



EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

*Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság*

**2011/0294(COD)**

19.7.2012

**\*\*\*I**

## **JELENTÉSTERVEZET**

a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós  
iránymutatásokról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló  
javaslatról  
(COM(2011)0650/3 – C7-0375/2012 – 2011/0294(COD))

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

Előadó: Georgios Koumoutsakos, Ismail Ertug

### ***Az eljárások jelölései***

- \* Konzultációs eljárás
- \*\*\* Egyetértési eljárás
- \*\*\*I Rendes jogalkotási eljárás (első olvasat)
- \*\*\*II Rendes jogalkotási eljárás (második olvasat)
- \*\*\*III Rendes jogalkotási eljárás (harmadik olvasat)

(Az eljárás típusa a jogszabálytervezetben javasolt jogalaptól függ.)

### ***A jogszabálytervezet módosításai***

A Parlament módosításaiban a jogszabálytervezet módosításait ***félkövér dőlt*** betűkkel jelölik. A *dőlt* betűs kiemelés jelzi az illetékes osztályoknak, hogy a jogszabálytervezet mely részeiben javasolnak javításokat a szöveg véglegesítése érdekében (például nyilvánvaló hibák vagy kihagyások esetén egy adott nyelvi változatban). Az ilyen jellegű módosítási javaslatokat az érintett osztályok hagyják jóvá.

A jogszabálytervezettel módosítani kívánt, már létező jogszabályra vonatkozó valamennyi módosítás fejléce egy harmadik és egy negyedik sort is tartalmaz, amelyekben a létező jogszabály, illetve érintett rendelkezésének megjelölése található. Egy már létező jogszabály Parlament által módosítani kívánt – ám a jogszabálytervezet által nem módosított – rendelkezésének idézett részei ***félkövér*** betűkkel szerepelnek. Az ilyen részekben az esetleges törléseket a következőképpen kell jelölni: [...].

## TARTALOM

	<b>Oldal</b>
AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE.....	5
INDOKOLÁS.....	52



## **AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE**

**a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról  
(COM(2011)0650/3 – C7-0375/2012 – 2011/0294(COD))**

**(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)**

*Az Európai Parlament,*

- tekintettel a Bizottság Európai Parlamenthez és Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2011)0650/3),
  - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 172. cikkére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C7-0375/2012),
  - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>1</sup>,
  - tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>2</sup>,
  - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,
  - tekintettel a francia Szenátus által a szubszidiaritás és az arányosság elvének alkalmazásáról szóló 2. jegyzőkönyv alapján előterjesztett indokolt véleményre, melyek szerint a jogalkotási aktus tervezete nem egyeztethető össze a szubszidiaritás elvével,
  - tekintettel eljárási szabályzata 55. cikkére,
  - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére és a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság, a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság, valamint a Regionális Fejlesztési Bizottság véleményére (A7-0000/2012),
1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot;
  2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslatát lényegesen módosítani kívánja vagy helyébe másik szöveget szándékozik léptetni;
  3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

### **Módosítás 1**

#### **Rendelethez irányuló javaslat**

#### **2 preambulumbekkezdés**

---

<sup>1</sup> HL C 143., 2012.5.22., 130. o.

<sup>2</sup> A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(2) A transzeurópai közlekedési hálózatok **tervezése, fejlesztése és üzemeltetése hozzájárul** a legfontosabb uniós célkitűzések eléréséhez, így a belső piac zökkenőmentes működéséhez és a gazdasági és társadalmi kohézió erősítéséhez, valamint az is konkrét célkitűzése, hogy lehetővé tegye a személyek és áruk akadálymentes és fenntartható mobilitását, és biztosítsa az Unió összes régiója hozzáférhetőségét.

*Módosítás*

(2) A transzeurópai közlekedési hálózatok **tervezésének, fejlesztésének és üzemeltetésének összhangban kell állnia az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához” című, közlekedésről szóló fehér könyvben meghatározott célkitűzésekkel és prioritásokkal, valamint az Európa 2020 stratégiával, és hozzá kell járulnia** a legfontosabb uniós célkitűzések eléréséhez, így a belső piac zökkenőmentes működéséhez és a gazdasági és társadalmi kohézió erősítéséhez, valamint az is konkrét célkitűzése, hogy lehetővé tegye a személyek és áruk akadálymentes, **biztonságos** és fenntartható mobilitását, és biztosítsa az Unió összes régiója hozzáférhetőségét.

Or. en

*Indokolás*

*A TEN-T hálózat megvalósítása meghatározza majd, milyen mértékben lehet végrehajtani az Európa 2020 stratégia és a közlekedésről szóló fehér könyv céljait. Ezért ki kell emelni a köztük fennálló egyértelmű kapcsolatot.*

**Módosítás 2**

**Rendeletre irányuló javaslat  
9 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(9) **A legjobb módszer a** transzeurópai közlekedési **hálózat fejlesztésére** egy kétrétegű megközelítés, amely egy átfogó hálózatot és egy törzshálózatot tartalmaz. Ez a két réteg az Unión belüli **infrastruktúra tervezés** legmagasabb szintje.

*Módosítás*

(9) A transzeurópai közlekedési **hálózatot** egy kétrétegű megközelítés **révén kell fejleszteni**, amely egy átfogó hálózatot és egy törzshálózatot tartalmaz. Ez a két réteg az Unión belüli **infrastruktúratervezés** legmagasabb szintje, **és harmonizált, közös módszertanon alapul.**

Or. en

### Módosítás 3

#### Rendeletre irányuló javaslat

#### 10 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(10) Az átfogó hálózat egy egész Európát lefedő közlekedési hálózat lesz, amely – az integrált tengerpolitika<sup>1</sup> céljait is figyelembe véve – biztosítja az Unió összes régiójának a hozzáférhetőségét, a távoli és legkülső régiókat is beleértve, valamint a köztük fennálló kohézió erősítését. Az iránymutatásoknak az átfogó hálózat infrastruktúrájára vonatkozó követelményeket kell meghatározniuk ahhoz, hogy a teljes Uniót átfogó, jó minőségű hálózatot hozzunk létre 2050-re.

---

<sup>1</sup> COM(2007)575 végleges

*Módosítás*

(10) Az átfogó hálózat egy egész Európát lefedő közlekedési hálózat lesz, amely – az integrált tengerpolitika<sup>1</sup> céljait is figyelembe véve – biztosítja az Unió összes régiójának a hozzáférhetőségét, a távoli, **elszigetelt** és legkülső régiókat is beleértve, valamint a köztük fennálló **társadalmi és gazdasági** kohézió erősítését. Az iránymutatásoknak az átfogó hálózat infrastruktúrájára vonatkozó követelményeket kell meghatározniuk ahhoz, hogy a teljes Uniót átfogó, jó minőségű hálózatot hozzunk létre 2050-re.

---

<sup>1</sup> 1255/2011/EU rendelet (HL L 321., 2011.12.5., 1.o.)

Or. en

### Módosítás 4

#### Rendeletre irányuló javaslat

#### 11 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(11) A törzshálózatot az átfogó hálózat által nyújtott kereten belül kiemelt fontossággal kell meghatározni és megvalósítani 2030-ra. Ez alkotja majd a multimodális közlekedési hálózat fejlesztésének gerincét, és ösztönzi a teljes átfogó hálózat fejlesztését. Lehetővé kell tennie, hogy az uniós intézkedések azokra a transzeurópai közlekedési hálózati elemekre koncentráljanak, amelyek a legnagyobb európai hozzáadott értékkel rendelkeznek, különösen a határokon

*Módosítás*

(11) A törzshálózatot az átfogó hálózat által nyújtott kereten belül kiemelt fontossággal kell meghatározni és megvalósítani 2030-ra. Ez alkotja majd a multimodális közlekedési hálózat fejlesztésének gerincét, és ösztönzi a teljes átfogó hálózat fejlesztését. Lehetővé kell tennie, hogy az uniós intézkedések azokra a transzeurópai közlekedési hálózati elemekre koncentráljanak, amelyek a legnagyobb európai hozzáadott értékkel rendelkeznek, különösen a határokon

átnyúló szakaszok, a hiányzó összeköttetések, a multimodális kapcsolódási pontok és a legnagyobb kapacitáshiányok tekintetében.

átnyúló szakaszok, a hiányzó összeköttetések, a multimodális kapcsolódási pontok és a legnagyobb kapacitáshiányok tekintetében, *ezzel hozzájárulva annak a célkitűzésnek az eléréséhez, mely szerint a közlekedésből származó üvegházhatású gázkibocsátást 2050-re az 1990-es szinthez képest 60%-kal csökkenteni kell.*

Or. en

#### *Indokolás*

*Az üvegházhatású gázkibocsátás csökkentése – különösen a közlekedési ágazatban – az Unió egyik legfőbb célkitűzése, és ki kell emelni ebben a preambulumbekkezdésben.*

#### **Módosítás 5**

##### **Rendeletre irányuló javaslat**

##### **11 a preambulumbekkezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(11a) Egy adott projekt tervezési és kivitelezési szakaszában megfelelő módon figyelembe kell venni a közös érdekű projekt által érintett regionális és helyi hatóságok, valamint a civil társadalom érdekeit.*

Or. en

#### *Indokolás*

*Az egyes projektekkal és tervekkel kapcsolatos jövőbeli konfliktusok megelőzése és elkerülése érdekében elengedhetetlen a civil társadalmi szervezetekkel és a helyi/regionális szakértelemmel rendelkező hatóságokkal folytatott konzultáció.*

#### **Módosítás 6**

##### **Rendeletre irányuló javaslat**

##### **13 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(13) Olyan közös érdekű projekteket kell

(13) Olyan közös érdekű projekteket kell



meghatározni, amelyek hozzájárulnak a transzeurópai közlekedési hálózat eléréséhez, és megfelelnek az iránymutatásokban létrehozott prioritásoknak.

meghatározni, amelyek hozzájárulnak a transzeurópai közlekedési hálózat eléréséhez, és **amelyek hozzájárulnak a célkitűzésekhez, továbbá** megfelelnek az iránymutatásokban létrehozott prioritásoknak.

Or. en

**Módosítás 7**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**14 a preambulumbekkezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(14a) A közös érdekű projekteket továbbá a transzeurópai közlekedési hálózatokra szabott társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzésnek kell alávetni, figyelembe véve valamennyi társadalmi, gazdasági és környezetvédelmi hasznot és költséget. Ezen elemzésnek pozitív nettó jelenértéket kell eredményeznie.**

Or. en

*Indokolás*

*A Bizottság által a 7. cikkben javasolt társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzést meg kell említeni a preambulumban is.*

**Módosítás 8**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**14 b preambulumbekkezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(14b) Annak érdekében, hogy hozzá lehessen járulni a közlekedésről szóló fehér könyv éghajlati csökkentési célkitűzéseikhez, azaz 2050-re az üvegházhatású gázkibocsátásnak az 1990-es szinthez képest 60%-kal történő csökkentéséhez, az új, kibővített vagy**

*felújított közlekedési hálózatok formáját  
öltő közös érdekű projektek  
üvegházhatású gázokra gyakorolt hatását  
fel kell mérni.*

Or. en

#### *Indokolás*

*Mivel a transzeurópai infrastruktúrába történő beruházások erőteljesen befolyásolják majd a közlekedési szokásokat, és 2050-ig és azon túl is meghatározzák a szén-dioxid-kibocsátást, fel kell mérni az egyes infrastrukturális projektek éghajlatra gyakorolt hatásait. A közlekedési infrastruktúra fejlesztése vagy felújítása jelentős hatással van a közlekedés szén-dioxid-mentesítésére. Míg egyes infrastruktúratípusok azt a kockázatot hordozzák magukban, hogy továbbra is a nagy szén-dioxid-kibocsátással járó technológiákat alkalmazzák, más projektek hozzájárulhatnak az üvegházhatású gázok csökkentéséhez.*

#### **Módosítás 9**

#### **Rendelethez irányuló javaslat**

#### **22 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(22) A nagy léptékének köszönhetően a transzeurópai közlekedési hálózatnak kell az új technológiák és innováció nagyszabású bevezetésének az alapját képeznie, amely például segíthet növelni az európai közlekedési ágazat általános hatékonyságát és csökkenteni annak ökológiai lábnyomát. ***Ez hozzájárul az Európa 2020 stratégiához és a Közlekedési Fehér Könyvben meghatározott célhoz, hogy az üvegházhatású gázok kibocsátása 60%-kal csökkenjen 2050-re (az 1990. évi szinthez képest), és ugyanakkor segít megvalósítani az Unió üzemanyag-biztonsági célkitűzését is.***

*Módosítás*

(22) A nagy léptékének köszönhetően a transzeurópai közlekedési hálózatnak kell az új technológiák és innováció nagyszabású bevezetésének az alapját képeznie, amely például segíthet növelni az európai közlekedési ágazat általános hatékonyságát és csökkenteni annak ökológiai lábnyomát.

Or. en

#### *Indokolás*

*E preambulumbekkezdés második része egyéb preambulumbekkezdésekbe, például az új (14b)*

*preambulumbekezdésbe került át.*

**Módosítás 10**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**24 preambulumbekzdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(24) Annak érdekében, hogy jó minőségű és hatékony közlekedési infrastruktúra legyen elérhető minden közlekedési módban, az iránymutatásoknak rendelkezéseket kell tartalmazniuk a személyek és áruk mozgásának biztonsága tekintetében, továbbá azon hatásra vonatkozóan, amelyet az **éghajlatváltozás és** esetleges természeti vagy emberi tényezők által kiváltott katasztrófák gyakorolhatnak az infrastruktúrára, valamint annak az összes közlekedési felhasználó általi hozzáférhetőségére.

*Módosítás*

(24) Annak érdekében, hogy jó minőségű és hatékony közlekedési infrastruktúra legyen elérhető minden közlekedési módban, az iránymutatásoknak rendelkezéseket kell tartalmazniuk a személyek és áruk mozgásának biztonsága **és az éghajlatváltozásra gyakorolt hatás** tekintetében, továbbá azon hatásra vonatkozóan, amelyet az esetleges természeti vagy emberi tényezők által kiváltott katasztrófák gyakorolhatnak az infrastruktúrára, valamint annak az összes közlekedési felhasználó általi hozzáférhetőségére, **ideértve az időseket, a mozgáskorlátozottakat és a fogyatékossggal élő utasokat.**

Or. en

**Módosítás 11**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**25 a preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

**(25a) A törzshálózatot objektív tervezési módszertanon alapulva határozták meg. E módszertan segítségével meghatározták a legfontosabb városi csomópontokat, kikötőket, repülőtereket, valamint határátkelőket. Ezeket a csomópontokat – ahol csak lehetséges – multimodális összeköttetésekkel kapcsolják össze, ami gazdaságilag életképes, környezetvédelmi szempontból fenntartható, és 2030-ig megvalósítható. A módszertan gondoskodott arról, hogy valamennyi**

*tagállam össze legyen kötve, illetve hogy a fontosabb szigetek is a törzshálózat részét képezzék.*

Or. en

### *Indokolás*

*Célszerűnek tűnik a közös módszertan megemlítése a jogi szövegben, mivel ez képezi a törzshálózat és az átfogó hálózat meghatározásának alapját.*

## **Módosítás 12** **Rendelethez irányuló javaslat** **27 preambulumbekzdés**

### *A Bizottság által javasolt szöveg*

(27) A törzshálózati folyosóknak szélesebb közlekedéspolitikai célkitűzéseket is figyelembe kell venniük, és elő kell segíteniük a modális integrációt és a multimodális közlekedést. Ennek lehetővé kell tennie olyan egyedileg kialakított folyosók létrehozását, amelyek energiafelhasználása és kibocsátása optimális, környezeti hatása a lehető legkisebb, és amelyek megbízhatóságuk, viszonylagos torlódásmentességük, továbbá csekély üzemeltetési és igazgatási költségeik miatt vonzóak is lesznek. A folyosók kezdeti listáját a XXX/2012/EU rendeletnek [európai összekapcsolódási eszköz] kell tartalmaznia, ugyanakkor a forgalmi áramlatok változásainak figyelembe vétele érdekében adaptálhatónak kell lennie.

### *Módosítás*

(27) A törzshálózati folyosóknak szélesebb közlekedéspolitikai célkitűzéseket is figyelembe kell venniük, és elő kell segíteniük a modális integrációt és a multimodális közlekedést. Ennek lehetővé kell tennie olyan egyedileg kialakított folyosók létrehozását, amelyek energiafelhasználása és kibocsátása optimális, környezeti hatása a lehető legkisebb, és amelyek megbízhatóságuk, viszonylagos torlódásmentességük, továbbá csekély üzemeltetési és igazgatási költségeik miatt vonzóak is lesznek. A folyosók kezdeti listáját a XXX/2012/EU rendeletnek [európai összekapcsolódási eszköz] kell tartalmaznia, ugyanakkor a forgalmi áramlatok változásainak figyelembe vétele érdekében adaptálhatónak kell lennie. ***E lista alapján a törzshálózati folyosókat a rendelethez csatolt I. mellékletben található térképen fel kell tüntetni.***

Or. en

### *Indokolás*

*Az átláthatóság és a szemléltetés kedvéért az iránymutatásoknak egy térképet is tartalmazniuk*

*kell az európai összekapcsolódási eszközre vonatkozó rendeletben meghatározandó törzshálózati folyosókról.*

**Módosítás 13**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**29 preambulumbekzdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(29) A törzshálózati folyosók kialakításakor megfelelően figyelembe kell venni a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló, 2010. szeptember 22-i 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben és a 2006/679/EK határozatnak a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírások végrehajtásával kapcsolatos módosításáról szóló, 2009. július 22-i 2009/561/EK bizottsági határozatban meghatározott ERTMS európai megvalósítási terv szerint létrehozott vasúti teherszállítási folyosókat.

*Módosítás*

(29) A törzshálózati folyosók kialakításakor megfelelően figyelembe kell venni a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló, 2010. szeptember 22-i 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben és a 2006/679/EK határozatnak a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírások végrehajtásával kapcsolatos módosításáról szóló, 2009. július 22-i 2009/561/EK bizottsági határozatban meghatározott ERTMS európai megvalósítási terv szerint létrehozott vasúti teherszállítási folyosókat. ***Az e jogi aktusok értelmében fennálló együttműködési struktúrákat fenn kell tartani, és az e struktúráknak megfelelően folytatott munkának hozzá kell járulnia a multimodális törzshálózati folyosók munkájához.***

Or. en

**Módosítás 14**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**30 a preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

***(30a) Annak biztosítása érdekében, hogy a pénzügyi programok finanszírozási politikáját a TEN-T iránymutatásainak célkitűzéseivel és prioritásaival összhangban hajtsák végre, részletes***

*Módosítás*

*statisztikai adatokat kell gyűjteni a támogatás, kölcsön vagy egyéb pénzügyi eszköz formáját öltő valamennyi olyan releváns pénzügyi támogatásról, melyet a törzshálózat és az átfogó hálózat egyes közös érdekű projektjei és egyes közlekedési módjai számára európai és tagállami szinten nyújtanak, és ezeket az adatokat fel kell dolgozni és rendszeresen közzé kell tenni.*

Or. en

### *Indokolás*

*Tekintettel a TEN-T egyes finanszírozási forrásaival kapcsolatos korábbi, az átlátható, részletes és rendszeres információkkal kapcsolatos tapasztalatokra, elengedhetetlennek tűnik, hogy a következő finanszírozási időszakban a TEN-T jelentős fejlesztésen essen át.*

### **Módosítás 15** **Rendeletre irányuló javaslat** **31 preambulumbekkezdés**

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

(31) A közlekedési infrastruktúra bizonyos elemeinek tényleges használatából eredő, előre meghatározott mennyiségi határértékekhez viszonyítva vizsgált változások figyelembevétele érdekében a mellékletek és különösen a térképek aktualizálásához az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikke szerinti aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazást kell adni a Bizottság részére a mellékletek módosítása vonatkozásában. Különösen fontos, hogy a Bizottság megfelelő egyeztetéseket folytasson le az előkészítő munka során, beleértve a szakértői szinteket is. A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és megfogalmazása során biztosítania kell a megfelelő dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács számára történő egyidejű, időben és megfelelő módon történő

#### *Módosítás*

(31) A közlekedési infrastruktúra bizonyos elemeinek tényleges használatából eredő, előre meghatározott mennyiségi határértékekhez viszonyítva vizsgált változások figyelembevétele érdekében a mellékletek és különösen a térképek aktualizálásához az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikke szerinti aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazást kell adni a Bizottság részére a mellékletek módosítása vonatkozásában. Különösen fontos, hogy a Bizottság megfelelő egyeztetéseket folytasson le az előkészítő munka során, beleértve a szakértői szinteket, **valamint a helyi szakértelemmel rendelkező civil társadalmat** is. A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és megfogalmazása során biztosítania kell a megfelelő dokumentumoknak az Európai Parlament

megküldését.

és a Tanács számára történő egyidejű, időben és megfelelő módon történő megküldését.

Or. en

### *Indokolás*

*Az egyes projektekkel és tervekkel kapcsolatos, költséges késedelmeket okozó jövőbeli konfliktusok megelőzése és elkerülése érdekében elengedhetetlen a helyi szakértelemmel rendelkező civil társadalmi szervezetekkel folytatott konzultáció.*

### **Módosítás 16** **Rendeletre irányuló javaslat** **1 cikk – 4 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(4) Az iránymutatások a transzeurópai közlekedési hálózat létesítésére vonatkozó intézkedésekről rendelkeznek.

*Módosítás*

(4) Az iránymutatások a transzeurópai közlekedési hálózat létesítésére vonatkozó intézkedésekről **és határidőkről** rendelkeznek.

Or. en

### **Módosítás 17** **Rendeletre irányuló javaslat** **3 cikk – a pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(a) „közös érdekű projekt”: olyan tervezett közlekedési infrastruktúra vagy meglévő közlekedési infrastruktúra vagy meglévő közlekedési infrastruktúra módosítása, amely megfelel a II. fejezet rendelkezéseinek, vagy olyan intézkedés, amely az ilyen infrastruktúra hatékony irányítását és használatát biztosítja;

*Módosítás*

(a) „közös érdekű projekt”: olyan tervezett közlekedési infrastruktúra vagy meglévő közlekedési infrastruktúra vagy meglévő közlekedési infrastruktúra módosítása, amely megfelel a II. fejezet rendelkezéseinek, vagy olyan intézkedés, amely **e rendeletnek megfelelően** az ilyen infrastruktúra hatékony irányítását és használatát biztosítja;

Or. en

**Módosítás 18**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**3 cikk – e pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(e) „európai hozzáadott érték”: egy projekt vonatkozásában az *az uniós támogatásból* származó érték, amely *hozzáadódik a tagállam egyedül történő intézkedése által egyébként létrehozható értékhez*;

*Módosítás*

(e) „európai hozzáadott érték”: egy projekt vonatkozásában az *Unió vagy a tagállamok szakpolitikai választásaiból és/vagy pénzügyi támogatásából* származó érték, amely *az adott tagállam számára potenciálisan képviselt érteken felül a tagállamok közötti közlekedési összeköttetések és áramlások jelentős mértékű és mérhető javulásához vezet, tekintettel a fenntarthatóságra, a hatékonyságra és a kohézióra, a TEN-T 4. cikkben lefektetett célkitűzéseivel összhangban*;

Or. en

*Indokolás*

*Az „európai hozzáadott érték” meghatározását javítani kell, és jobban hozzá kell igazítani az iránymutatások hatóköréhez, célkitűzéseikhez és prioritásaihoz.*

**Módosítás 19**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**3 cikk – g pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(g) „intelligens közlekedési rendszerek (ITS)”: a transzeurópai közlekedési hálózat mobilitásának és forgalmának *az* irányítása, értéknövelt szolgáltatások állampolgárok és üzemeltetők számára történő nyújtása – beleértve a hálózat biztonságos, környezetvédelmi szempontból megfelelő és kapacitás-hatékony használatát – érdekében információs, kommunikációs, navigációs és helymeghatározó technológiát alkalmazó rendszerek. Ezek lehetnek fedélzeti berendezések, amennyiben a

*Módosítás*

(g) „intelligens közlekedési rendszerek (ITS)”: a transzeurópai közlekedési hálózat mobilitásának és forgalmának *hatékony* irányítása, értéknövelt szolgáltatások állampolgárok és üzemeltetők számára történő nyújtása – beleértve a hálózat biztonságos, környezetvédelmi szempontból megfelelő és kapacitás-hatékony használatát – érdekében információs, kommunikációs, navigációs és helymeghatározó technológiát alkalmazó rendszerek. Ezek lehetnek fedélzeti berendezések, amennyiben a



hozzátartozó infrastruktúra elemekkel oszthatatlan rendszert alkotnak. Ezek közé tartoznak a *h)–l)* pontokban említett rendszerek, technológiák és szolgáltatások;

hozzátartozó infrastruktúra elemekkel oszthatatlan rendszert alkotnak. Ezek közé tartoznak a *h)–l)* pontokban említett rendszerek, technológiák és szolgáltatások;

Or. en

**Módosítás 20**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**3 cikk – i pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(i) „hajóforgalom-irányítási és információs rendszerek (VTMIS)”: a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról és a 93/75/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2002. június 27-i 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben meghatározott automatikus hajóazonosítási rendszerekből (AIS), távolsági hajóazonosítási és követési rendszerekből (LRIT), parti radarrendszerekből és rádiókommunikációs rendszerekből származó információkat használó, forgalom és tengeri szállítás megfigyelésére és irányítására kiépített rendszerek;

*Módosítás*

(i) „hajóforgalom-irányítási és információs rendszerek (VTMIS)”: a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról és a 93/75/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2002. június 27-i 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben meghatározott automatikus hajóazonosítási rendszerekből (AIS), távolsági hajóazonosítási és követési rendszerekből (LRIT), parti radarrendszerekből és rádiókommunikációs rendszerekből származó információkat használó, forgalom és tengeri szállítás megfigyelésére és irányítására kiépített rendszerek, **a nemzeti SafeSeaNet integrációját is beleértve;**

Or. en

*Indokolás*

*A SafeSeaNet az uniós és nemzeti szintű, tengeri információcserét szolgáló platform központi rendszere, valamint a tengeri biztonság kulcsfontosságú technológiai eleme, amely a 2002/59/EK irányelv értelmében magában foglalja a hajóforgalom-irányítási és információs rendszereket.*

**Módosítás 21**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**3 cikk – k pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(k) „elektronikus tengerhajózási szolgáltatások”: a tengeri közlekedési ágazatban az áruszállítmányok tengeren és kikötői területeken történő továbbításának elősegítésére használt fejlett és átjárható információs technológiákat alkalmazó szolgáltatások;

*Módosítás*

(k) „elektronikus tengerhajózási szolgáltatások”: a tengeri közlekedési ágazatban az **adminisztratív eljárások egyszerűsítésére és az** áruszállítmányok tengeren és kikötői területeken történő továbbításának elősegítésére használt fejlett és átjárható információs technológiákat alkalmazó szolgáltatások, **ideértve az olyan egyablakos szolgáltatásokat, mint tengeri közlekedési ágazatra vonatkozó, a 2010/65/EU irányelvben foglalt integrált egyablakos ügyintézés, valamint a kikötők közötti információs rendszereket és a releváns váminformációs rendszereket;**

Or. en

*Indokolás*

*Az Unió elektronikus tengerhajózási kezdeményezésének célja a fejlett információs technológiákon alapuló, következetes, átlátható, hatékony és egyszerűsített megoldások előmozdítása. Szükség van a kezdeményezést alkotó szolgáltatások és rendszerek egyértelműbb megjelölésére.*

**Módosítás 22**

**Rendeletre irányuló javaslat**

**3 cikk – n a pont (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(na) „kölcönös átjárhatóság”: valamely közlekedési mód olyan képessége, amely lehetővé teszi járműveinek biztonságos és zavartalan haladását az előírt teljesítmény betartása érdekében. Ez a képesség azoktól a műszaki, üzemeltetési és szabályozási feltételektől függ, amelyek keretein belül az adott közlekedési mód üzemel;**

Or. en

**Módosítás 23**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**3 cikk – n b pont (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(nb) „a közlekedési módok összekapcsolása”**: valamely közlekedési mód vagy hálózatának fizikai összekapcsolása a valamely másik közlekedési módhoz vagy annak hálózatához tartozó berendezéssel vagy létesítménnyel;

Or. en

**Módosítás 24**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**3 cikk – n c pont (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(nc) „modális integráció”**: a különböző közlekedési módok következetes módon történő együttes alkalmazása annak érdekében, hogy zavartalan és hatékony legyen a köztük lévő kapcsolat;

Or. en

**Módosítás 25**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**3 cikk – n d pont (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(nd) „határokon átnyúló szakasz”**: azon szakasz, amely biztosítja valamely közös érdekű projekt folytonosságát legalább két tagállam, illetve egy tagállam és egy szomszédos ország között;

**Módosítás 26**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**3 cikk – o pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(o) „városi csomópont”: városi terület, **ahol** a transzeurópai közlekedési hálózat közlekedési infrastruktúrája kapcsolódik az infrastruktúra más részeivel és a regionális és helyi forgalmi infrastruktúrával;

*Módosítás*

(o) „városi csomópont”: városi terület, **többek között** a transzeurópai közlekedési hálózat közlekedési infrastruktúrája – **például a városi térségben és akörül elhelyezkedő kikötők, repülőterek, logisztikai platformok és áruszállítási terminálok** –, **amely** kapcsolódik az infrastruktúra más részeivel és a regionális és helyi forgalmi infrastruktúrával;

Or. en

*Indokolás*

*A törzshálózat fejlesztése szempontjából fontos a helyi kapcsolódású logisztikai létesítmények (kikötők, repülőterek, logisztikai platformok, áruszállítási terminálok stb.) megemlítése. A javasolt megfogalmazás célja e természetes kapcsolat egyértelműbbé tétele.*

**Módosítás 27**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**3 cikk – r a pont (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(ra) „társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés”: egy projekt vagy program harmonizált módszertanon alapuló, számszerűsített, előzetes értékelése, beleértve az éghajlatra gyakorolt hatás felmérését, figyelembe véve valamennyi társadalmi, gazdasági és környezetvédelmi hasznot és költséget, mely egyben a jóléthez való hozzájárulás mutatójaként is szolgál;**

Or. en

## Indokolás

Szükség van a 7. cikkben említett társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés meghatározására, mivel az a közös érdekű projektek értéklelésének fontos eleme. Biztosítani kell, hogy a projektek általánosságban pozitívan járuljanak hozzá a jóléthez, miután valamennyi – többek között társadalmi és gazdasági – hasznot és költséget figyelembe vettek.

### Módosítás 28

#### Rendeletre irányuló javaslat

#### 3 cikk – r b pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

**(rb) „éghajlati hatásvizsgálat”:** az új, kibővített vagy felújított közlekedési infrastruktúra által az üvegházhatású gázokra gyakorolt abszolút és relatív hatások előzetes, harmonizált módszertanon alapuló vizsgálata, mely figyelembe veszi a következőket:

1. a közlekedésből származó üvegházhatású gázkibocsátás változásai;
2. az infrastruktúra üzemeltetéséből, fenntartásából és kezeléséből származó üvegházhatású gázkibocsátás változásai;
3. az infrastruktúra építéséből, fejlesztéséből és az elhasználódásból származó üvegházhatású gázkibocsátás;
4. az egyéb ágazatokra gyakorolt közvetett hatások.

Or. en

## Indokolás

A hatások és az üvegházhatású gázkibocsátások jelenleg nincsenek megfelelően beépítve a közlekedési infrastruktúra-projektek értékelésébe. A harmonizált módszertanon alapuló éghajlati hatásvizsgálatok megoldanák ezt a problémát, kifejezetten figyelembe véve az üvegházhatású gázkibocsátásra gyakorolt hatásokat az infrastruktúra-projekt értékelése során. A közlekedési ágazat szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére vonatkozó nagyratörő uniós tervekre való tekintettel ezek az értékelések elengedhetetlenek.

**Módosítás 29**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**4 cikk – 1 és 2 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

1. A transzeurópai közlekedési hálózatnak lehetővé kell tennie olyan közlekedési szolgáltatások nyújtását és működtetését, amelyek

*(a) kielégítik a felhasználók mobilitás és közlekedés iránti igényét az Unión belül és a harmadik országokkal fenntartott kapcsolatokban, és ezáltal hozzájárulnak a gazdaság és a versenyképesség további növekedéséhez;*

*(b) gazdaságilag hatékonyak, hozzájárulnak az alacsony szén-dioxid-kibocsátású és tiszta közlekedés, üzemanyag biztonság és környezetvédelem*

*Módosítás*

1. A transzeurópai közlekedési hálózatnak hozzá kell járulnia a következő négy kategóriába sorolt célkitűzésekhez:

*(a) Hatékonyság az alábbiak révén:*

*i) a kapacitáshiányok megszüntetése és a hiányzó kapcsolatok kialakítása mind a közlekedési infrastruktúrákon belül, mind pedig az ezek közötti kapcsolódási pontokon, valamint a tagállamok területén belül és a közöttük levő határátkelőhelyeken;*

*ii) a közlekedési infrastruktúrák közötti akadálymentes kapcsolatok egyrészt a távolsági forgalom, másrészt a regionális és helyi forgalom számára mind a személy-, mind pedig az áruszállítás esetében;*

*iii) a nemzeti közlekedési hálózatok összekapcsolása és átjárhatósága;*

*iv) a gazdaságilag hatékony, kölcsönösen átjárható és jó minőségű közlekedés előmozdítása, hozzájárulva a további gazdasági növekedéshez és a versenyképességhez;*

*v) az összes közlekedési mód optimális integrációja és összekapcsolása;*

*vi) a legfejlettebb technológiai és üzemeltetési koncepciók;*

*(b) Fenntarthatóság az alábbiak révén:*

*célkitűzéseikhez, biztonságosak és jó minőségűek mind a személy-, mind pedig az áruszállítás számára;*

*(c) előmozdítják a legfejlettebb technológiai és üzemeltetési koncepciókat;*

*(d) biztosítják az Unió összes régiójának megfelelő hozzáférhetőségét, ezáltal elősegítik a társadalmi, gazdasági és területi kohéziót, és támogatják az inkluzív növekedést.*

*i) a fenntartható, alacsony szén-dioxid-kibocsátású és energiahatékony közlekedés előmozdítása annak érdekében, hogy 2050-re az Unió közlekedési ágazatában a CO<sub>2</sub>-kibocsátás az 1990-es szint 60%-a alá csökkenjen;*

*ii) a tiszta közlekedés előmozdítása révén a közlekedésből származó szennyezés valamennyi formájának csökkentése;*

*iii) következetes és összehangolt környezetvédelem;*

*(c) Az előnyök fokozása valamennyi felhasználó számára a következők révén:*

*i) a felhasználók mobilitás és közlekedés iránti igényének kielégítése az Unión belül és a harmadik országokkal fenntartott kapcsolatokban;*

*ii) olyan jó minőségű személyszállítási szolgáltatások, amelyek valamennyi polgár – többek között az idősek, a mozgáskorlátozottak és a fogyatékkal élő utasok – számára megfizethetőek és elérhetőek;*

*iii) jó minőségű áruszállítási szolgáltatások;*

*iv) biztonságos, jó minőségű közlekedési megoldások;*

*(d) Kohézió az alábbiak révén:*

*i) hozzájárulás az Unió összes régiójának – többek között a legkülső régiók, a szigetek, a peremterületek és a hegyvidékek – megfelelő hozzáférhetőségéhez és összeköttetéséhez, ezáltal elősegítve a társadalmi, gazdasági és területi kohéziót, és támogatva az inkluzív növekedést.*

**2. A transzeurópai közlekedési hálózat infrastruktúrájának a fejlesztése során az alábbi célkitűzéseket kell elérni:**

**(a) a nemzeti közlekedési hálózatok összekapcsolása és átjárhatósága;**

**(b) a kapacitáshiányok és a kapcsolatok hiányának megszüntetése mind a közlekedési infrastruktúrákon belül, mind pedig az ezek közötti kapcsolódási pontokon, a tagállamok területén belül és a közöttük levő határátkelő pontokon;**

**(c) az összes közlekedési mód fejlesztése olyan módon, amely hosszú távon biztosítja a fenntartható, gazdaságos és hatékony közlekedést;**

**(d) az összes közlekedési mód optimális integrációja és összekapcsolása;**

**(e) az infrastruktúra hatékony használata;**

**(f) a szén-dioxid-kibocsátásra leginkább semleges hatással bíró közlekedési lehetőségek széleskörű használatának előmozdítása;**

**(g) a transzeurópai közlekedési hálózat és a szomszédos országok közlekedési hálózatai közötti közlekedési infrastruktúra kapcsolatok, és ezek átjárhatóságának előmozdítása;**

**(h) infrastruktúrára vonatkozó követelmények létrehozása, mégpedig az átjárhatóság és biztonság területén, amelyek a közlekedési szolgáltatások minőségét, hatékonyságát és fenntarthatóságát mérik;**

**(i) a közlekedési infrastruktúrák közötti akadálymentes kapcsolatok egyrészt a távolsági forgalom, másrészt a regionális és helyi forgalom számára mind a személy-, mind pedig az áruszállítás esetében;**

**(j) az Unió különböző részeinek egyedi helyzetét tükröző és az európai régiók, beleértve a legkülső és más peremterületeket, kiegyensúlyozott**



*lefedését biztosító közlekedési infrastruktúra;*

*(k) hozzáférhetőség idős, mozgáskorlátozott és rokkant személyek számára.*

Or. en

#### *Indokolás*

*Az e cikkben említett célkitűzéseket jobban kell megszervezni. Ezt az új struktúrát a 7. cikk támogathatósági kritériumainak kismértékű leszűkítéséről szóló 31. módosítással együtt kell értelmezni.*

#### **Módosítás 30** **Rendeletre irányuló javaslat** **6 cikk – 1 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

1. A transzeurópai közlekedési hálózat fokozatos fejlesztését különösen egy kétrétegű hálózati struktúra megvalósításával kell elérni, amely egy átfogó hálózatból és egy törzshálózatból áll.

*Módosítás*

1. A transzeurópai közlekedési hálózat fokozatos fejlesztését különösen egy **következetes módszertani megközelítésen alapuló**, kétrétegű hálózati struktúra megvalósításával kell elérni, amely egy átfogó hálózatból és egy törzshálózatból áll.

Or. en

#### *Indokolás*

*A jogi szövegben meg kell említeni a térképek, valamint a törzshálózat és az átfogó hálózat elemeinek alapját képező közös módszertant.*

#### **Módosítás 31** **Rendeletre irányuló javaslat** **7 cikk – 2 bekezdés – a pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(a) hozzá kell járulniuk a 4. cikkben leírt **célkitűzésekhez**;

*Módosítás*

(a) hozzá kell járulniuk a **célkitűzések** 4. cikkben leírt **négy kategóriájából legalább háromnak a megvalósításához**;

*Indokolás*

*Az előadók javasolják a támogathatósági kritériumok kismértékű leszűkítését, hogy a közös érdekű projektek jobban megfeleljenek a TEN-T 4. cikkben és az ahhoz kapcsolódó 29. módosításban említett célkitűzéseikhez.*

**Módosítás 32**

**Rendeletre irányuló javaslat**

**8 cikk – 1 bekezdés – d a pont (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(da) a tengeri közlekedés és a tengeri gyorsforgalmi utak előmozdítása a harmadik országok kikötőinek nyújtott pénzügyi támogatás nélkül;*

Or. en

**Módosítás 33**

**Rendeletre irányuló javaslat**

**8 cikk – 2 bekezdés – d b pont (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(db) a harmadik országokkal közös belvízi közlekedés megkönnyítése;*

Or. en

**Módosítás 34**

**Rendeletre irányuló javaslat**

**9 cikk – 2 bekezdés – d c pont (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(dc) figyelembe kell vennie a tagállamok közlekedési infrastruktúrájának az átjárhatósági műszaki előírásokban megállapított fizikai korlátait és*

Indokolás

*Az átfogó hálózat megvalósíthatóságának biztosítása érdekében fel kell ismerni a létező földrajzi korlátokat.*

**Módosítás 35**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**10 cikk**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az Uniónak, a tagállamoknak, az infrastruktúra kezelőknek és más projekt támogatóknak az átfogó hálózat fejlesztésekor **különös hangsúlyt** kell fektetniük az alábbiakhoz szükséges **intézkedésekre**:

- (a) intelligens közlekedési rendszerek megvalósítása és bevezetése, **beleértve olyan intézkedéseket, amelyek lehető teszik a forgalomirányítást, multimodális tervezési és információs szolgáltatásokat, multimodális nyomon követést, kapacitás tervezést, online foglalási és integrált jegyfoglalási szolgáltatásokat;**
- (b) a hiányzó összeköttetések és kapacitáshiányok megszüntetése, mégpedig a határokon átnyúló szakaszokat illetően;
- (c) **az adminisztratív és műszaki akadályok lebontása, különösen a hálózati átjárhatóság és a verseny tekintetében;**
- (d) **a közlekedési módok optimális integrációjának** biztosítása;

*Módosítás*

**I.** Az Uniónak, a tagállamoknak, az infrastruktúra kezelőknek és más projekt támogatóknak az átfogó hálózat fejlesztésekor **kiemelten** kell **kezelniük** az alábbiakhoz szükséges **intézkedéseket**:

- (a) intelligens közlekedési rendszerek megvalósítása és bevezetése;
- (b) a hiányzó összeköttetések és kapacitáshiányok megszüntetése, mégpedig a határokon átnyúló szakaszokat illetően;
- (c) **a közlekedési módok optimális integrációjának és kölcsönös átjárhatóságának biztosítása;**
- (ca) **azon célkitűzés elérésének előmozdítása, mely szerint a közlekedésből származó üvegházhatású gázkibocsátást 2050-re az 1990-es szinthez képest 60%-kal csökkenteni kell;**
- (d) **az összes uniós régió megfelelő hozzáférhetőségének és összekapcsolásának** biztosítása;

***(e) az összes uniós régió megfelelő hozzáférhetőségének a biztosítása;***

***(f)*** az infrastruktúra minőségének a javítása vagy fenntartása a hatékonyság, biztonság, éghajlatváltozással és adott esetben katasztrófákkal szembeni ellenálló képesség, környezeti teljesítmény, társadalmi feltételek, hozzáférhetőség minden felhasználó számára, szolgáltatások minősége és a forgalomáramlás folyamatossága tekintetében;

***(g)*** legkorszerűbb műszaki fejlesztések elősegítése;

***(h)*** üzemanyag-biztonság az alternatív, elsősorban alacsony vagy zéró szén-dioxid-kibocsátású energiaforrások és meghajtó rendszerek használatának lehetővé tétele révén;

***(i)*** városi területek elkerülése a vasúti áruszállítás során.

***2. Az (1) bekezdésben lefektetett intézkedések kiegészítéseképpen különös figyelmet kell fordítani az alábbiakhoz szükséges intézkedésekre:***

***(a)*** az infrastruktúra minőségének a javítása vagy fenntartása a hatékonyság, biztonság, éghajlatváltozással és adott esetben katasztrófákkal szembeni ellenálló képesség, környezeti teljesítmény, társadalmi feltételek, hozzáférhetőség minden felhasználó számára, szolgáltatások minősége és a forgalomáramlás folyamatossága tekintetében;

***(b)*** legkorszerűbb műszaki fejlesztések elősegítése;

***(c)*** üzemanyag-biztonság az alternatív, elsősorban alacsony vagy zéró szén-dioxid-kibocsátású energiaforrások és meghajtó rendszerek használatának lehetővé tétele révén;

***(d)*** városi területek elkerülése a vasúti áruszállítás során;

***(da) az adminisztratív és műszaki akadályok lebontása, különösen a hálózati átjárhatóság és a verseny tekintetében.***

Or. en

#### *Indokolás*

*A TEN-T e cikkben felsorolt prioritásait jobban kell megszerezni annak érdekében, hogy meg lehessen különböztetni a kulcsfontosságú prioritásokat és az azokat kiegészítő egyéb intézkedéseket.*

#### **Módosítás 36**

#### **Rendeletre irányuló javaslat**

#### **12 cikk – 2 bekezdés – a pont – ii a alpont (új)**

*(iia) speciálisan nagysebességű forgalom céljára továbbfejlesztett vonalak, amelyek a domborzati viszonyok, tehermentesítési, illetve városrendezési korlátok miatt sajátos jellemzőkkel bírnak, és amelyeken a sebességet mindig az adott helyzethez kell igazítani. E kategória magában foglalja azon nagysebességű és hagyományos hálózatok közötti összekapcsoló vonalakat, az állomásokat keresztező vonalakat, a terminálokhoz, raktárokhoz való hozzáférést biztosító vonalakat stb. is, amelyeken hagyományos sebességgel „nagy sebességű” járművek közlekednek.*

Or. en

#### Indokolás

*A TEN-T rendeletnek összhangban kell lennie a nagysebességű vonalak jelenlegi meghatározásával. Ezért fontos utalást tenni a 2008/57 irányelvben említett harmadik nagysebességű vonalra.*

#### Módosítás 37

#### Rendeletre irányuló javaslat

#### 13 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

1. Az áruszállítási terminálok üzemeltetőinek biztosítaniuk kell, hogy **minden** áruszállítási **terminál** nyitva **álljon minden üzemeltető** előtt.

1. Az áruszállítási terminálok üzemeltetőinek biztosítaniuk kell, hogy **az e rendelet hatálya alá tartozó áruszállítási terminálok a(z) XXXX irányelvvel összhangban** nyitva **álljanak az üzemeltetők** előtt. *[Az első vasúti csomag átdolgozása].*

***A logisztikai platformok üzemeltetőinek legalább egy, minden üzemeltető előtt nyitva álló terminált kell biztosítaniuk.***

***Az áruszállítási terminálok és logisztikai platformok üzemeltetőinek***

***megkülönböztetésmentes módon kell biztosítaniuk ezt a hozzáférést, és átlátható díjakat kell alkalmazniuk.***

Or. en

*Indokolás*

*Az áruszállítási terminálokhoz való hozzáférésre vonatkozó előírásokat az első vasúti csomag átdolgozása keretében felülvizsgálták, és ezeket a közelgő negyedik vasúti csomagnak is tartalmaznia kell. Ezért a TEN-T iránymutatásoknak nem szabad eltérő megközelítést kialakítaniuk.*

**Módosítás 38**

**Rendeletre irányuló javaslat**

**13 cikk – 3 bekezdés – c pont – 3 alpont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(3) hagyományos tehervonatok által használt vonalak: 22,5 t tengelyterhelés és 750 m vonathossz;

*Módosítás*

(3) hagyományos tehervonatok által használt vonalak: 22,5 t tengelyterhelés és 750 m vonathossz, ***beleértve 10 m biztonsági sávot;***

Or. en

**Módosítás 39**

**Rendeletre irányuló javaslat**

**14 cikk – b pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(b) a vasúti közlekedés által okozott zaj hatásának enyhítése;

*Módosítás*

(b) a vasúti közlekedés által okozott zaj és hatásának csökkentése ***az infrastruktúrára és a járművekre irányuló intézkedések révén;***

Or. en

*Indokolás*

*A vasúti áruszállítás zajkibocsátásának csökkentésére vonatkozó uniós célkitűzések megvalósítása érdekében különös figyelmet kell fordítani a zaj megelőzését és csökkentését*

*célzó, az infrastruktúrára és a járművekre vonatkozó intézkedéseknek. Az előadók úgy vélik, hogy a sűrűn lakott területeken való vasúti áruszállításból származó zaj hatását különösen fontos figyelembe venni.*

**Módosítás 40**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**14 cikk – c a pont (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(ca) a vasúti átjárók biztonsági szintjének javítása, ellenkező esetben hidakra vagy aluljárókra cserélése.***

Or. en

**Módosítás 41**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**16 cikk – 3 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

3. A kikötőkhöz kapcsolódó berendezések különösen lehetővé kell tenniük a szennyezést, energia felhasználást és széndioxid-kibocsátást csökkentő meghajtó és működtető rendszerek használatát. Ezek közé tartoznak a hulladéktároló eszközök.

3. A kikötőkhöz kapcsolódó berendezések különösen lehetővé kell tenniük a szennyezést, energia felhasználást és széndioxid-kibocsátást csökkentő meghajtó és működtető rendszerek használatát. Ezek közé tartoznak a hulladéktároló eszközök, ***és különösen a jégtörő, hidrológiai felmérő, kotró és kikötő karbantartó, illetve a kikötő megközelítését elősegítő berendezések.***

Or. en

**Módosítás 42**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**17 cikk – 2 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

2. A ***kikötő üzemeltetőknek*** biztosítaniuk kell, hogy minden belvízi kikötő legalább

2. A ***belvízi kikötő irányító szervének biztosítania*** kell, hogy minden belvízi

egy, minden üzemeltető előtt nyitva álló áruszállítási terminált biztosítson megkülönböztetésmentes módon, és átlátható díjakat kell alkalmazniuk.

kikötő legalább egy, minden üzemeltető előtt nyitva álló áruterminált biztosítson megkülönböztetésmentes módon, átlátható díjak alkalmazásával.

Or. en

#### **Módosítás 43**

##### **Rendeletre irányuló javaslat**

##### **17 cikk – 3 bekezdés – bevezető rész**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

3. A tagállamoknak és az infrastruktúra kezelőknek saját felelősségi körükön belül biztosítaniuk kell, hogy

*Módosítás*

3. A tagállamoknak, **a kikötői hatóságoknak** és az infrastruktúra kezelőknek saját felelősségi körükön belül biztosítaniuk kell, hogy

Or. en

#### **Módosítás 44**

##### **Rendeletre irányuló javaslat**

##### **17 cikk – 3 bekezdés – a pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(a) a folyók, csatornák és tavak megfeleljenek a belvízi utak új osztályba sorolásáról szóló, nemzetközi jelentőségű vízi utakra vonatkozó Európai Megállapodásban (AGN) meghatározott IV. osztályú vízi utak minimális követelményeinek, és mindenhol biztosítaniuk kell a hidak alatti szabad magasságot.

*Módosítás*

(a) a folyók, csatornák és tavak megfeleljenek a belvízi utak új osztályba sorolásáról szóló, nemzetközi jelentőségű vízi utakra vonatkozó Európai Megállapodásban (AGN) meghatározott IV. osztályú vízi utak minimális követelményeinek, és mindenhol biztosítaniuk kell a hidak alatti szabad magasságot;

***Ez nem vonatkozik a növény- és állatvilág számára különös jelentőséggel bíró területekre, mint a közel természetes, szabad áramló folyók, a Natura 2000 területek, valamint az élőhelyvédelmi irányelv (92/43/EGK) vagy a madárvédelmi irányelv (2009/147/EK) védelmére pályázó területek. Ez továbbá nem sérti a vízvédelmi politika területén a***



*Indokolás*

*A közlekedésről szóló fehér könyvnek a közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére vonatkozó célkitűzései elérése érdekében fontos elismerni és megerősíteni az európai belvízi utak infrastruktúrájának szerepét. Az infrasktruktúra fejlesztését azonban nem szabad a folyami rendszerek kárára folytatni, épp ellenkezőleg, el kell ismerni és tiszteletben kell tartani az ökológiai követelményeket. A majdnem természetes folyók fontos szerepet játszanak az éghajlatváltozással szembeni ellenállóképesség létrehozásában. Ezeken a területeken tehát fontos, hogy a hajókat igazítsák a folyóhoz és nem a folyót a hajóhoz.*

**Módosítás 45**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**18 cikk – d pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(d) a belvízi kikötő infrastruktúra összekapcsolása a vasúti közlekedési infrastruktúrával.

*Módosítás*

(d) a belvízi kikötők infrastruktúrájának összekapcsolása a vasúti **és közúti** közlekedési infrastruktúrával.

**Módosítás 46**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**20 cikk – 2 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

2. Az (1) bekezdés a) pontjában említett jó minőségű közutak azok a közutak, amelyek fontos szerepet játszanak a távolsági áruszállításban és személyforgalomban, közel hozzák egymáshoz a fő városi és gazdasági központokat, összekapcsolódnak más közlekedési módokkal, és összekötik **az elzárt** és periférikus NUTS 2 régiókat az Unió központi régióival.

*Módosítás*

2. Az (1) bekezdés a) pontjában említett jó minőségű közutak azok a közutak, amelyek fontos szerepet játszanak a távolsági áruszállításban és személyforgalomban, közel hozzák egymáshoz a fő városi és gazdasági központokat, összekapcsolódnak más közlekedési módokkal, és összekötik **a hegyvidéki, félreeső, tengerparttal nem rendelkező** és periférikus NUTS 2-régiókat

az Unió központi régióival.

Or. en

**Módosítás 47**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**24 cikk – 1 bekezdés – a pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(a) tengeri térség;

*Módosítás*

(a) tengeri térség, **beleértve a gátakat, zsilipeket és dokkokat;**

Or. en

*Indokolás*

*Az infrastruktúra egyes komponenseit mindegy egyes közlekedési mód tekintetében egyértelműen kell meghatározni.*

**Módosítás 48**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**25 cikk – 1 bekezdés – b pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(b) kikötői létesítmények, információs és kommunikációs technológiai (ICT) berendezések, így például elektronikus logisztikai irányítási rendszerek, biztonsági, igazgatási és vámeljáráások legalább egy tagállamban;

*Módosítás*

(b) kikötői létesítmények, **a kikötők területén kívül elhelyezkedő, de a kikötői műveletekhez kapcsolódó teherfaluk,** információs és kommunikációs technológiai (ICT) berendezések, így például elektronikus logisztikai irányítási rendszerek, biztonsági, igazgatási és vámeljáráások legalább egy tagállamban;

Or. en

**Módosítás 49**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**25 cikk – 3 a bekezdés (új)**

**3a. A Bizottság 2013. december 1-jéig benyújtja a tengeri gyorsforgalmi utakra vonatkozó frissített és részletes koncepciót, amely az eddigi tapasztalatokon alapul és figyelembe veszi az uniós tengeri szállítás fejlesztését, valamint a tengeri gyorsforgalmi utak várható forgalmát. A Bizottság benyújt továbbá egy hatástanulmányt a tengeri gyorsforgalmi utak vonatkozásában, amely bemutatja a költségeket és az előnyöket, egy környezetvédelmi hatástanulmány kíséretében.**

Or. en

*Indokolás*

*Az előadók úgy vélik, hogy a tengeri gyorsforgalmi utak a TEN-T létfontosságú elemei. Ezért a tengeri gyorsforgalmi utak koncepcióját tovább kell fejleszteni.*

**Módosítás 50**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**36 cikk – d pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(d) akadálymentes kapcsolat az átfogó hálózat infrastruktúrája és a regionális illetve helyi forgalom infrastruktúrája között, beleértve a logisztikai gócpontokat és elosztó központokat;

*Módosítás*

(d) akadálymentes kapcsolat az átfogó hálózat infrastruktúrája és a regionális illetve helyi forgalom, **valamint a városi áruszállítás** infrastruktúrája között, beleértve a logisztikai gócpontokat és elosztó központokat;

Or. en

**Módosítás 51**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**37 cikk – 1 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

1. Az ITS rendszernek lehetővé kell tennie a multimodális közlekedés és az értéknövelt közlekedéssel kapcsolatos szolgáltatások számára a közlekedési módokon belüli és azok közötti forgalomirányítást és információcserét, a biztonság és a környezeti teljesítmény javulását.

*Módosítás*

1. Az ITS rendszernek lehetővé kell tennie a multimodális közlekedés és az értéknövelt közlekedéssel kapcsolatos szolgáltatások számára a közlekedési módokon belüli és azok közötti forgalomirányítást és információcserét, a biztonság és a környezeti teljesítmény javulását, **valamint az adminisztratív eljárások egyszerűsítését.**

Or. en

**Módosítás 52**

**Rendeletre irányuló javaslat**

**37 cikk – 3 bekezdés – 4 francia bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

- tengeri közlekedés: VTMISS és elektronikus tengerhajózási szolgáltatások;

*Módosítás*

- tengeri közlekedés: VTMISS és elektronikus tengerhajózási szolgáltatások, **ideértve az olyan egyablakos szolgáltatásokat, mint a tengeri közlekedési ágazatra vonatkozó egyablakos ügyintézés, a kikötők közötti információs rendszerek és a releváns váminformációs rendszerek;**

Or. en

**Módosítás 53**

**Rendeletre irányuló javaslat**

**45 cikk – 2 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

2. A törzshálózat infrastruktúrájának a II. fejezetben meghatározott összes követelményt kivétel nélkül teljesítenie kell. Ezenkívül a törzshálózat infrastruktúrájának az alábbi követelményeket is teljesítenie kell:

*Módosítás*

2. A törzshálózat infrastruktúrájának a II. fejezetben meghatározott összes követelményt kivétel nélkül teljesítenie kell. Ezenkívül a törzshálózat infrastruktúrájának az alábbi követelményeket is teljesítenie kell:

(a) a vasúti szállítási infrastruktúrát illetően:

- a vasútvonalak teljes villamosítása;
- rendszeres áruforgalmat bonyolító vonalak: legalább 22,5 t tengelyterhelés, 100 km/h vonali sebesség és 750 m vonathossz;

(b) belvízi hajózási és tengeri közlekedési infrastruktúrát illetően:

- alternatív tiszta üzemanyagok rendelkezésre állása;

(c) a közúti közlekedési infrastruktúrát illetően:

- az autópályákon **körülbelül 50 km-es** közönként pihenő területek kialakítása többek között annak érdekében, hogy elégséges mennyiségű és megfelelő biztonsági szintű parkolóhely álljon rendelkezésre a kereskedelmi úthasználók számára;

- alternatív tiszta üzemanyagok rendelkezésre állása;

(d) a légi közlekedési infrastruktúrát illetően:

- alternatív tiszta üzemanyagok rendelkezésre állását biztosító kapacitás.

(a) a vasúti szállítási infrastruktúrát illetően:

- a vasútvonalak teljes villamosítása;
- rendszeres áruforgalmat bonyolító vonalak: legalább 22,5 t tengelyterhelés, 100 km/h vonali sebesség és 750 m vonathossz, **beleértve 10 m biztonsági sávot; ezt – különösen a törzshálózati folyosókon – bővíteni lehet legfeljebb 1 500 méterre is, amennyiben egyértelmű társadalmi-gazdasági haszonnal jár, és az üzemeltetési és műszaki megvalósíthatóság lehetővé teszi;**

- belvízi hajózási és tengeri közlekedési infrastruktúrát illetően:

- alternatív tiszta üzemanyagok rendelkezésre állása;

(b) a közúti közlekedési infrastruktúrát illetően:

- az autópályákon **100 km-es vagy rövidebb** közönként pihenő területek kialakítása **a társadalmi és piaci igények, valamint a környezetvédelmi korlátozások szerint**, többek között annak érdekében, hogy elégséges mennyiségű és megfelelő biztonsági **és kényelmi** szintű parkolóhely álljon rendelkezésre a kereskedelmi úthasználók számára;

- alternatív tiszta üzemanyagok rendelkezésre állása;

(c) a légi közlekedési infrastruktúrát illetően:

- alternatív tiszta üzemanyagok rendelkezésre állását biztosító kapacitás.

Or. en

### Indokolás

Adott esetben a tagállamokat arra kell ösztönözni, hogy növeljék a vonatok hosszát a törzshálózaton (és különösen a folyosókon) az áruszállító vonatok továbbfejlesztett és új vonalain legfeljebb 1500 méterre, amennyiben ez a termelékenység növekedéséhez és társadalmi-gazdasági előnyhöz vezetne. A pihenőhelyek fejlesztésének kellően rugalmasnak

*kell lennie ahhoz, hogy tükrözhesse a társadalmi és piaci igényeket, valamint a környezetvédelmi korlátozásokat, ugyanakkor tiszteletben tartva a hatályos uniós jogszabályokat.*

#### **Módosítás 54**

##### **Rendeletre irányuló javaslat**

##### **47 cikk – 1 bekezdés – második a francia bekezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**- belvízi kikötők, repülőterek és vasúti-közúti terminálok;**

Or. en

#### **Módosítás 55**

##### **Rendeletre irányuló javaslat**

##### **47 cikk – 2 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

2. A II. melléklet 2. részében jelzett tengeri kikötőket legkésőbb 2030. december 31-ig vasúti és közúti szállítási infrastruktúrával kell összekötni a transzeurópai közlekedési hálózattal, a kellően indokolt eseteket kivéve.

2. A II. melléklet 2. részében jelzett tengeri kikötőket legkésőbb 2030. december 31-ig vasúti és közúti, **és ahol lehetséges belvízi** szállítási infrastruktúrával kell összekötni a transzeurópai közlekedési hálózattal, a kellően indokolt eseteket kivéve.

Or. en

#### **Módosítás 56**

##### **Rendeletre irányuló javaslat**

##### **49 cikk – 3 a bekezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**3a. A törzshálózati folyosók magukban foglalják a 913/2010/EU rendeletnek megfelelően létrehozott vasúti teherszállítási folyosók már meglévő együttműködési struktúráját, melynek munkáját integrálják a törzshálózati folyosók munkájába. A vasúti**

*teherszállítási folyosók összehangolását  
úgy igazítják, hogy megfeleljen a  
törzshálózati folyosók összehangolásának.*

Or. en

**Módosítás 57**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**50 cikk – 2 a bekezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*2a. a(z) XXX/2012/EU rendelet [európai  
összekapcsolódási eszköz] I. melléklete  
alapján a törzshálózati folyosók az e  
rendelet I. mellékletében található  
térképen láthatók.*

Or. en

*Indokolás*

*Az átláthatóság és a szemléltetés kedvéért a TEN-T iránymutatásainak egy térképet is tartalmazniuk kell az európai összekapcsolódási eszközre vonatkozó rendeletben meghatározandó törzshálózati folyosókról.*

**Módosítás 58**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**51 cikk – 1 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

1. A maghálózati folyosók összehangolt megvalósításának a megkönnyítése érdekében a Bizottság az érintett tagállamokkal folytatott konzultációt *és* az Európai **Parlament véleményének kikérését** követően „európai koordinátorokat” jelöl ki.

1. A maghálózati folyosók összehangolt megvalósításának a megkönnyítése érdekében a Bizottság az érintett tagállamokkal folytatott konzultációt követően az Európai **Parlamenttel együtt** „európai koordinátorokat” jelöl ki.

Or. en

**Módosítás 59**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**51 cikk – 6 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

6. Az érintett tagállamok együttműködnek az európai koordinátorral, és megadják az európai koordinátor számára az (5) bekezdésben említett feladatok elvégzéséhez szükséges információkat.

*Módosítás*

6. Az érintett tagállamok együttműködnek az európai koordinátorral, és megadják az európai koordinátor számára az (5) bekezdésben említett feladatok elvégzéséhez szükséges információkat, **ideértve az arról szóló információkat is, hogy a nemzeti infrastruktúrára vonatkozó tervük miként veszi figyelembe a folyosók fejlesztését.**

Or. en

**Módosítás 60**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**52 cikk – 2 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

2. A folyosó platform az érintett tagállamok képviselőiből és adott esetben más állami szervezetekből és magánvállalkozásokból áll. A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának a felszámításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben meghatározott megfelelő infrastruktúra-üzemeltetőknek mindenképpen részt kell venniük a folyosó platformban.

*Módosítás*

2. A folyosó platform az érintett tagállamok képviselőiből és **elvéiben** más állami szervezetekből és magánvállalkozásokból áll, **mint például az érintett regionális és helyi hatóságokból.** A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának a felszámításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben meghatározott megfelelő infrastruktúra-üzemeltetőknek, **valamint a tengeri és belvízi kikötőknek a folyosó által érintett kikötői hatóságai képviselőinek** mindenképpen részt kell venniük a folyosó platformban.

***A 913/2010/EU rendelet szerint létrehozott vasúti teherszállítási folyosók adott esetben a folyosó platform vasúti dimenziójának alapját képezik.***



*Indokolás*

*A regionális és helyi hatóságokat be kell vonni a folyósi platformba, mivel közvetlenül érintettek. Ugyanez vonatkozik az illetékes tengeri kikötői hatóságok és az érintett belvízi kikötők tekintetében.*

**Módosítás 61**

**Rendeletre irányuló javaslat**

**53 cikk – 1 bekezdés – e pont – ötödik a francia bekezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***- az érintett regionális és helyi civil társadalom bevonására irányuló intézkedések.***

Or. en

*Indokolás*

*Az érintett regionális és helyi civil társadalom bevonására irányuló intézkedéseknek a folyósófejlesztési terv részét kell képezniük.*

**Módosítás 62**

**Rendeletre irányuló javaslat**

**53 cikk – 1 a bekezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***Ia. A folyósófejlesztési tervnek figyelembe kell vennie a tagállamok és az illetékes infrastruktúra-üzemeltetők a 913/2010/EU rendelet végrehajtása érdekében már megtett erőfeszítéseit, valamint a vasúti teherszállítási folyósókkal kapcsolatos meglévő vállalatok tapasztalatait és eredményeit.***

Or. en

**Módosítás 63**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**53 cikk – 3 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

3. A törzshálózati folyosók megvalósításának támogatása érdekében a Bizottság a törzshálózati folyosókra vonatkozó végrehajtási döntéseket **fogadhat el**. Ezek a döntések

(a) tartalmazhatják a beruházás tervezését, a kapcsolódó költségeket és a végrehajtási ütemtervet az e rendelet célkitűzéseivel összhangban a törzshálózati folyosók megvalósításához szükséges becsült értékekkel;

(b) meghatározhatják a külső költségek csökkentését célzó összes intézkedést, különösen az üvegházhatású gázkibocsátás és zaj csökkentését, és a forgalomirányítás és kapacitáskezelés területén új technológiák bevezetésének az előmozdítását célzó intézkedéseket;

**(c) rendelkezhetnek más olyan intézkedésekről, amelyek a folyosófejlesztési terv végrehajtásához és a törzshálózati folyosó infrastruktúra hatékony használatához szükségesek.**

*Módosítás*

3. A törzshálózati folyosók megvalósításának támogatása érdekében a Bizottság a törzshálózati folyosókra vonatkozó végrehajtási döntéseket **fogad el**. Ezek a döntések

(a) tartalmazhatják a beruházás tervezését, a kapcsolódó költségeket és a végrehajtási ütemtervet az e rendelet célkitűzéseivel összhangban a törzshálózati folyosók megvalósításához szükséges becsült értékekkel;

(b) meghatározhatják a külső költségek csökkentését célzó összes intézkedést, különösen az üvegházhatású gázkibocsátás és zaj csökkentését, és a forgalomirányítás és kapacitáskezelés területén új technológiák bevezetésének az előmozdítását célzó intézkedéseket.

Or. en

*Indokolás*

*A (c) bekezdés túlzás egy végrehajtási aktushoz képest, ezért el kell hagyni.*

**Módosítás 64**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**54 cikk – 1 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A tagállamok folyamatosan tájékoztatják a Bizottságot a transzeurópai közlekedési hálózat interaktív térinformatikai és

*Módosítás*

A tagállamok folyamatosan tájékoztatják a Bizottságot a transzeurópai közlekedési hálózat interaktív térinformatikai és

műszaki információs rendszerén (TENtec) keresztül a közös érdekű projektek végrehajtása és az ezt célzó beruházások során elért előrehaladásról.

műszaki információs rendszerén (TENtec) keresztül a közös érdekű projektek végrehajtása és az ezt célzó beruházások során elért előrehaladásról. ***Ide tartoznak a részletes statisztikai adatok a támogatás, kölcsön vagy egyéb pénzügyi eszköz formáját öltő valamennyi olyan releváns pénzügyi támogatásról, melyet a törzshálózat és az átfogó hálózat egyes közös érdekű projektjei és egyes közlekedési módjai számára európai és tagállami szinten nyújtanak. A jelentés tekintetében különösen a pénzügyi támogatás következő formáit kell figyelembe venni:***

***A tagállamok a Bizottság rendelkezésére bocsátják a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztése céljából kidolgozott nemzeti tervek és programok összefoglalóit, különösen a törzshálózattal kapcsolatosakat. Elfogadásukat követően a nemzeti terveket és programokat a tagállamok tájékoztatás céljából megküldik a Bizottságnak.***

- a(z) XXXX rendelet [európai összekapcsolódási eszköz] alá tartozó pénzügyi támogatás;
- a(z) XXXX rendelet és a(z) XXXX rendelet [Kohéziós Alap, ERFA ] alá tartozó pénzügyi támogatás;
- a(z) XXXX rendelet [Horizont 2020] alá tartozó pénzügyi támogatás;
- az Európai Beruházási Bank által kölcsön és finanszírozási eszközök formájában nyújtott pénzügyi támogatás.

Or. en

#### *Indokolás*

*A tagállamok jelentéstételi kötelezettségét meg kell erősíteni annak érdekében, hogy a néhány releváns finanszírozási forrás által támogatott projekttel kapcsolatban rendelkezésre álló adatok jelenlegi elégtelen helyzetét javítsák.*

**Módosítás 65**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**54 cikk – 2 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

2. E rendelet hatályba lépését és az 54. cikkben említett bizottsági konzultációt követően minden második évben a Bizottság jelentést készít az iránymutatások végrehajtásának előrehaladásáról, amelyet be kell benyújtani az Európai Parlament, a Tanács, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság és a Régiók Bizottsága számára.

*Módosítás*

2. E rendelet hatályba lépését és az 54. cikkben említett bizottsági konzultációt követően minden második évben a Bizottság jelentést készít az iránymutatások végrehajtásának előrehaladásáról, amelyet be kell benyújtani az Európai Parlament, a Tanács, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság és a Régiók Bizottsága számára.

***A jelentésnek részletes statisztikai adatokat kell tartalmaznia az (1) bekezdésben említett pénzügyi támogatás különböző formáinak használatáról, a törzs- és átfogó hálózat különböző közlekedési módjai és egyéb elemei tekintetében, a II. és III. fejezetben uniós szinten, valamint valamennyi tagállam számára előírtak szerint.***

***Ezen felül a jelentés:***

***- tükrözi és körvonalazza a transz-európai közlekedési hálózat dinamikus és változó jellegét a befejezett közös érdekű projektek tekintetében, amely adott esetben az utas- és teherszállítási forgalomban, valamint a modális kihasználtságban tapasztalható változást eredményez;***

***- részletes tájékoztatást nyújt az (1) bekezdésben említett pénzügyi támogatás valamennyi formájának a Bizottság általi belső koordinálásáról, a TEN-T iránymutatások a célokkal és prioritásokkal való koherens végrehajtásának biztosítása érdekében.***

Or. en

*Indokolás*

*Az elért eredményekről szóló bizottsági jelentésnek részletesebb adatokat és kiegészítő elemeket kell tartalmaznia. Tükröznie és körvonalaznia kell a TEN-T változón jellegét,*

valamint részletes tájékoztatást kell nyújtania az (1) bekezdésben említett pénzügyi támogatás valamennyi formájának a Bizottság általi belső koordinálásáról.

**Módosítás 66**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**54 cikk – 3 bekezdés – c a pont (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(ca) a törzshálózati folyosók térképét kiigazítja, amennyiben a(z) XXX/2012/EU rendelet [európai összekapcsolódási eszköz] I. mellékletének jegyzékében szereplő törzshálózati folyosók tekintetében változás történik.***

Or. en

*Indokolás*

*A törzshálózati folyosók térképének kiigazításához felhatalmazáson alapuló jogi aktust kell előírányozni.*

**Módosítás 67**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**54 a cikk (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***54a. cikk***

***A regionális és helyi hatóságok, valamint a civil társadalom bevonása***

***A tagállamok biztosítják, hogy egy adott projekt tervezési és kivitelezési szakaszában megfelelő módon figyelembe vegyék a közös érdekű projekt által érintett regionális és helyi hatóságok, valamint a civil társadalom érdekeit. A Bizottság 2013. december 1-jéig benyújtja az e célra vonatkozó iránymutatásokat és a legjobb gyakorlatokat tartalmazó kézikönyvet.***

Or. en

## Indokolás

*A Bizottságnak néhány iránymutatást és egy legjobb gyakorlatra vonatkozó kézikönyvet kell kidolgoznia annak érdekében, hogy megfelelően bevonja a helyi és regionális civil társadalmat a TEN-T projektbe, és ezeket velük, ne ellenükben fejlessze. Ezzel elkerülhetők a projektekkel kapcsolatos hosszú és költséges késedelmek.*

### **Módosítás 68** **Rendeletre irányuló javaslat** **54 b cikk (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

#### **54b. cikk**

*A társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzésre, az európai hozzáadott érték vizsgálatára és az éghajlati hatásvizsgálatra vonatkozó módszertan*

*A 3. cikk meghatározásai alapján a Bizottság kidolgoz egy részletes módszertant a következők vonatkozásában:*

- társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés;*
- az európai hozzáadott érték értékelése;*
- éghajlati hatásvizsgálat,*

*Ezt a módszertant a 7. cikkben meghatározott közös érdekű projektek tekintetében alkalmazzák.*

*Ezt a módszertant az 56. cikkben meghatározott eljárással összhangban legkésőbb 2014. január 31-ig felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén fogadják el.*

Or. en

## Indokolás

*Fontos a közös érdekű projektek értékelésére irányuló módszertan kidolgozása. Ezt a Bizottságnak kell elvégeznie e rendelet elfogadása után. Ha ezt felhatalmazáson alapuló jogi aktus formájában végezné, az garantálná, hogy a Parlament részt vesz ebben a folyamatban.*

**Módosítás 69**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**57 cikk**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Legkésőbb 2023. december 31-ig a Bizottság felülvizsgálja a törzshálózat megvalósítását, értékelve az e rendeletben meghatározott rendelkezéseknek való megfelelést és a végrehajtás előrehaladását.

*Módosítás*

Legkésőbb 2023. december 31-ig a Bizottság felülvizsgálja a törzshálózat megvalósítását, értékelve

*(a)* az e rendeletben meghatározott rendelkezéseknek való megfelelést;

*(b)* a végrehajtás előrehaladását;

*(c)* a személy- és teherszállítási áramlatok változásait;

*(d)* e rendelet esetleges változtatásának szükségét.

Or. en

*Indokolás*

*A felülvizsgálatnak a bizottsági szövegben javasoltaknál több elemet kell tartalmaznia. Ebből az alkalomból különösen az kell megvitatni, hogy szükség lehet a rendelet esetleges módosítására.*

**Módosítás 70**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**59 cikk – 2 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

**2. A Bizottság a törzshálózat megvalósításának aktív felügyelete során, az arányosság és szubszidiaritás elvének megfelelő figyelembevételével, megfelelő intézkedések megtételéről dönthet.**

*Módosítás*

**törölve**

Or. en

*Indokolás*

*A Bizottság nem rendelkezhet azzal a joggal, hogy ezekről az intézkedésekről egyoldalúan*

döntsen. Ezt a bekezdést ezért el kell hagyni.

## **Módosítás 71**

### **Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – 07/33 könyv**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

#### ***a Nottingham East Midlands repülőtér hozzáadása a törzshálózathoz***

Or. en

#### *Indokolás*

*Az EU éves légi áruszállításának 1%-át meghaladó áruátrakodási repülőtereket be kell vonni a törzshálózatba. Ez a kikötőkben bonyolított összes áruátrakodás küszöbértékét 1%-ban előíró módszerrel van összhangban. Ezze a módosítással a Nottingham East Midlands repülőtér bekapcsolódik a törzshálózatba. Sok más repülőtér is megfelel ennek a kritériumnak, de ezek a személyszállítás miatt már a repülőterek törzshálózatának részei.*

## **Módosítás 72**

### **Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – 11/33 könyv**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

#### ***a Liège-Bierset repülőtér hozzáadása a törzshálózathoz***

Or. en

#### *Indokolás*

*Az EU éves légi áruszállításának 1%-át meghaladó áruátrakodási repülőtereket be kell vonni a törzshálózatba. Ez a kikötőkben bonyolított összes áruátrakodás küszöbértékét 1%-ban előíró módszerrel van összhangban. Ezze a módosítással a Liège repülőtere bekapcsolódik a törzshálózatba. Sok más repülőtér is megfelel ennek a kritériumnak, de ezek a személyszállítás miatt már a repülőterek törzshálózatának részei.*



## Módosítás 73

### Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – 17/33 könyv

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***a Las Palmas-i Gran Canaria repülőtér  
hozzáadása a törzshálózathoz***

Or. en

#### *Indokolás*

*Városi csomópontokat kell előirányozni a több mint 1 millió lakosú szigeteken, illetve a több mint 1 millió lakosú elszigetelt NUTS 1 szintű régiókban. Ez összhangban van azzal a módszertannal, amely 1 millió lakos küszöbértéket irányoz elő ahhoz, hogy a nagy városi zónákból városi csomópontok legyenek, és amely legalább egy törzshálózati kikötőt tartalmaz a tengerhez való hozzáféréssel rendelkező valamennyi NUTS 1 szintű régió tekintetében. Ezzel a módosítással a Gran Canarián található Las Palmas (NUTS 1 szint, 2,12 millió lakos) városi csomóponttá válna, repülőtere pedig bekapcsolódna a törzshálózatba.*

## Módosítás 74

### Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – 18/33 könyv

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***Cagliari repülőterének hozzáadása a  
törzshálózathoz***

Or. en

#### *Indokolás*

*Városi csomópontokat kell előirányozni a több mint 1 millió lakosú szigeteken, illetve a több mint 1 millió lakosú elszigetelt NUTS 1 szintű régiókban. Ez összhangban van azzal a módszertannal, amely 1 millió lakos küszöbértéket irányoz elő ahhoz, hogy a nagy városi zónákból városi csomópontok legyenek, és amely legalább egy törzshálózati kikötőt tartalmaz a tengerhez való hozzáféréssel rendelkező valamennyi NUTS 1 szintű régió tekintetében. Ezzel a módosítással a Szardínián található Cagliari (1,68 millió lakos) városi csomóponttá válna, repülőtere és kikötője pedig bekapcsolódna a törzshálózatba.*

## Módosítás 75

### Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – 19/33 könyv

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***Cagliari repülőtérének hozzáadása a törzshálózathoz***

Or. en

#### *Indokolás*

*Lásd a 74. módosítás indokolását.*

## Módosítás 76

### Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – 22/33 könyv

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***Heraklion repülőtérének hozzáadása a törzshálózathoz***

Or. en

#### *Indokolás*

*Városi csomópontokat kell előirányozni a több mint 1 millió lakosú szigeteken, illetve a több mint 1 millió lakosú elszigetelt NUTS 1 szintű régiókban. Ez összhangban van azzal a módszertannal, amely 1 millió lakos küszöbértéket irányoz elő ahhoz, hogy a nagy városi zónákból városi csomópontok legyenek, és amely legalább egy törzshálózati kikötőt tartalmaz a tengerhez való hozzáféréssel rendelkező valamennyi NUTS 1 szintű régió tekintetében. Ezzel a módosítással a Krétán található Heraklion (1,11 millió lakos) városi csomóponttá válna, repülőtere és kikötője pedig bekapcsolódna a törzshálózatba.*

## Módosítás 77

### Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – 23/32 könyv

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***Heraklion repülőtérének hozzáadása a törzshálózathoz***

*Indokolás*

*Lásd a 76. módosítás indokolását.*

**Módosítás 78**

**Rendeletre irányuló javaslat  
II melléklet – 1 a szakasz**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***Cagliari (IT), Heraklion (EL) és Las Palmas (ES) hozzáadása***

Or. en

*Indokolás*

*Lásd a 73., 74., és a 76. módosítás indokolását.*

**Módosítás 79**

**Rendeletre irányuló javaslat  
II melléklet – 2 szakasz**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***Cagliari (IT) és Heraklion (EL)  
hozzáadása***

Or. en

*Indokolás*

*Lásd a 74. és a 76. módosítás indokolását. A bizottsági javaslat Las Palmas kikötőjét már a törzshálózati kikötők közé sorolja.*

## INDOKOLÁS

A transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) az Európai Unió egyik kulcsfontosságú projektje. A közös piac gerincét képezi, elengedhetetlen az uniós polgárok mobilitásához, a gazdasági, társadalmi és területi kohézióhoz, valamint a gazdasági növekedéshez és a munkahelyteremtéshez.

A TEN-T megvalósítása előtt álló jelenlegi kihívások jól ismertek: a számos TEN-T-projekt végrehajtásában tapasztalható jelentős késlekedés, a projektek finanszírozásának nehézségei a gazdasági válságnak köszönhetően, a különböző központi és decentralizált irányítású finanszírozási eszközök közötti koordináció hiánya, valamint a projektek finanszírozására, különösen a strukturális és kohéziós alapokból, valamint az EBB-től érkező pénzügyi segélyekre vonatkozó információk és statisztikák hiánya.

A Bizottság javaslatának célja e kihívások kezelése a TEN-T jelenlegi politikájának jelentős módosítása révén.

### **Módszertan és kétrétegű struktúra:**

A mellékletben található térképeken szemléltetett közös érdekű projektek előzetes meghatározása inentől kezdve az egész hálózatra és annak valamennyi közlekedési módjára vonatkozóan közös kritériumokra épülő módszertanon alapul. A módszertant a Bizottság a TEN-T iránymutatásairól szóló 2012. május 8-i meghallgatáson, valamint az ott szétosztott dokumentumban ismertette.

Az előadók úgy vélik, hogy ez az új módszertan az új TEN-T-politika döntő eleme. Segít megérteni a TEN-T szerkezetét, és elősegíti a valamennyi régió egyenlő mértékű és a közlekedési szükségleteknek megfelelő integrálására irányuló stratégiai és elméleti tervezést. Segít továbbá elkerülni az önkényes döntéseket. A TEN-T számára valóban az európai dimenzióknak kell fontosnak lennie, nem pedig a szigorúan nemzeti, regionális vagy helyi érdekeknek. Az előadók úgy vélik, hogy a Bizottság által a javaslatban bemutatott átfogó módszertan megfelelő és kiegyensúlyozott.

Ez a módszertan az átfogó hálózathoz és a törzshálózathoz álló kétrétegű struktúrát eredményez. Ez képezi a közös érdekű projektek meghatározásának alapját, és az előadók teljes mértékben támogatják e kétrétegű megközelítést. Ugyanez vonatkozik a rendelet mellékleteire, melyek felvázolják az alkalmazott módszertan eredményeképpen potenciálisan közös érdekűnek tekintett projekteket. Az előadók csupán két apró kiigazítást javasolnak a módszertan keretein **belül**, teljes mértékben összhangban annak logikájával:

- 1) az éves légi áruszállítás 1%-át meghaladó áruszállítási repülőterek bevonását, mellyel Liege és East Midlands repülőterei a törzshálózat részévé válnának;
- 2) városi csomópontok kialakítását a fontosabb európai szigeteken. Így a szardíniai Cagliari (1,68 millió lakos), a krétai Heraklion (NUTS 1 szint, 1,11 millió lakos) és a Gran Canarián található Las Palmas (NUTS 1 szint, 2,12 millió lakos) városi csomópontokká válnának, és

repülőterek és kikötők a törzshálózat részévé válnának.

### **A prioritások felállítása és az uniós hozzáadott érték:**

Az európai hozzáadott érték maximalizálása és a szűkös anyagi források mellett a lehető legnagyobb mértékű előrelépés megvalósítása a TEN-T egyik kulcsfontosságú prioritása kell, hogy legyen. E célkitűzés elérése érdekében a Bizottság a prioritások határozottabb felállítását javasolja. Egyértelmű a TEN-T legfontosabb elemeire (nevezetesen a kapacitáshiányokra, a hiányzó összeköttetésekre és a határokon átnyúló projektekre), valamint a fenntartható közlekedési módokra és a kiegészítő elemekre, például az intelligens közlekedési rendszerre történő összpontosítás. Az előadók egyetértenek ezzel a megközelítéssel. Egy lépéssel azonban még megtoldanák a Bizottság javaslatát. Elsősorban a közös érdekű projektekre vonatkozó szigorúbb kritériumok meghatározásáról van szó a (célkitűzésekről szóló) 4. cikk és a (prioritásokra vonatkozó) 10. cikk jobb felépítése, valamint a 7. cikkben szereplő támogathatósági kritériumok kismértékű leszűkítése révén.

A Bizottság javaslatában ezenkívül az európai hozzáadott érték meglehetősen homályos fogalomként szerepel. Úgy tűnik, hogy a különböző résztvevők számára mást és mást jelent. Az előadók véleménye az, hogy be kell vezetni egy, a TEN-T-re szabott meghatározást. Ugyanez vonatkozik a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzésre is.

A közös érdekű projektek értékelésére alkalmazandó részletes módszertan kidolgozását a Bizottságnak a rendelet elfogadását követően kell elvégeznie. Ha ezt felhatalmazáson alapuló jogi aktus formájában végezné, az garantálná, hogy a Parlament részt vesz a folyamatban.

Az előadók egyetértenek a Bizottság azon álláspontjával, hogy kötelező érvényű határidőket kell megszabni a törzshálózat (2030) és az átfogó hálózat (2050) befejezésére. Ezek segítenek majd a TEN-T számára szükséges nyomás kialakításában.

### **A TEN-T és a fenntartható növekedés:**

A fentiekén kívül az előttünk álló kihívások fokozottabb figyelembevétele érdekében erősebb kapcsolatra van szükség a TEN-T célkitűzései és prioritásai, valamint az Európa 2020 stratégia között.

Tekintettel a közlekedési infrastruktúra hosszú távú éghajlati hatásaira, elengedhetetlennek tűnik, hogy az új vagy felújított infrastruktúra-projektek esetében éghajlati hatásvizsgálatot végezzünk. A közlekedéspolitikai előtt álló, a szén-dioxid-kibocsátás lefaragására irányuló hatalmas kihívás, valamint az abból eredő, a közlekedéspolitikáról szóló fehér könyvben felvázolt nagyratörő célkitűzések miatt ez még inkább szükséges. Ezért az éghajlati hatásvizsgálatokat be kell építeni a 7. cikk által előírt társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzésbe.

### **Koordinációs és végrehajtási eszközök:**

A IV. fejezetben a Bizottság a **törzshálózati folyosók multimodális megközelítését** javasolja.

A 10 javasolt törzshálózati folyosó magában foglalja a határokon átnyúló legjelentősebb távolsági forgalmakat. A folyosók a törzshálózat összehangolt végrehajtásának kulcsfontosságú eszközei. Ezek a folyosók elvben három közlekedési módra terjednek ki, áthaladnak legalább három tagállamon, és általában egy tengeri kikötővel hoznak létre kapcsolatot.

A Bizottság a törzshálózati folyosók koordinálására és irányítására európai koordinátorok kijelölését javasolja (51. cikk). A folyosó platformok az illetékes európai koordinátor elnökletével elősegítik e folyosók igazgatását (52. cikk). A platform állandó jogi személyként is létrehozható, mint amilyen az Európai Gazdasági Érdekeltségi Csoport. A tagállamok a folyosói platformmal együttműködve folyosófejlesztési terveket készítenek.

Az előadók támogatják ezt a megközelítést. A jobb koordináció valóban az új TEN-T politika másik pillére. A koordinátorokkal néhány jelenlegi TEN-T projekttel kapcsolatban eddig szerzett tapasztalat elég pozitív. A koordinátorok szerepét tovább kell pontosítani és gazdagítani. A folyosó platform és a folyosófejlesztési terv révén harmonizált strukturára támaszkodhatnak majd. Az előadók úgy vélik, hogy ez a helyes megközelítés, hozzáadtak azonban néhány elemet. A folyosók irányítási struktúrája szempontjából fokozottabban figyelembe kell venni például néhány egyéb folyosó megközelítést (pl. vasúti szállítási folyosók). Javítani kell a regionális és helyi hatóságok, valamint az érintett tengeri és belvízi kikötők képviselőinek részvételét is.

#### **A konkrét közlekedési módokkal kapcsolatos észrevételek:**

Az előadók üdvözlik a Bizottság abbéli szándékát, hogy megerősítsék az uniós kikötőket, mint multimodális átjárókat, de közben hangsúlyozzák, hogy a tengeri gyorsforgalmi utak koncepciója továbbra is elég homályos. Ezeket továbbá a jelenlegi TEN-T iránymutatásokban játszott elég jelentős szerepükhöz képest visszaminősítették. Ezért, valamint stratégiai jelentőségük hangsúlyozása érdekében, az előadók javaslatot tesznek a tengeri gyorsforgalmi utak projekt frissítésének kérelmezésére.

A belvízi hajózás tekintetében az előadók üdvözlik a közlekedés e módjára való összpontosítást, különösen az európai összekapcsolódási eszközzel kapcsolatban. A növény- és állatvilág számára különleges jelentőségű néhány területet azonban, mint például a természetes, érintetlen, szabadon áramló folyókat és a Natura 2000 területeit ki kell vonni a belvízi hajózásra vonatkozó követelmények, különösen a 17. cikk 4. osztályú követelményei alól. Ezekben az esetekben a hajóknak kell alkalmazkodniuk a folyóhoz és nem a folyónak a hajókhoz.

#### **A helyi civil társadalom aggodalmai és a projektekkal kapcsolatos kérdések:**

A Bizottság nem foglalkozott egy egyre növekvő jelentőségű kérdéssel: hogyan lehet az egy bizonyos projekt által érintett (pl. vasúti zaj, szennyezés stb.) polgárokkal való konzultációt és részvételüket biztosítani a tervezési folyamat során? Ez elengedhetetlen az ellentmondásos projektek hatásának mérsékléséhez, valamint a gyakran jelentős projekt-késedelmet okozó hosszú távú helyi vagy regionális szintű konfliktusok elkerüléséhez. Jelenleg néhány kulcsfontosságú projektet (pl. Lyon-Torino alagút, Stuttgart 21) erőteljesen ellenez a helyi lakosság. Ezért a Bizottságot kötelezni kell arra, hogy készítsen iránymutatási tervezetet a

helyi/regionális hatóságok és a civil társadalom TEN-T projektekbe való bevonására, és e projekt fejlesztését velük, ne ellenükben végezze.

### **Átláthatóság, nyomon követés és jelentéstétel, valamint belső koordináció:**

A TEN-T iránymutatásaira vonatkozó javaslat 54. cikke (1) bekezdésével összhangban a tagállamok a transzeurópai közlekedési hálózat interaktív térinformatikai és műszaki információs rendszerén (TENtec) keresztül folyamatosan tájékoztatják a Bizottságot a közös érdekű projektek végrehajtása és az ezt célzó beruházások során elért előrehaladásról.

Ennek a rendszernek nagy esélye van arra, hogy javítsa közös érdekű projektek összes finanszírozási formájával kapcsolatban rendelkezésre álló adatok jelenlegi elégtelen helyzetét. A TRAN bizottság a múltban különösen a Strukturális és Kohéziós Alapok által finanszírozott TEN-T projektekre vonatkozó átláthatóság és tájékoztatás hiányát bírálta.

A Bizottság javaslata szerint azonban nem teljesen egyértelmű, hogy a tagállamok kötelesek-e feltölteni a TENtec-be valamennyi különböző támogatási eszköz adatait. Az előadók úgy határoztak, hogy ezt egyértelművé teszik, és ebbe az Európai Beruházási Banktól (EBB) származó hiteleket is beleveszik. Továbbá nem csak a tagállamokra vonatkozó jelentéstételi kötelezettséget kell megerősíteni. A kétévente készített, az elért eredményekről szóló bizottsági jelentésnek részletesebb adatokat és kiegészítő elemeket is kell tartalmaznia. Tükröznie és körvonalaznia kell a TEN-T változón jellegét, valamint részletes tájékoztatást kell nyújtania az (1) bekezdésben említett pénzügyi támogatás valamennyi formájának a Bizottság általi belső koordinálásáról. Ez utóbbi rendkívül fontos ahhoz, hogy az Európai Parlament áttekintést kapjon arról, hogy valamennyi pénzügyi program támogatási politikáját a TEN-T iránymutatásokkal összhangban hajtják-e végre.