

2009. április 23., csütörtök

A versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat *I**

P6_TA(2009)0285

Az Európai Parlament 2009. április 23-i jogalkotási állásfoglalása a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat létrehozásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról (COM(2008)0852 – C6-0509/2008 – 2008/0247(COD))

(2010/C 184 E/72)

(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.

P6_TC1-COD(2008)0247

Az Európai Parlament álláspontja amely első olvasatban 2009. április 23-án került elfogadásra a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló .../2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására tekintettel

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára ||,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

⁽¹⁾ HL C [...], [...], [...] o.

⁽²⁾ HL C [...], [...], [...] o.

2009. április 23., csütörtök

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽¹⁾,

mivel:

- (1) A növekedést és a foglalkoztatást célzó lisszaboni stratégia és a Közösség fenntartható fejlődési stratégiája keretében, a belső vasúti piac létrehozása – különösen az árufuvarozás tekintetében – elengedhetetlen fejlődési állomás a fenntartható mobilitás megvalósítása felé vezető úton.
- (2) A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról ^{||} szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽²⁾ fontos lépés volt a belső vasúti piac kialakítása felé.
- (3) Ahhoz, hogy a többi közlekedési móddal szemben versenyképpé váljon, a verseny előtt 2007. január 1-je óta nyitott nemzetközi és nemzeti vasúti árufuvarozási szolgáltatásoknak megfelelő minőségű vasúti infrastruktúrára van szükségük, azaz olyan infrastruktúrára, amely a kereskedelmi sebesség és a menetidő tekintetében jó feltételeket biztosít az árufuvarozási szolgáltatásnyújtáshoz, és megbízható, azaz a ténylegesen nyújtott szolgáltatás megfelel a vasúti üzemeltetőkkel aláírt szerződéses kötelezettségvállalásoknak.
- (4) **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 eljárások megerősítését foglalja magában.**
- (5) 2008. április 7-i ^{||} ülésén a Tanács arra a következtetésre jutott, hogy az infrastruktúra hatékony felhasználására kell törekedni, és adott esetben európai és nemzeti szinten hozott intézkedésekkel – többek között jogi szabályozással – javítani kell a vasúti infrastruktúra kapacitását.
- (6) Ebben az összefüggésben javítana az infrastruktúra-használati feltételeken, ha létrejönne a versenyképes árufuvarozást szolgáló vasúti hálózat, megfelelő feltételeket biztosítva az áruszállító vonatok közlekedéséhez, és lehetővé téve, hogy ez utóbbiak nehézségek nélkül jussanak át az egyik nemzeti hálózatról a másikra.
- (7) A versenyképes vasúti árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat létrehozásával kapcsolatban a vasúti infrastruktúra vonatkozásában már elindult kezdeményezések arra utalnak, hogy az árufuvarozási piac egy vagy több jól meghatározott szegmensének speciális szükségleteit kielégítő nemzetközi folyosók létrehozása a legmegfelelőbb módszer.
- (8) A versenyképes vasúti árufuvarozást 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 árufuvarozás céljára szolgáló nemzetközi folyosókat pedig integrálni kell a TEN-T **és ERTMS** meglévő **folyosóival**. Ezen túlmenően az említett árufuvarozási 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.
- (9) **Az árufuvarozási 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 országaira történő tervezett kibővítése.**
- (10) Indokolt az árufuvarozási folyosó keretében megfelelően koordinálni az érintett tagállamok és pályahálózat-működtetők közötti együttműködést, **jobban és a szükséges mértékben könnyíteni a** vasúti árufuvarozási **forgalmat**, a többi közlekedési móddal hatékony és kellő mértékű kapcsolatot kialakítani **egy hatékony, integrált áruszállítási hálózat kialakítása érdekében**, és a vasúti árufuvarozásban érdekelt szolgáltatók közötti verseny fejlődését ösztönző feltételeket biztosítani.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament 2009. április 23-i állásponjtja.

⁽²⁾ HL L 75., 2001.3.15., 29. o.

2009. április 23., csütörtök

- (11) **Az árufuvarozási folyosók létrehozásának a pályahálózat-működtetőkkel konzultáló tagállamok javaslatain kell alapulnia. Ezt egy későbbi szakaszban** átlátható kritériumok alapján és átlátható eljárást követően **európai** szinten indokolt **■** jóváhagyni. **Az árufuvarozási folyosók létrehozásának kritériumait úgy kell meghatározni,** hogy az **■** a tagállamok és a pályahálózat-működtetők **specifikus szükségleteihez igazodjék, azaz** elegendő mozgáster maradjon **■** intézkedések meghozatalára.
- (12) A tagállamok, **a pályahálózat-működtetők** és a **vasúttársaságok** közötti koordináció ösztönzése érdekében minden árufuvarozási folyosó esetében létre kell hozni az adott árufuvarozási folyosón érdekeltséggel rendelkező különböző pályahálózat-működtetőkből álló irányító szervezet.
- (13) A piaci igények kellő figyelembevételére érdekében az árufuvarozási folyosók kialakításának részleteit egy olyan végrehajtási terv formájában kell előterjeszteni, amely tartalmazza a vasúti árufuvarozás teljesítményének javításához szükséges fellépések meghatározását és végrehajtási ütemtervét. Ezenkívül indokolt **az irányítási szerv által** meghatározott megfelelő **eljárásokkal összhangban, az összes vasúttársaság bevonásával történő** rendszeres konzultációk segítségével meggyőződni arról, hogy az adott árufuvarozási folyosó kialakítása érdekében tervezett vagy megvalósított fellépések megfelelnek-e **a piac** igényeinek vagy elvárásainak.
- (14) Az árufuvarozási 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 árufuvarozási folyosón végrehajtott beruházásokat és azokat az árufuvarozási 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.
- (15) Ugyanezen okból az árufuvarozási folyosón célszerű összehangolni a vasúti infrastruktúra kapacitását gyakran nagyon nagy mértékben befolyásoló jelentősebb karbantartási munkákat, és ezekről rendszeresen frissített értesítést indokolt közzétenni.
- (16) A Közösségben megvalósuló vasúti árufuvarozás fejlődésének ösztönzése érdekében az intermodális árufuvarozási szolgáltatások fejlesztését célzó infrastruktúrák és rendszerek létrehozására is szükség van.
- (17) Az érintett tagállamok és az árufuvarozási folyosót érintő biztonsági kérdésekben illetékes nemzeti hatóságok megállapodásokat köthetnek egyrészt a járművek, másrészt pedig a mozdonyvezetők kölcsönös elismeréséről. Az adott árufuvarozási folyosóval kapcsolatban érintett tagállamok biztonságért felelős hatóságainak az említett megállapodások végrehajtása érdekében együttműködésre kell lépniük.
- (18) A nemzetközi árufuvarozási szolgáltatások céljára benyújtott infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmek kezelése céljából minden árufuvarozási folyosó esetében célszerű egyablakos rendszert létrehozni. Ehhez indokolt a már meglévő kezdeményezésekre támaszkodni, különös tekintettel a RailNetEurope által megvalósított kezdeményezésekre, mely utóbbi szervezet gondoskodik a pályahálózat-működtetők tevékenységének összehangolásáról és bizonyos szolgáltatásokat biztosít a nemzetközi árufuvarozóknak.
- (19) Tekintettel az eltérő típusú forgalom menetrendjének meghatározására jellemző eltérő tervidőszakokra, kívánatos ügyelni arra, hogy az árufuvarozási célú infrastruktúra-kapacitás iránti **kérelmek kompatibilitések legyenek** a személyszállítási célú **kérelmekkel**, különösen figyelembe véve azok külön-külön vizsgált társadalmi-gazdasági értékét. Az infrastruktúrahasználati díjnak az odaítélt menetvonal minősége és megbízhatósága függvényében indokolt változnia.
- (20) A szállítás időtartamára és a pontosságra érzékeny árukat szállító vonatoknak a forgalom fennakadása esetén **az irányítási szerv által meghatározott módon** kellő elsőbbséget célszerű élvezniük.
- (21) Az adott árufuvarozási folyosón vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat biztosító gazdasági szereplők közötti verseny kialakulásának biztosítása érdekében **■** a vasúttársaságokon vagy azok csoportosulásán kívüli egyéb kérelmezők **benyújthatják** az infrastruktúra-kapacitás iránti **kérelmeket**.

2009. április 23., csütörtök

- (22) Az árufuvarozási folyosó irányításának optimalizálása és a nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások kevesebb akadályba ütköző működésének és jobb teljesítményének biztosítása érdekében ügyelni kell az árufuvarozási folyosó különböző hálózatain eloszló vasúti forgalom ellenőrzéséért felelős szervek megfelelő koordinációjára. A vasúti infrastruktúra megfelelőbb felhasználásának biztosítása érdekében össze kell hangolni ezen infrastruktúráknak és az árufuvarozási folyosó vonalán elhelyezkedő stratégiai jelentőségű termináloknak az irányítását.
- (23) Az árufuvarozási folyosó valamennyi főbb infrastruktúrájának használatával kapcsolatos információkhoz való hozzáférés megkönnyítése érdekében, illetve az ezen infrastruktúrákhoz való megkülönböztetéstől mentes hozzáférés biztosítása érdekében, kívánatos a nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokban érdekelt valamennyi gazdasági szereplő rendelkezésére bocsátani a fent említett információkat tartalmazó használati feltételeket.
- (24) Az árufuvarozási 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 árufuvarozási folyosó teljes hosszán nyújtott szolgáltatást leíró teljesítménymutatókat. **A teljesítménymutatók meghatározását a vasúti teherfuvarozási szolgáltatásokat nyújtó vagy igénybevevő érintett felekkel történő konzultációt követően kell kialakítani.**

I

- (25) Mivel e rendelet célját – nevezetesen a versenyképes vasúti árufuvarozást szolgáló, árufuvarozási folyosókból álló európai vasúti hálózat kialakítását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért az *léptéke és hatásai miatt* közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket fogadhat el a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben *foglalt* arányosság elvével összhangban ez a rendelet nem lép túl azon, ami a fenti célkitűzés eléréséhez szükséges.
- (26) Indokolt a beruházások koordinálása, a kapacitáskezelés és a forgalomirányítás tekintetében olyan, méltányos szabályokat bevezetni, amelyek egy nemzetközi vasúti folyosó keretében a vasúti árufuvarozók számára minőségi szolgáltatás nyújtását vállaló pályahálózat-működtetők közötti együttműködésen alapulnak.
- (27) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal ⁽¹⁾ összhangban kell elfogadni.
- (28) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen arra, hogy az e rendelet végrehajtásához szükséges feltételeket és kritériumokat megállapítsa. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és a rendelet új, *nem alapvető fontosságú* elemekkel történő kiegészítése által annak *nem alapvető fontosságú* elemei módosítására irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.
- (29) **E rendelet a más szállítási módokhoz viszonyítva a vasúti árufuvarozás 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 árufuvarozási folyosók leghatékonyabb működésének szavatolása érdekében. Az infrastruktúrát és az ERTMS-hez hasonló technikai rendszereket illető pénzügyi kötelezettségvállalásnak a vasúti árufuvarozási kapacitás és hatékonyság növelésére kell törekednie, e rendelet céljával párhuzamosan,**

(1) HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

2009. április 23., csütörtök

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RÉSZ

1. cikk

Tárgy és hatály

(1) Ez a rendelet a versenyképes árufuvarozást szolgáló **■** nemzetközi vasúti **folyosókban** (|| 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.

(2) Ez a rendelet a belföldi és a nemzetközi vasúti szolgáltatásokat lehetővé tevő vasúti infrastruktúra kezelésére és használatára vonatkozik, kivéve az alábbiaké:

- a) a vasúti infrastruktúrán üzemelő személyszállítási szolgáltatások számára fenntartott különálló helyi és regionális hálózatok, **az árufuvarozási folyosó egyes részein működtetett szolgáltatások kivételével**;
- b) a kizárólag városi és városkörnyéki személyszállításra fenntartott hálózatok;
- c) a kizárólag egy, a *közösségi vasutak fejlesztéséről* szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv⁽¹⁾ hatályán kívül eső vasúttársaság által regionális vasúti áruszállításra használt regionális hálózatok, amíg másik kérelmező nem igényel kapacitást a hálózaton;
- d) azon magántulajdonban levő vasúti infrastruktúra, amelyet kizárólag az infrastruktúra tulajdonosa használ saját árufuvarozási tevékenységére.

2. cikk

Fogalommeghatározások

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

(2) Az (1) bekezdésben említett fogalom-meghatározásokon kívül a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

- a) „árufuvarozási 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 árufuvarozási 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 előírt valamennyi vasúthoz kapcsolódó szolgáltatást**;
- b) „végrehajtási terv”: az érintett felek által annak érdekében végrehajtani kívánt stratégiát, fellépéseket és eszközöket bemutató dokumentum, hogy egy adott időszak alatt kidolgozzák az árufuvarozási folyosó létrehozásához szükséges és elégséges fellépéseket;
- c) „jelentős karbantartási munkák”: a vonatoknak az árufuvarozási folyosón való közlekedéséhez szükséges vasúti infrastruktúrát és berendezéseket érintő, **legalább egy évvel korábban eltervezett** olyan beavatkozás vagy javítás, amely a 2001/14/EK irányelv 28. cikke szerinti infrastruktúra-kapacitás korlátozásával jár;
- d) „terminál”: az árufuvarozási folyosó mentén elhelyezkedő létesítmény, amelyet kifejezetten az árufuvarozó vonatok által szállított áruk kirakodásának és/vagy berakodásának lehetővé tétele érdekében és a vasúti árufuvarozási szolgáltatásoknak a közúti, tengeri, folyami és légi szolgáltatásokkal való integrálása céljára, illetve az áruszállító vonatok összeállítására vagy összetételének módosítására alakítottak ki;

⁽¹⁾ HL L 237., 1991.8.24., 25. o.

2009. április 23., csütörtök

- e) „stratégiai jelentőségű terminál”: az adott áru fuvarozási folyosón elhelyezkedő, minden kérelmező előtt nyitott terminál, amely az áru fuvarozási folyosó teljes hosszán megvalósuló vasúti áru fuvarozásban **már** jelentős szerepet **tölt be vagy várhatóan fog betölteni**;
- f) „egyablakos rendszer”: az áru fuvarozási folyosó **valamennyi pályahálózat-működtetője** által létrehozott közös fórum, amely lehetővé teszi a kérelmezőknek, hogy **█** kérelmezzenek menetvonalat egy legalább egy határt keresztező útvonalra.

II. FEJEZET

A VERSENYKÉPES ÁRUFUVAROZÁST SZOLGÁLÓ EURÓPAI VASÚTI HÁLÓZAT LÉTREHOZÁSA ÉS IRÁNYÍTÁSA

3. cikk

Az áru fuvarozási folyosók kiválasztása

(1) Az áru fuvarozási folyosó **legalább két tagállamot köt össze, és lehetővé teszi a** nemzetközi és belföldi vasúti áru fuvarozási szolgáltatások üzemeltetését **█**. Az áru fuvarozási folyosó a következő jellemzőkkel rendelkezik:

- 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 áru fuvarozási forgalommal rendelkező szakaszok a folyosó részeit képezhetik**;
- b) a vasúti áru fuvarozási forgalom jelentős mértékű növekedését teszi lehetővé, **és figyelembe veszi a főbb kereskedelmi és áru forgalmakat**;
- c) létrehozása társadalmi-gazdasági elemzés alapján indokolt. Az elemzésbe beletartoznak a szállítási rendszer azon elemeire gyakorolt hatások, amelyek esetében az áru fuvarozási folyosó infrastruktúra-kapacitásának odaítélése jelentősen befolyásolja az áru- és személyszállítást. Beletartozik továbbá a külső költségek tekintetében jelentkező főbb hatások elemzése;
- d) jobb összeköttetéseket tesz lehetővé a határ menti tagállamok és a harmadik országok között;**
- e) végrehajtási terv támasztja alá.

(2) **Egy áru fuvarozási folyosó létrehozásáról vagy módosításáról az érintett tagállamok határoznak**, az érintett pályahálózat-működtetővel 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.**

(3) Az áru fuvarozási folyosók létrehozásának részletes szabályai a következők:

- a) **█** legkésőbb ...-ig (*) legalább egy-egy áru fuvarozási folyosóra vonatkozó javaslatot ki kell dolgozni minden olyan tagállam területére vonatkozóan, amelynek legalább két **közvetlen kapcsolata** van más tagállamokkal;

(*) E rendelet hatálybalépése után egy évvel.

2009. április 23., csütörtök

b) || legkésőbb ...-ig (*) minden tagállam területén létesíteni kell legalább **egy árufuvarozási folyosót**;

■

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

(5) Az árufuvarozási folyosó európai harmadik országok vasúti hálózatának egyes szakaszait is magába foglalhatja. Ilyen esetben ezeknek a szakaszoknak kompatibilisnek kell lenniük a TEN-T politikával.

■

(6) Amikor két vagy több tagállam között a területükön elhelyezkedő vasúti infrastruktúrát érintő árufuvarozási folyosó létrehozásával vagy módosításával kapcsolatban véleménykülönbség áll fenn, a Bizottság az érintett tagállamok egyikének kérésére az ügyre vonatkozóan konzultál a 18. cikkben említett bizottsággal. A bizottság véleményét eljuttatják az érintett tagállamokhoz. Az érintett tagállamok a megoldás érdekében figyelembe veszik ezt a véleményt.

(7) Az általános hatályú és e rendelet nem lényegi elemeinek módosítását célzó, a melléklet kiigazítására irányuló intézkedéseket a 18. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

4. cikk

Az árufuvarozási folyosók irányítása

(1) Az egyazon árufuvarozási folyosóban érdekelt tagállamok együttműködnek annak érdekében, hogy a szóban forgó árufuvarozási folyosó a végrehajtási tervnek megfelelően fejlődjön. Meghatározzák az árufuvarozási folyosó általános célkitűzéseit és biztosítják, hogy a végrehajtási tervben ezek a célkitűzések szerepeljenek.

(2) Minden egyes árufuvarozási folyosó esetében az érintett pályahálózat-működtetők létrehozzák az árufuvarozási 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 érintett tagállamoknak és adott esetben a **Bizottságnak és a TEN-T** azon kiemelt fontosságú projektjei – a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozat ⁽¹⁾ 17a. cikkében említett – európai koordinátorainak, amelyek részei az árufuvarozási folyosónak.

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

(4) Az irányítási szerv független jogalany. Létrejöhet a 2137/85/EGK tanácsi rendelet ⁽²⁾ szerinti európai gazdasági egyesülés formájában és ilyen egyesülés jogállásával rendelkezik.

(5) Az irányítási szerv tagjai kijelölik az igazgatót; az igazgató megbízatása legalább 3 évre szól.

(*) E rendelet hatálybalépése után három évvel.

⁽¹⁾ HL L 228., 1996.9.9., 1. o.

⁽²⁾ HL L 199., 1985.7.31., 1. o.

2009. április 23., csütörtök

(6) Létrejön az áru fuvarozási folyosó 9. cikkben említett stratégiai jelentőségű termináljainak, **többek között a tengeri és belvízi kikötők** működtetőiből és tulajdonosaiból álló munkacsoport. A munkacsoport az irányítási szerv bármely olyan javaslatáról véleményt nyilváníthat, amely közvetlen hatással van a stratégiai jelentőségű terminálok működtetésére és az azokkal kapcsolatos beruházásokra. Az irányítási szerv nem fogadhat el ezzel a véleménnyel ellentétes határozatot.

5. cikk

Az áru fuvarozási folyosó létrehozását célzó intézkedések

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

- a) az áru fuvarozási folyosó jellemzőinek – **többek között a szűk keresztmetszetek** – leírása, valamint az áru fuvarozási folyosó **létrehozásának elősegítéséhez** szükséges intézkedések végrehajtási programja;
- b) a (2) bekezdésben említett piacelemzés főbb pontjai;
- c) az irányítási szervnek az áru fuvarozási folyosó teljesítményével kapcsolatos célkitűzései **és javítást célzó programja**, a 16. cikkben említett rendelkezéseknek megfelelően.

I

(2) 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 (1) bekezdés c) pontjában említett társadalmi-gazdasági elemzés főbb elemeit **valamint a költségekre, előnyökre illetve a hosszútávú pénzügyi hatásra vonatkozó lehetséges forgatókönyveket is**.

(3) 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**.

6. cikk

A kérelmezőkkel folytatott konzultáció

(1) Az áru fuvarozási folyosót potenciálisan használni kívánó kérelmezők megfelelő részvételének biztosítása érdekében az irányítási szerv konzultációs mechanizmusokat hoz létre.

(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, szállítványozókkal és képviseleti szerveikkel**. Az irányítási szerv és a kérelmezők közötti nézeteltérés esetén a kérelmezők **az ügyet a 17. cikkben meghatározott felelős szabályozói testületekhez utalhatja**.

III. FEJEZET

BERUHÁZÁSOK AZ ÁRUFUVAROZÁSI FOLYOSÓN

7. cikk

A beruházások tervezése

(1) Az irányítási szerv kidolgozza és jóváhagyja a következőket:

2009. április 23., csütörtök

- a) az áru fuvarozási folyosón megvalósítandó hosszú távú, azaz legalább 10 éves időtartamra szóló infrastrukturális beruházások közös tervét;
- b) adott esetben az áru fuvarozási folyosón megvalósítandó középtávú (legalább 2 évre szóló) közös beruházási tervet.

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.**

(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 vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben (átdolgozott szöveg) ⁽¹⁾említett 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 ERTMS kiépítési tervével **valamint a határokon átnyúló kapcsolódásokkal és adott esetben a harmadik országokkal való átjárható rendszerekkel.**

(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.

(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.**

(5) Az (1) bekezdésben említett beruházási terveket a 15. cikkben említett dokumentumban teszik közzé és rendszeresen frissítik. Ezek a dokumentumok az áru fuvarozási folyosó végrehajtási tervének részét képezik.

8. cikk

A munkák koordinálása

Az áru fuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői **megfelelő módon és időkereten belül, a 2001/14/EK irányelv 6. cikkében említett 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.**

9. cikk

Stratégiai jelentőségű terminálok

(1) A 4. cikk (6) bekezdésében említett munkacsoporttal egyetértésben az irányítási szerv **integrált** stratégiát fogad el a stratégiai jelentőségű terminálok fejlesztésével kapcsolatban, annak érdekében, hogy a terminálok **különösen az áru fuvarozási folyosók mentén intermodális csomópontokként** meg tudjanak felelni az áru fuvarozási folyosón közlekedő vasúti áru fuvarozás igényeinek. **A stratégia a regionális, helyi és országos hatóságokkal történő együttműködést; a vasúti áru fuvarozási terminálok kialakítására alkalmas földterületekhez való hozzájutást, valamint az ilyen fejlesztéseket ösztönző forrásokhoz való hozzáférés megkönnyítését tartalmazza. Az irányítási szerv biztosítja azt, hogy elegendő számú terminált alakítsanak ki a forgalom várható nagysága alapján megállapított, stratégiaileg fontos helyeken.**

(2) Az irányítási szerv megteszi az említett stratégia megvalósítására alkalmas intézkedéseket. A stratégiát rendszeresen felülvizsgálja.

(1) HL L 191., 2008.7.18., 1. o.

2009. április 23., csütörtök

IV. FEJEZET

AZ ÁRUFUVAROZÁSI FOLYOSÓ IRÁNYÍTÁSA

10. cikk

Egyablakos rendszer a nemzetközi menetvonalak iránti kérelmeknek

- (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**.
- (2) **Az árufuvarozási folyosók egyes pályahálózat-működtetői azt a feladatot is megkaphatják, hogy az egyablakos rendszer irányítói hivatalaként is működjenek a menetvonal-kérelmezők felé.**
- (3) A 17. cikkben említett, érintett ellenőrző szervek gondoskodnak arról, hogy az egyablakos rendszer átlátható és megkülönböztetéstől mentes feltételek szerint működjön.

11. cikk

Szabványos menetvonal-kategóriák az árufuvarozási folyosókon

- (1) Az irányítási szerv meghatározza **és rendszeresen naprakésszé teszi** az **árufuvarozó vonatok menetvonalának** egyes típusainak az árufuvarozási folyosó teljes vonalán érvényes osztályait. Ezeknek az osztályoknak legalább egyike **magában foglal egy, az árufuvarozó vonatok menetvonalain belül** a versenyképes szállítási időt és garantált pontosságot **biztosító menetvonalat (könnyített árufuvarozás)**.
- (2) Az áruszállítási típusok osztályainak meghatározásához alkalmazott kritériumokat **az irányítási szerv az árufuvarozási folyosót várhatóan használó kérelmezőkkel történő konzultációt követően fogadja el.**

12. cikk

Az árufuvarozó vonatok számára odaitélt menetvonalak

- (1) A 2001/14/EK irányelv 20. cikke (2) **bekezdésében említett eseteken felül, az érintett a kapacitás-tartalékokra vonatkozó piaci igények felmérése alapján fenntartják a szükséges kapacitást. A pályahálózat-működtetők** a 2001/14/EK irányelv 18. cikkében említett szolgálati menetrend évenként történő megállapítását megelőzően **a ténylegesen lebonyolított korábbi árufuvarozási forgalom és az 5. cikk (2) bekezdésében említett piacelemzés alapján közlést tesznek a következő évre vonatkozóan a könnyített nemzetközi árufuvarozás követelmények teljesítéséhez szükséges menetvonalak menetrendjét.**

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

■

- (3) A vis major esetét kivéve **a jelen cikk értelmében könnyített** árufuvarozási művelet számára odaitélt 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-működtető a vasúthálózat-használati feltételekben meghatározhatja azokat a feltételeket, amelyek szerint az elosztási eljárás prioritásainak kidolgozásakor figyelembe veszi a menetvonalak korábbi kihasználtságát.**

- (4) Az árufuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői és a 4. cikk (6) 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.

2009. április 23., csütörtök

(5) **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.**

13. cikk

Engedélyezett kérelmezők

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 **számos** szakaszát érinti.

14. cikk

Forgalomirányítás

(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.

(2) **Az e bekezdésben nem szabályozott csúcsforgalmi időszakok kivételével az (1) bekezdésben említett elsőbbségi szabályokban legalább azt elő kell írni, hogy a menetvonallal kapcsolatos elsődleges rendelkezéseket betartó, könnyített árufuvarozó szerelvényhez rendelt menetvonalat amennyire csak lehet, tiszteletben kell tartani, vagy legalább az összes késést kell minimálisra csökkenteni, a könnyített árufuvarozó szerelvények késésére koncentrálni. Az irányítási szerv a kérelmezőkkel egyetértésben kidolgozza és közzéteszi a következőket:**

a) **vonatszabályozásra vonatkozó elvek, amelyek azt biztosítják, hogy a könnyített árufuvarozó szerelvények a csökkentett kapacitás odaítélése tekintetében a lehető legjobb bánásmódban részesülnek,**

b) **a folyosón történő zavar esetére, ezen elvek alapján kidolgozott készenléti tervek.**

A tagállamok az infrastruktúra működtetőinek segítségével meghatározzák a csúcsforgalmi időszakokat a vasúthálózat-használati feltételekben. A csúcsforgalmi időszak csak munkanapokra vonatkozhat, és reggel maximum 3 óra, valamint délután maximum 3 óra lehet. A csúcsforgalmi időszak megállapításakor a regionális és távolsági személyszállítást kell figyelembe venni.

(3) Az árufuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői eljárásokat alakítanak ki az árufuvarozási folyosó vonalán lebonyolított forgalom irányításának összehangolására.

(4) Az árufuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői és a 4. cikk (6) bekezdésében említett munkacsoport eljárásokat dolgoznak ki annak biztosítására, hogy a vasúti infrastruktúra üzemeltetése és a 9. cikkben említett stratégiai jelentőségű terminálok üzemeltetése optimálisan legyen összehangolva.

15. cikk

Tájékoztatás az árufuvarozási folyosó használati feltételeiről

Az irányítási szerv a következőket tartalmazó dokumentumot dolgoz ki és tesz közzé:

a) a nemzeti hálózatoknak a 2001/14/EK irányelv 3. cikkében szereplő eljárással összhangban kidolgozott használati feltételeiben szereplő, az árufuvarozási folyosókkal kapcsolatos információk;

b) a stratégiai jelentőségű terminálok jegyzéke és jellemzői, valamint a stratégiai jelentőségű terminálok igénybevételének feltételei és módjai.

2009. április 23., csütörtök

16. cikk

Szolgáltatásminőség az árufuvarozási folyosón

(1) Az árufuvarozási folyosó pályahálózat-működtetői biztosítják a koherenciát az árufuvarozási folyosó vonalán érvényben lévő, a 2001/14/EK irányelv 11. cikkében említett teljesítményosztó rendszerek között. **A koherencia ellenőrzését a szabályozó szervek végzik, amelyek az ellenőrzés során a 17. cikk (1) bekezdésével összhangban együttműködnek egymással.**

(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 használóival az árufuvarozási folyosó teljesítménymutatóiról. Ezeket az irányítási szerv a konzultációt követően meghatározza és** évente legalább egy alkalommal közzéteszi.

17. cikk

Ellenőrző szervek

(1) A 2001/14/EK irányelv 30. cikkében említett, az árufuvarozási folyosó vonatkozásában illetékes ellenőrző szervek együttműködnek a pályahálózat-működtetők és a kérelmezők által az árufuvarozási folyosó vonalán végrehajtott nemzetközi tevékenységek felügyelete érdekében. A szervek egymás között konzultációt folytatnak és információkat cserélnek. Adott esetben megkérlik 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.**

(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 panaszot 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.**

V. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

18. cikk

Bizottság

(1) A Bizottságot egy bizottság segíti.

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

(3) E bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

2009. április 23., csütörtök

19. cikk

Eltérés

Adott esetben a tagállamok eltérhetnek e rendelet rendelkezéseitől. Ebből a célból az érintett tagállam az eltérés engedélyezése iránti, indokolással ellátott kérelmet nyújt be a Bizottsághoz. A Bizottság a kérelemmel kapcsolatos határozatot a 18. cikk (2) bekezdésében említett *tanácsadó bizottsági* eljárásnak megfelelően fogadja el, tekintetbe véve az eltérés engedélyezése iránti kérelmet benyújtó tagállam földrajzi elhelyezkedését, valamint a vasúti áruszállítási szolgáltatásoknak a szóban forgó tagállamban tapasztalt fejlődését.

20. cikk

A végrehajtás nyomom követése

Az érintett tagállamok az áru fuvarozási folyosó létrehozását követően kétévente a közöttük megvalósuló, a 4. cikk (1) bekezdésében említett együttműködés eredményeit bemutató *jelentést* juttatnak el a Bizottsághoz. A Bizottság megvizsgálja a *jelentést* és annak eredményéről tájékoztatást küld a 18. cikkben említett bizottságnak.

21. cikk

Jelentés

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

22. cikk

Felülvizsgálat

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.***

23. cikk

Hatálybalépés

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

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

Kelt ||,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

(*) Ezen rendelet hatálybalépését követő öt éven belül.

2009. április 23., csütörtök

MELLÉKLET

Az árufuvarozási folyosók létrehozására irányuló javaslatok értékelési kritériumai

Az árufuvarozási folyosóknak a 3. cikkben említett kiválasztására, valamint a versenyképes árufuvarozást szolgáló vasúti hálózat aktualizálására a következő kritériumok figyelembevételével kerülhet sor:

a) rendelkezésre áll-e az érintett tagállamok szándéknyilatkozata az árufuvarozási folyosó létrehozására vonatkozó szándéuk megerősítéséről;

I

b) amikor az árufuvarozási folyosó nyomvonala egybeesik a TEN-T egy vagy több kiemelt fontosságú projektjének ⁽¹⁾ egy szakaszával (vagy egy ilyen szakasz valamely részével), ez a szakasz beépül-e az árufuvarozási folyosóba, kivéve ha az említett szakasz személyszállítási célú szakasz;

c) a javasolt árufuvarozási folyosó áthalad-e legalább három tagállam területén, illetőleg – ha a javasolt árufuvarozási folyosó által kiszolgált vasúti csomópontok közötti távolság meghaladja az 500 kilométert – legalább két tagállam területén;

d) az árufuvarozási folyosó gazdasági megvalósíthatósága és társadalmi-gazdasági haszna;

e) a tagállamok által javasolt árufuvarozási folyosók koherens egészet alkotnak-e ahhoz, hogy létrejöhessen a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat;

f) a javasolt folyosók koherens egészet alkotnak-e a már létező olyan európai vasúti hálózatokkal, mint az ERTMS-folyosók és a RailNetEurope által meghatározott folyosók;

g) megfelelő-e a többi közlekedési móddal való összekapcsolódás, többek között a tengeri kikötőkben és a szárazföld belsejében elhelyezkedő stratégiai jelentőségű terminálok megfelelő hálózatának köszönhetően;

h) milyen megközelítést javasolnak a 4–16. cikkben szereplő rendelkezések végrehajtása érdekében.

⁽¹⁾ A kiemelt fontosságú projekteket lásd az 1692/96/EK bizottsági határozat III. mellékletében.