2025/90901

2025.12.5.

Helyesbítés a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2024. június 13-i (EU) 2024/1679 európai parlamenti és tanácsi rendelethez

(Az Európai Unió Hivatalos Lapja L, 2024/1679, 2024. június 28.)

1. A 2. oldalon, a (8) preambulumbekezdés

szövege: „(8) A közös érdekű projekteknek hozzá kell járulniuk a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztéséhez az új közlekedési infrastruktúra létrehozása, a már meglevő infrastruktúra karbantartása és korszerűsítése, valamint a hálózat erőforrás-hatékony használatát és rezilienciáját előmozdító intézkedések révén. A közös érdekű projekteknek uniós hozzáadott értéket kell felmutatniuk. Az ilyen projekteknek gazdaságilag is életképesnek kell lenniük. A ritkán lakott területeken megvalósuló projekteknek, illetve az infrastruktúra kettős felhasználása szempontjából alapvető fontosságú projekteknek – amelyek esetében esetleg nehéz demonstrálni a gazdasági életképességet, mivel a társadalmi és területi kohézióból származó előnyök magasabbak lehetnek – társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés alapján legalább pozitívan hozzá kell járulniuk a hálózat fejlesztéséhez, figyelembe véve az érintett terület sajátosságait és korlátait.”,

helyesen: „(8) A közös érdekű projekteknek hozzá kell járulniuk a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztéséhez az új közlekedési infrastruktúra létrehozása, a már meglevő infrastruktúra karbantartása és korszerűsítése, valamint a hálózat erőforrás-hatékony használatát és rezilienciáját előmozdító intézkedések révén. A közös érdekű projekteknek uniós hozzáadott értéket kell felmutatniuk. Az ilyen projekteknek gazdasági szempontból is megtérülőnek kell lenniük. A ritkán lakott területeken megvalósuló projekteknek, illetve az infrastruktúra kettős felhasználása szempontjából alapvető fontosságú projekteknek – amelyek esetében esetleg nehéz demonstrálni a gazdasági megtérülést, mivel a társadalmi és területi kohézióból származó előnyök magasabbak lehetnek – társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés alapján legalább pozitívan hozzá kell járulniuk a hálózat fejlesztéséhez, figyelembe véve az érintett terület sajátosságait és korlátait.”

2. A 4. oldalon, a (24) preambulumbekezdés

szövege: „(24) A törzshálózatot objektív tervezési módszertan alapján határozták meg. E módszertan segítségével azonosították a legfontosabb városi csomópontokat, kikötőket és repülőtereket, valamint határátkelőhelyeket. Ezeket a csomópontokat lehetőség szerint vasúton vagy közúton, vagy mindkettő útján össze kell kapcsolni a transzeurópai közlekedési hálózattal, amennyiben ez gazdaságilag életképes és megvalósítható. A módszertan biztosítja, hogy valamennyi tagállam össze legyen kötve, illetve hogy a fontosabb szigetek is a törzshálózat részét képezzék.”,

helyesen: „(24) A törzshálózatot objektív tervezési módszertan alapján határozták meg. E módszertan segítségével azonosították a legfontosabb városi csomópontokat, kikötőket és repülőtereket, valamint határátkelőhelyeket. Ezeket a csomópontokat lehetőség szerint vasúton vagy közúton, vagy mindkettő útján össze kell kapcsolni a transzeurópai közlekedési hálózattal, amennyiben ez gazdasági szempontból megtérülő és megvalósítható. A módszertan biztosítja, hogy valamennyi tagállam össze legyen kötve, illetve hogy a fontosabb szigetek is a törzshálózat részét képezzék.”

3. A 8. oldalon, a (48) preambulumbekezdésben

a következő szövegrész: „(48) Az intermodális szállítás tonnakilométerben mérve az európai vasúti árufuvarozás mintegy felét teszi ki, és részaránya növekvőben van. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló bizottsági közleményben meghatározott, a vasúti árufuvarozás arányának megkétszerezésére irányuló célok elérése érdekében különös figyelmet kell fordítani az olyan szállításra, amely kombinálja az útvonal fő szakaszán vasúton, az első és az utolsó szakaszán pedig tehergépjárművel végzett szállítást. Az intermodális szállítás növekedéséhez való hozzájárulás céljából az infrastruktúrának lehetővé kell tennie olyan tehervonatok közlekedését, amelyek a vágány felső szélétől számított legalább 27 cm-es magasságban megrakott, legfeljebb 4 m magas szabványos félpótkocsikat vontatnak, de ösztönözni kell a 33 cm-es minimális magasságot. (…)”,

helyesen: „(48) Az intermodális szállítás tonnakilométerben mérve az európai vasúti árufuvarozás mintegy felét teszi ki, és részaránya növekvőben van. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló bizottsági közleményben meghatározott, a vasúti árufuvarozás arányának megkétszerezésére irányuló célok elérése érdekében különös figyelmet kell fordítani az olyan szállításra, amely kombinálja az útvonal fő szakaszán vasúton, az első és az utolsó szakaszán pedig tehergépjárművel végzett szállítást. Az intermodális szállítás növekedéséhez való hozzájárulás céljából az infrastruktúrának lehetővé kell tennie olyan tehervonatok közlekedését, amelyek a sínkorona-szinttől számított legalább 27 cm-es magasságban megrakott, legfeljebb 4 m magas szabványos félpótkocsikat vontatnak, de ösztönözni kell a 33 cm-es minimális magasságot. (…)”

4. A 23. oldalon, a 8. cikk (2) bekezdésében, a b) pont

szövege: „b) a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés alapján gazdasági szempontból életképesnek kell lenniük, illetve ritkán lakott területek vagy az infrastruktúra kettős felhasználása szempontjából lényeges projektek esetében társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés alapján pozitívan hozzá kell járulniuk a hálózat fejlesztéséhez.”,

helyesen: „b) a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés alapján gazdasági szempontból megtérülőnek kell lenniük, illetve ritkán lakott területek vagy az infrastruktúra kettős felhasználása szempontjából lényeges projektek esetében társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés alapján pozitívan hozzá kell járulniuk a hálózat fejlesztéséhez.”

5. A 24. oldalon, a 9. cikk (2) bekezdésének

szövege: „(2) A IV. melléklet tartalmazza az egyes szomszédos országokra kiterjesztett transzeurópai közlekedési hálózat áttekintő térképeit, adott esetben a törzshálózatnak és az átfogó hálózatnak az e rendelet kritériumaival összhangban történő meghatározásával.”,

helyesen: „(2) A IV. melléklet tartalmazza az egyes szomszédos országokra kiterjesztett transzeurópai közlekedési hálózat áttekintő térképeit, adott esetben a törzshálózatnak, a kiterjesztett törzshálózatnak és az átfogó hálózatnak az e rendelet kritériumaival összhangban történő meghatározásával.”

6. A 28. oldalon, a 15. cikk (7) bekezdésében

a következő szövegrész: „(7) A (6) bekezdés sérelme nélkül, valamely tagállam kérésére a Bizottság kellően indokolt esetben végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben mentességet ad az e cikkben említett követelmények tekintetében sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok, (…)”,

helyesen: „(7) A (6) bekezdés sérelme nélkül, valamely tagállam kérésére a Bizottság kellően indokolt esetben végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben mentességet ad a (2)-(5) bekezdésben említett követelmények tekintetében sajátos földrajzi vagy jelentős fizikai korlátok, (…)”.

7. A 30. oldalon, a 16. cikk (8) bekezdésének

szövege: „(8) A tagállamok biztosítják, hogy a területükön lévő európai közlekedési folyosókon a törzshálózat vagy a kiterjesztett hálózat vasúti infrastruktúrájának részét képező árufuvarozási vonalak – a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetéseket is beleértve – 2040. december 31-re lehetővé tegyék olyan tehervonatok közlekedését, amelyek a vágány felső szélétől számított legalább 27 cm-es magasságban megrakott, legfeljebb 4 m magas szabványos félpótkocsikat vontatnak.”,

helyesen: „(8) A tagállamok biztosítják, hogy a területükön lévő európai közlekedési folyosókon a törzshálózat vagy a kiterjesztett hálózat vasúti infrastruktúrájának részét képező árufuvarozási vonalak – a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetéseket is beleértve – 2040. december 31-re lehetővé tegyék olyan tehervonatok közlekedését, amelyek a sínkorona-szinttől számított legalább 27 cm-es magasságban megrakott, legfeljebb 4 m magas szabványos félpótkocsikat vontatnak.”

8. A 36. oldalon, a 23. cikk (2) bekezdése második albekezdésének

szövege: „A tagállamok 2024. július 18-ig megakadályozzák a jó hajózhatósági állapot romlását, valamint a hálózat azon részei jelenlegi állapotának romlását, amelyek már túllépik az említett minimumkövetelményeket.”,

helyesen: „A tagállamok megakadályozzák a jó hajózhatósági állapot romlását, valamint a hálózat azon részei jelenlegi állapotának romlását, amelyek 2024. július 18-ig már túllépik az említett minimumkövetelményeket.”

9. A 41. oldalon, a 29. cikkben, az (1) bekezdés a) pontja i. alpontjának

szövege: „i. i. hidak”,

helyesen: „i. hidak”.

10. A 42. oldalon, a 29. cikkben, az (1) bekezdés a) pontja v. alpontjának

szövege: „v. v. csomópontok”,

helyesen: „v. csomópontok”.

11. A 47. oldalon, a 34. cikk (1) bekezdésében, az f) pont

szövege: „f) az átfogó hálózat tengeri kikötőiben az (EU) 2023/1804 rendeletnek megfelelően kiépüljön az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája; és”,

helyesen: „f) a repülőtereken az (EU) 2023/1804 rendeletnek megfelelően kiépüljön az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája; és”.

12. Az 48. oldalon, a 36. cikk (3) bekezdésében, az első albekezdés első mondatának és második mondata bevezető fordulatának

szövege: „(3) 2027. július 19-től számított három éven belül a tagállamok piac- és előretekintő elemzést végeznek a területükön található multimodális áruterminálokról. Az elemzésnek legalább a következőket kell tartalmaznia:”,

helyesen: „(3) 2027. július 19-ig a tagállamok piac- és előretekintő elemzést végeznek a területükön található multimodális áruterminálokról. Ezen elemzésnek legalább a következőket kell tartalmaznia:”.

13. Az 50. oldalon, a 38. cikk (3) bekezdésében, az első albekezdés

szövege: „(3) A tagállamok minden lehetséges erőfeszítést megtesznek annak méltányos és megkülönböztetésmentes biztosítása érdekében, hogy az (1) bekezdésében említett és a vasúti törzshálózathoz vagy kiterjesztett vasúti törzshálózathoz csatlakozó multimodális áruterminálok 2040. december 31-re képessé váljanak a 740 m hosszúságú vonatok beavatkozás nélküli fogadására, vagy ha ez gazdaságosan nem kivitelezhető, megfelelő intézkedésekre kerüljön sor a 740 m hosszúságú vonatok fogadásakor elért üzemeltetési hatékonyság javítása érdekében.”,

helyesen: „(3) A tagállamok minden lehetséges erőfeszítést megtesznek annak méltányos és megkülönböztetésmentes biztosítása érdekében, hogy az (1) bekezdésében említett és a vasúti törzshálózathoz vagy kiterjesztett vasúti törzshálózathoz csatlakozó multimodális áruterminálok 2040. december 31-re képessé váljanak a 740 m hosszúságú vonatok beavatkozás nélküli fogadására, vagy ha ez gazdasági szempontból nem megtérülő, megfelelő intézkedésekre kerüljön sor a 740 m hosszúságú vonatok fogadásakor elért üzemeltetési hatékonyság javítása érdekében.”

14. Az 55. oldalon, a 45. cikkben, a második bekezdés

szövege: „Az első albekezdés b) pontjának alkalmazása céljából a megfelelő közlekedési infrastruktúra:

i. magában foglalhatja a hálózati hozzáférést, a csővezetékeket és az energiaellátáshoz szükséges egyéb létesítményeket;

ii. figyelembe veheti az infrastruktúra-jármű interfészt, beleértve az intelligens és kétirányú töltést is;

iii. magában foglalhat közlekedési IKT-rendszereket;

iv. energetikai csomópontként működhet a különböző közlekedési módok kiszolgálásához, annak érdekében, hogy a tiszta energia helyi előállítását össze lehessen kapcsolni a kibocsátásmentes mobilitási alkalmazásokkal; és

v. hozzájárulhat más, a gazdaság dekarbonizációjának felgyorsítására szolgáló technológiák bevezetéséhez is.”,

helyesen: „Az első bekezdés c) pontjának alkalmazása céljából a megfelelő közlekedési infrastruktúra:

a) magában foglalhatja a hálózati hozzáférést, a csővezetékeket és az energiaellátáshoz szükséges egyéb létesítményeket;

b) figyelembe veheti az infrastruktúra-jármű interfészt, beleértve az intelligens és kétirányú töltést is;

c) magában foglalhat közlekedési IKT-rendszereket;

d) energetikai csomópontként működhet a különböző közlekedési módok kiszolgálásához, annak érdekében, hogy a tiszta energia helyi előállítását össze lehessen kapcsolni a kibocsátásmentes mobilitási alkalmazásokkal; és

e) hozzájárulhat más, a gazdaság dekarbonizációjának felgyorsítására szolgáló technológiák bevezetéséhez is.”

15. Az 58. oldalon, az 52. cikk (5) bekezdésében, a b) pont

szövege: „b) az érintett tagállamokkal együttműködve munkatervet dolgoznak ki, és adott esetben az európai közlekedési folyosók részét képező szomszédos országokkal konzultálva nyomon követik annak végrehajtását az 54. cikkel összhangban;”,

helyesen: „b) az érintett tagállamokkal együtt és adott esetben az európai közlekedési folyosók részét képező szomszédos országokkal konzultálva munkatervet dolgoznak ki, és nyomon követik annak végrehajtását az 54. cikkel összhangban;”.

16. A 73. oldalon, a 67. cikk 15. pontjának a 913/2010/EU rendelet 20. cikkének (6) bekezdését módosító b) alpontjában

a következő szövegrész: „(6) A pályahálózat-működtetőknek a 2012/34/EU irányelv 40. cikkének (1) és (2) bekezdése szerint esetlegesen bevont képviselői biztosítják, hogy késedelem nélkül rendelkezésre álljon valamennyi információ, amely az e cikk (3) bekezdése szerinti panaszkezeléshez vagy vizsgálathoz szükséges, (…)”,

helyesen: „(6) A pályahálózat-működtetőknek a 2012/34/EU irányelv 40. cikke (1) bekezdésének második albekezdése szerint esetlegesen bevont képviselői biztosítják, hogy késedelem nélkül rendelkezésre álljon valamennyi információ, amely az e cikk (3) bekezdése szerinti panaszkezeléshez vagy vizsgálathoz szükséges, (…)”.

17. A 127. oldalon, a II. mellékletben, a „CSOMÓPONT NEVE” című oszlopban

a következő szövegrész: „Flörsheim am Rhein”,

helyesen: „Flörsheim am Main”.

18. A 149. oldalon, a II. mellékletben, a Cremonára vonatkozó sorban, a „VASÚTI-KÖZÚTI TERMINÁLOK/BELVÍZI UTAK MENTÉN TALÁLHATÓ TERMINÁLOK” című oszlopban

a következő szövegrész: „Átfogó hálózat (PBL), átfogó hálózat (Piadena)”,

helyesen: „Átfogó hálózat (PLB), átfogó hálózat (Piadena)”.

19. A 151. oldalon, a II. mellékletben, a Novarára vonatkozó sorban, a „VASÚTI-KÖZÚTI TERMINÁLOK/BELVÍZI UTAK MENTÉN TALÁLHATÓ TERMINÁLOK” című oszlopban

a következő szövegrész: „Törzshálózat (Novara-Agonate)”,

helyesen: „Törzshálózat (Novara-Agognate)”.

20. A 162. oldalon, a II. mellékletben, a Bragára vonatkozó sorban, a „VASÚTI-KÖZÚTI TERMINÁLOK/BELVÍZI UTAK MENTÉN TALÁLHATÓ TERMINÁLOK” című oszlopban található bejegyzést el kell hagyni.

21. A 163. oldalon, a II. mellékletben, a Porto Metropolitan Area-ra vonatkozó sor

szövege:

	„Porto Metropolitan Area	X	Törzshálózat (Sá Carneiro)	Törzshálózat (Leixoes)	Törzshálózat	Törzshálózat (Leixoes, Valongo, Vila Nova de Gaia)”

helyesen:

	„Porto Metropolitan Area	X	Törzshálózat (Sá Carneiro)	Törzshálózat (Leixões)	Törzshálózat	Törzshálózat (Leixões, Valongo, Vila Nova de Gaia)”

22. A 163. oldalon, a II. mellékletben, a Vila Nova de Famalicão-ra vonatkozó sorban, a „VASÚTI-KÖZÚTI TERMINÁLOK/BELVÍZI UTAK MENTÉN TALÁLHATÓ TERMINÁLOK” című oszlopban a szöveg a következő bejegyzéssel egészül ki:

„Átfogó hálózat (Lousado)”.

23. A 164. oldalon, a II. mellékletben, a „CSOMÓPONT NEVE” című oszlopban

a következő szövegrész: „Cernavoda”,

helyesen: „Cernavodă”.

24. A 165. oldalon, a II. mellékletben, a „CSOMÓPONT NEVE” című oszlopban

a következő szövegrész: „Oltența”,

helyesen: „Oltenița”.

25. A 165. oldalon, a II. mellékletben, a „CSOMÓPONT NEVE” című oszlopban

a következő szövegrész: „Piatra Neamt”,

helyesen: „Piatra Neamț”.