrejöhessen a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat;
- f) az áru fuvarozási folyosón lebonyolódó vasúti teheráru-forgalom, valamint jelentősebb kereskedelmi forgalom és áru forgalom fejlesztése;
- g) adott esetben jobb összeköttetések a tagállamok és szomszédos harmadik országok között;
- h) a kérelmezők érdekei az áru fuvarozási folyosóban;
- i) a többi közlekedési móddal való megfelelő összekapcsolódás, különösen a – többek között a tengeri és belvízi kikötőkben található – terminálok megfelelő hálózatának köszönhetően.

<sup>(1)</sup> Lásd a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló, 2010. július 7-i 661/2010/EU európai parlamenti és tanácsi határozat III. mellékletét (HL L 204., 2010.8.5., 1. o.).





#### 5. cikk

##### További áru fuvarozási folyosók kiválasztása

(1) Valamennyi olyan tagállam, amelynek egy másik tagállam felé vasúti határátmenete 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 ez szükséges ahhoz, hogy egy szomszédos tagállam az (1) bekezdésben meghatározott kötelezettségét teljesítse.

(3) A tagállamoknak a 91/440/EK irányelv 7. cikke szerinti kötelezettségeinek sérelme nélkül amennyiben egy tagállam gazdasági-társadalmi elemzést követően 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 teherrel járna, az érintett tagállam – a 21. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó 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 esetében, amelyek vasúthálózatának nyomtávolsága eltér az Unió fő vasúthálózatának nyomtávolságától, az (1), illetve a (2) bekezdés szerinti részvétel nem kötelező.

(5) Áru fuvarozási folyosó létrehozására az érintett tagállamok tehetnek javaslatot. Ennek érdekében az érintett pályahálózat-működtetőkkel és kérelmezőkkel folytatott konzultációt követően kidolgozott javaslatot tartalmazó szándéknyilatkozatban e tagállamok közösen értesítik a Bizottságot, figyelembe véve a 4. cikkben meghatározott kritériumokat.

Az (1) és (2) bekezdésben említett kötelezettség teljesítése céljából az érintett tagállamok 2012. november 10-ig közös szándéknyilatkozatot küldenek a Bizottságnak.

(6) A Bizottság megvizsgálja az (5) bekezdésben említett áru fuvarozási folyosó létrehozására irányuló javaslatokat, és a 21. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban legkésőbb kilenc hónappal a javaslat benyújtását követően határozatot fogad el arról, hogy az adott javaslat megfelel-e ezen cikknek.

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

#### 6. cikk

##### A további áru fuvarozási folyosók módosítása

(1) Az 5. 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.

**▼B**

(2) A Bizottság a 21. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban, a 4. cikkben meghatározott kritériumok alapján határozatot fogad el a javaslatról.

*7. cikk***Egyeztetés**

Ha 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 21. cikkben említett bizottsággal. A Bizottság véleményét el kell juttatni az érintett tagállamokhoz. Az érintett tagállamok a megoldás érdekében figyelembe veszik ezt a véleményt, és kölcsönös megegyezés alapján határozatot hoznak.

*8. cikk***Az áru fuvarozási folyosók irányítása**

(1) Az érintett tagállamok minden egyes áru fuvarozási folyosó tekintetében létrehoznak egy irányító testületet, amely felelős az áru fuvarozási folyosó általános célkitűzéseinek meghatározásáért, az áru fuvarozási folyosó felügyeletéért, valamint az e cikk (7) bekezdésében és a 9. cikkben, a 11. cikkben, a 14. cikk (1) bekezdésében és a 22. cikkben kifejezetten előírt intézkedések meghozataláért. Az irányító 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 ügyvivő testületet, amely felelős az e rendelet e cikkének (5), (7), (8) és (9) bekezdésében, valamint 9–12. cikkében, 13. cikke (1) bekezdésében, 14. cikke (2), (6) és (9) bekezdésében, 16. cikke (1) bekezdésében, 17. cikke (1) bekezdésében, továbbá 18. és 19. cikkében kifejezetten meghatározott intézkedések meghozataláért. Az ügyvezető testület a pályahálózat-működtetők képviselőiből áll.

(3) Az áru fuvarozási folyosó tekintetében érintett tagállamok és a pályahálózat-működtetők együttműködést folytatnak az (1) és (2) bekezdésben említett testületekben annak érdekében, hogy biztosítsák az áru fuvarozási folyosó megvalósítási tervnek megfelelő létrehozását.

(4) Az irányító testület az érintett tagállamok hatóságai képviselőinek kölcsönös egyetértése alapján hozza határozatait.

(5) Az ügyvivő testület az érintett pályahálózat-működtetők kölcsönös egyetértése alapján hozza határozatait, beleértve a jogállásával, szervezeti felépítésének létrehozásával, az erőforrásaival és az alkalmazotti állományával kapcsolatos határozatokat is. Az ügyvivő testület független jogalany lehet. Létrejöhet az európai gazdasági egyesülésről szóló 1985. július 25-i 2137/85/EGK tanácsi rendelet <sup>(1)</sup> szerinti európai gazdasági egyesülés formájában is.

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

<sup>(1)</sup> HL L 199., 1985.7.31., 1. o.

**▼B**

(7) Az ügyvivő testület tanácsadó csoportot hoz létre, amely az áru fuvarozási folyosó termináljainak – köztük szükség esetén a tengeri és belvízi kikötők termináljainak – működtetőiből és tulajdonosaiból áll. A tanácsadó csoport az ügyvivő testület bármely olyan javaslatáról véleményt nyilváníthat, amely közvetlen hatással van a terminálok működtetésére és az azokkal kapcsolatos beruházásokra. Saját kezdeményezésre is adhat véleményt. Az ügyvivő testület mindegyik véleményt figyelembe veszi. Az ügyvivő testület és a tanácsadó csoport közötti nézeteltérések esetén utóbbi az irányító testülethez fordulhat. Az irányító testület közvetítőként jár el, és álláspontjáról időben tájékoztatja az érdekelt feleket. A végső döntést azonban az ügyvivő testület hozza meg.

(8) Az ügyvivő testület egy tanácsadó csoportot is felállít, amelyet az áru fuvarozási folyosó használatában érdekelt vasúttársaságok alkotnak. A tanácsadó csoport az ügyvivő testület bármely olyan javaslatáról véleményt nyilváníthat, amely hatással van e társaságokra. A tanácsadó csoport saját kezdeményezésre is adhat véleményt. Az ügyvivő testület mindegyik véleményt figyelembe veszi.

(9) Az ügyvivő testület a nemzeti és európai kiépítési terveknek megfelelően koordinálja az együttműködtethető informatikai alkalmazások, illetve a jövőben rendelkezésre álló alternatív megoldások használatát a nemzetközi menetvonal-kérelmek és az áru fuvarozási folyosón belüli nemzetközi forgalom irányításának kezelése érdekében.

*9. cikk***Az áru fuvarozási folyosó megvalósítását célzó intézkedések**

(1) Az ügyvivő testület legkésőbb hat hónappal az áru fuvarozási folyosó üzembe helyezése előtt megvalósítási tervet dolgoz ki, és azt benyújtja az irányító 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 elemzés főbb pontjai;
- c) az áru fuvarozási folyosókra vonatkozó célkitűzések, különösen az áru fuvarozási folyosó teljesítményével kapcsolatos célkitűzések, a 19. cikk rendelkezéseinek megfelelően a szolgáltatás minőségében és az áru fuvarozási folyosó kapacitásában kifejezve;
- d) a 11. cikkben említett beruházási terv; és
- e) a 12–19. cikk rendelkezéseinek végrehajtását szolgáló intézkedések.

(2) Az ügyvivő 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 ügyvivő testület közlekedési piaci elemzést végez az áru fuvarozási folyosó forgalmában az annak létrehozása következtében észlelt és várható forgalmi változásokkal kapcsolatban, amely kiterjed a forgalom különböző típusaira, mind az áru fuvarozás, mind a személyszállítás tekintetében, és az elemzést rendszeres időközönként frissíti. Az elemzés szükség esetén áttekinti továbbá az áru fuvarozási folyosó létrehozásából eredő társadalmi-gazdasági költségeket és előnyöket.

**▼B**

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

(5) Az ügyvivő testület adott esetben intézkedéseket hoz annak érdekében, hogy a végrehajtási tervvel kapcsolatosan együttműködjön a regionális és/vagy helyi közigazgatással.

*10. cikk***A kérelmezőkkel folytatott konzultáció**

Az áru fuvarozási folyosót valószínűleg majd használó kérelmezők megfelelő részvételének biztosítása érdekében az ügyvivő testület konzultációs mechanizmusokat hoz létre. Különösen azt biztosítja, hogy a 9. cikkben említett megvalósítási terv irányító testületnek történő benyújtása előtt konzultáljanak a kérelmezőkkel.

## III. FEJEZET

**BERUHÁZÁSOK AZ ÁRUFUVAROZÁSI FOLYOSÓN***11. cikk***A beruházások tervezése**

(1) Az ügyvivő testület az áru fuvarozási folyosón megvalósuló indikatív közép- és hosszú távú beruházásokat is tartalmazó beruházási tervet dolgoz ki, azt rendszeres időközönként felülvizsgálja, és benyújtja az irányító testületnek jóváhagyásra. Ez a terv a következőket foglalja magában:

- a) az áru fuvarozási folyosót alkotó vasúti infrastruktúrák 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 átjárhatóságot biztosító rendszerek kiépítési terve, amely megfelel a hálózatokra alkalmazandó, a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek <sup>(1)</sup> megfelelően meghatározott alapvető átjárhatósági követelményeknek és műszaki előírásoknak. Ez a kiépítési terv az átjárhatóságot biztosító rendszerek használatával kapcsolatban végzett költség-haszon elemzésre épül;
- c) az áru fuvarozási folyosón potenciálisan közlekedő áru fuvarozó vonatok kapacitásának kezelésével kapcsolatos terv, amely magában foglalja az azonosított szűk keresztmetszetek megszüntetését. Ez a terv az áru fuvarozási folyosón közlekedő vonatok sebességszabályozásának javítására, és engedélyezett hosszának, vonatterhelésének, rakszelvényének vagy tengelyterhelésének növelésére épülhet; és
- d) adott esetben az uniós finanszírozási programok keretében tervezett uniós hozzájárulásra való hivatkozás.

<sup>(1)</sup> HL L 191., 2008.7.18., 1. o.

**▼B**

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

*12. cikk***A munkálatok összehangolása**

Az ügyvivő testület megfelelő módon és időkeretben összehangolja és egy helyen közzéteszi az infrastruktúrával és az ahhoz kapcsolódó berendezésekkel kapcsolatos valamennyi olyan munkálat ütemtervét, amely az árufuvarozási folyosón rendelkezésre álló kapacitást korlátozná.

## IV. FEJEZET

**AZ ÁRUFUVAROZÁSI FOLYOSÓ MŰKÖDTETÉSE***13. cikk***Az infrastruktúrakapacitás iránti kérelmek egyablakos ügyintézési rendszere**

(1) Az árufuvarozási folyosó ügyvivő testülete kijelöl vagy létrehoz egy közös szervezetet, amely lehetővé teszi a kérelmezőknek, hogy egy helyen, egyetlen művelettel kérjenek és kapjanak válaszokat az árufuvarozási folyosón legalább egy határon áthaladó árufuvarozó vonatokkal kapcsolatos infrastruktúrakapacitás tekintetében (a továbbiakban: egyablakos rendszer).

(2) A koordinációt szolgáló eszközként az egyablakos ügyintézési rendszer emellett alapvető információkat szolgáltat az infrastruktúrakapacitás elosztásáról, a 18. cikkben említett tájékoztatást is ideértve. A rendszer megmutatja a kérelem idején rendelkezésre álló infrastruktúrakapacitást és jellemzőit olyan előre meghatározott paraméterek alapján, mint az árufuvarozási folyosón közlekedő vonatok engedélyezett sebessége, hossza, rakszelvénye vagy tengelyterhelése.

(3) Az egyablakos rendszer döntést hoz a 14. cikk (3) bekezdése szerinti előre meghatározott menetvonalakra vonatkozó kérelmek és a 14. cikk (5) bekezdésében meghatározott kapacitási tartalék tekintetében. A 2001/14/EK irányelvnek a kapacitás odaítéléséről szóló szabályai értelmében dönt a kapacitás odaítéléséről. A rendszer haladéktalanul tájékoztatja az illetékes pályahálózat-működtetőket e kérelmekről és a meghozott döntésről.

(4) Azon infrastruktúrakapacitás iránti kérelmek esetében, amelyek nem teljesíthetők a (3) bekezdés alapján, az egyablakos ügyintézési rendszer az infrastruktúrakapacitás iránti kérelmet haladéktalanul továbbítja az illetékes pályahálózat-működtetőknél 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, és határozatukról tájékoztatják az egyablakos ügyintézési rendszert további feldolgozás céljából.

**▼B**

(5) Az egyablakos ügyintézési rendszer tevékenységeinek átlátható módon és megkülönböztetéstől mentesen kell folyniuk. E célból nyilvántartást kell vezetni, amely valamennyi érintett fél részére ingyenesen rendelkezésre áll. E nyilvántartás tartalmazza a kérelmek dátumát, a kérelmezők nevét, a benyújtott dokumentáció és a történt rendkívüli események részleteit. A 20. cikknek megfelelően e tevékenységek a szabályozó szervezetek ellenőrzése alatt állnak.

*14. cikk***Az árufuvarozó vonatoknak juttatott kapacitás**

(1) Az irányító testület a 2001/14/EK irányelv 14. cikkének (1) bekezdésében foglaltakkal összhangban meghatározza az infrastruktúra-kapacitásnak az árufuvarozási folyosón belüli elosztására vonatkozó keretet.

(2) Az ügyvivő testület felméri az árufuvarozási folyosón közlekedő árufuvarozó vonatok kapacitási szükségleteit az e rendelet 9. cikkének (3) bekezdésében említett közlekedéspiaci elemzés, a korábbi és jelenlegi szolgálati menetrendekkel kapcsolatos infrastruktúrakapacitás iránti kérelmek, valamint a keretmegállapodások figyelembevételével.

(3) Az e cikk (2) bekezdésében leírt felmérés alapján az árufuvarozási 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 tekintetbe véve meghatározzák és megszervezik az árufuvarozó vonatok előre meghatározott nemzetközi menetvonalait. Annak érdekében, hogy növelni lehessen az áruforgalmi folyosón közlekedő árufuvarozó vonatok által szállított áru mennyiségét, elősegítik az árufuvarozási szolgáltatások számára kedvező menetidők, járatgyakoriságok, indulási idők, célállomások és útvonalak kialakítását. Ezeket az előre meghatározott vasúti menetvonalakat legkésőbb három hónappal a kapacitáskérelmeknek a 2001/14/EK irányelv III. mellékletében meghatározott beérkezési határidejét megelőzően közzé kell tenni. Több különböző árufuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői szükség esetén összehangolhatják az érintett árufuvarozási folyosókon kapacitást nyújtó előre meghatározott nemzetközi menetvonalakat.

(4) Ezeket az előre meghatározott vasúti menetvonalakat először azon árufuvarozó vonatok számára kell kiosztani, 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 árufuvarozási folyosókon közlekedő nemzetközi árufuvarozó vonatoknak fenntartott kapacitástartalékot, elismerve az eltérő forgalmi típusoknak, beleértve a személyszállításnak a kapacitási szükségleteit, és e tartaléknak rendelkezésre kell állnia a végleges szolgálati menetrenden belül annak érdekében, hogy gyors és megfelelő válasz születhessen a 2001/14/EK irányelv 23. cikkében említett, kapacitás iránti eseti kérelmekre. Ezt a kapacitást fenn kell tartani a tervezett határidejét megelőző, az ügyvivő testület által meghatározott határidőig. A határidő nem haladhatja meg a hatvan napot.

**▼B**

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

(7) A pályahálózat-működtetők használati feltételeikbe beépíthetnek egy, az odaítélt, de végül fel nem használt menetvonalra vonatkozó díjat. E díj mértékének megfelelőnek, visszatartó erejűnek és hatékonynak kell lennie.

(8) A sürgős és előre nem látható, biztonsági szempontból kritikus fontosságú munkálatokat is magában foglaló vis maior esetét leszámítva az e cikk szerint áru fuvarozási művelet számára odaítélt menetvonalat kevesebb mint két hónappal a szolgálati menetrendben tervezett ideje előtt nem lehet törölni, ha az érintett kérelmező nem járul hozzá 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. A kérelmező az ügyet az e rendelet 20. cikkében említett szabályozó szervezethez terjesztheti.

(9) Az áru fuvarozási folyosó ügyvivő testülete és a 8. cikk (7) bekezdésében említett tanácsadó csoport eljárásokat alakít ki a kapacitáselosztás pályahálózat-működtetők közötti optimális összehangolásának biztosítására, mind a 13. cikk (1) bekezdésében említett, mind pedig az érintett pályahálózat-működtetők által kapott kérelmek tekintetében. Ennek során figyelembe kell venni a terminálok hozzáférhetőségét is.

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

*15. cikk***Engedélyezett kérelmezők**

A 2001/14/EK irányelv 16. cikkének (1) bekezdésétől eltérve a vasúttársaságokon vagy a vasúttársaságok nemzetközi csoportosulásain kívüli kérelmezők, például fuvaroztatók, szállítványozók és kombinált fuvarozással foglalkozó szállítók is kérhetnek a 14. cikk (3) bekezdése szerinti előre meghatározott nemzetközi menetvonalat vagy a 14. cikk (5) bekezdésében említett kapacitástartalékot. Az áru fuvarozási folyosó e menetvonalának áru fuvarozás céljára történő felhasználása érdekében e kérelmezőknek vasúttársaságot kell kijelölniük arra, hogy az a 91/440/EGK irányelv 10. cikke (5) bekezdésének megfelelően megállapodást kössön a pályahálózat-működtetővel.

*16. cikk***Forgalomirányítás**

(1) Az áru fuvarozási folyosó ügyvivő testülete eljárásokat alakít ki az áru fuvarozási folyosó vonalán lebonyolított forgalom irányításának összehangolására. Az összekapcsolt áru fuvarozási folyosók ügyvivő testületei eljárásokat alakítanak ki az ilyen áru fuvarozási folyosók vonalán lebonyolított forgalom irányításának összehangolására.

**▼B**

(2) Az árufuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői és a 8. cikk (7) bekezdésében említett tanácsadó csoport eljárásokat alakítanak ki a vasúti infrastruktúra üzemeltetésének és a terminálok üzemeltetésének optimális összehangolására.

*17. cikk***Forgalomirányítás zavar esetén**

(1) Az ügyvivő testület a menetrendi pontosságra vonatkozó közös célokat és/vagy a forgalomirányításra vonatkozó iránymutatásokat fogad el arra az esetre, ha az árufuvarozási 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 árufuvarozási 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 14. cikk (3) és (4) bekezdésében említett menetvonal, amelyet a szolgálati menetrendben tervezett idejüknek megfelelő árufuvarozó 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 árufuvarozási folyosók mentén.

*18. cikk***Tájékoztatás az árufuvarozási folyosó használati feltételeiről**

Az ügyvivő 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 árufuvarozási folyosókkal kapcsolatos információk;
- b) a terminálok jegyzéke és jellemzői, különösen a terminálok igénybevételének feltételeivel és módjaival kapcsolatos információk;
- c) az e rendelet 13–17. cikkében említett eljárásokkal kapcsolatos információk; és
- d) megvalósítási terv.

*19. cikk***Szolgáltatásminőség az árufuvarozási folyosón**

(1) Az árufuvarozási folyosó ügyvivő testülete elősegíti az összhangot az árufuvarozási folyosó vonalán érvényben lévő, a 2001/14/EK irányelv 11. cikkében említett teljesítményösztvő rendszerek között.



**▼B**

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

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

*20. 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 betöltik az irányelv 30. cikkének (2) bekezdésében előírt jogorvoslati szervek szerepét. A szervezetek megosztják a pályahálózat-működtetőktől és más érintett felektől kapott szükséges információkat.

(2) Az áru fuvarozási folyosókon kialakuló szabad és tisztességes piaci verseny ösztönzése érdekében a tagállamok hasonló szabályozási szint kialakítására törekednek. A szabályozó szervezeteknek könnyen elérhetőnek kell lenniük a gazdasági szereplők számára és képesnek kell lenniük a független és hatékony döntéshozatalra.

(3) Valamely kérelmezőnek a nemzetközi áru fuvarozási 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 szervezeteivel, amelyen keresztül a szóban forgó nemzetközi vasúti áru fuvarozási menetvonal áthalad, és határozatának meghozatala előtt ezektől a szabályozó szervezetektől megkér valamennyi szükséges információt.

(4) A (3) bekezdés szerinti konzultációban érintett szabályozó szervezetek az érintett szabályozó szervezetnek átadják minden olyan információt, amelyet nemzeti joguk szerint maguk is kérhetnek. Ezek az információk kizárólag a (3) bekezdésben említett panaszkezelés vagy vizsgálat céljából használhatók.

(5) 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.

(6) A pályahálózat-működtetőknek a 2001/14/EK irányelv 15. cikkének (1) bekezdése szerint esetlegesen bevont képviselői biztosítják, hogy késedelem nélkül rendelkezésre álljon valamennyi információ, amely az e cikk (3) bekezdése szerinti panaszkezeléshez vagy vizsgálatához 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 (3) bekezdésében említett szabályozó szervezeteknek továbbítani.



## V. FEJEZET

**ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK***21. 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.

*22. cikk***A végrehajtás nyomon követése**

A 8. cikk (1) bekezdésében említett irányító testület az egyes áruforgalmazási 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 21. cikkben említett bizottságnak.

*23. cikk***Jelentés**

E rendelet alkalmazását a Bizottság rendszeres időközönként megvizsgálja. A Bizottság első alkalommal 2015. november 10-ig, ezt követően pedig három évente jelentést küld az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

*24. cikk***Átmeneti intézkedések**

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

*25. cikk***Hatálybalépés**

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

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



## MELLÉKLET

## AZ ELSŐ ÁRUFUVAROZÁSI FOLYOSÓK MELLÉKLETE

	Tagállamok	Fő útvonalak (*)	Az áru fuvarozási folyosók kialakítása:
„Rajna-alpesi”	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge- Antwerpen/Amszterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg-[Bázel]-Milánó-Genova	2013. november 10-ig
„Északi-tengeri-mediterrán”	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Párizs (+)/Amszterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Bázel]-Marseille (+)	2013. november 10-ig
„Skandináv-mediterrán”	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)-Malmö-Koppenhága-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia (+)/Livorno (+)/Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/ Palermo	2015. november 10-ig
„Atlanti-óceáni”	PT, ES, FR, DE (+)	Sines-Lisszabon/Leixões — Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/San Sebastian-Irun-Bordeaux-Párizs/Le Havre/Metz – Strasbourg (+)/ Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras	2013. november 10-ig
„Baltikum-Adria”	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie (+)/Gdynia -Katowice-Ostrava/Zsolna -Pozsony/Bécs/Klagenfurt-Udine-Velence/Trieszt/- Bologna/Ravenna Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieszt	2015. november 10-ig
„Mediterrán”	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Torino-Milánó-Verona-Padova/Velence-Trieszt/Koper- Ljubljana-Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)-Zágráb (+)-Budapest-Záhony (magyar-ukrán határ)	2013. november 10-ig
„Kelet/kelet-mediterrán”	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— Bukarest-Konstanca Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/Rostock (*)/Hamburg (*)-Prága-Bécs/Pozsony-Budapest — Vidin-Szófia-Burgasz (*)/Szvilengrád (*) (bolgár-török határ)/ Promachonas-Szaloniki-Athén-Pátra (*)	2013. november 10-ig

## ▼ M1

	Tagállamok	Fő útvonalak <sup>(1)</sup>	Az árufuvarozási folyosók kialakítása:
„Északi tengeribaltí” <sup>(°)</sup>	DE, NL, BE, PL, LT, LV <sup>(*)</sup> , EE <sup>(*)</sup>	Wilhelmshaven <sup>(+)</sup> /Bremerhaven/Hamburg <sup>(+)</sup> / Amszterdam <sup>(+)</sup> / Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin-Varsó -Terespol (lengyel-belarusz határ)/Kaunas-Riga <sup>(*)</sup> -Tallinn <sup>(*)</sup>	2015. november 10-ig
„Rajna-Duna” <sup>(‡)</sup>	FR, DE, AT, SK, HU, RO, CZ	Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Bécs-Pozsony-Budapest-Arad-Brassó/Craiova-Bukarest-Konstanca Tiszacsernyő (szlovák-ukrán határ)-Kassa-Zsolna-Horní Lideč-Prága-München/Nürnberg	2020. november 10-ig

<sup>(1)</sup> A „/” alternatív utakat jelez. A TEN-T iránymutatásokkal összhangban az atlanti és a mediterrán útvonalat a jövőben a Sines/Algeciras-Madrid-Párizs tehervasúti tengelynek kell kiegészítenie, amely a Pireneusok középső részén egy alacsony fekvő alagúton keresztül halad át.

<sup>(+)</sup> A <sup>+</sup> jel arra utal, hogy a megfelelő folyosót legkésőbb az e táblázatban megadott kialakítási dátum után 3 évvel ki kell egészíteni az így megjelölt útvonallal. Az e rendelet 8. cikkében és 13. cikkének (1) bekezdésében meghatározott meglévő struktúrákat módosítani kell, további államokat és pályahálózat-működtetőket vonva be a részvételbe a megfelelő folyosók tekintetében. A kiegészítéseket piaci tanulmányokra kell alapozni, és az e rendelet 14. cikkének (3) bekezdésével összhangban figyelembe kell venni a meglévő személy- és teherszállítás szempontját.

<sup>(\*)</sup> A \* jel arra utal, hogy a megfelelő folyosót legkésőbb az e táblázatban megadott kialakítási dátum után 5 évvel ki kell egészíteni az így megjelölt útvonallal. Az e rendelet 8. cikkében és 13. cikkének (1) bekezdésében meghatározott meglévő struktúrákat módosítani kell, további államokat és pályahálózat-működtetőket vonva be a részvételbe a megfelelő folyosók tekintetében. A kiegészítéseket piaci tanulmányokra kell alapozni, és e rendelet 14. cikkének (3) bekezdésével összhangban figyelembe kell venni a meglévő személy- és teherszállítás szempontját.

<sup>(°)</sup> Amíg a Rail Baltic vonal esetében meg nem történik az 1435 mm-es névleges nyomtávolságra való átállás, e folyosó kialakításánál és működtetésénél figyelembe kell venni az eltérő nyomtávolságú rendszerek sajátosságait.

<sup>(‡)</sup> E folyosó kialakítását piaci tanulmányokra kell alapozni, és e rendelet a 14. cikkének (3) bekezdésével összhangban figyelembe kell venni a meglévő személy- és teherszállítás szempontját. A „Čierna and Tisou (szlovák-ukrán határ)-Kassa-Zsolna-Horní Lideč-Prága-München/Nürnberg” szakaszt 2013. november 10-ig kell kialakítani.