

# EURÓPAI PARLAMENT

2004



2009

*Plenárisülés-dokumentum*

**A6-0220/2009**

2.4.2009

## **\*\*\*I JELENTÉS**

a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat létrehozásáról  
szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról  
(COM(2008)0852 – C6-0509/2008 – 2008/0247(COD))

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

Előadó: Petr Duchoň

### ***Eljárások jelölései***

- \* Konzultációs eljárás  
*leadott szavazatok többsége*
- \*\*I Együtműködési eljárás (első olvasat)  
*leadott szavazatok többsége*
- \*\*II Együtműködési eljárás (második olvasat)  
*leadott szavazatok többsége a közös álláspont jóváhagyásához a Parlament összes képviselőjének többsége a közös álláspont elutasításához vagy módosításához*
- \*\*\* Hozzájárulás  
*a Parlament összes képviselőjének többsége, kivéve az EK-Szerződés 105., 107., 161. és 300., valamint az EU-Szerződés 7. cikke alá tartozó esetekben*
- \*\*\*I Együttdöntési eljárás (első olvasat)  
*leadott szavazatok többsége*
- \*\*\*II Együttdöntési eljárás (második olvasat)  
*leadott szavazatok többsége a közös álláspont jóváhagyásához a Parlament összes képviselőjének többsége a közös álláspont elutasításához vagy módosításához*
- \*\*\*III Együttdöntési eljárás (harmadik olvasat)  
*leadott szavazatok többsége a közös szövegtervezet jóváhagyásához*

(Az eljárás típusa a Bizottság által javasolt jogalaptól függ.)

### ***Módosítások jogalkotási szöveghez***

A Parlament módosításaiban a módosított szöveget ***félkövér dőlt*** betűkkel jelölik. A módosító jogi aktusok esetében ***félkövéren*** kell jelölni a létező rendelkezés azon részeit, amelyeket a Parlament módosítani kíván, de amelyeket a Bizottság nem módosított. Az ilyen részekben az esetleges törléseket a következőképpen kell jelölni: [...]. A ***normál dőlt betűs*** kiemelés jelzi az illetékes osztályoknak, hogy a jogalkotási szöveg mely részeiben javasolnak javításokat a végleges szöveg kidolgozásának elősegítése érdekében (például nyilvánvaló hibák vagy kihagyások egy adott nyelvi változatban). Az ilyen jellegű javasolt módosításokat egyeztetni kell az érintett osztályokkal.

## TARTALOMJEGYZÉK

	<b>Oldal</b>
AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE .....	5
INDOKOLÁS .....	42
ELJÁRÁS .....	45



## AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE

a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat létrehozásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról  
(COM(2008)0852 – C6-0509/2008 – 2008/0247(COD))

(Együttdöntési eljárás: első olvasat)

*Az Európai Parlament,*

- tekintettel a Bizottságnak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2008)0852),
  - tekintettel az EK-Szerződés 251. cikkének (2) bekezdésére és 71. cikkének (1) bekezdésére, amely alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C6-0509/2008),
  - tekintettel eljárási szabályzata 51. cikkére,
  - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A6-0220/2009),
1. jóváhagyja a Bizottság javaslatát, annak módosított formájában;
  2. felhívja a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez abban az esetben, ha javaslatát lényegesen módosítani kívánja, vagy helyébe másik szöveget szándékozik léptetni;
  3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak.

### Módosítás 1

#### Rendelethez irányuló javaslat 3 a preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(3a) (3a) Bár a vasúti teherfuvarozás liberalizációja lehetővé tette az új üzemeltetők számára a hálózatba való belépést, a piaci mechanizmusok nem elégségesek a vasúti teherfuvarozás megszervezéséhez, szabályozásához és biztosításához. Az optimalizáció és a megbízhatóság biztosítása különösen a pályahálózat-működtetők közötti együttműködési és vasútvonal-elosztási***

*Indokolás*

*A jelek szerint szükség van arra, hogy a vasúti teherszállítás fejlesztését a pályahálózat-működtetők közötti együttműködő megközelítéssel kell szabályozni.*

**Módosítás 2**

**Rendeletre irányuló javaslat  
7 preambulumbekzdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(7) A versenyképes vasúti áru fuvarozást szolgáló vasúti hálózatot a transzeurópai közlekedési hálózattal (TEN-T) koherens egységet alkotó hálózatként indokolt létrehozni. Ennek érdekében a **két hálózat** fejlesztését össze kell hangolni, a vasúti áru fuvarozás céljára szolgáló nemzetközi folyosókat pedig integrálni kell a TEN-T meglévő **hálózatába**. Ezen túlmenően az említett áru fuvarozási folyosókkal kapcsolatban közösségi szinten **egységes** szabályokat kell kidolgozni. Adott esetben az említett folyosók létrehozásához a TEN-T program keretében pénzügyi támogatást lehet nyújtani.

*Módosítás*

(7) A versenyképes vasúti áru fuvarozást szolgáló **európai** vasúti hálózatot a transzeurópai közlekedési hálózattal (TEN-T) **és az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS) közlekedési folyosóival** koherens egységet alkotó hálózatként indokolt létrehozni. Ennek érdekében a **hálózatok** fejlesztését össze kell hangolni, a vasúti áru fuvarozás céljára szolgáló nemzetközi folyosókat pedig integrálni kell a TEN-T **és ERTMS** meglévő **folyosóival**. Ezen túlmenően az említett áru fuvarozási folyosókkal kapcsolatban közösségi szinten **harmonizált** szabályokat kell kidolgozni. Adott esetben az említett folyosók létrehozásához a TEN-T program, **többek között a kutatási és a Marco Polo programok valamint az egyéb közösségi források és más európai politikák és források, mint a Kohéziós Alap** keretében pénzügyi támogatást lehet nyújtani.

**Módosítás 3**

**Rendeletre irányuló javaslat  
7 a preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(7a) Az áru fuvarozási folyosók létrehozása során a harmadik országok vasúti infrastruktúrájával való**

*összekapcsolódások javításának biztosítása céljából figyelembe kell venni, hogy milyen nagy jelentőséggel bír a TEN-T hálózatnak az európai szomszédsági politika (ESZP) országaira történő tervezett kibővítése.*

#### Módosítás 4

##### Rendeletre irányuló javaslat 8 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(8) Indokolt az áru fuvarozási folyosó keretében megfelelően koordinálni az érintett tagállamok és pályahálózat-működtetők közötti együttműködést, **elegető prioritást biztosítani** a vasúti áru fuvarozási **forgalom számára**, a többi közlekedési móddal hatékony és kellő mértékű kapcsolatot kialakítani és a vasúti áru fuvarozásban érdekelt szolgáltatók közötti verseny fejlődését ösztönző feltételeket biztosítani.

*Módosítás*

(8) Indokolt az áru fuvarozási folyosó keretében megfelelően koordinálni az érintett tagállamok és pályahálózat-működtetők közötti együttműködést, **jobban és a szükséges mértékben könnyíteni** a vasúti áru fuvarozási **forgalmat**, a többi közlekedési móddal hatékony és kellő mértékű kapcsolatot kialakítani **egy hatékony, integrált áruszállítási hálózat kialakítása érdekében**, és a vasúti áru fuvarozásban érdekelt szolgáltatók közötti verseny fejlődését ösztönző feltételeket biztosítani.

*Indokolás*

*Az áru fuvarozási folyosókat úgy kell összehangolni, hogy az a vasúti áruszállítás fenntarthatóságát és hatékonyságát serkentsse, és a vasúti áruszállítást közelebbről integrálja a szállítás más módjaival.*

#### Módosítás 5

##### Rendeletre irányuló javaslat 9 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(9) *Az áru fuvarozási folyosók létrehozását* átlátható kritériumok alapján és átlátható eljárást követően **közösségi** szinten indokolt **megvizsgálni és jóváhagyni**, úgy, hogy az **egyes döntésekkel kapcsolatban és**

*Módosítás*

(9) *Az áru fuvarozási folyosók létrehozásának a vasúti pályahálózat-működtetőkkel konzultáló tagállamok javaslatain kell alapulnia. Ezt egy későbbi szakaszban* átlátható kritériumok alapján

**az irányítás kérdéseit illetően** a tagállamok és a pályahálózat-működtetők **számára** elegendő mozgástér maradjon **a saját helyzetükhöz kellően alkalmazkodó** intézkedések meghozatalára.

és átlátható eljárást követően **európai** szinten indokolt jóváhagyni. **Az áru fuvarozási folyosók létrehozásának kritériumait** úgy **kell meghatározni**, hogy az a tagállamok és a pályahálózat-működtetők **specifikus szükségleteihez igazodjék**, azaz elegendő mozgástér maradjon intézkedések meghozatalára.

### Indokolás

*Az áru fuvarozás meghatározásának az érintett pályahálózat-működtetőkkel szorosan konzultáló tagállamok javaslatain kell alapulnia. Garantálni kell azt, hogy a döntéshozatali folyamat során a pályahálózat-működtetők autonómiája megmarad.*

### Módosítás 6

#### Rendeletre irányuló javaslat 10 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(10) A tagállamok és a **pályahálózat-működtetők** közötti koordináció ösztönzése érdekében minden áru fuvarozási folyosó esetében létre kell hozni az adott áru fuvarozási folyosón érdekeltséggel rendelkező különböző pályahálózat-működtetők közül álló irányító szervezet.

*Módosítás*

(10) A tagállamok, **a pályahálózat-működtetők** és a **vasúttársaságok** közötti koordináció ösztönzése érdekében minden áru fuvarozási folyosó esetében létre kell hozni az adott áru fuvarozási folyosón érdekeltséggel rendelkező különböző pályahálózat-működtetők közül álló irányító szervezet.

### Módosítás 7

#### Rendeletre irányuló javaslat 11 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(11) A piaci igények kellő figyelembevétele érdekében az áru fuvarozási folyosók kialakításának részleteit egy olyan végrehajtási terv formájában kell előterjeszteni, amely tartalmazza a vasúti áru fuvarozás teljesítményének javításához szükséges fellépések meghatározását és végrehajtási

*Módosítás*

(11) A piaci igények kellő figyelembevétele érdekében az áru fuvarozási folyosók kialakításának részleteit egy olyan végrehajtási terv formájában kell előterjeszteni, amely tartalmazza a vasúti áru fuvarozás teljesítményének javításához szükséges fellépések meghatározását és végrehajtási



ütemtervét. Ezenkívül indokolt **világosan** meghatározott **eljárásoknak** megfelelő, rendszeres konzultációk segítségével meggyőződni arról, hogy az adott áru fuvarozási folyosó kialakítása érdekében tervezett vagy megvalósított fellépések megfelelnek-e **az áru fuvarozási folyosót igénybe vevő valamennyi felhasználó** igényeinek vagy elvárásainak.

ütemtervét. Ezenkívül indokolt **az irányítási szerv által** meghatározott megfelelő **eljárásokkal összhangban, az összes vasúttársaság bevonásával történő** rendszeres konzultációk segítségével meggyőződni arról, hogy az adott áru fuvarozási folyosó kialakítása érdekében tervezett vagy megvalósított fellépések megfelelnek-e **a piac** igényeinek vagy elvárásainak.

### Indokolás

*Az áru fuvarozási folyosók használóival történő konzultációs eljárást az irányító szervnek kell meghatározni, mert ez utóbbi szint a legalkalmasabb a megfelelő eljárás eldöntésére.*

## Módosítás 8

### Rendeletre irányuló javaslat 12 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(12) Az áru fuvarozási folyosó vonalán rendelkezésre álló infrastruktúrakapacitás egységességének és folytonosságának biztosításához össze kell hangolni az érintett tagállamok és **pályahálózat-működtetők** által az áru fuvarozási folyosón végrehajtott beruházásokat és azokat az áru fuvarozási folyosó szükségleteinek megfelelő logika szerint kell tervezni. A folyosót potenciálisan felhasználni kívánó **kérelmezők** tájékoztatására a folyosók kialakításának ütemtervét közzé kell tenni. Indokolt, hogy ebben szerepeljenek az átjárható rendszerek fejlesztésével és a vonatok kapacitásának növelésével kapcsolatos beavatkozási tervek.

*Módosítás*

(12) **(12)** Az áru fuvarozási folyosó vonalán rendelkezésre álló infrastruktúrakapacitás egységességének és folytonosságának biztosításához össze kell hangolni az érintett tagállamok, **pályahálózat-működtetők és vasúttársaságok, illetve adott esetben a tagállamok és harmadik országok** által az áru fuvarozási folyosón végrehajtott beruházásokat és azokat az áru fuvarozási folyosó szükségleteinek megfelelő logika szerint kell tervezni. A folyosót potenciálisan felhasználni kívánó **vasúttársaságok** tájékoztatására a folyosók kialakításának ütemtervét közzé kell tenni. Indokolt, hogy ebben szerepeljenek az átjárható rendszerek fejlesztésével és a vonatok kapacitásának növelésével kapcsolatos beavatkozási tervek.

## Módosítás 9

### Rendeletre irányuló javaslat 17 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(17) Tekintettel az eltérő típusú forgalom menetrendjének meghatározására jellemző eltérő tervidőszakokra, kívánatos ügyelni arra, hogy az áru fuvarozási célú infrastruktúra-kapacitás iránti **kérelmeket indokolatlanul ne korlátozzák** a személyszállítási célú **kérelmek**, különösen figyelembe véve azok külön-külön vizsgált társadalmi-gazdasági értékét. Az infrastruktúra-használati díjnak az odaítélt menetvonal minősége és megbízhatósága függvényében indokolt változnia.

*Módosítás*

(17) Tekintettel az eltérő típusú forgalom menetrendjének meghatározására jellemző eltérő tervidőszakokra, kívánatos ügyelni arra, hogy az áru fuvarozási célú infrastruktúra-kapacitás iránti **kérelmek kompatibilisek legyenek** a személyszállítási célú **kérelmekkel**, különösen figyelembe véve azok külön-külön vizsgált társadalmi-gazdasági értékét. Az infrastruktúra-használati díjnak az odaítélt menetvonal minősége és megbízhatósága függvényében indokolt változnia.

*Indokolás*

*A teherszállító menetvonal iránti kérelmeknek összhangban kell lenniük a személyszállítással, hogy a személyszállító vonatok forgalmát a lehető legkevésbé zavarják.*

## Módosítás 10

### Rendeletre irányuló javaslat 18 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(18) A szállítás időtartamára és a pontosságra érzékeny árukat szállító vonatoknak a forgalom fennakadása esetén kellő elsőbbséget célszerű élvezniük.

*Módosítás*

(18) A szállítás időtartamára és a pontosságra érzékeny árukat szállító vonatoknak a forgalom fennakadása esetén **az irányítási szerv által meghatározott módon** kellő elsőbbséget célszerű élvezniük.

## Módosítás 11

### Rendeletre irányuló javaslat 19 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(19) Az adott áru fuvarozási folyosón vasúti áru fuvarozási szolgáltatásokat biztosító gazdasági szereplők közötti verseny kialakulásának biztosítása érdekében **kívánatos** a vasúttársaságokon vagy azok csoportosulásán kívüli egyéb kérelmezők **számára is engedélyezni** az infrastruktúra-kapacitás iránti **kérelmek benyújtását**.

(19) **(19)** Az adott áru fuvarozási folyosón vasúti áru fuvarozási szolgáltatásokat biztosító gazdasági szereplők közötti verseny kialakulásának biztosítása érdekében a vasúttársaságokon vagy azok csoportosulásán kívüli egyéb kérelmezők **benyújthatják** az infrastruktúra-kapacitás iránti **kérelmeket**.

## **Módosítás 12**

### **Rendeletre irányuló javaslat 22 preambulumbekzdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(22) Az áru fuvarozási folyosó létrehozását célzó fellépések előnyeinek objektív értékelésének és a fellépések hatékony nyomon követésének lehetővé tétele érdekében ki kell dolgozni és rendszeresen közzé kell tenni az áru fuvarozási folyosó teljes hosszán nyújtott szolgáltatást leíró teljesítménymutatókat.

(22) Az áru fuvarozási folyosó létrehozását célzó fellépések előnyeinek objektív értékelésének és a fellépések hatékony nyomon követésének lehetővé tétele érdekében ki kell dolgozni és rendszeresen közzé kell tenni az áru fuvarozási folyosó teljes hosszán nyújtott szolgáltatást leíró teljesítménymutatókat. **A teljesítménymutatók meghatározását a vasúti teherfuvarozási szolgáltatásokat nyújtó vagy igénybe vevő érintett felekkel történő konzultációt követően kell kialakítani.**

### *Indokolás*

*A teljesítménymutatók hasznosak az európai szintű áru fuvarozási szolgáltatások minőségének javítása szempontjából. A valamennyi fél által elismert mutatókról történő megállapodás érdekében egy ilyen meghatározásra azonban a vasúti áruszállítási szolgáltatók és ügyfelek igényeivel összhangban kerülhet sor.*

## Módosítás 13

### Rendeletre irányuló javaslat 23 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(23) A helyes gyakorlatok terjedésének elősegítésére és a versenyképes vasúti áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat irányításának hatékony nyomon követésének biztosítására a Bizottság támogatása mellett kívánatos megerősíteni a közösségi pályahálózat-működtetők közötti együttműködést.**

**törölve**

*Indokolás*

*Ez a legjobb bevált gyakorlat terjesztéséről és a pályahálózat-működtetők közti együttműködésről szóló előírás redundáns, és felesleges bürokráciához vezethet.*

## Módosítás 14

### Rendeletre irányuló javaslat 27 a preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(27a) E rendelet a más szállítási módokhoz viszonyítva a vasúti áru fuvarozás hatékonyságát szeretné növelni, de ezt a célkitűzést politikai fellépés és a tagállamok (és az Európai Unió) pénzügyi bevonása révén is követni kell. Biztosítani kell a tagállamok között a legmagasabb szinten folytatott együttműködést, az áru fuvarozási folyosók leghatékonyabb működésének szavatolása érdekében. Az infrastruktúrát és az ERTMS-hez hasonló technikai rendszereket illető pénzügyi kötelezettségvállalásnak a vasúti áru fuvarozási képesség növelésére és ezzel párhuzamosan a jogalkotási hatékonyság fokozására kell törekednie.**

## Módosítás 15

### Rendeletre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(1) Ez a rendelet a versenyképes árufuvarozást szolgáló – **a versenyképes árufuvarozást szolgáló** nemzetközi vasúti **folyosókból álló** (a továbbiakban: árufuvarozási folyosók) – európai vasúti hálózat létrehozásának és megszervezésének szabályait határozza meg. Megállapítja az árufuvarozási folyosók kiválasztásával és megszervezésével kapcsolatos szabályokat, valamint a beruházások tervezésével, a kapacitás kezelésével és a forgalom irányításával kapcsolatos **harmonizált** alapelveket.

*Módosítás*

(1) Ez a rendelet a versenyképes árufuvarozást szolgáló nemzetközi vasúti **folyosókban** (a továbbiakban: árufuvarozási folyosók) **a versenyképes árufuvarozást szolgáló** európai vasúti hálózat létrehozásának és megszervezésének szabályait határozza meg. Megállapítja az árufuvarozási folyosók kiválasztásával és megszervezésével kapcsolatos szabályokat, valamint a beruházások tervezésével, a kapacitás kezelésével és a forgalom irányításával kapcsolatos **együtműködési** alapelveket.

*Indokolás*

*A jelek szerint szükség van arra, hogy a vasúti teherszállítás fejlesztését a pályahálózat-működtetők közötti együtműködő megközelítéssel kell szabályozni.*

## Módosítás 16

### Rendeletre irányuló javaslat 1 cikk – 2 bekezdés – a pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

a) a vasúti infrastruktúrán üzemelő személyszállítási szolgáltatások számára fenntartott különálló helyi és regionális hálózatok;

*Módosítás*

a) a vasúti infrastruktúrán üzemelő személyszállítási szolgáltatások számára fenntartott különálló helyi és regionális hálózatok, **az árufuvarozási folyosó egyes részein működtetett szolgáltatások kivételével;**

*Indokolás*

*Lehetőség van arra, hogy egyes helyi és regionális személyszállítási szolgáltatásra irányuló önálló hálózatok az árufuvarozási folyosó egyes részeit igénybe vehessék. Ezen esetben az árufuvarozási folyosókra vonatkozó rendeleteket kell alkalmazni.*

## Módosítás 17

### Rendeletre irányuló javaslat 2 cikk – 2 bekezdés – a pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

a) „áru fuvarozási folyosó”: a tagállamok és adott esetben európai harmadik országok területén elhelyezkedő vasútvonalak olyan halmaza, amely egy vagy több stratégiai jelentőségű terminált köt össze egy vagy több másik stratégiai jelentőségű terminállal, és amely egy főútvonalból, valamint alternatív útvonalakból és az ezeket összekötő vonalakból, továbbá az áru fuvarozási terminálokban, a rendező pályaudvarokon és a vonat-összeállító állomásokon található vasúti infrastruktúrákból és kapcsolódó berendezéseiből, valamint a fent említett elemeket összekötő vonalakból áll;

*Módosítás*

a) „áru fuvarozási folyosó”: a tagállamok és adott esetben európai harmadik országok területén elhelyezkedő vasútvonalak olyan halmaza, amely két vagy több stratégiai jelentőségű terminált köt össze, és amely egy főútvonalból, valamint alternatív útvonalakból és az ezeket összekötő vonalakból, továbbá az áru fuvarozási terminálokban, a rendező pályaudvarokon és a vonat-összeállító állomásokon található vasúti infrastruktúrákból és kapcsolódó berendezéseiből, valamint a fent említett elemeket összekötő vonalakból áll, beleértve a 2001/14/EK irányelv II. mellékletében említett valamennyi vasúthoz kapcsolódó szolgáltatást;

### *Indokolás*

*A vasúthoz kapcsolódó szolgáltatások létfontosságúak ahhoz, hogy vasúti áru fuvarozást az összes piaci szegmensben biztosítsák (beleértve az egykocsis szolgáltatásokat). Az új piaci belépőket eddig szinte teljesen kizárták e tevékenységből, és kisebb mértékben az intermodális közlekedésből, mivel e szolgáltatásokhoz nem vagy csak korlátozottan illetve nem méltányos feltételekkel férnek hozzá. A vasúthoz kapcsolódó szolgáltatások a 2006-os „Servrail” tanulmány tárgyát képezték, amelyet az Európai Bizottság megbízásából készítettek, és az első vasúti csomag átdolgozásának részét képezik. A vasúthoz kapcsolódó szolgáltatások egyúttal fontosak az új/független vasúti személyszállítási üzemeltetők számára.*

## Módosítás 18

### Rendeletre irányuló javaslat 2 cikk – 2 bekezdés – c pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

c) „jelentős karbantartási munkák”: a vonatoknak az áru fuvarozási folyosón való közlekedéséhez szükséges vasúti infrastruktúrát és berendezéseket érintő

*Módosítás*

c) „jelentős karbantartási munkák”: a vonatoknak az áru fuvarozási folyosón való közlekedéséhez szükséges vasúti infrastruktúrát és berendezéseket érintő,

olyan beavatkozás vagy javítás, amely a 2001/14/EK irányelv 28. cikke szerinti infrastruktúra-kapacitás korlátozásával jár;

**legalább egy évvel korábban eltervezett** olyan beavatkozás vagy javítás, amely a 2001/14/EK irányelv 28. cikke szerinti infrastruktúra-kapacitás korlátozásával jár;

## Módosítás 19

### Rendeletre irányuló javaslat 2 cikk – 2 bekezdés – e pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

e) „stratégiai jelentőségű terminál”: az adott árufuvarozási folyosón elhelyezkedő, minden kérelmező előtt nyitott terminál, amely az árufuvarozási folyosó teljes hosszán megvalósuló vasúti árufuvarozásban jelentős szerepet **játszik**;

*Módosítás*

e) „stratégiai jelentőségű terminál”: az adott árufuvarozási folyosón elhelyezkedő, minden kérelmező előtt nyitott terminál, amely az árufuvarozási folyosó teljes hosszán megvalósuló vasúti árufuvarozásban **már** jelentős szerepet **tölt be vagy várhatóan fog betölteni**;

## Módosítás 20

### Rendeletre irányuló javaslat 2 cikk – 2 bekezdés – f pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

f) „egyablakos rendszer”: az árufuvarozási folyosó **pályahálózat-működtetői** által létrehozott közös fórum, amely lehetővé teszi a kérelmezőknek, hogy **egy helyen, egyetlen művelettel** kérelmezzenek menetvonalat egy legalább egy határt keresztező útvonalra.

*Módosítás*

f) „egyablakos rendszer”: az árufuvarozási folyosó **valamennyi pályahálózat-működtetője** által létrehozott közös fórum, amely lehetővé teszi a kérelmezőknek, hogy kérelmezzenek menetvonalat egy legalább egy határt keresztező útvonalra.

## Módosítás 21

### Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 1 bekezdés – bevezető rész

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(1) Az árufuvarozási folyosó **célja, hogy** nemzetközi és belföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatások üzemeltetését **tegye lehetővé**

*Módosítás*

(1) Az árufuvarozási folyosó **legalább két tagállamot összeköt és lehetővé teszi a** nemzetközi és belföldi vasúti árufuvarozási

**legalább két tagállam területén.** Az árufuvarozási folyosó a következő jellemzőkkel rendelkezik:

szolgáltatások üzemeltetését. Az árufuvarozási folyosó a következő jellemzőkkel rendelkezik:

## Módosítás 22

### Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 1 bekezdés – a pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

a) része a TEN-T-nek;

*Módosítás*

a) része a TEN-T-nek, **vagy legalább kompatibilis a TEN-T-vel, vagy adott esetben az ERTMS folyosókkal. Szükség esetén a TEN-T-hez nem tartozó, jelentős, vagy feltételezhetően jelentős árufuvarozási forgalommal rendelkező szakaszok a folyosó részeit képezhetik.**

## Módosítás 23

### Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 1 bekezdés – b pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

b) a vasúti árufuvarozási forgalom jelentős mértékű növekedését teszi lehetővé;

*Módosítás*

(b) a vasúti árufuvarozási forgalom jelentős mértékű növekedését teszi lehetővé, **és figyelembe veszi a főbb kereskedelmi és áruforgalmakat;**

### *Indokolás*

*A teherszállítást kiemelten kezelő hálózat kiépítésének meg kell felelnie a fő európai tengelyeknek, amennyiben jelentős kereslet mutatkozik a nemzetközi áruszállításra.*

## Módosítás 24

### Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 1 bekezdés – c a pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**ca) jobb összeköttetéseket tesz lehetővé a határ menti tagállamok és a harmadik**



*országok között;*

## Módosítás 25

### Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

**(2) Egy áru fuvarozási folyosó létrehozására vagy módosítására az érintett tagállamok tehetnek javaslatot. Ebből a célból a tagállamok az érintett pályahálózat-működtetőkkel közösen kidolgozott javaslatot juttatnak el a Bizottsághoz,** figyelembe véve a mellékletben szereplő kritériumokat.

*Módosítás*

**(2) Egy áru fuvarozási folyosó létrehozásáról vagy módosításáról az érintett tagállamok határoznak,** az érintett pályahálózat-működtetőkkel közösen kidolgozott **javaslat mellékelésére irányuló szándékukról értesítik a Bizottságot,** figyelembe véve a **folyosót használó vagy használni szándékozó vasúttársaságok kezdeményezéseit és véleményét valamint a** mellékletben szereplő kritériumokat. **Az érdekelt vasúttársaságok részt vehetnek a folyamatban, amennyiben lényeges beruházások érintik őket.**

*Indokolás*

*Amíg a vasúttársaságok „gazdasági szereplők” azaz pénzügyi szempontból aktívan részt vesznek az áru fuvarozási folyosók létrehozásában, részt vehetnek a folyamatban.*

## Módosítás 26

### Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 3 bekezdés – a pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

a) e rendelet hatálybalépése után legkésőbb egy évvel legalább egy-egy áru fuvarozási folyosóra vonatkozó javaslatot ki kell dolgozni minden olyan tagállam területére vonatkozóan, amelynek legalább két **szárazföldi határa** van más tagállamokkal;

*Módosítás*

a) e rendelet hatálybalépése után legkésőbb egy évvel legalább egy-egy áru fuvarozási folyosóra vonatkozó javaslatot ki kell dolgozni minden olyan tagállam területére vonatkozóan, amelynek legalább két **közvetlen kapcsolata** van más tagállamokkal;

## Indokolás

*A közvetlen vasúti kapcsolatra való hivatkozás a szárazföldi határok helyett relevánsabb.*

### Módosítás 27

#### Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 3 bekezdés – b pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

b) e rendelet hatálybalépése után legkésőbb három évvel minden tagállam területére vonatkozóan ki kell dolgozni legalább a következőket:

*i. egy áru fuvarozási folyosó,*

*ii. két áru fuvarozási folyosó, amennyiben az érintett tagállamban a vasúti áru fuvarozás éves teljesítménye 30 milliárd tonnakilométer vagy ennél több,*

*iii. három áru fuvarozási folyosó, amennyiben az érintett tagállamban a vasúti áru fuvarozás éves teljesítménye 70 milliárd tonnakilométer vagy ennél több.*

*Módosítás*

b) e rendelet hatálybalépése után legkésőbb három évvel minden tagállam területére vonatkozóan ki kell dolgozni legalább egy áru fuvarozási folyosót.

## Indokolás

*A rendelet megköveteli valamennyi tagállamtól egy folyosó létrehozását. A tagállamokra kellene bízni további folyosók létrehozását a piaci igények alapján. Egy határ jelenléte (függetlenül attól, hogy szárazföldi vagy vízparti) egy másik országgal elégséges egy tagállam számára az áru fuvarozási folyosóra irányuló javaslatához.*

### Módosítás 28

#### Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 4 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(4) A Bizottság **megvizsgálja** a (2) bekezdésben említett áru fuvarozási folyosók létrehozására irányuló javaslatokat, és a **18. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban e rendelet hatálybalépése után legkésőbb**

*Módosítás*

(4) A Bizottság **tudomásul veszi** a (2) bekezdésben említett áru fuvarozási folyosók létrehozására irányuló javaslatokat, és **megvizsgálja, hogy összhangban állnak-e a melléklet értékelési kritériumaival. Ellenvetéssel élhet vagy módosításokat javasolhat,**

*egy évvel határozatot fogad el az áru fuvarozási folyosók első hálózatáról. E vizsgálat keretében a mellékletben szereplő kritériumokat figyelembe kell venni.*

*amennyiben azt helyénvalónak látja.*

## Módosítás 29

### Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 6 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(6) Az áru fuvarozási folyosóknak a (4) bekezdésben említett hálózata az áru fuvarozási folyosók létrehozására vagy módosítására irányuló javaslatok alapján, és a Bizottság által a 18. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban elfogadott határozatot követően, fokozatosan módosul és kiegészül. A tagállami javaslatok vizsgálatára a mellékletben szereplő kritériumok figyelembevételével kerül sor.*

*törölve*

## Módosítás 30

### Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(2) Minden egyes áru fuvarozási folyosó esetében a 2001/14/EK irányelv 2. cikkében meghatározott érintett pályahálózat-működtetők létrehozzák az áru fuvarozási folyosó végrehajtási tervének kidolgozásáért, megvalósításának irányításáért és frissítéséért felelős irányítási szervet. Az irányítási szerv rendszeresen beszámol tevékenységéről az érintett tagállamoknak és adott esetben a TEN-T azon kiemelt fontosságú projektjeinek az 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozat 17a.

(2) Minden egyes áru fuvarozási folyosó esetében a 2001/14/EK irányelv 2. cikkében meghatározott érintett pályahálózat-működtetők létrehozzák az áru fuvarozási folyosó végrehajtási tervének kidolgozásáért, megvalósításának irányításáért és frissítéséért felelős irányítási szervet. ***A folyosót használó érdekelt vasúttársaságok vagy azok csoportjai konzultatív jelleggel rendszeresen részt vesznek e szerv működésében.*** Az irányítási szerv rendszeresen beszámol tevékenységéről az

cikkében említett európai koordinátorainak, amelyek részei az áru fuvarozási folyosónak.

érintett tagállamoknak és adott esetben a **Bizottságnak és a** TEN-T azon kiemelt fontosságú projektjeinek az 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozat 17a. cikkében említett európai koordinátorainak, amelyek részei az áru fuvarozási folyosónak.

#### *Indokolás*

*Az áru fuvarozás-orientált hálózat kiemelt jelentőségű a vasúti áru fuvarozás jövőbeli sikere érdekében, és a kezdetektől fogva fokozottabb nyomon követést igényel az EK részéről.*

### **Módosítás 31**

#### **Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 2 a bekezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(2a) A tagállamok létrehozhatnak egy igazgatóságot, amely felelős az irányító szerv folyosó-végrehajtási tervének engedélyezéséért és a végrehajtás felügyeletéért. Ezen esetben az igazgatóság egyes tagjait az illetékes hatóság bízta meg.***

#### *Indokolás*

*A tagállamok folyosóra vonatkozó kormányzati szerepet és feladatait egyértelművé kell tenni. Meg kell ezért különböztetni az irányító szervet, amelynek kizárólag a pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok lehetnek tagjai, illetve a igazgatóságot, amelynek kizárólag a tagállam képviselői lehetnek tagjai.*

### **Módosítás 32**

#### **Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 5 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(5) Létrejön az áru fuvarozási folyosó 9. cikkben említett stratégiai jelentőségű termináljainak működtetőiből és tulajdonosaiból álló munkacsoport. A munkacsoport az irányítási szerv bármely

(5) Létrejön az áru fuvarozási folyosó 9. cikkben említett stratégiai jelentőségű termináljainak, **többek között a tengeri és belvízi kikötők** működtetőiből és tulajdonosaiból álló munkacsoport. A

olyan javaslatáról véleményt nyilváníthat, amely közvetlen hatással van a stratégiai jelentőségű terminálok működtetésére és az azokkal kapcsolatos beruházásokra. Az irányítási szerv nem fogadhat el ezzel a véleménnyel ellentétes határozatot.

munkacsoport az irányítási szerv bármely olyan javaslatáról véleményt nyilváníthat, amely közvetlen hatással van a stratégiai jelentőségű terminálok működtetésére és az azokkal kapcsolatos beruházásokra. Az irányítási szerv nem fogadhat el ezzel a véleménnyel ellentétes határozatot.

#### *Indokolás*

*Ésszerűbb lenne ezen szereplők korai bevonása, azaz amikor az érintett pályahálózat-működtetők kidolgozzák a javaslatokat és azokat a Bizottsághoz betérjesztik.*

### **Módosítás 33**

#### **Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 1 bekezdés – bevezető rész**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(1) Az irányítási szerv által jóváhagyott végrehajtási terv a következőket tartalmazza:

*Módosítás*

(1) Az irányítási szerv által jóváhagyott **és rendszeresen kiigazított** végrehajtási terv **legalább** a következőket tartalmazza:

#### *Indokolás*

*A folyosókat irányító szervek számára szavatolni kell bizonyos mértékű rugalmasságot a végrehajtási terv eldöntése során, hogy meghatározhassák saját szükségleteiket és eljárásaikat.*

### **Módosítás 34**

#### **Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 1 bekezdés – a pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

a) az áru fuvarozási folyosó jellemzőinek leírása, valamint az áru fuvarozási folyosó **létrehozásához** szükséges intézkedések végrehajtási programja;

*Módosítás*

a) az áru fuvarozási folyosó jellemzőinek – **többek között a szűk keresztmetszetek** – leírása, valamint az áru fuvarozási folyosó **létrehozásának elősegítéséhez** szükséges intézkedések végrehajtási programja;

## Módosítás 35

### Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 1 bekezdés – c pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

c) az irányítási szervnek az áru fuvarozási folyosó teljesítményével kapcsolatos célkitűzései, a 16. cikkben említett rendelkezéseknek megfelelően ***a szolgáltatás minőségében és az áru fuvarozási folyosó kapacitásában kifejezve;***

*Módosítás*

c) az irányítási szervnek az áru fuvarozási folyosó teljesítményével kapcsolatos célkitűzései ***és javítást célzó programja***, a 16. cikkben említett rendelkezéseknek megfelelően;

*Indokolás*

*A folyosókat irányító szervek számára szavatolni kell bizonyos mértékű rugalmasságot a végrehajtási terv eldöntése során, hogy meghatározhassák saját szükségleteiket és eljárásaikat.*

## Módosítás 36

### Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 1 bekezdés – d pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

***d) az áru fuvarozási folyosó létrehozására és teljesítményének javítására vonatkozó, e cikk (3) bekezdésében említett program.***

*Módosítás*

***törölve***

*Indokolás*

*A folyosókat irányító szervek számára szavatolni kell bizonyos mértékű rugalmasságot a végrehajtási terv eldöntése során, hogy meghatározhassák saját szükségleteiket és eljárásaikat.*

## Módosítás 37

### Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

***(2) A végrehajtási tervet rendszeresen ki kell igazítani, figyelembe véve az abban***

*Módosítás*

***törölve***

**szereplő intézkedések megvalósításának, az áru fuvarozási folyosót jellemző áru fuvarozási piacnak és a 16. cikk (2) bekezdésében említett rendelkezésekkel összhangban mért teljesítménynek a változásait.**

#### Indokolás

*A folyosókat irányító szervek számára szavatolni kell bizonyos mértékű rugalmasságot a végrehajtási terv eldöntése során, hogy meghatározhassák saját szükségleteiket és eljárásaikat.*

### Módosítás 38

#### Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 3 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(3) Piacelemzést kell végezni. A piacelemzés az áru fuvarozási folyosón és az ehhez kapcsolódó közlekedési rendszer egyes elemein tapasztalt és várt forgalmi változásokra terjed ki. **Megvizsgálja, hogyan változtak a forgalom különböző típusai, azaz az áruszállítás és a személyszállítás.** A piacelemzés magába foglalja a 3. cikk c) pontjában említett társadalmi-gazdasági elemzés főbb elemeit. **Az elemzést évente legalább egyszer frissíteni kell. Az elemzés eredményei alapján kerül sor az áru fuvarozási folyosó végrehajtási tervének kiigazítására.**

*Módosítás*

(3) Piacelemzést kell végezni **és azt rendszeres időközönként frissíteni kell.** A piacelemzés az áru fuvarozási folyosón és az ehhez kapcsolódó közlekedési rendszer egyes elemein tapasztalt és várt forgalmi változásokra terjed ki, **adott esetben a végrehajtási terv fejlesztésének és kiigazításának céljából.** A piacelemzés **megvizsgálja az egyes forgalomtípusokat, és magába foglalja a 3. cikk c) pontjában említett társadalmi-gazdasági elemzés főbb elemeit valamint a költségekre, előnyökre illetve a hosszútávú pénzügyi hatásra vonatkozó lehetséges forgatókönyveket is.**

#### Indokolás

*A piacelemzés tartalmát és eljárását rugalmasan kell meghatározni, és az irányító szerv igényeinek megfelelően kell kiigazítani.*

### Módosítás 39

#### Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 4 bekezdés

(4) Programot kell kidolgozni az áru fuvarozási folyosó létrehozására és teljesítményének javítására. A program többek között tartalmazza a közös célokat, a kiválasztott műszaki megoldásokat, valamint mindazon beavatkozások ütemtervét, amelyeket a vasúti infrastruktúrán és annak berendezésein el kell végezni a 7–16. cikkben említett intézkedések összességének végrehajtásához.

(4) Programot kell kidolgozni az áru fuvarozási folyosó létrehozására és teljesítményének javítására. A program többek között tartalmazza a közös célokat, a kiválasztott műszaki megoldásokat, valamint mindazon beavatkozások ütemtervét, amelyeket a vasúti infrastruktúrán és annak berendezésein el kell végezni a 7–16. cikkben említett intézkedések összességének végrehajtásához. ***Ezen intézkedéseknek kerülniük illetve minimalizálniuk kell bármilyen, a vasúti kapacitást érintő korlátozást.***

#### **Módosítás 40**

##### **Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 2 bekezdés**

(2) Az irányítási szerv a végrehajtási terv jóváhagyását megelőzően, illetve a végrehajtási terv frissítésekor konzultál az áru fuvarozási folyosó használatáért folyamodó kérelmezőkkel. Az irányítási szerv és a kérelmezők közötti nézeteltérés esetén a kérelmezők a ***Bizottsághoz fordulhatnak, az pedig a 18. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban az ügyel kapcsolatban konzultációt kezdeményez a 18. cikk (1) bekezdésében említett bizottsággal.***

(2) Az irányítási szerv a végrehajtási terv jóváhagyását megelőzően, illetve a végrehajtási terv frissítésekor konzultál az áru fuvarozási folyosó használatáért folyamodó kérelmezőkkel, ***többek között a vasúti áru fuvarozókkal, személyszállítókkal, fuvarozatókkal, szállítmányozókkal és képviselői szerveikkel.*** Az irányítási szerv és a kérelmezők közötti nézeteltérés esetén a kérelmezők ***az ügyet a 17. cikkben meghatározott felelős szabályozói testületekhez utalhatja.***

#### *Indokolás*

*A kérelmezők és az irányító testület közötti nézeteltérés megoldásáért felelős intézmények a szabályozói testületek, nem pedig a Bizottság.*

*Fontos a hálózatban ténylegesen érdekelt szereplőkre, szakértelmükre és az infrastruktúra használatára vonatkozó hozzáadott értékre figyelni.*



## Módosítás 41

### Rendeletre irányuló javaslat

#### 7 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A beruházási tervek létrehozzák a folyosót alkotó vasúti infrastruktúrák és az azokhoz kapcsolódó berendezések kibővítése, felújítása vagy átalakítása érdekében tervezett projektek jegyzékét, **és** a kapcsolódó pénzügyi szükségleteket.

*Módosítás*

A beruházási tervek létrehozzák a folyosót alkotó vasúti infrastruktúrák és az azokhoz kapcsolódó berendezések kibővítése, felújítása vagy átalakítása érdekében tervezett projektek jegyzékét, a kapcsolódó pénzügyi szükségleteket **és a finanszírozási forrásokat.**

*Indokolás*

*Fontos a finanszírozási források megteremtése is.*

## Módosítás 42

### Rendeletre irányuló javaslat

#### 7 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(2) Az (1) bekezdésben említett beruházási tervek az áru fuvarozási folyosó mentén elhelyezkedő átjárható rendszerek kiépítésével kapcsolatos olyan stratégiát tartalmaznak, amely megfelel a vasúti hálózatokra alkalmazandó, a 2008/57/EK irányelvnek megfelelően meghatározott alapvető átjárhatósági követelményeknek és műszaki előírásoknak. A stratégia az említett rendszerek kiépítésével kapcsolatban végzett költség-haszon elemzésre épül. A stratégia koherens egészet alkot az átjárható rendszerek kiépítésével kapcsolatos tagállami és európai tervekkel, többek között az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS) kiépítési tervével.

*Módosítás*

(2) Az (1) bekezdésben említett beruházási tervek az áru fuvarozási folyosó mentén elhelyezkedő átjárható rendszerek kiépítésével kapcsolatos olyan stratégiát tartalmaznak, amely megfelel a vasúti hálózatokra alkalmazandó, a 2008/57/EK irányelvnek megfelelően meghatározott alapvető átjárhatósági követelményeknek és műszaki előírásoknak. A stratégia az említett rendszerek kiépítésével kapcsolatban végzett költség-haszon elemzésre épül. A stratégia koherens egészet alkot az átjárható rendszerek kiépítésével kapcsolatos tagállami és európai tervekkel, többek között az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS) kiépítési tervével **valamint a határokon átnyúló kapcsolódásokkal és adott esetben a harmadik országokkal való átjárható rendszerekkel.**

## Módosítás 43

### Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 3 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(3) Adott esetben a beruházási tervek feltüntetik a TEN-T program keretében várható közösségi hozzájárulást és alátámasztják stratégiájuknak az említett **programmal** való koherenciáját.

*Módosítás*

(3) Adott esetben a beruházási tervek feltüntetik a TEN-T program **illetve bármely egyéb szakpolitika, alap vagy program** keretében várható közösségi hozzájárulást és alátámasztják stratégiájuknak az említett **programokkal** való koherenciáját.

## Módosítás 44

### Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 4 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(4) Az (1) bekezdésben említett beruházási tervek ezenkívül egy, az áru fuvarozási folyosón közlekedő áru fuvarozó vonatok kapacitásának növelésével kapcsolatos stratégiát is tartalmaznak. Ez a stratégia **épülhet** az áru fuvarozási folyosón közlekedő vonatok hosszának, **terjedelmének** vagy megengedett tengelyterhelésének növelésére.

*Módosítás*

(4) Az (1) bekezdésben említett beruházási tervek ezenkívül egy, az áru fuvarozási folyosón közlekedő áru fuvarozó vonatok kapacitásának növelésével **(azaz a beazonosított szűk keresztmetszetek eltávolításával, a meglévő infrastruktúra fejlesztésével és új infrastruktúra kialakításával)** kapcsolatos stratégiát is tartalmaznak. Ez a stratégia **tartalmazhat** az áru fuvarozási folyosón közlekedő vonatok hosszának, **nyomtávjának, sebességszabályozásának, vontatott rakományának** vagy megengedett tengelyterhelésének növelésére **irányuló intézkedéseket**.

## Módosítás 45

### Rendeletre irányuló javaslat 8 cikk – cím

*A Bizottság által javasolt szöveg*

**Jelentősebb karbantartási munkák**

*Módosítás*

**A munkák koordinálása**

## Indokolás

*A pályahálózat-működtetők – amint az infrastruktúrával kapcsolatos munkák a rendelkezésre álló kapacitást korlátoznák – valamennyi infrastruktúrával kapcsolatos munkát koordinálják. A munkákat össze kell hangolni a 2001/14/EK irányelv alkalmazásában a pályahálózat-működtetők által kialakított többéves megállapodásokkal (vagy többéves szerződésekkel).*

### Módosítás 46

#### Rendeletre irányuló javaslat 8 cikk

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az árufuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői **évente legalább egy alkalommal** összehangolják az infrastruktúra és az ahhoz kapcsolódó berendezések jelentősebb karbantartási munkáinak tervezett időpontját.

*Módosítás*

Az árufuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői **megfelelő módon és időkereten belül, a 2001/14/EK irányelv 6. cikkében meghatározott vonatkozó szerződéses megállapodásokat tiszteletben tartva** összehangolják az infrastruktúra és az ahhoz kapcsolódó **olyan** berendezések jelentősebb karbantartási munkáinak tervezett időpontját, **amelyek a hálózaton rendelkezésre álló kapacitást korlátoznák.**

## Indokolás

*A pályahálózat-működtetők – amint az infrastruktúrával kapcsolatos munkák a rendelkezésre álló kapacitást korlátoznák – valamennyi infrastruktúrával kapcsolatos munkát koordinálják. A munkákat össze kell hangolni a 2001/14/EK irányelv alkalmazásában a pályahálózat-működtetők által kialakított többéves megállapodásokkal (vagy többéves szerződésekkel).*

### Módosítás 47

#### Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(1) A 4. cikk (5) bekezdésében említett munkacsoporttal egyetértésben az irányítási szerv stratégiát fogad el a stratégiai jelentőségű terminálok fejlesztésével kapcsolatban, annak érdekében, hogy a terminálok meg tudjanak felelni az árufuvarozási folyosón

*Módosítás*

(1) A 4. cikk (5) bekezdésében említett munkacsoporttal egyetértésben az irányítási szerv **integrált** stratégiát fogad el a stratégiai jelentőségű terminálok fejlesztésével kapcsolatban, annak érdekében, hogy a terminálok **különösen az árufuvarozási folyosók mentén intermodális csomópontokként** meg

közlekedő vasúti árufuvarozás igényeinek.

tudjanak felelni az árufuvarozási folyosón közlekedő vasúti árufuvarozás igényeinek. ***A stratégia a regionális, helyi és országos önkormányzatokkal történő együttműködést; a vasúti árufuvarozási terminálok kialakítására alkalmas földterületekhez való hozzájutást, valamint az ilyen fejlesztéseket ösztönző forrásokhoz való hozzáférés megkönnyítését tartalmazza. Az irányítási szerv biztosítja azt, hogy elegendő számú terminált alakítsanak ki a a forgalom várható nagysága alapján megállapított, stratégiaileg fontos helyeken.***

#### *Indokolás*

*Az árufuvarozási folyosóknak hozzá kell járulniuk az integrált és intermodális közlekedési rendszerhez a stratégiai terminálok által az intermodális közlekedés és logisztika fejlesztésében betöltött szerepére való összpontosítás révén.*

*Ez megerősít a cikket és egyértelművé teszi szerepüket, valamint biztosítja azt is, hogy a terminálokat a forgalomhoz közeli, stratégiaileg fontos helyekre telepítsék.*

#### **Módosítás 48**

##### **Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 1 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(1) Az irányító szerv egyablakos rendszert alakít ki az árufuvarozási folyosó mentén legalább egy államhatárt átlépő árufuvarozó vonatok menetvonal iránti kérelmeinek **kezelésére**.

*Módosítás*

(1) Az irányító szerv egyablakos rendszert alakít ki az árufuvarozási folyosó mentén **vagy több hálózat felhasználásával** legalább egy államhatárt átlépő árufuvarozó vonatok menetvonal iránti kérelmeinek **elbírálására**.

#### *Indokolás*

*Az egyablakos rendszer alkalmazását nem kellene kötelezővé tenni a teherszállítási vasútvonalak kérvényezése tekintetében, hanem lehetőségként kellene kezelni.*

*A módosítás célja az egyablakos rendszer szerepének egyértelművé tétele.*

#### **Módosítás 49**

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**10 cikk – 1 a bekezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(1a) Az árufuvarozási folyosók egyes pályahálózat-működtetői azt a feladatot is megkaphatják, hogy az egyablakos rendszer irányítói hivatalaként is működjenek a menetvonal-kérelmezők felé.***

*Indokolás*

*Nem kívánatos, hogy az egyablakos rendszer a pályahálózat-működtetőkön kívüli, külön szervezetet alkosson. Kulcsfontosságú az, hogy valamennyi (potenciális) vasúttársaságnak ugyanannyi esélye legyen a rendelkezésre álló valamennyi nemzetközi menetvonal hatékony és átlátható módon történő lefoglalására.*

*A módosítás célja az egyablakos rendszer szerepének egyértelművé tétele.*

**Módosítás 50**

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**10 cikk – 2 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(2) A legalább egy államhatárt átlépő vagy az árufuvarozási folyosó vonalán több hálózaton áthaladó árufuvarozó vonatok az (1) bekezdésben említett egyablakos rendszer keretében nyújtanak be minden menetvonal iránti kérelmet.*** ***törölve***

*Indokolás*

*Az egyablakos rendszer alkalmazását nem kellene kötelezővé tenni a teherszállítási vasútvonalak kérvényezése tekintetében, hanem lehetőségként kellene kezelni.*

## Módosítás 51

### Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – cím

*A Bizottság által javasolt szöveg*

***Elsőbbséget élvező áru fuvarozás***

*Módosítás*

***Szabványos vasútvonal-kategóriák a folyosókon***

#### *Indokolás*

*A vasúton szállított áruk kategóriáit tágabban és rugalmasabban kell meghatározni. Az „elsőbbséget élvező áru fuvarozás” kifejezés nem megfelelő, és téves értelmezéshez vezethet e kategóriák céljai tekintetében.*

## Módosítás 52

### Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(1) Az irányítási szerv meghatározza az **áruszállítási forgalom** egyes típusainak az áru fuvarozási folyosó teljes vonalán érvényes osztályait. Ezeknek az osztályoknak legalább egyike (a továbbiakban: **elsőbbséget élvező áru fuvarozás**) a **szállítás időtartamára rendkívül érzékeny, ezért** versenyképes szállítási időt és garantált pontosságot **igénylő árukat** foglalja magában.

*Módosítás*

(1) Az irányítási szerv meghatározza **és rendszeresen naprakésszé teszi az áru fuvarozó vonatok menetvonalának** egyes típusainak az áru fuvarozási folyosó teljes vonalán érvényes osztályait. Ezeknek az osztályoknak legalább egyike (a továbbiakban: **könnyített áru fuvarozás**) **az áru fuvarozó vonatok menetvonalain belül** a versenyképes szállítási időt és garantált pontosságot **igénylőket** foglalja magában.

#### *Indokolás*

*A vasúton szállított áruk kategóriáit tágabban és rugalmasabban kell meghatározni. Az „elsőbbséget élvező áru fuvarozás” kifejezés nem megfelelő, és téves értelmezéshez vezethet e kategóriák céljai tekintetében.*

## Módosítás 53

### Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(2) Az áruszállítási típusok osztályainak meghatározásához alkalmazott kritériumokat **adott esetben a 18. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.**

*Módosítás*

(2) Az áruszállítási típusok osztályainak meghatározásához alkalmazott kritériumokat **az irányítási szerv a 2001/14/EK irányelv 2. cikkében meghatározott árufuvarozási folyosót várhatóan használó kérelmezőkkel történő konzultációt követően fogadja el.**

*Indokolás*

*A teherszállítási kategóriákat a legmegfelelőbb döntési szinten, az irányítási szerv szintjén kell meghatározni. Ez utóbbi jobban figyelembe tudja venni a folyosó mentén a vasúti áruszállítási ágazat piaci szükségleteit.*

## Módosítás 54

### Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(1) A 2001/14/EK irányelv 20. cikke (2) **bekezdésétől eltérve az árufuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői** a 2001/14/EK irányelv 18. cikkében említett szolgálati menetrend évenként történő megállapítását megelőzően a tényleges korábbi árufuvarozási forgalom és az 5. cikk (1) bekezdésében említett piacelemzés alapján a következő évre vonatkozóan fenntartják az elsőbbséget élvező árufuvarozási forgalom számára szükséges kapacitást.

*Módosítás*

(1) A 2001/14/EK irányelv 20. cikke (2) **bekezdésében említett eseteken felül, az érintett pályahálózat-működtetők** a 2001/14/EK irányelv 18. cikkében említett szolgálati menetrend évenként történő megállapítását megelőzően a tényleges korábbi árufuvarozási forgalom és az 5. cikk (1) bekezdésében említett piacelemzés alapján a következő évre vonatkozóan **a kapacitástartalékokra vonatkozó piaci igények alapján** fenntartják az elsőbbséget élvező árufuvarozási forgalom számára szükséges kapacitást, **és közzéteszik a könnyített nemzetközi árufuvarozás követelmények teljesítéséhez szükséges útvonalak menetrendjét.**

## Indokolás

*A kapacitástartalékokat nem kellene kötelezővé tenni. Ezen felül, a pályahálózat-működtetők feladata annak elemzése és eldöntése, hogy e tartalék szükséges-e.*

### Módosítás 55

#### Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(2) A pályahálózat-működtetők a végleges szolgálati menetrenden belül kapacitástartalékot képeznek annak érdekében, hogy gyorsan és megfelelő módon választ tudjanak adni a 2001/14/EK irányelv 23. cikkében említett, kapacitás iránti eseti kérelmekre. ***Az említett kapacitásnak elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy a menetvonal iránti kérelmeknek olyan menetvonal odaítélésével tudjanak eleget tenni, amely a menetvonalon való áthaladáshoz szükséges idő és az áru fuvarozási forgalomhoz igazodó menetrend szempontjából megfelelő minőségű.***

*Módosítás*

(2) A pályahálózat-működtetők ***az eseti kérelmekre szolgáló kapacitástartalékok létrehozására vonatkozó szükséges igények előzetes értékelését követően, egyúttal az útidőre szolgáló vasútvonalak megfelelő minőségi szintje és a könnyített nemzetközi áru fuvarozáshoz igazított menetrendek biztosításával a végleges szolgálati menetrenden belül kapacitástartalékot képeznek annak érdekében, hogy gyorsan és megfelelő módon választ tudjanak adni a 2001/14/EK irányelv 23. cikkében említett, kapacitás iránti eseti kérelmekre.***

## Indokolás

*A kapacitástartalékokat nem kellene kötelezővé tenni és a pályahálózat-működtetők feladata annak elemzése és eldöntése, hogy e tartalék szükséges-e.*

### Módosítás 56

#### Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 4 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(4) ***Az áru fuvarozási műveletek céljára odaítélt menetvonalak a menetidő tekintetében eltérő minőségűek lehetnek. Az említett menetvonalak infrastruktúra-használati díja a 2001/14/EK irányelv 7. és 8. cikkének megfelelően a biztosított minőségi színvonal függvényében***

*Módosítás*

***törölve***



**változhat.**

### *Indokolás*

*Minden vonalkiosztás során a megegyezés szerint kell eljárni. Nem lehet egy terméket vagy szolgáltatást adott árért eladni és utána a vevőtől azt kérni, hogy fizessen többet az áru működésének biztosításáért.*

### **Módosítás 57**

#### **Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 5 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(5) A vis major esetét kivéve **az elsőbbséget élvező** árufuvarozási művelet számára odaítélt menetvonalat a szolgálati ideje előtt kevesebb mint 3 hónappal nem lehet törölni, ha az érintett kérelmező nem járul hozzá a menetvonal törléséhez.

*Módosítás*

(5) A vis major esetét kivéve **a jelen cikk értelmében könnyített** árufuvarozási művelet számára odaítélt menetvonalat a szolgálati ideje előtt kevesebb mint 3 hónappal nem lehet törölni, ha az érintett kérelmező nem járul hozzá a menetvonal törléséhez. **A kérelmező az ügyet a szabályozó hatósághoz terjesztheti. A 2001/14/EK irányelv 27. cikke szerint, a pályahálózat-működtetők a vasúthálózat használati feltételeiben közölhetik azokat a feltételeket, amelyek mentén az odaítélési folyamatra vonatkozó rangsorolás meghatározásánál figyelembe veszik a könnyített árufuvarozó vonatok vonalainak korábbi felhasználását.**

### *Indokolás*

*Az „elsőbbséget élvező árufuvarozás” kifejezés nem megfelelő, és téves értelmezéshez vezethet ezen áruszállítási típusok céljai tekintetében. az eljárások javítása az áruszállítás javát szolgálja, ami nem abszolút prioritás.*

### **Módosítás 58**

#### **Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 6 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(6) Az árufuvarozási folyosó pályahálózat-

*Módosítás*

(6) **(6)** Az árufuvarozási folyosó

működtetői és a 4. cikk (5) bekezdésében említett munkacsoport eljárásokat dolgoznak ki annak biztosítására, hogy a **vasúti infrastruktúra-kapacitás odaítélése és a 9. cikkben említett stratégiai jelentőségű terminálok kapacitásának odaítélése** optimálisan legyen összehangolva.

pályahálózat-működtetői és a 4. cikk (5) bekezdésében említett munkacsoport eljárásokat dolgoznak ki annak biztosítására, hogy **az e cikkel összhangban álló kapacitás üzemeltetése – a 9. cikkben említett stratégiai jelentőségű terminálokhoz való hozzáférést figyelembe véve** – optimálisan legyen összehangolva.

#### *Indokolás*

*A cikk módosítása annak egyértelművé tételére, hogy az csak a bizonyos távolságra vonatkozó, nemzetközi forgalmat érinti.*

### **Módosítás 59**

#### **Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 6 a bekezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(6a) A pályahálózat-működtetők használati feltételeikbe kötelesek egy odaítélt de végül nem használt menetvonalra vonatkozó díjat beépíteni. E díj nagyságrendjének megfelelőnek, eltérítőnek és hatékonynak kell lennie.**

#### *Indokolás*

*A menetvonal ritka árucikk, és az általános érdekű szolgáltatások (pl. a közfeladatú vasúti szállítás) számára ugyanolyan fontos, hogy a vonalak odaítélése optimális legyen. Ezért tehát fontos annak biztosítása, hogy a kért vonalakat megfelelően használják. A büntetés elősegíti, hogy a vasúti vonalak ne váljanak „mesterségesen” egyre ritkábbá, elhárítva ezáltal a vasúttal való közlekedés vonzerejének ennek tulajdonított csökkenését.*

### **Módosítás 60**

#### **Rendeletre irányuló javaslat 13 cikk**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

A 2001/14/EK irányelv 16. cikkének (1) bekezdésétől eltérve a vasúttársaságokon és a vasúttársaságok nemzetközi csoportosulásain kívüli kérelmezők is

A 2001/14/EK irányelv 16. cikkének (1) bekezdésétől eltérve a vasúttársaságokon és a vasúttársaságok nemzetközi csoportosulásain kívüli kérelmezők is

kérhetnek áruszállítási célú menetvonalat, ha ez utóbbi az árufuvarozási folyosó **egy vagy több** szakaszát érinti.

kérhetnek áruszállítási célú menetvonalat, ha ez utóbbi az árufuvarozási folyosó **számos** szakaszát érinti.

#### *Indokolás*

*Az engedélyezett kérelmezőről szóló jelen cikket össze kell egyeztetni a 2001/14/EK irányelv rendelkezéseivel. Ezen irányelv 16. cikke már lehetővé teszi a tagállamok számára azt, hogy engedélyezzék a kérelmezők számára területükön infrastruktúra-kapacitás igénylését. Ezen rendelkezés lehetővé tenné az engedélyezett kérelmezők számára, hogy nemzetközi szinten pályázzanak.*

### **Módosítás 61**

#### **Rendeletre irányuló javaslat 14 cikk – 1 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(1) Az árufuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői kidolgozzák és a vasúthálózatnak a 2001/14/EK irányelv 3. cikkében és I. mellékletében említett használati feltételeiben közzéteszik a különböző **forgalomtípusokra** vonatkozó, az árufuvarozási folyosó forgalmának zavara esetén alkalmazandó elsőbbségi szabályokat.

*Módosítás*

(1) Az árufuvarozási folyosó **irányítási szervének javaslatát követően valamint a (2) bekezdésben említett elvek és tervek tiszteletben tartásával az árufuvarozási folyosó** pályahálózat-működtetői kidolgozzák és a vasúthálózatnak a 2001/14/EK irányelv 3. cikkében és I. mellékletében említett használati feltételeiben közzéteszik a különböző **vasútvonal-típusokra, különösen a késő vonatok számára elkülönített vasútvonalakra** vonatkozó, az árufuvarozási folyosó forgalmának zavara esetén alkalmazandó elsőbbségi szabályokat.

#### *Indokolás*

*A pályahálózat-működtetőknek lehetőség szerint összehangoltan kell meghatározniuk a hálózatukon alkalmazandó elsőbbségi szabályokat. Bármilyen európai szintű meghatározás kerülendő, mivel az infrastruktúráért felelős üzemeltetői szint a legalkalmasabb a vasúti áruszállítás igényeinek figyelembe vételére.*

### **Módosítás 62**

#### **Rendeletre irányuló javaslat 14 cikk – 2 albekezdés**

(2) Az (1) bekezdésben említett elsőbbségi szabályokban legalább azt elő kell írni, hogy a menetvonallal kapcsolatos elsődleges rendelkezéseket betartó, **elsőbbséget élvező** árufuvarozó vonat számára odaitélt menetvonalat **csak abban az esetben lehet másik vonat számára odaitélni vagy módosítani, ha a menetvonal elsődleges birtokosa hozzájárul a menetvonal másik vonatnak való odaitéléséhez vagy módosításához.**

(2) Az (1) bekezdésben említett elsőbbségi szabályokban legalább azt elő kell írni, hogy a menetvonallal kapcsolatos elsődleges rendelkezéseket betartó, **könnyített** árufuvarozó vonat számára odaitélt menetvonalat **a lehető legnagyobb mértékben tiszteletben kell tartani, vagy legalább a könnyített árufuvarozó vonatok késésére összpontosítva általában csökkenteni kell a késéseket. Az irányítási szerv a kérelmezőkkel egyetértésben kidolgozza és közlésezi a:**

**a) vonatszabályozásra vonatkozó elveket, amelyek azt biztosítják, hogy a könnyített árufuvarozó vonatok a csökkentett kapacitás odaitélése tekintetében a lehető legjobb bánásmódban részesülnek,**

**b) a folyosón történő zavar esetére, ezen elvek alapján kidolgozott készületi terveket,**

#### *Indokolás*

*Zavar esetén a pályahálózat-működtetőknek elsőbbséget kell adniuk az elsőbbséget élvező vonatok számára. Azonban elegendően rugalmasnak is kell lenniük, hogy képesek legyenek az összes késés minimálisra csökkentésére, valamint elegendő szabadságot kell biztosítani számukra ahhoz, hogy pragmatikus megoldásokat választhassanak. A vonatszabályozásra vonatkozó elvek és a zavar esetére készített készületi tervek kidolgozása és közlése hasznos iránymutatásul szolgál a pályahálózat-működtetők számára, ugyanakkor egyértelműséget és átláthatóságot biztosít a kérelmezők számára.*

### **Módosítás 63**

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

(1) Az árufuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői biztosítják a koherenciát az árufuvarozási folyosó vonalán érvényben lévő, a 2001/14/EK irányelv 11. cikkében meghatározott teljesítményösztonzó

(1) Az árufuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői biztosítják a koherenciát az árufuvarozási folyosó vonalán érvényben lévő, a 2001/14/EK irányelv 11. cikkében meghatározott teljesítményösztonzó

rendszerek között.

rendszerek között. ***A koherencia ellenőrzését az ellenőrző szervek végzik, amelyek az ellenőrzés során a 17. cikk (1) bekezdésével összhangban együttműködnek egymással.***

#### *Indokolás*

*A teljesítményösztönző rendszerek közötti teljes összhang szavatolása érdekében a pályahálózat-működtetők biztosítják, hogy az egymás közötti együttműködés az árufuvarozási folyosóért felelő ellenőrző szervek ellenőrzése alatt áll. Az ellenőrzésnek kooperatív módon, a 17. cikk (1) bekezdése szerint kell történnie.*

### **Módosítás 64**

#### **Rendeletre irányuló javaslat 16 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(2) Az árufuvarozási folyosón nyújtott nemzetközi és belföldi árufuvarozási szolgáltatások minőségének és kapacitásának mérése céljából az irányítási szerv **meghatározza** az árufuvarozási folyosó **teljesítménymutatóit**, és **azokat** évente legalább egy alkalommal közzéteszi.

*Módosítás*

(2) Az árufuvarozási folyosón nyújtott nemzetközi és belföldi árufuvarozási szolgáltatások minőségének és kapacitásának mérése céljából az irányítási szerv **konzultál** az árufuvarozási **folyosót potenciálisan használni kívánó kérelmezőkkel és a vasúti áruszállítási szolgáltatások ügyfeleivel az árufuvarozási folyosó teljesítménymutatóiról. Ezeket az irányítási szerv a konzultációt követően meghatározza** és évente legalább egy alkalommal közzéteszi.

#### *Indokolás*

*A teljesítménymutatók hasznosak az európai szintű árufuvarozási szolgáltatások minőségének javítása szempontjából. A valamennyi fél által elismert mutatókról történő megállapodás érdekében egy ilyen meghatározásra azonban a vasúti áruszállítási szolgáltatók és ügyfelek igényeivel összhangban kerülhet sor.*

### **Módosítás 65**

#### **Rendeletre irányuló javaslat 16 cikk – 2 bekezdés – 2 albekezdés**

***Az említett mutatók alkalmazási szabályait adott esetben a 18. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.***

***törölve***

## **Módosítás 66**

### **Rendeletre irányuló javaslat 17 cikk – 1 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(1) A 2001/14/EK irányelv 30. cikkében említett, az áru fuvarozási folyosó vonatkozásában illetékes ellenőrző szervek együttműködnek a pályahálózat-működtetők és a kérelmezők által az áru fuvarozási folyosó vonalán végrehajtott nemzetközi tevékenységek felügyelete érdekében. A szervek egymás között konzultációt folytatnak és információkat cserélnek. Adott esetben megkérik a szükséges információkat az illetékességi körükbe tartozó tagállam pályahálózat-működtetőitől.

(1) A 2001/14/EK irányelv 30. cikkében említett, az áru fuvarozási folyosó vonatkozásában illetékes ellenőrző szervek együttműködnek a pályahálózat-működtetők és a kérelmezők által az áru fuvarozási folyosó vonalán végrehajtott nemzetközi tevékenységek felügyelete érdekében. A szervek egymás között konzultációt folytatnak és információkat cserélnek. Adott esetben megkérik a szükséges információkat az illetékességi körükbe tartozó tagállam pályahálózat-működtetőitől. ***A nemzetközi kapacitás odaítélésében érdekelt pályahálózat-működtetők és más harmadik felek kötelesek azonnali hatállyal valamennyi, a felelősségi körükbe tartozó nemzetközi menetvonalra és kapacitásra vonatkozó információt az illetékes ellenőrző szervek számára bocsátani.***

### *Indokolás*

*Az ellenőrző szervek jelenleg nehezen szerzik be a pályahálózat-működtetőktől a megfelelő információt. Fontos az információhoz való jutás és az átláthatóság biztosítása.*

## **Módosítás 67**

### **Rendeletre irányuló javaslat 17 cikk – 2 bekezdés**

(2) Egy kérelmezőnek a nemzetközi árufuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatos panasza esetén, illetve a hivatalból végzett vizsgálatok keretében az érintett ellenőrző szerv konzultációt folytat azon tagállamok ellenőrző szervével, amelyek területén a szóban forgó árufuvarozási folyosó áthalad, és határozatának meghozatala előtt ***ezektől az ellenőrző szervektől*** megkéri a szükséges információkat. A többi ellenőrző szerv átad minden olyan információt, amelyhez az alkalmazandó nemzeti jog szerint maga is hozzáférhet. Adott esetben a panaszt befogadó vagy a hivatalból végzett vizsgálatot megindító ellenőrző szerv az érintett felekkel kapcsolatos intézkedések meghozatala érdekében átadja az ügyet az illetékes ellenőrző szervnek.

(2) Egy kérelmezőnek a nemzetközi árufuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatos panasza esetén, illetve a hivatalból végzett vizsgálatok keretében az érintett ellenőrző szerv konzultációt folytat azon tagállamok ellenőrző szervével, amelyek területén a szóban forgó árufuvarozási folyosó áthalad, és határozatának meghozatala előtt megkéri a szükséges információkat. A többi ellenőrző szerv átad minden olyan információt, amelyhez az alkalmazandó nemzeti jog szerint maga is hozzáférhet. Adott esetben a panaszt befogadó vagy a hivatalból végzett vizsgálatot megindító ellenőrző szerv az érintett felekkel kapcsolatos intézkedések meghozatala érdekében átadja az ügyet az illetékes ellenőrző szervnek, ***a 2001/14/EK irányelv 30. cikkének (5) és (6) bekezdésében megállapított eljárással összhangban.***

*Indokolás*

*Az ügyeknek az ellenőrző szervekhez való betérjesztését össze kell egyeztetni a 2001/14/EK irányelv hatályos rendelkezéseivel.*

**Módosítás 68**

**Rendeletre irányuló javaslat  
19 cikk**

***E rendelet végrehajtása érdekében a pályahálózat-működtetők együttműködést folytatnak. Kicserélik egymás között a helyes gyakorlatokkal kapcsolatos információkat, elősegítve ezzel, hogy a Közösség egész területén harmonizált gyakorlat kerüljön alkalmazásra. A Bizottság támogatja őket e feladatukban. Erre a célra pályahálózat-működtetőkből álló munkacsoportot hoz létre, saját***

***törölve***

*elnökletével.*

### *Indokolás*

*Ezen cikk felesleges és szükségtelen bürokratikus akadályokat eredményez, mivel a pályahálózat-működtetők összehangolása és a legjobb módszerek megosztása nyilvánvaló, és nem igényli a Bizottság további beavatkozását.*

### **Módosítás 69**

#### **Rendeletre irányuló javaslat 23 cikk**

##### *A Bizottság által javasolt szöveg*

Amennyiben a TEN-T programmal kapcsolatos iránymutatásoknak az 1692/96/EK határozat 18. cikke (3) bekezdésében szereplő részletes szabályokkal összhangban történő felülvizsgálata esetében a Bizottság úgy ítéli meg, hogy indokolt e rendeletet az említett iránymutatásokhoz hozzáigazítani, e rendelet módosítására irányuló javaslatot terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé.

##### *Módosítás*

Amennyiben a TEN-T programmal kapcsolatos iránymutatásoknak az 1692/96/EK határozat 18. cikke (3) bekezdésében szereplő részletes szabályokkal összhangban történő felülvizsgálata esetében a Bizottság úgy ítéli meg, hogy indokolt e rendeletet az említett iránymutatásokhoz hozzáigazítani, e rendelet módosítására irányuló javaslatot terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé. ***Ehhez hasonlóan az e rendelet értelmében hozott bizonyos határozatok magukban foglalhatják a TEN-T-iránymutatások felülvizsgálatának szükségességét.***

### **Módosítás 70**

#### **Rendeletre irányuló javaslat Melléklet – b pont**

##### *A Bizottság által javasolt szöveg*

***b) az áru fuvarozási folyosó a TEN-T részét képezi-e;***

##### *Módosítás*

***törölve***

### *Indokolás*

*A mellékletben a TEN-T kritériumként történő említése szükségtelen, mivel az áru fuvarozási folyosók 3. cikkben említett kiválasztása során ez már a kritériumok közé tartozik.*





## INDOKOLÁS

### *A vasút csökkenő részesedése az európai áru fuvarozásból*

A szállítással területén az európai politikákat az elmúlt évtizedben egyre nagyobb liberalizálás jellemezte. Ezzel egyidejűleg a szállítás növekedése, különösen az áru fuvarozásé, egyre inkább fokozódott. 2000 és 2020 között a huszonöt uniós tagállamban az áru fuvarozás volumenje (ezer kilométerben kifejezve) várhatóan 50%-kal nő. E tekintetben – annak ellenére, hogy a Bizottság „Európai közlekedési politika 2010-ig: ideje dönteni” című 2001-es fehér könyve elismerte a vasúti szállítás kulcsszerepét az európai szállítás keretében – a vasútnak az áru fuvarozásban való piaci részesedése folyamatosan csökkent; 2005-ben az áru fuvarozási piacból mindössze 10%-ban részesedett a vasút, az 1970-es években mért 20%-kal szemben.

E nehézségek az áruszállítási ágazat elmúlt évtizedbeli változó körülményeivel magyarázhatók. Három vasúti csomag került bevezetésre, ezek pedig megnyitották a nemzeti piacokat, ösztönözték a versenyt és a szállítás hatékonyságát. De ez a liberalizálás nem kapott kellő támogatást a nemzeti vasúti rendszerek közötti szinergiától és ezek harmonizálásától, annak ellenére, hogy az interoperabilitás és az integrált vasút infrastruktúra-irányítás terén történtek kezdeményezések, mint például az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS) kifejlesztése.

A vasúti áru fuvarozási piacnak most a szolgáltatásai javításával járó kihívással kell szembenéznie. 2007-ben, a Kombinált Vasúti- Közúti Szállítási Társaságok Nemzetközi Egyesülete (UIRR) honlapján közzétett statisztikák szerint a vasúti szállítmányoknak mindössze körülbelül a 60%-a ért időben célba. Ugyanezen évben a teherszállító vonatok körülbelül 20%-a több mint háromórás késéssel, 8%-a pedig több mint 24 órás késéssel érkezett meg. Ennek tulajdoníthatóan a meg nem felelés súlyosan hátráltatja a vasutat az egyéb áruszállítási módokkal való versenyben.

A minőségbeli hiányosság egyesokai közül az Európai Bizottság legutóbbi elemzésében a teherszállítási erőforrásokon belül a vasúti infrastruktúra hátrányára összpontosított. Ezért az Európai Bizottság annak gondolatát szorgalmazta, hogy az elmúlt években az áru fuvarozás kapjon több elsőbbséget, például „Az áru fuvarozást előnyben részesítő vasúti hálózat kialakítása” című közleményében (COM(2007)0608), amelyről az Európai Parlament 2008. szeptember 4-én állásfoglalást fogadott el. E közleményt követően a Bizottság most egy versenyképes teherszállításra alkalmas versenyképes vasúti hálózatot létrehozó jogalkotást javasol.

### *Az európai áru fuvarozási folyosók létrehozása*

A Bizottság javaslata a nemzetközi áru fuvarozási folyosók megszervezésére és a rájuk érvényes szabályok meghatározására törekszik, különösen ami e folyosók kiválasztását és adminisztratív megszervezésüket illeti. Szorgalmazza továbbá a pályahálózat-működtetők között a menetvonalak kijelölését, és a folyosóval kapcsolatos befektetésekre irányuló együttműködést.

A javaslat 2. fejezetét úgy lehet összefoglalni, hogy az az áru fuvarozási folyosók megtervezését tartalmazza, ismerteti az áru fuvarozási folyosók kiválasztása során a tagállamok által követendő kritériumokat, és meghatározza a tagállamok irányító szerveit. Legalább két tagállamot össze kell kötni, a folyosó pedig a TEN-T részét képezi. E folyosók célja, hogy a vasúti áru fuvarozás jelentős fejlődést érjen el gazdasági-társadalmi elemzés alapján. Az irányító testület megvalósítási tervet hagy jóvá.

A harmadik fejezet az áru fuvarozási folyosókkal kapcsolatos befektetés fő elemeit említi, különösen az infrastruktúrát illetőket. Komoly fenntartási munkákat kell koordinálni és a stratégiai terminálok esetében fejlesztési stratégiát kell követni.

A negyedik fejezet az áru fuvarozási folyosók igazgatásával kapcsolatos eszközöket és szabályokat tartalmazza, mint például a vasúti menetvonalak iránti kérelmek egyablakos intézését. Egy, a szállítás időtartamára érzékeny áruk számára létrehozott „elsőbbséget élvező áru fuvarozási művelet” nevű külön kategóriát is meghatároz az irányító szerv a komitológiában meghatározott kritériumok alapján. A forgalomirányításra vonatkozó szabályokat, különösen a forgalmi zavarok esetén elsőbbséget élvező áruszállítás elsőbbségi szabályait a pályahálózat-működtetők dolgozzák ki.

### ***Az előadó álláspontja a javaslatról***

Az előadó üdvözli a Bizottság azon célját, hogy javítson az áruszállítási ágazat helyzetén, és elemzésének számos elemét osztja. Az előadónak azonban kétségei vannak azzal kapcsolatban, hogy a jogalkotási javaslat egyes rendelkezései megfelelő választ adnak a vasúti áruszállítási ágazat problémáira. A tagállamok és a Bizottság szakpolitikai intézkedéseire is szükség van a vasúti infrastruktúra beruházásainak összehangolására. Ezen felül pénzügyi beruházásokra van szükség az általános vasúti kapacitás bővítésére, amelyet kizárólag a tagállamok kötelezettségvállalásaival lehet elérni.

Visszatérve a Bizottság jogalkotási javaslatára, az előadó úgy véli azonban, hogy a folyosók mentén a beruházások jobb összehangolását és a határokon átnyúló együttműködések irányítási struktúrák harmonizációja nélküli javítását jelentő áru fuvarozási folyosó bevezetésének fő okai jogosak és megfelelnek a vasúti áruszállítás igényeinek.

Ezen felül az előadó meg kívánja akadályozni a bizottsági szövegből eredő esetleges félrevezető értelmezéseket. A javaslat szövegezését ezért pontosítani kell, mivel eltérő értelmezésekre ad lehetőséget, különös tekintettel a vasúti ágazatra gyakorolt esetleges negatív hatásokra,

Az elsőbbségi szabályokra vonatkozó egyedi rendelkezéseket nem szabad úgy értelmezni, mintha azok célja a vasúti hálózat-működtetők forgalomirányításának rugalmasságának drasztikus csökkentése lenne. Épp ellenkezőleg, ezen szabályok célja a vasúti hálózat egészének hatékonyságára vonatkozó szempontok alapján a teher és a személyszállítás közötti hatékonyabb egyensúly kialakítása ezen konkrét folyosók tekintetében. A teherszállítás ezért nem élvez abszolút elsőbbséget az összes többi vonattal, többek között a személyvonatokkal szemben. Ezen okokból eredően össze kell egyeztetni a szabályozási igényt a vasúti rendszer működtetői számára biztosított rugalmassággal, az utasforgalomra gyakorolt esetleges hatások

korlátozása, az eltérő forgalmi típusok közötti esetleges ellentétek elkerülése és a teherforgalom folyamatosságának javítása érdekében. A szabályok legmegfelelőbb szinten történő meghatározása létfontosságú a folyosók sikerének biztosításához; a teher szállítási ágazat piaci igényeinek fokozottabb figyelembe vétele érdekében ezen szabályokat a lehető legkisebb mértékben szabad csak európai szinten meghatározni, ezt elsősorban a pályahálózat-működtetőkre kell bízni.

A rendelet nem a vasúti hálózatok fizikai szétválasztásának bevezetését javasolja, hanem az intermodális teher szállítási szakaszok megfelelő elosztásával kapcsolatos problémákat megoldó szabályok létrehozását. A vasútvonalak elosztására és tehervonatok forgalmi zavarainak kezelésére vonatkozó szabályoknak átláthatónak kell lenniük, különösen a pályahálózat-működtetők ügyfelei számára.

Végül a TEN-T hálózatokra történő hivatkozást illetően az előadó úgy véli, hogy ezen hivatkozás helyénvaló, mivel a TEN-T hálózatok az Európai Unió egészében nagy jelentőséggel bírnak. E kapcsolatot azonban a teher szállítási folyosók vonatkozásában tovább kellene pontosítani. Ezért az előadó támogatja azt az elképzelést, hogy az áru fuvarozási folyosók a TEN-T hálózat részét képezhetik, azonban azokat nem lehet kizárólag ezen az alapon meghatározni. Az ERTMS folyosók vagy más jelentős áru fuvarozási forgalmi útvonalak a vasúti folyosók egyéb fontos elemei lehetnek.

Végül az előadó arra kíván rámutatni, hogy ezen jogszabályt úgy kellene kialakítani, hogy minden felhasználó számára javuljon a vasúti hálózat egészének hatékonysága. Ezen felül azt a célt kellene követni, hogy az összes felhasználó számára jobb kapacitás-elosztást biztosításának, a vasúti rendszer működtetők rugalmasabb működésének megőrzése mellett.

## ELJÁRÁS

<b>Cím</b>	A versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat (EGT-vonatkozású szöveg)	
<b>Hivatkozások</b>	COM(2008)0852 – C6-0509/2008 – 2008/0247(COD)	
<b>Az Európai Parlamentnek történő benyújtás dátuma</b>	11.12.2008	
<b>Illetékes bizottság</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 13.1.2009	
<b>Előadó(k)</b> A kijelölés dátuma	Petr Duchoň 5.1.2009	
<b>Vizsgálat a bizottságban</b>	17.2.2009	30.3.2009
<b>Az elfogadás dátuma</b>	31.3.2009	
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+:           32 -:           1 0:           0	
<b>A zárószavazáson jelen lévő tagok</b>	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanislaw Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Michel Teychenné, Yannick Vaugrenard, Armando Veneto, Roberts Zīle	
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)</b>	Anne E. Jensen	
<b>Benyújtás dátuma</b>	2.4.2009	