



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2017.11.8.
COM(2017) 648 final

2017/0290 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

**a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok
megállapításáról szóló 92/106/EGK tanácsi irányelv módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2017) 362 final} - {SWD(2017) 363 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

Az Unió helyzetét értékelő 2017-es beszéd egyértelmű üzenetet közvetít: az EU-nak világszinten vezető szerepet kell betöltenie a dekarbonizáció terén, és olyan intézkedéseket kell hoznia, amelyek elősegítik a munkahelyteremtést, a növekedést és az innovációt¹. Az éghajlatváltozásról szóló Párizsi Megállapodás hatálybalépése megköveteli a korszerű és alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaságra való átállás felgyorsítását. 2017. júniusi ülésén² az Európai Tanács újlag megerősítette az EU és tagállamai elkötelezettségét a Párizsi Megállapodás gyors és teljes körű végrehajtására, valamint arra, hogy az EU továbbra is vezető szerepet vállaljon az éghajlatváltozás elleni küzdelemben, és a Párizsi Megállapodást „az európai ipar és gazdaság korszerűsítésének kulcsfontosságú elemeként” ismerte el.

A közlekedésnek az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásához és a levegőszennyezéshez való jelentős hozzájárulása következtében az EU közlekedéspolitikájának központi elemévé vált a közlekedés fenntarthatóbbá tétele. Az energiaunióról szóló, 2015. februári stratégia³ szempontjából kritikus fontosságú az energiahatékony és szén-dioxid-mentes közlekedési ágazatra való áttérés. Ezt az áttérést a 2016 júliusában elfogadott, az alacsony kibocsátású mobilitásra vonatkozó stratégiában⁴ felvázolt azon konkrét intézkedések támogatják, amelyek célja, hogy i. a digitalizáció és a multimodalitás nagyobb részaránya révén optimálisabbá váljon a közlekedési rendszer hatékonysága, valamint ii. megfelelő alternatív üzemanyag-infrastruktúra kiépítése révén fokozódjon a közlekedésben használt alacsony kibocsátású alternatív energiaforrások használata a kibocsátás nélküli járművek irányába való elmozdulás érdekében. Itt az idő ezen intézkedések végrehajtására. Az „Európa mozgásban” című közlemény 2017 májusában – az első javaslatcsomag kíséretében – ismertette a mindenki számára elérhető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet menetrendjét⁵. A további intézkedések – ideértve a tiszta üzemű járművekről szóló irányelv felülvizsgálatát vagy a kombinált szállításról szóló irányelv módosítását – e második „Európa mozgásban” javaslatcsomag részét képezik.

A kombinált szállításról szóló 92/106/EGK tanácsi irányelv⁶ az egyetlen uniós szintű jogalkotási aktus, amely közvetlenül ösztönzi a közúti áruszállításról az olyan alacsonyabb kibocsátású közlekedési módokra való áttérést, mint a belvízi és tengeri hajózás és a vasút. Célja a határokon átnyúló intermodális (konkrétabban „kombinált”) szállítás versenyképességének növelése a közúti áruszállításhoz képest.

Az irányelv többek között a következőkkel kapcsolatos szabályozási intézkedéseket tartalmaz: i. a határokon átnyúló szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos szabadság biztosítása, azaz a kombinált szállítás nemzeti korlátozásokkal szembeni védelme (engedélyezési rendszerek, szabályozott tarifák és kvóták); ii. annak egyértelműsítése, hogy a közúti kabotázásra vonatkozó korlátozások (1072/2009/EK rendelet) nem alkalmazandók a nemzetközi

¹ https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_en

² http://www.consilium.europa.eu/press-releases-pdf/2017/6/47244661588_en.pdf

³ COM(2015) 80.

⁴ COM(2016) 501.

⁵ COM(2017) 283.

⁶ A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).

kombinált szállítás közúti szakaszaira, és iii. az intermodális szállítás közúti szakaszán használt járművek esetében nehezebb teher engedélyezése a rakodási egység önsúlyának kompenzálására, valamint a 45 láb hosszúságú konténerek használatának engedélyezése az össztömegről és méretekről szóló irányelvre (53/96/EK irányelv) vonatkozó kereszthivatkozással történő kiegészítéssel.

A gazdasági támogatási intézkedések közé tartozik bizonyos pénzügyi ösztönzők biztosítása a kombinált szállításban részt vevő közúti járművekre vonatkozó egyes adók tekintetében, valamint a saját számlás szállítás meghatározásának kiterjesztése. Ezek célja részlegesen korrigálni a kombinált szállítás és a közúti szállítás közötti egyenlőtlenséget, amelyet a közúti árufuvarozás árában nem teljes mértékben tükröződő negatív externáliák megléte okoz.

Mindazonáltal, mivel az irányelvet 1992-ben fogadták el, e feltételek némelyike – például a papíralapú fuvarokmányok és a bélyegző használata a kombinált szállításra való jogosultság bizonyítékeként, illetve maga az árufuvarozási piac – jelentős változásokon ment át. Bár az irányelv továbbra is releváns az uniós közlekedéspolitika azon céljának elérése szempontjából, hogy csökkenjenek a negatív externáliák, hatékonyságát és eredményességét tovább lehetne javítani egy megfelelő felülvizsgálattal.

A kezdeményezés célja a kombinált szállítás versenyképességének további növelése a nagy távolságon történő közúti áruszállításhoz képest, és ezáltal a közúti áruszállításról a többi közlekedési módra való áttérés elősegítése. Ezzel várhatóan csökkenni fog az áruszállításból származó közlekedési externáliák aránya. A cél eléréséhez az alábbiak szükségesek:

- a kombinált szállítás fogalmának egyértelműsítése és kiterjesztése;
- a jogosultsági és végrehajtási feltételek nyomon követésének javítása;
- az ösztönzők hatékonyságának növelése; valamint
- az irányelv jelentéstételi és nyomonkövetési feltételeinek javítása.

A kezdeményezés hozzájárul a Célravezető és hatásos szabályozás program (REFIT) megvalósításához, mivel célja az irányelv aktualizálása és egyszerűsítése.

• Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel

A kezdeményezés a multimodalitás elősegítésére és a közúti áruszállításról való áttérés megerősítésére irányul a meglévő jogszabály (92/106/EGK irányelv) hiányosságainak kezelésével, és különösen hatályának a lehetséges támogatási intézkedések hatókörének bővítése révén történő kiterjesztésével. Ez magában foglalja az átrakodási infrastruktúrához nyújtott beruházási támogatást, amely további ösztönzőt jelentene és csökkentené az intermodális szállítás és a csak közúti áruszállítás közötti versenyképességbeli különbséget.

A kezdeményezés kiegészíti az egységes európai közlekedési térség létrehozását célzó egyéb intézkedéseket, és hozzájárul a fenntarthatóbb közlekedési módokra való áttéréshez. Kapcsolódik a nemzetközi vasúti árufuvarozási folyosók létrehozásáról szóló 913/2010/EU rendelethez, az egységes európai vasúti térségről szóló 2012/34/EU irányelvhez, a harmonizált folyami információs szolgáltatásokról szóló 2005/44/EK irányelvhez, valamint a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokat meghatározó 1315/2013/EU rendelethez.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A kezdeményezés részét képezi a „stabil és alkalmazkodóképes energiaunió⁷ és előrettekintő éghajlat-politika” létrejöttére irányuló bizottsági törekvésnek, és kapcsolódik az alacsony kibocsátású mobilitásra vonatkozó javaslatokhoz. Az „Európa mozgásban” című közlemény⁸ felvázolja „a mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet” stratégiáját. A közleményt számos javaslat kísérte, például az euromatrica-irányelv (1999/62/EK irányelv) felülvizsgálata, az elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról szóló 2004/52/EK irányelv átdolgozása, a piaci hozzáférésre és a közúti árufuvarozási ágazatban alkalmazandó munkafeltételekre vonatkozó rendeletek felülvizsgálata, valamint további lépések az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás alapjainak lefektetése érdekében.

Az alacsony kibocsátású mobilitásra való átállás további végrehajtása érdekében ezeket az intézkedéseket ezúttal újabb javaslatok egészítik ki, például a tiszta üzemű járművekről szóló irányelv (2009/33/EK irányelv) felülvizsgálata, az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférésről szóló 1073/2009/EK rendelet felülvizsgálata, a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátására vonatkozó új, 2020 utánra szóló előírásokra vonatkozó javaslat, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája kiépítésének ösztönzésére irányuló kezdeményezés és a kombinált szállítási irányelv módosítására irányuló jelen javaslat.

A javaslat – amellett, hogy a multimodalitásnak nyújtott közvetlen támogatás révén segít a közlekedés hatékonyságának optimalizálásában – olyan korszerű és hatékony közlekedési infrastruktúra kiépítését is elősegíti, amelyhez több beruházásra van szükség, amint azt az európai beruházási terv⁹ is hangsúlyozza. A támogató intézkedések javasolt kiterjesztésével, különösen ami az átrakodási terminálok infrastrukturális beruházásainak támogatását illeti, a kezdeményezés ösztönzi a szükséges átrakodási létesítményekbe történő beruházásokat a TEN-T hálózat mentén.

A javasolt módosítás összhangban áll a kabotázs feltételeire és a közúti közlekedésben dolgozók kiküldetésére vonatkozó jelenlegi és javasolt új szabályokkal. A kombinált szállításról szóló irányelv jelenlegi szövege a 4. cikkében kitér az úgynevezett „kabotázsra vonatkozó mentességre”, amely szerint az EU-ban székhellyel rendelkező valamennyi olyan fuvarozó, aki megfelel a tagállamok közötti áruszállítás piacához való hozzáférés feltételeinek, jogosult a kombinált szállítási művelet közúti szakaszának teljesítésére, függetlenül attól, hogy ez a szakasz magában foglal-e határátlépést.

A jelenlegi meghatározás szerint a kombinált szállítási műveleteket kizárólag nemzetközi műveleteknek lehet tekinteni. Ezt a Bíróság¹⁰ több ítélete is megerősítette, és az

⁷ COM(2015) 80 final.

⁸ COM(2017) 283 final.

⁹ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_hu

¹⁰ Például az C-2/84. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben a bíróság megerősítette, hogy a kombinált szállítás közúti szakasza az indulás helyétől az érkezés helyéig tartó egyetlen nemzetközi kombinált szállítási út szerves részét képezi, és ezért nem minősül belföldi fuvarozásnak. „[...] a kombinált fuvarozást az indulás helyétől az érkezés helyéig tartó egyetlen műveletnek kell tekinteni [...]. Önmagában az a tény, hogy a rendeltetési hely szerinti tagállamban az árukat kizárólag közúton szállítják, nem zárhatja ki a kombinált közúti/vasúti fuvarozás előnyeit.”

1072/2009/EK rendelet¹¹ (16) preambulumbekkezdése is hangsúlyozza. Az ilyen műveletek ösztönzése érdekében a nemzetközi kombinált szállítást a nemzetközi közúti fuvarozással kell egyenrangúnak tekinteni, és rá ugyanazokat a szabályokat kell alkalmazni. A legtöbb érdekelt fél és piaci szereplő egyetért abban, hogy ez alapvető feltétele annak, hogy a nemzetközi intermodális szállítás azonos feltételek mellett versenyezhesen a nemzetközi közúti fuvarozással, ezért ennek az előírásnak érvényben kell maradnia.

Néhány érdekelt fél ugyanakkor azzal érvel, hogy a kombinált szállításról szóló irányelv utat nyit a kabotázsszabályok lehetséges kijátszása előtt, mivel nehéz bizonyítani a művelet „nemzetközi kombinált szállítási” aspektusát. Ennek kezelése érdekében a kombinált szállítási irányelv javasolt módosításában, az 1072/2009/EK rendelet kabotázásra vonatkozó szabályainak javasolt felülvizsgálatában, valamint a 96/71/EK irányelvnek a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésével kapcsolatos egyes vonatkozásai és a 2014/67/EU e irányelv egyes vonatkozásai tekintetében javasolt különös szabályokban lefektetett új intézkedések egyszerűbb fogalommeghatározásokat vezetnek be, és teljes körűen kiaknázzák a „digitális mobilitás forradalma” által kínált lehetőséget arra, hogy a digitalizáció előnyeinek optimálisabb hasznosítása révén fokozzák a műveletek hatékonyságát. Ha a közlekedési szolgáltatók elektronikus eszközöket tudnának igénybe venni ahhoz, hogy a szükséges bizonyítékokat a hatóságok rendelkezésére bocsássák, az csökkentené a végrehajtási eljárásokkal járó adminisztratív terheket és költségeket. Ez sokkal könnyebbé tenné a nemzeti hatóságok számára a nemzetközi kombinált szállítás közúti szakaszának a kabotázsműveletektől való egyértelmű megkülönböztetését, valamint az esetleges visszaélések megelőzését.

A kombinált szállítás fogalmának a nemzeti műveletekre való javasolt kiterjesztése elő fogja segíteni a kombinált szállítás további fejlődését az EU-ban. A kiterjesztés nem befolyásolja a kabotázsműveletek volumenét, mivel a „kabotázásra vonatkozó mentesség” nem lesz alkalmazandó az ilyen nemzeti kombinált szállítási műveletekre. Ebben az esetben a kombinált szállítás közúti szakasza a módosított 1072/2009/EK rendelet szerinti kabotázsszabályok hatálya alá tartozna, és a „munkavállalók kiküldetésére” vonatkozó új szabályok is alkalmazandók lennének. Ez biztosítaná, hogy a nemzeti kombinált szállításban a kabotázás ne vezessen tisztességtelen versenyhez az EU piacán.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

• Jogalap

A 92/106/EGK irányelv jogalapja az EK-szerződés 75. cikke és 84. cikkének (2) bekezdése.

A javasolt módosítás jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 91. cikkének (1) bekezdése (az EKSz. korábbi 71. cikke). Ez a cikk az uniós jogi szabályozás elfogadásának alapját képezi, amikor meghatározza különösen: a) a valamely tagállam területére irányuló vagy onnan kiinduló, illetve egy vagy több tagállam területén áthaladó nemzetközi közlekedésre alkalmazandó közös szabályokat; b) azokat a feltételeket, amelyek

¹¹ „E rendelet nem érinti az áruk beérkező és kimenő közúti szállítására – mint a kombinált fuvarozás egyik szakaszára – vonatkozó, a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló 1992. december 7-i 92/106/EGK tanácsi irányelvben megállapított rendelkezéseket. A 92/106/EGK tanácsi irányelvben lefektetett kombinált fuvarozási műveletnek nem részét képező, a fogadó tagállamon belül megtett belföldi közúti utak a kabotázsműveletek fogalommeghatározása alá esnek, és rájuk ennek megfelelően e rendelet előírásai alkalmazandók.”

mellett valamely tagállamban egy ott nem honos fuvarozó közlekedési szolgáltatásokat végezhet; [...] d) bármely más megfelelő rendelkezést.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

A kombinált szállításról szóló irányelv módosításának célja a közúti áruszállításról a környezetbarátabb közlekedési módokra való áttérés további előmozdítása, és ezáltal az uniós közlekedési rendszer negatív externáliáinak további csökkentése. Ez a célkitűzés magában foglalja a kombinált szállítást támogató intézkedések kiterjesztését, valamint az irányelv egyszerűsítését és egyértelműbbé tételét. Mindez tagállami szinten nem valósítható meg kielégítő módon, tekintettel arra, hogy az áru fuvarozás nagy része határokon átnyúló jellegű, és a tagállamok közötti intermodális infrastruktúrán alapul. Az intermodális átrakodási infrastruktúrába való beruházás tekintetében összehangolt megközelítésre van szükség.

Tekintettel arra, hogy az európai intermodális szállítás közel 20 %-a nemzeti (egyetlen tagállamon belül zajlik) és jelenleg nem tartozik az irányelv hatálya alá, a hatálynak a nemzeti kombinált szállítási műveletekre való kiterjesztése növelné a modális váltás előmozdításához szükséges támogatási intézkedések hatókörét. Egyszersmind általában véve csökkentené az externáliákat, különösen az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását és a torlódásokat, amelyek nemzeti határokon átnyúló hatással bírnak. A regionális vagy országos szintű torlódások közvetlenül az összes úthasználót érintik. Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának és a levegőszennyezésnek szintén van európai dimenziója.

Emellett ha a tagállamok által meghozandó támogatási intézkedések közös célkitűzésekre irányulnak, azzal megakadályozható, hogy a kombinált szállítás támogatása céljából nemzeti szinten hozott egyedi intézkedések egymást átfedő vagy egymásnak ellentmondó eredményeket hozzanak. Ami a különösen a terminálokkal kapcsolatos beruházási támogatási intézkedéseket illeti, a túlzott kapacitás létrehozásának elkerülése érdekében a terminálokkal kapcsolatos lefedettség tekintetében közös célkitűzésre van szükség.

- **Arányosság**

A javasolt intézkedések elősegítik az eredeti irányelvben kitűzött célok elérését.

Az irányelv hatásának növelése érdekében szükség van az irányelv hatályának a nemzeti műveletekre való kiterjesztésére. Tisztázni kell a kombinált szállítás fogalmának meghatározását és a jogosultsági feltételeket az irányelv hatékonyabb alkalmazásának biztosítása érdekében, különös tekintettel a szabályozási és gazdasági támogatási intézkedések által nyújtott előnyökre.

A támogatási intézkedések nem írják elő a gazdasági támogatás kötelező szintjét, nemzeti hatáskörbe utalva az ilyen támogatás mértékét és mikéntjét. A tagállamokra, a vállalkozásokra és az egyénekre háruló költségek a potenciális előnyökhöz képest korlátozottnak mondhatók. Várhatóan különösen a termináloknak nyújtott beruházási támogatás fog kedvező hatást gyakorolni a felülvizsgálati időszakon túl is.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Mivel a módosítani kívánt jogi aktus egy irányelv, a módosító aktusnak is ugyanezt a formát kell öltenie.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

A Bizottság 2016-ban közzétette a 92/106/EGK irányelv értékelését¹². 2015 januárjában közzétételre került „Az uniós kombinált szállítás elemzése” című külső tanulmány is¹³.

Az értékelés arra a következtetésre jutott, hogy az irányelv továbbra is a kombinált szállítás támogatásának fontos eszköze. Megállapítást nyert, hogy a határokon átnyúló kombinált szállítási szolgáltatások esetében uniós fellépés nélkül a jogrendszerek különbözőségéből eredő akadályokkal kellene szembenézni, ami e szolgáltatásokat kevésbé vonzóvá és adott esetben kivitelezhetetlenné tenné. Az értékelés kiemelte, hogy a kombinált szállítás a modális váltás révén elősegíti a negatív externáliák csökkentését. Az értékelés ugyanakkor azt mutatta, hogy „jelentős mozgástér áll rendelkezésre az irányelv hatékonyságának további javításához, mivel egyes rendelkezései idejét múltak, nyelvezete néha elavultnak és kétértelműnek hat, alkalmazási köre pedig korlátozott”. A hiányosságok különösen a kombinált szállítás fogalmának meghatározását, a pénzügyi ösztönzők korlátait és a fuvarokmányokra vonatkozó elavult rendelkezéseket érintik.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

Az érdekelt felek részvételével konzultációra került sor, összhangban az érdekelt felekkel folytatott konzultációkra vonatkozóan a 2002. december 11-én kiadott bizottsági közleményben (COM(2002) 704 végleges) meghatározott minimális követelményekkel.

Egyeztetések folytak a javasolt szakpolitikai intézkedésekkel és az ezen intézkedések várható hatásával kapcsolatos visszajelzések begyűjtése érdekében. Az érdekelt felekkel olyan kérdésekről is egyeztettek, amelyekkel a korábbi nyilvános konzultációk (REFIT) nem foglalkoztak. A konzultációk áttekintést nyújtottak arról, hogy az érdekelt felek különböző csoportjai miként vélekednek a javasolt szakpolitikai intézkedésekről és opciókról, ezek várható hatásáról, valamint az érdekelt felek által előnyben részesített lehetőség meghatározásának módjáról.

Az egyeztetési tevékenységek a következőket foglalták magukban:

- (1) 12 héten át zajló nyilvános konzultációra került sor nyílt internetes konzultáció formájában. A konzultációt 2017. január 23. és 2017. április 23. között rendezték az EUSurvey eszköz és az Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság konzultációs oldalának segítségével. A Bizottság 79 teljesen kitöltött kérdőívet és hat állásfoglalást kapott 17 tagállamból és Svájcban, főként a szállítási és a logisztikai ágazat berkeiből: ezek 43 %-át vállalkozói szövetségektől (amelyek közül 13 európai vagy nemzetközi szervezet volt), 36 %-át magánvállalkozásoktól, 11 %-át hatóságoktól, 8 %-át nem kormányzati szervezetektől és 2 %-át a tudományos élet képviselőitől.

¹² Utólagos REFIT-értékelés a kombinált szállításról szóló 92/106/EGK irányelvről, végleges jelentés, SWD (2016) 140 final.

¹³ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

- (2) 2017. március 10. és 31. között külső tanácsadó bevonásával célzott online konzultációra került sor az érdekelt felekkel. A konzultáció elsősorban a fogalommeghatározásra és a gazdasági ösztönzőkre összpontosított, és az érdekelt felek különböző csoportjainak (ágazat, tagállamok, szociális partnerek és más érdekcsoportok) kínált testre szabott megoldást. A Bizottság 122 teljesen kitöltött kérdőívet kapott 12 tagállamból és Svájcban: ezek 44 %-át a szállítási szolgáltatásokat nyújtó gazdasági szereplőktől vagy a piaci szereplők szakmai szövetségeitől, 17 %-át a közlekedési szolgáltatásokat igénybe vevőktől és azok szakmai szervezeteitől, 25 %-át nemzeti hatóságoktól és 14 %-át egyéb közlekedési szövetségektől.
- (3) 2017. március 30-án ülést szerveztek az érdekelt felek számára, amely lehetővé tette, hogy a célzott konzultációban részt vevő csoportok véleményt cseréljenek egymással. Az ülésen 35-en vettek részt valamennyi közlekedési mód, a tengeri és belvízi kikötők, a terminálok, a járműtulajdonosok és a kombinált szállítási ágazat képviselőitől.
- (4) 2017. április 10-én további tagállami találkozóra került sor, amelyen 14 tagállam képviseltette magát.

A válaszok összegzése és az eredmények felhasználása

A közlekedési és a logisztikai ágazat (amelyet a közlekedési szolgáltatásokat igénybe vevők, a gazdasági szereplők és ezek szövetségei képviseltek), valamint a hatóságok egyaránt egyetértettek a kombinált szállítási irányelv mielőbbi módosításának szükségességében. A meglévő jogszabályokat elavultnak minősítették, a kombinált szállítási műveletek szabályozási és gazdasági támogatását nem látták megfelelőnek, és a jogosultság feltételeiről az volt a véleményük, hogy azok nem illeszkednek jól az ellátási lánc modern megoldásaihoz és a kombinált szállítási szolgáltatások terén fennálló versenyhelyezethez.

A kombinált szállítás fogalmának meghatározásával kapcsolatban az érdekelt többsége amellet érvelt, hogy az irányelv hatályát ki kell terjeszteni a nemzeti közlekedésre és az EU-n kívüli országokkal folytatott tevékenységekre is, ami előreláthatóan jelentős pozitív hatást fog gyakorolni a kombinált szállítás volumenére és a környezetre. A legtöbb – egymással gyakran ellentétes – észrevétel a kombinált szállítási műveletek közúti szakaszára vonatkozó távolsági határérték lehetséges megváltoztatását érintette: számos érdekelt fél és nemzeti hatóság bizonyos rugalmasság bevezetése mellett meg kívánja tartani a jelenlegi határértékeket, míg a magánszektor a közúti szakasz hosszúságára vonatkozó korlátozások megszüntetését támogatja.

E különbségek ellenére egy esetleges kompromisszum magában foglalhatná a jelenlegi fogalommeghatározás és a 150 km-es távolságra vonatkozó előírás megtartását, ugyanakkor némi rugalmasságot biztosíthatna azáltal, hogy megtartva a legközelebbi megfelelő terminál fogalmát, pontosabban határozná meg azt. Ami a nem közúti szakaszt illeti, az érdekelt felek nem fejtették ki határozott álláspontot a jelenlegi 100 km-es minimális távolság módosításával kapcsolatban; ez a határérték a vasúti/közúti műveletek szempontjából jelentéktelennek tekinthető, míg a belvízi utakat érintő kombinált szállítási műveletek tekintetében kontraproduktív lenne.

Az érdekelt felek véleménye szerint a jelenlegi irányelv alapján nyújtott támogatás általában véve nem elegendő az Unión belül a kombinált szállítási műveletek előmozdításához. A szabályozási támogatási intézkedések közül kettő azonban különösen hatékonynak bizonyult:

- a közúti szakasz vonatkozásában a „kabotázskorlátozások” alóli mentesség; és
- a kombinált szállítási műveletek vonatkozásában a 44 tonnával kapcsolatos eltérés (a 40 tonnás határértéktől), összhangban az össztömegről és méretekről szóló irányelvvel.

A gazdasági támogatási intézkedések tekintetében általános támogatást kapott a gazdasági támogatásnak az összes kombinált szállításra történő kiterjesztése a közlekedési módok valamennyi kombinációjában. A kombinált szállítás terén a várhatóan legerőteljesebb kedvező hatást kiváltó intézkedések a következők voltak: i. a kombinált szállítási terminálokba történő közvetlen beruházások támogatása, adott esetben az átrakodott rakodási egységeként nyújtott vissza nem térítendő támogatással ötvözve; ii. ösztönzők a kombinált szállítással összefüggő IT-beruházásra vagy olyan innovatív megoldások alkalmazására, mint a tisztább üzemű tehergépkocsik; és iii. a vasúthoz kapcsolódó kombinált szállítási műveletek hozzáférési díjainak csökkentése. A tagállamok fenntartással éltek a kötelező támogatási intézkedésekkel kapcsolatban.

Az érdekelt felek többsége egyértelműbb feltételeket részesített előnyben a kombinált szállítási műveletek jogosultságának igazolására vonatkozóan. Támogatták továbbá egy elektronikus dokumentumokon alapuló rendszer bevezetését, amely az elavult papíralapú dokumentumot és a bélyegzőt helyettesítheti. Ezt a tagállamok is helyeselték.

Az érdekelt felek általánosságban nagy érdeklődést mutattak a kombinált szállítási műveletek állapotára vonatkozó rendszeres tájékoztatás iránt. Szorgalmazták a kombinált szállítással kapcsolatos adatok rendszeres gyűjtését és közzétételét. Egyetértettek a részletesebb jelentések készítésével és közzétételével. Ezen túlmenően javasolták a módosított irányelv adott időszakon belüli, például ötvenkénti felülvizsgálatát annak aktualizálása érdekében.

• Szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása

A problémameghatározás elsősorban a REFIT-értékelésen¹⁴ és a külső tanulmányon¹⁵ alapult.

A hatásvizsgálat a külső szerződő felek által végzett következő munkákra támaszkodik:

- tanulmány a költségekkel kapcsolatos adatok gyűjtéséről¹⁶, amely 2017 márciusában készült el;
- tanulmány a kombinált szállítási piac áttekintésének aktualizálásáról¹⁷, amely 2017 márciusában készült el; valamint
- összefoglaló tanulmány a hatásvizsgálatot támogató konzultációkról¹⁸, amely 2017 júliusában készült el.

¹⁴ SWD(2016) 140 final.

¹⁵ CT Study – Analysis of the EU Combined Transport (Az uniós kombinált szállítás elemzése), 2014., <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>

¹⁶ TRL (2017) – Gathering additional data on EU combined transport (Kiegészítő adatok gyűjtése az uniós kombinált szállításról).

¹⁷ ISL+KombiConsult (2017) – Updating EU combined transport data (Az uniós kombinált szállításra vonatkozó adatok aktualizálása) – zárójelentés.

¹⁸ KombiConsult-Intermodality (2017) – Consultations and related analysis in the framework of impact assessment for the amendment of Combined Transport Directive (92/106/EEC) (A kombinált

- **Hatásvizsgálat**

A kezdeményezést hatásvizsgálat támogatja, amely – bizonyos fenntartások mellett – kedvező véleményt kapott a **Szabályozói Ellenőrzési Testülettől**. A testület ajánlásokat tett, amelyekben kiigazításokat és pontosításokat kért az alábbiak tekintetében:

- a kontextus, valamint annak leírása, hogy a kezdeményezés miként van összhangban a többi uniós vívmánnyal és a modális váltást célzó egyéb kiegészítő erőfeszítésekkel;
- az infrastruktúra (különösen átrakodási terminálokkal kapcsolatos) szűk keresztmetszeteinek azonosítása és minősítése a kombinált szállítás fejlesztése érdekében;
- a nemzeti kombinált szállítás irányelv hatálya alá vonásának a szubszidiaritás szempontjából történő indokolása; és
- a várt hatás, különösen a kezdeményezés alapjául szolgáló feltételezések.

A hozzászólások a hatásvizsgálat I. mellékletében foglaltak szerint figyelembevételre kerültek a felülvizsgált hatásvizsgálatban. A fent említett felvetésekre válaszul az alábbi módosításokra került sor:

- Az azzal kapcsolatos magyarázatok, hogy a kombinált szállításról szóló irányelv felülvizsgálata miként egészíti ki az egyéb meglévő kezdeményezéseket (melyek célja a multimodalitás népszerűsítése és a modális váltás támogatása), főként a politikai összefüggésekről szóló szakaszba kerültek bele.
- A hatásvizsgálat magyarázatokkal egészült ki az infrastruktúra szűk keresztmetszeteivel, valamint azzal kapcsolatban, hogy ezek milyen hatással vannak az e kezdeményezés által kezelt általános problémákra. A szövegbe különösen a vasúti infrastruktúra termináljaira vonatkozó meglévő korlátozásokra és szükségletekre vonatkozó konkrét hivatkozások kerültek beillesztésre, hogy az ilyen szűk keresztmetszetek és a szükséges beruházások könnyebben számszerűsíthetők legyenek.
- A hatásvizsgálat szövegébe további magyarázatok is belekerültek a szubszidiaritással kapcsolatban, különösen a nemzeti kombinált szállítás fogalmának a fogalommeghatározások közé emelése kapcsán. A szöveg kiegészült az infrastrukturális beruházási intézkedések elfogadására vonatkozó magyarázatokkal is.
- A hatással kapcsolatos feltevések részletesebb leírása és az e hatás levezetésére használt belső modell ismertetése a vonatkozó szakaszokban, különösen az analitikai modellekről szóló mellékletben került megemlítésre.

Az értékelt **szakpolitikai lehetőségek** olyan szakpolitikai intézkedéscsomagokból állnak, amelyek az egyes célkitűzésekre, és ezeken belül is a problémák hátterében álló következő főbb okokra összpontosítanak:

- a „kombinált szállítás” fogalmának meghatározása, kitérve a földrajzi lefedettségre, a szállítás közúti és nem közúti szakaszára, valamint a rakodási egységekre;

szállításról szóló 92/106/EGK irányelv módosításához kapcsolódó hatásvizsgálat keretében végzett konzultációk és kapcsolódó elemzések).

- a jogosultság ellenőrzése, kitérve a szükséges adatokra (ellenőrzés céljából), az adatok ismertetésére, az ellenőrzés helyére;
- gazdasági támogatási intézkedések, kitérve a beruházási támogatásra és az üzemeltetési támogatásra (például gépjármű-adókedvezmények); valamint
- adminisztratív intézkedések, kitérve a támogatási intézkedések felülvizsgálatára, az adatgyűjtésre, a tagállamok közötti együttműködésre és az átláthatóságra.

Az egymást követő szakpolitikai lehetőségek egyre nagyobb egyértelműséggel, egyre nagyobb ambícióval, illetve egyre nagyobb várható „kumulatív” hatással jellemezhetők.

Az 1. szakpolitikai lehetőség az irányelv kisebb módosítását foglalja magában, amely az egyszerűsítésre helyezi a hangsúlyt: a kombinált szállítás fogalommeghatározása úgy egyszerűsödne, hogy minden közlekedési mód esetében azonos közúti szakasz-hosszúság kerülne meghatározásra. A jogosultság bizonyítékeként egyszerű elektronikus dokumentumok (például pdf-fájlok) is elfogadásra kerülnének, és a közúti fuvarozóknak a kombinált szállítási művelet közúti szakaszára vonatkozó pénzügyi ösztönzői érvényesek lennének a kombinált szállítás valamennyi típusára (nem csak a vasúti/közúti fuvarozásra).

A 2. szakpolitikai lehetőség célja a jogosultsági kritériumok egyszerűsítése (lásd: fogalommeghatározás), a végrehajtási feltételek jobb meghatározása és a gazdasági támogatási intézkedések kiterjesztése. Az opció ambíciószinttől függően két részlehetőségből áll:

- A 2A. részlehetőség keretében a hatály kiterjedne a nemzeti (belföldi) kombinált szállítási műveletekre is. A közúti szakaszra közös meghatározás vonatkozna a szállítás nem közúti szállítási módjától függetlenül (150 km vagy 20 %, attól függően, hogy melyik a nagyobb). Csak az ISO/ILU-azonosítással rendelkező intermodális rakodási egységeket lehetne elfogadhatónak tekinteni. A jogosultsági feltételek bizonyításához új adatszolgáltatási követelmények kerülnének meghatározásra, az elektronikus adatok pedig felülvizsgálható adatformátumban lennének szolgáltatathatók. Különböző gazdasági támogatási opciók is rendelkezésre állnának.
- A 2B. részlehetőség esetében a 2A. részlehetőség intézkedései kiegészülnének azzal, hogy a kombinált szállítás fogalommeghatározása bizonyos mértékig rugalmasabb lenne a közúti szakasz tekintetében, mivel lehetővé tenné a tagállamok számára, hogy határértékként használják a „legközelebbi megfelelő terminált”. Bármilyen méretű rakodási egység elfogadható lenne. A gazdasági támogatási intézkedések közül csak a terminálokba történő beruházások volnának kötelezőek.

Végül a 3. szakpolitikai lehetőség az irányelvben meghatározott intézkedések valamennyi intermodális szállításra való kiterjesztését foglalja magában, függetlenül a távolságra vonatkozó határértékektől és a rakodási egységek típusaitól. Ez az opció nem határoz meg adatszolgáltatási követelményeket a jogosultság bizonyításához. Előírja viszont, hogy minden lehetséges támogatási intézkedés kötelező.

A hatásvizsgálat a 2B. opciót jelöli meg előnyben részesített lehetőségként.

A 3. szakpolitikai lehetőség eredményezné a legnagyobb abszolút gazdasági hasznot, de a tagállamokat érintő költségek és ezzel összefüggésben a beruházások teljes megtérülése kevésbé vonzóvá teszi a többi opcióhoz képest, amelyek esetében magasabb a beruházások megtérülési aránya. A 3. szakpolitikai lehetőség környezetvédelmi szempontból is kevésbé

hatékony, mint a 2A. és a 2B. opció. Az 1. és a 2A. szakpolitikai lehetőség nem teszi lehetővé a 2011. évi fehér könyvnek a modális váltás tekintetében 2030-ra kitűzött céljainak elérését. Tekintettel arra, hogy a 2B. opció nemcsak a 2030-ra vonatkozó modális áttérési cél teljesüléről gondoskodik, de a beruházások tekintetében jobb megtérülést és jobb környezeti hatékonyságot is biztosít, mint a 3. opció, az előnyben részesített szakpolitikai lehetőség a 2B. opció.

A kkv-k – különösen a kombinált szállítási műveletek közúti szakaszát teljesítő és a kis belvízi hajózási szolgáltatók – élvezik a kombinált szállításról szóló irányelv szerinti támogatás előnyeit, amely segíti őket az olcsóbb hosszú távolságú közúti fuvarozással folytatott versenyben, de a kombinált szállítás volumenének megnövekedése révén látni fogják a 2B. szakpolitikai lehetőség előnyeit is. Meg kell azonban jegyezni, hogy az elektronikus, strukturált adatok ellenőrzés céljából történő bevezetése bizonyos kezdeti beruházási költségekkel járhat, bár ezt ellensúlyozzák az elektronikus adatoknak a teljes ellátási láncban belüli használatával elért megtakarítások.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

E javaslat REFIT-dimenziója a kombinált szállítás fogalommeghatározásának egyszerűsítéséből és aktualizálásából, valamint a végrehajtás feltételeinek és eszközeinek pontosításából erednek (a kombinált szállításnak minősülő művelet jogosultságának igazolása).

A kombinált szállítás fogalmának meghatározása a következő mozzanatokat foglalja magában:

- A közúti szakasz-hosszúság meghatározásának egyértelműsítése és egyszerűsítése úgy, hogy minden szállítási mód esetében pontos meghatározás (150 km vagy a teljes távolság 20 %-a) alkalmazandó.
- A távolságkorlátozás megszüntetése a szállítás nem közúti szakasza tekintetében.
- Annak további pontosítása, hogy csak a szabványos rakodási egységet vehetők figyelembe. Ez megkönnyíti a rakodási egységek nyomonkövetését és megszámlálását a támogatási intézkedéssel járó kombinált szállítás volumenének kiszámításakor.

A jogosultság igazolásának feltételei tekintetében a szükséges bizonyítékok pontos meghatározásával és az elektronikus dokumentumok használatának lehetővé tételével mind a közúti ellenőrzéseket végző, mind pedig a támogató intézkedésekkel foglalkozó hatóságok számára könnyebbé válik a szállítás „kombinált szállítási” aspektusának ellenőrzése.

Végezetül az egyszerűsítés kiterjed néhány elavult hivatkozásra is, például az „saját számlás szállítás” esetén alkalmazott speciális liberális szabályozásra. Amint azt a REFIT-jelentés is kifejti, ez már sem nem releváns, sem nem hatékony, tekintettel arra, hogy a közúti áruszállításban összességében visszaesett a saját számlás szállítások aránya.

- **Alapjogok**

A javaslat tiszteletben tartja az alapvető jogokat és betartja a különösen az Európai Unió Alapjogi Chartája által elismert elveket.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslat nincs hatással az uniós költségvetésre.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A hatásvizsgálati jelentés nyolc olyan mutatót sorol fel, amelyeket a fő szakpolitikai célkitűzések elérése érdekében hozott intézkedések hatékonyságának és eredményességének nyomon követésére kell használni:

- az intermodális szállítás és a kombinált szállítás aránya;
- a közúti szállításról történő modális váltás;
- a külső költségek ebből eredő megtakarítása;
- az intermodális szállítási volumen növekedése a nyújtott támogatás 1 EUR-jára vetítve;
- az intermodális rakodási egységek rakodási kapacitásának növekedése;
- az intermodális terminálok közötti átlagos távolság csökkenése (szállítási módonként);
- az intermodális szállításba való gazdasági támogatások esetében a befektetés megtérülése; valamint
- a csak közúti szállítás és az ugyanazon távolságon történő intermodális szállítás költségeinek összehasonlítása és alakulása.

A jogi szabályozás hatásának értékeléséhez alapos értékelésre lenne szükség az összes módosítás végrehajtása után. Az irányelv átültetésének határideje után 27 hónappal a Bizottság el fogja végezni az első értékelést, majd az értékelést két évente megismétli. A javaslat a tagállamok számára speciális jelentéstételi követelményeket ír elő a kombinált szállítás bevezetésével, az infrastruktúra fejlesztésével és a végrehajtott támogatási intézkedésekkel kapcsolatban.

- **Magyarázó dokumentumok (irányelvek esetén)**

Figyelembe véve a javaslat hatályát és azt a tényt, hogy csak a 92/106/EK irányelvet módosítja, amelyet valamennyi tagállam teljes mértékben átültetett, magyarázó dokumentumok előírása nem tűnik sem indokoltnak, sem arányosnak.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Az irányelv címében „a tagállamok közötti kombinált áruszállítás” fordulat szerepelt. A cím úgy módosul, hogy érzékeltesse a kiterjesztett hatályt; ezért a „tagállamok közötti” szövegrész törlésre kerül, hogy tükröződjön a „kombinált szállítás” fogalmának a módosított 1. cikk szerinti, nemzeti (tagállamon belüli) műveletekre történő kiterjesztése.

1. cikk

Az 1. cikk meghatározta az irányelv hatályát és a „kombinált szállítás” fogalmát. Mivel ez a fogalom meghatározás nem volt egyértelmű és jól érthető, illetve korlátozott volt az alkalmazási köre, az irányelvben a szóban forgó cikk helyébe a „kombinált szállítás”

fogalmának kiigazított és egyértelműbb meghatározása lép. Az új 1. cikkben szereplő új meghatározásra a következők jellemzők:

- A (4) bekezdés a „kombinált szállítás” alkalmazási körét kiterjeszti az Unióban végzett valamennyi szállítási műveletre, beleértve a nemzeti kombinált szállítási műveleteket is.
- A (3) bekezdés egyértelműsíti és pontosítja, hogy a közúti szakasz legnagyobb távolsága 150 km vagy a teljes távolság 20 %-a lehet, függetlenül a nem közúti szakasz jellegétől (vasúti, belvízi vagy tengeri), egyúttal rugalmasságot biztosít a tagállamok sajátos földrajzi vagy operatív korlátai miatt.
- A (2) bekezdés feloldja a szállítás nem közúti szakaszára vonatkozó korlátozást annak érdekében, hogy a belvízi utakat érintő fontos kombinált szállítás is az irányelv hatálya alá tartozzon.
- A (2) bekezdés tovább pontosítja a kombinált szállítási műveletek során elfogadható (azaz az ISO/CEN szabvány szerinti) rakodási egység-típusokat.

3. cikk

A 3. cikk hivatkozást tartalmazott a jogosultság bizonyítékeként használható fuvarokmányra (hivatkozás az 1960. június 27-i 11. tanácsi rendelet 6. cikkére), és részletezte a megadandó információkat, különös tekintettel a bélyegzőknek a műveletek egyes részeinek megerősítését vagy ellenőrzése céljából való használatára. Mivel e feltételek nem voltak egyértelműek, és mivel a bélyegzőt számos létesítményben már nem is használják, a cikk helyébe egy pontosabb meghatározás került, amely részletezi, hogy a szállítási művelet közúti szakaszán valamely tagállamban végzett közúti ellenőrzések során mely feltételek mellett, mely bizonyítékok szolgálhatnak a kombinált szállításra való jogosultság bizonyítására:

- Az (1) bekezdés meghatározza annak feltételét, hogy a közúti szállítás mikor tekinthető a kombinált szállítási művelet részének.
- A (2) bekezdés felsorolja és részletezi a bizonyítékként rendelkezésre bocsátandó adatokat.
- A (3) bekezdés kimondja, hogy a kombinált szállítási művelet bizonyításához nincs szükség további dokumentumokra.
- A (4) bekezdés a bizonyíték – többek között közúti ellenőrzés céljából történő – bemutatásának feltételeit írja elő.
- Az (5) bekezdés leírja a rendelkezésre bocsátandó bizonyító jellegű adatok elfogadható formáját, különösen a meglévő fuvarokmányok alkalmazásának lehetőségét, valamint a felülvizsgálható strukturált formátumot alkalmazó elektronikus eszközök használatának lehetőségét.
- A (6) bekezdés védintézkedéseket tartalmaz a gazdasági szereplők számára arra az esetre, ha a tényleges műveletek és a bizonyítékon szereplő információk között eltérések tapasztalhatók, és ezen eltérések rendkívüli körülmények következtében álltak elő.

5. cikk

Az 5. cikk előírta a Bizottság számára, hogy (a tagállamok közreműködésével) jelentéseket tegyen, de nem határozott meg szisztematikus kötelezettséget a jelentéstételi kötelezettséget

alátámasztó adatok gyűjtésére. A javaslat most módosítaná az irányelv megfelelő alkalmazásának biztosításához szükséges jelentéstételi feltételeket és kötelezettségeket:

- Az (1) bekezdés bevezeti a tagállamok azon kötelezettségét, hogy az irányelv átültetésének időpontjától számított 18 hónapon belül jelentsék a Bizottságnak a területükön lévő kombinált szállítási piac feltételeivel – többek között a vonatkozó infrastruktúrával és az elfogadott nemzeti támogatási intézkedésekkel – kapcsolatos adatokat. Rendelkezik továbbá arról, hogy a Bizottságnak lehetősége van felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén olyan intézkedések elfogadására, amelyek azáltal, hogy tovább részletezik a jelentendő információk tartalmát, segítik a tagállamokat kötelezettségeik teljesítésében.
- A (2) bekezdés előírja, hogy a Bizottság a nemzeti jelentések alapján értékeli az irányelv végrehajtását, beleértve annak hatékonyságát és eredményességét, és további intézkedéseket is hozhat.
- A (3) bekezdés előírja, hogy a tagállamok által végzett adatszolgáltatásnak és jelentéstételnek rendszeresen, kétévente kell megtörténnie.

6. cikk

A 6. cikk a kombinált szállításra vonatkozó gazdasági támogatási feltételeket tartalmazta. A cikk e támogatási intézkedések hatókörének kiterjesztése érdekében öt új bekezdéssel egészül ki:

- A (4) bekezdés kötelező támogatási intézkedéseket vezet be a kombinált szállítás infrastruktúrájába és létesítményeibe történő új tagállami beruházások előmozdítása érdekében, és az alapul szolgáló prioritásokra, különösen az átrakodási terminálok sűrűségére összpontosít. Magában foglalja továbbá a tagállamok és a Bizottság közötti koordináció feltételeit annak érdekében, hogy megakadályozza az átrakodási infrastruktúrába történő befektetések közötti esetleges átfedéseket, amelyek túlzott terminálkapacitáshoz vezethetnek, különösen a TEN-T folyosókon.
- Az (5) bekezdés olyan kiegészítő támogatási intézkedéseket tartalmaz, amelyeket a tagállamok a meglévő intézkedések kiegészítéseként fogadhatnak el a kombinált szállítási műveletek költségeinek csökkentése és az ilyen műveleteknek az egyenértékű csak közúti műveletekhez képesti versenyképesebbé tétele érdekében. Ezek a választható intézkedések vonatkozhatnak a kombinált szállítási művelet bármely részére (bármely szakaszra, az egyes szakaszokban használt járművekre, a rakodási egységre vagy az átrakodási műveletre).
- A (6) bekezdés előírja a tagállamoknak, hogy tegyenek jelentést a Bizottságnak az elfogadott támogatási intézkedésekről.
- A (7) bekezdés előírja az elfogadott intézkedések rendszeres felülvizsgálatát azok hatékonyságának biztosítása érdekében.
- A (8) bekezdés a támogatási intézkedések általános céljait határozza meg.

7. cikk és 9. cikk

A 7. cikk és a 9. cikk különös rendelkezéseket tartalmazott a saját számlás szállításra vonatkozóan, az ilyen szállítás megkönnyítése érdekében. A 7. cikket és a 9. cikket el kell hagyni. A REFIT-értékelés szerint a saját számlás szállítás részaránya a közúti szállításban

jelentősen csökkent (1986 és 2012 között 30 %-ról 15 %-ra), és az érdekelt felek csak korlátozottan érzékelték a saját számlás szállításra vonatkozó cikkek előnyeit.

Tekintettel a kombinált szállítás fogalmának a javasolt új meghatározás szerinti egyszerűsítésére és a kombinált szállítási műveletekre vonatkozó bizonyítékokkal kapcsolatos egyértelműsítésre, nem észszerű a továbbiakban az irányelv összefüggésében különbséget tenni az ellenszolgáltatás fejében történő kombinált szállítás és a saját számlás kombinált szállítás között. Eltérő rendelkezés hiányában az irányelvben foglalt jogok és kötelezettségek mindkét szállítási típus esetében megegyeznek.

9a. cikk

Az irányelv kiegészül ezzel a cikkel annak biztosítása érdekében, hogy a kombinált szállítási műveletekben részt vevő valamennyi érdekelt fél számára biztosítva legyen az átláthatóság az irányelv végrehajtása, különösen a rendelkezésre álló támogatási intézkedések és azok alkalmazásának feltételei tekintetében.

E célból létre kell hozni az illetékes hatóságok hálózatát a tagállamok közötti együttműködés előmozdítása érdekében, amely különösen a támogatási intézkedésekkel kapcsolatos releváns információk és bevált gyakorlatok cseréjén, valamint az érdekelt felek fő kapcsolattartó pontjai jegyzékének összeállításán keresztül valósul majd meg. Ezenkívül a (4) bekezdés előírja, hogy a Bizottság rendelkezésre bocsátja az illetékes hatóságok jegyzékét és a tagállamok által elfogadott vonatkozó intézkedések listáját.

10a. cikk

Ez a cikk a Bizottság felhatalmazáson alapuló hatásköreinek gyakorlására vonatkozó eljárás biztosítása érdekében kerül beillesztésre.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló 92/106/EGK tanácsi irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹⁹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²⁰,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A közlekedésnek a levegőszennyezésre, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátására, a balesetekre, a zajra és a torlódásokra gyakorolt kedvezőtlen hatása továbbra is gondokat okoz a gazdaság, valamint az európai polgárok egészsége és jóléte szempontjából. Annak ellenére, hogy e kedvezőtlen hatások elsősorban a közúti közlekedés számlájára írhatók, a becslések szerint [az Unión belüli?] közúti áruszállítás mértéke 2050-ig 60 %-kal növekszik.
- (2) Az Unió közlekedéspolitikájának egyik fő célja továbbra is a közlekedési tevékenységek kedvezőtlen hatásainak csökkentése. A kombinált szállítás fejlesztését elősegítő intézkedéseket bevezető 92/106/EGK tanácsi irányelv²¹ az egyetlen olyan uniós jogalkotási aktus, amely közvetlenül ösztönzi az áttérést a közúti áruszállításról az olyan alacsonyabb kibocsátású közlekedési módokra, mint a belvízi és tengeri hajózás vagy a vasút.
- (3) Az a cél, hogy többek között az energiahatékonyabb üzemmódok intenzívebb használata révén optimalizáljuk a multimodális logisztikai láncok teljesítményét, és így 2030-ra a 300 km-nél nagyobb távolságon történő közúti áru fuvarozás 30 %-át, 2050-re pedig több mint 50 %-át más közlekedési mód, például a vasúti vagy a vízi

¹⁹ HL C... , , . o.

²⁰ HL C... , , . o.

²¹ A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).

közlekedés váltsa fel, a vártnál lassabb ütemben valósul meg, sőt a jelenlegi előrejelzések alapján nem is érhető el.

- (4) A 92/106/EGK irányelv hozzájárult az Unió kombinált szállítással kapcsolatos politikájának kialakításához, és jelentős árumennyiség modális áttérését segítette elő a közúti szállításról. Az irányelv hatását jelentősen csökkentették végrehajtásának hiányosságai, főként a kétértelműen megfogalmazott előírások és az elavult rendelkezések, valamint a támogatási intézkedések korlátozott hatóköre.
- (5) A 92/106/EGK irányelvet egyszerűsíteni kell, ugyanakkor a kombinált szállítás gazdasági ösztönzőinek felülvizsgálata révén javítani kell végrehajtását, előmozdítva az áruszállításnak a közúti közlekedésről a környezetbarátabb, biztonságosabb, energiahatékonyabb és kevesebb torlódást okozó közlekedési módokra való áttérését.
- (6) A nemzeti (belföldi) intermodális műveletek volumene az Unión belüli összes intermodális szállítás 19,3 %-át teszi ki. Az ilyen műveletekre jelenleg nem érvényesek a 92/106/EGK irányelvben foglalt támogatási intézkedések, mivel a kombinált szállítás fogalma nem elég átfogó. Ugyanakkor a nemzeti közúti szállítási műveletek – különösen az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása és a forgalmi torlódások miatt – országhatárokon átvéló kedvezőtlen hatásokkal bírnak. Ezért a 92/106/EGK irányelv hatályát ki kell terjeszteni a nemzeti (tagállamon belüli, belföldi) kombinált szállítási műveletekre a kombinált szállításnak az Unión belüli további fejlődése, azaz a közúti szállításról a vasúti, belvízi és rövid távú tengeri szállításra való nagyobb arányú modális áttérés elősegítése érdekében.
- (7) A kombinált szállítási művelet egyetlen olyan szállítási műveletnek tekintendő, amely közvetlenül versenyez a kiindulási helytől a végső rendeltetési helyig tartó unimodális (csak egy szállítási móddal megvalósuló) művelettel. A szabályozási feltételeknek biztosítaniuk kell a nemzetközi kombinált szállítás és a nemzetközi unimodális szállítás, valamint a belföldi kombinált szállítás és a belföldi unimodális szállítás közötti egyenértékűséget.
- (8) A kombinált szállítás jelenlegi meghatározása különböző távolsági határértékeket foglal magában a kombinált szállítási művelet közúti szakaszai tekintetében, attól függően, hogy a közúti szállítást melyik nem közúti szállítási móddal kombinálják. A vasút esetében nincs rögzített távolsági határérték, ehelyett a „legközelebbi megfelelő terminál” fogalmát kell figyelembe venni, hogy biztosítva legyen bizonyos fokú rugalmasság a konkrét helyzetek tekintetében. Ez a fogalom a végrehajtás feltételeinek megállapításával kapcsolatos eltérő értelmezések és sajátos nehézségek miatt számos végrehajtási problémát vet fel. Célszerű volna megszüntetni a kétértelműségeket, ugyanakkor érdemes megtartani bizonyos mértékű rugalmasságot.
- (9) A kombinált szállítás jelenlegi meghatározása 100 km-es minimális távolságot ír elő a kombinált szállítási művelet nem közúti szakasza tekintetében, ami biztosítja, hogy a meghatározás kiterjedjen a kombinált szállítási műveletek többségére. A vasúti és a rövid távú tengeri fuvarozás nagy távolságú szakaszokon bonyolódik, hogy versenyképes legyen a csak közúton történő szállítással. Az említett minimális távolság meghatározásával a meghatározás hatóköréből kiszorulnak az olyan speciális műveletek, mint a komppal történő rövid távú szállítás vagy a nyílttengeri szállítás, amelyekre egyébként is sor kerülne. Azonban e határértékek alkalmazása miatt a kombinált szállítási műveletek szempontjából nem vesznek figyelembe számos olyan, a kikötők közelében és az agglomerációkban, illetve azok közelében lebonyolított belvízi szállítási műveletet, amelyek jelentős mértékben hozzájárulnak a tengeri kikötőkben és a hozzájuk közvetlenül kapcsolódó szárazföldi területeken a közutak

tehermentesítéséhez, illetve az agglomerációkban a környezeti terhek csökkentéséhez. Ezért célszerű lenne megszüntetni a minimális távolságra vonatkozó előírást, fenntartva ugyanakkor bizonyos műveletek, például a nyílttengeri szállítás vagy a komppal történő rövid távú szállítás kizárását a meghatározás hatóköréből.

- (10) A kombinált szállítás fogalmának meghatározásában jelenleg szereplő, a rakodóegységek minimális méretére vonatkozó határértékek akadályt képezhetnek a városi közlekedés innovatív intermodális megoldásainak jövőbeni fejlesztése előtt. Másfelől a rakodóegységek meglévő szabványok alapján történő azonosításának képessége felgyorsítaná kezelésüket a terminálokon, és megkönnyítené a kombinált szállítási műveletek lefolytatását a meghatározott rakodóegységek könnyebb kezelésének és időtállóságának biztosítása érdekében.
- (11) Azon elavult rendelkezés, hogy annak bizonyítására, hogy kombinált szállításra került sor, bélyegzőt kell használni, megakadályozza a 92/106/EGK irányelvben előírt intézkedésekre való jogosultság hatékony érvényesítését vagy ellenőrzését. Pontosítani kell, hogy mely bizonyítékok szükségesek a kombinált szállítási művelet végrehajtásának bizonyításához, valamint hogy az ilyen bizonyítékokat hogyan kell rendelkezésre bocsátani. Ösztönözni kell az olyan elektronikus közlekedési információk felhasználását és továbbítását, amelyek egyszerűsítik a vonatkozó bizonyítékok rendelkezésre bocsátását és az illetékes hatóságok általi kezelését. A használt formátumnak megbízhatónak és hitelesnek kell lennie. Az adminisztratív eljárások egyszerűsítésére vonatkozó szabályozási keretnek és kezdeményezéseknek és közlekedés terén megvalósuló digitalizációnak figyelembe kell venniük az uniós szintű fejleményeket.
- (12) A 92/106/EGK irányelvben meghatározott jelenlegi gazdasági támogatási intézkedések hatóköre igen korlátozott, és olyan költségvetési intézkedéseket foglal magában (nevezetesen az adók visszatérítését vagy csökkentését), amelyek csak a kombinált vasúti-közúti szállítási műveletekre vonatkoznak. Ezeket az intézkedéseket ki kell terjeszteni a belföldi vízi szállítást és a tengeri szállítást magukban foglaló kombinált szállítási műveletekre. Elő kell mozdítani egyéb intézkedéstípusokat is, például az infrastrukturális beruházási támogatásra vagy a különböző gazdasági támogatásra vonatkozó intézkedéseket.
- (13) A közúti áruszállításról más közlekedési módokra való áttérés legfőbb infrastrukturális szűk keresztmetszete az átrakodó terminálok szintjén keresendő. Az Unióban az átrakodó terminálok jelenlegi elosztása és a terminállefedettség még nem kielégítő, legalábbis a meglévő TEN-T törzshálózat és átfogó hálózat tekintetében, a meglévő átrakodó terminálok kapacitása ugyanakkor kimerült. Ezt a kapacitást tehát még fejleszteni kell annak érdekében, hogy meg tudjon birkózni az áruszállítás általános növekedésével. Az átrakodóterminál-kapacitásba való beruházások csökkenthetik az általános átrakodási költséget, ami – ahogy azt egyes tagállamokban láthatjuk – modális áttéréshez vezet. A tagállamoknak ezért a szomszédos tagállamokkal és a Bizottsággal együttműködve biztosítaniuk kell, hogy több kombinált szállítási terminál és átrakodási kapacitás létesüljön vagy legyen elérhető a szállítási szolgáltatók számára. Ez ösztönözné az áruszállítási alternatívák alkalmazását és elősegítené a modális áttérést, versenyképesebbé téve a kombinált szállítási műveleteket a pusztán közúti szállításnál. Az átrakodó terminálok tekintetében a nagyobb kapacitást és lefedettséget legalább a meglévő TEN-T törzshálózatok és átfogó hálózatok mentén biztosítani kell. Az Unióban lévő bármely szállítási helytől legfeljebb 150 km távolságra átlagosan legalább egy megfelelő átrakodási terminált kell létrehozni a kombinált szállítás céljaira.

- (14) A tagállamoknak a meglévő intézkedések mellett további gazdasági támogató intézkedéseket kell végrehajtaniuk, amelyek a kombinált szállítás különböző szakaszait célozzák annak érdekében, hogy mérsékeljék a közúti áruszállítást és ösztönözzék más szállítási módok – azaz a vasúti, belvízi és tengeri szállítás – alkalmazását, csökkentve ezáltal a légszennyezést, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását, a közúti baleseteket, a zajt és a forgalmi torlódásokat. Ezek az intézkedések magukban foglalhatják bizonyos adók vagy szállítási díjak csökkentését, a kombinált szállítási műveletek során ténylegesen használt intermodális rakodóegységek után nyújtott támogatásokat, vagy az átrakodás költségeinek részleges visszatérítését.
- (15) A kombinált szállítási műveletekre irányuló támogatási intézkedéseket az Európai Unió működéséről szóló szerződésben (EUMSZ) az állami támogatásokra vonatkozóan megállapított szabályokkal összhangban kell végrehajtani.
- (16) A támogatási intézkedéseket szükség esetén szerint össze kell hangolni a tagállamok és a Bizottság között.
- (17) A tagállamoknak rendszeresen felül kell vizsgálniuk a támogatási intézkedéseket annak érdekében, hogy biztosítsák azok hatékonyságát és eredményességét.
- (18) Ezen irányelv alkalmazásában nem szabad különbséget tenni az ellenszolgáltatás fejében történő kombinált szállítás és a saját számlás kombinált szállítás között.
- (19) Az uniós közlekedés, és különösen a kombinált szállítási piac fejlődésének nyomon követése érdekében a tagállamoknak össze kell gyűjteniük a vonatkozó adatokat és információkat, és azokról rendszeres időközönként jelentést kell tenniük a Bizottságnak, a Bizottságnak pedig négyévente jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv alkalmazásáról.
- (20) Az átláthatóság a kombinált szállítási műveletekben részt vevő valamennyi érdekelt fél számára fontos, különös tekintettel az ezen irányelv által érintett felekre. Az átláthatóság és a további együttműködés elősegítése érdekében minden tagállamban azonosítani kell az illetékes hatóságokat.
- (21) A piaci fejlemények és a technikai fejlődés figyelembevétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el ezen irányelvnek a kombinált szállítási műveletekre vonatkozó azon további részletekkel való kiegészítése tekintetében, amelyekről a tagállamoknak jelentést kell tenniük. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak²² megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kell kézhez kapnia minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (22) Mivel ezen irányelv céljait – vagyis a közúti szállításról a környezetbarátabb közlekedési módokra való áttérés további előmozdítását, és ezáltal az uniós közlekedési rendszer negatív externáliáinak csökkentését – a tagállamok nem tudják

²² HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

kielégítően megvalósítani, ugyanakkor ezek a célok a kombinált áru fuvarozás és összekapcsolt infrastruktúra, valamint az ezen irányelv által orvosolni kívánt problémák elsősorban határokon átnyúló jellege miatt uniós szinten jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvével összhangban ez az irányelv nem lépi túl az e célok megvalósításához szükséges mértéket.

(23) A 92/106/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 92/106/EGK irányelv a következőképpen módosul:

1. a cím helyébe a következő szöveg lép:

„A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról”

2. Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„1. cikk

(1) Ez az irányelv a kombinált szállítási műveletekre vonatkozik.

(2) Ezen irányelv alkalmazásában »kombinált szállítás«: az áruk olyan szállítási művelettel történő fuvarozása, amely az út kezdetén vagy végén vagy mindkét tekintetben magában foglal egy közúti szakaszt, valamint az út egy nem közúti, azaz vasúti, belvízi vagy tengeri szállítási szakaszát, és amely:

a) az ISO6346 és EN13044 nemzetközi szabványok alapján létrehozott azonosítási rendszerrel összhangban meghatározott vontatóval, felépítménnyel vagy konténerrel ellátott, vagy ezek nélküli pótkocsival vagy félpótkocsival történik, és a rakodási egységet a más közlekedési módra váltáskor átrakodják; vagy

b) olyan közúti járművel történik, amelyet az út nem közúti szakaszán vasúti, belvízi vagy tengeri szállítás keretében szállítanak.

A kombinált szállítási műveletek szempontjából nem kell figyelembe venni azokat a belvízi vagy tengeri szállítást alkalmazó nem közúti szakaszokat, amelyek esetében nincs más egyenértékű közúti szállítási alternatíva, vagy amelyek a kereskedelmi szempontból életképes szállítási műveletek során elkerülhetetlenek.

(3) A (2) bekezdésben említett egyes közúti szakaszok hossza nem haladhatja meg az Unió területén a következők közül a hosszabb távolságot:

a) 150 km légvonalban;

- b) a kezdeti szakasz berakodási pontja és a végső szakasz kirakodási pontja között légvonalban mért távolság 20 %-a, amennyiben az hosszabb, mint az a) pontban említett távolság.

A közúti szakasz hosszúságának korlátozása az egyes közúti szakaszok teljes hosszára vonatkozik, beleértve az összes közbenső felvételi és leadási műveletet. Nem vonatkozik azonban az üres rakodási egység szállítására vagy az áru felvételi pontjához vagy leadási pontjától történő közlekedésre.

A közúti szakasz hosszúságának felső határértéke a kombinált közúti/vasúti szállítási műveletek esetében túlléphető abban az esetben, ha ezt az(ok) a tagállam(ok), amely(ek) területén a közúti szakasz bonyolódik, engedélyezi(k) annak érdekében, hogy a szállítmány eljusson a földrajzilag legközelebb lévő olyan szállítási terminálhoz, amely átrakodó berendezések, terminálkapacitás, valamint a megfelelő vasúti áru fuvarozási szolgáltatások tekintetében rendelkezik a be- és kirakodáshoz szükséges működőképes átrakodási képességgel.

- (4) Kombinált szállítási művelet megvalósulásáról az Unióban akkor beszélhetünk, ha az Unió területén végzett szállítási művelet vagy annak egy része megfelel a (2) és (3) bekezdés szerinti követelményeknek.”.

3. A 3. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„3. cikk

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a közúti szállítás csak akkor tekinthető az ezen irányelv hatálya alá tartozó kombinált szállítási művelet részének, ha a fuvarozó egyértelmű bizonyítékkal tud szolgálni arra vonatkozóan, hogy az általa végzett közúti szállítás egy kombinált szállítási művelet közúti szakaszát képezi, ideértve az üres rakodási egység áruszállítás előtti és utáni szállítását is.
- (2) Az (1) bekezdésben említett bizonyítéknak minden egyes kombinált szállítási műveletre vonatkozóan tartalmaznia kell a következő adatokat:
- a) a feladó neve, címe, kapcsolattartási adatai és aláírása;[.]
 - b) a kombinált szállítási művelet Unión belüli megkezdésének helye és időpontja;
 - c) a címzett neve, címe és kapcsolattartási adatai;
 - d) a kombinált szállítási művelet Unión belüli befejezésének helye és időpontja;
 - e) a kombinált szállítási művelet Unión belüli megkezdésének helye és befejezésének helye között légvonalban mért távolság;
 - f) a kombinált szállítási művelet útvonalának a feladó által aláírt leírása, amely legalább a következő adatokat tartalmazza a szállítási művelet minden egyes, Unión belüli szakaszára vonatkozóan, ideértve mindegyik, nem közúti szakaszt képező szállítási módot is:

- i. a szakaszok sorrendje (azaz kezdeti szakasz, nem közúti szakasz vagy végső szakasz);
 - ii. a fuvarozó neve, címe és kapcsolattartási adatai;
 - iii. a szállítási mód és annak műveleten belüli helyzete;
- g) a szállított intermodális rakodási egység azonosítása;
- h) a kezdeti közúti szállítási szakasz esetében:
- i. a nem közúti szakaszra történő átrakodás helye;
 - ii. a kezdeti közúti szállítási szakasz légvonalban mért távolságának hossza a berakodás helye és az első átrakodási terminál között;
 - iii. az első közúti szakasz lezárultát követően a fuvarozó azt igazoló aláírása, hogy a közúti szakaszt érintő szállítás elvégzésre került;
- i) a végső közúti szállítási szakasz esetében:
- i. az áru nem közúti (vasúti, belvízi, tengeri szállítási) szakaszcól történő átrakodásának helye;
 - ii. a végső közúti szállítási szakasz légvonalban mért távolságának hossza az átrakodás helye és a kombinált szállítási művelet Unión belüli befejezésének helye között;
- j) a nem közúti szállítási szakasz esetében:
- i. a nem közúti szakasz lezárultát követően a fuvarozó (vagy ha a nem közúti szakasz két vagy több nem közúti műveletből áll, a fuvarozók) azt igazoló aláírása, hogy a nem közúti szakaszt érintő szállítási művelet elvégzésre került;
 - ii. amennyiben rendelkezésre áll, az érintett vasúti vagy kikötői hatóságok azt igazoló aláírása vagy bélyegzője a nem közúti szakasz által érintett terminálok (vasútállomás vagy kikötő), hogy a nem közúti szakasz adott része lezárult.
- (3) Egyéb okmány nem szükséges annak bizonyítására, hogy a fuvarozó kombinált szállítási műveletet végez.
- (4) Az (1) bekezdésben említett bizonyítékot az ellenőrzés helye szerinti tagállam engedéllyel rendelkező ellenőrző tisztviselőjének kérésére be kell mutatni vagy át kell adni. Közúti ellenőrzések esetén a bizonyítékot az ellenőrzés során kell bemutatni. A bizonyíték nyelve az adott tagállam hivatalos nyelve vagy az angol. Közúti ellenőrzés során a járművezető kapcsolatba léphet a székhellyel, a szállításszervezővel vagy más olyan személlyel vagy szervezettel, aki/amely őt a (2) bekezdésben említett bizonyíték rendelkezésre bocsátásában segítheti.
- (5) Bizonyítékként szolgálhat a 11. tanácsi rendelet 6. cikkében meghatározott követelményeknek megfelelő fuvarokmány vagy más meglévő fuvarokmány, például a nemzetközi közúti áru fuvarozási szerződésről szóló egyezmény (CMR) szerinti vagy Nemzetközi Vasúti Áru fuvarozási Egyezményre vonatkozó Egységes Szabályok szerinti dokumentum.

Ezeket a bizonyítékokat elektronikus úton is be lehet mutatni vagy át lehet adni számítógépek általi tárolásra és feldolgozásra közvetlenül alkalmas, felülvizsgálható

strukturált formátumban, többek között – a közúti szállítás esetében – a nemzetközi közúti árufuvarozási szerződésről szóló egyezmény szerinti elektronikus fuvarlevél kitöltésével.

- (6) A közúti ellenőrzéseknél a szállítási művelet és a rendelkezésre álló bizonyítékok között a (2) bekezdés g) pontja szerinti útvonal-információ tekintetében indokolt esetben megengedett az eltérés, ha a fuvarozó(k) által nem befolyásolható kivételes körülmények állnak fenn, és ezek változást okoznak a kombinált szállítási műveletben. Ilyenkor a járművezető kapcsolatba léphet a székhellyel, a szállításszervezővel vagy más személlyel vagy szervezettel, amely további indokolást adhat a rendelkezésre bocsátott bizonyítékok és a tényleges szállítási művelet közötti eltéréshez.

* Az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződés 79. cikke (3) bekezdésének végrehajtása keretében a fuvardíjakban és fuvarozási feltételek terén alkalmazott hátrányos megkülönböztetés megszüntetéséről szóló 11. rendelet módosításáról (OJ 52., 1960.8.16., 1121. o.).”;

”;

4. Az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„5. cikk

- (1) A tagállamok először [xx/xx/xxxx - 18 hónappal az irányelv nemzeti jogba történő átültetése után], majd ezt követően két évente jelentést nyújtanak be a Bizottsághoz a területükön bonyolított, az ezen irányelv hatálya alá tartozó kombinált szállítási műveletekre vonatkozó következő információkról:

a) a kombinált szállítási műveletek során használt nemzeti és határokon átnyúló közlekedési hálózati kapcsolatok;

b) a kombinált szállítási műveletek húszlábas egyenértékben (TEU) és tonnakilométerben megadott volumene művelettípusonként (vasúti, közúti/belvízi stb.) és földrajzi lefedettség szerint (nemzeti és Unión belüli);

c) a kombinált szállítási műveletekben részt vevő terminálok száma és földrajzi lefedettsége, valamint az e terminálokon végzett átrakódások éves száma;

d) az összes alkalmazott és tervezett nemzeti támogatási intézkedés áttekintése, beleértve egyenként azok bevezetését és hatását.

- (2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 10a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a kombinált szállítási műveletekre vonatkozó, (1) bekezdésben említett információk tartalmának és részleteinek leírása révén kiegészítse ezt az irányelvet.

- (3) Először [xx/xx/xxx - 9 hónappal a tagállami jelentés határidejének lejártá után], majd ezt követően két évente a Bizottság a nemzeti jelentések elemzése alapján jelentést készít és nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az alábbiakról:

a) a kombinált szállítás gazdasági fejlődése, különösen a különböző közlekedési módok környezeti teljesítményének fényében;

- b) az irányelv és a kapcsolódó uniós jogalkotási aktusok végrehajtásának hatásai ezen a területen,
- c) a 6. cikkben előírt támogatási intézkedések hatékonysága és eredményessége,
- d) lehetséges további intézkedések, ideértve a kombinált szállítás 1. cikkben meghatározott fogalommeghatározásának felülvizsgálatát és a 6. cikkben előírt intézkedések jegyzékének kiigazítását.”

5. A 6. cikk a következő (4), (5), (6), (7) és (8) bekezdésekkel egészül ki:

„(4) Amennyiben a (9) bekezdésben említett cél eléréséhez szükséges, a tagállamok intézkedéseket hozhatnak az átrakodási terminálokba való beruházások támogatására az alábbiak tekintetében:

a) ilyen átrakodási terminálok építése és – szükség esetén – kibővítése a kombinált szállítási műveletek céljaira;

b) a meglévő terminálok operatív hatékonyságának növelése.

A tagállamok együttműködnek a szomszédos tagállamokkal és a Bizottsággal, és ügyelnek arra, hogy az ilyen intézkedések végrehajtása során elsőbbséget biztosítsanak a megfelelő létesítmények kiegyensúlyozott és kielégítő földrajzi eloszlásának az Unió területén, különösen a TEN-T törzshálózatok és átfogó hálózatok mentén, lehetővé téve, hogy az Unión belül ne legyen olyan hely, amely 150 km-nél nagyobb távolságra helyezkedik el egy ilyen termináltól.

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a támogatott átrakodási terminálok minden gazdasági szereplő számára megkülönböztetésmentes módon elérhetők legyenek.

A tagállamok kidolgozhatnak további támogathatósági feltételeket.

(5) A tagállamok további intézkedéseket hozhatnak a kombinált szállítási műveleteknek az egyenértékű alternatív közúti műveletekhez viszonyított versenyképességének javítására.

Ezek az intézkedések kapcsolódhatnak a kombinált szállítási művelet egészéhez vagy valamely részéhez, például a közúti vagy a nem közúti szakaszhoz, ideértve az ezeken a szakaszokon használt járműveket is, illetve a rakodási egységhez vagy az átrakodási művelethez.

(6) A tagállamok jelentést tesznek a Bizottságnak az e cikk értelmében hozott intézkedéseikről és azok részletesebb tartalmáról.

(7) A tagállamok értékelik ezeket a támogatási intézkedéseket, négyévente újólal megvizsgálják azok szükségességét, és szükség esetén kiigazítják azokat.

(8) A tagállamok biztosítják, hogy a kombinált szállítási műveleteket támogató intézkedések a közúti áruszállítás mérséklésére irányuljanak és ösztönözzék más szállítási módok – tehát a vasúti, belvízi és tengeri szállítás – alkalmazását, csökkentve ezáltal a légszennyezést, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását, a közúti baleseteket, a zajt és a forgalmi torlódásokat.”.

6. A 7. cikket és a 9. cikket el kell hagyni.

7. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„9a. cikk

- (1) A tagállamok kijelölnék egy vagy több illetékes hatóságot ezen irányelv végrehajtása, valamint annak biztosítása érdekében, hogy fő kapcsolattartó pontként járjanak el a végrehajtást érintő kérdésekben.

A tagállamok értesítik a többi tagállamot és a Bizottságot arról, hogy melyek az első albekezdésben említett illetékes hatóságok.

- (2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nemzeti illetékes hatóságok együttműködjenek a többi tagállam illetékes hatóságaival. E célból a tagállamok biztosítják, hogy az illetékes hatóságok egymás rendelkezésére bocsássák az ezen irányelv alkalmazásához szükséges információkat. Az információcsere tárgyát képező adat tekintetében az adatot átvevő hatóság ugyanolyan szintű titoktartást biztosít, mint amelyet az adatot továbbító hatóság biztosított.
- (3) A tagállamok könnyen hozzáférhető módon, díjmentesen közzéteszik a 6. cikk értelmében elfogadott intézkedésekkel kapcsolatos lényeges információkat, valamint az ezen irányelv alkalmazása szempontjából releváns egyéb információkat.
- (4) A Bizottság közzéteszi és szükség esetén aktualizálja az (1) bekezdésben említett illetékes hatóságok jegyzékét, valamint a 6. cikkben említett intézkedések jegyzékét.”.

8. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„10a. cikk

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit ez a cikk határozza meg.
- (2) A Bizottságnak az 5. cikk (2) bekezdése szerinti, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása határozatlan időre szól [*e (módosító) irányelv hatálybalépésének napja*]-tól/-től kezdődő hatállyal.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja az 5. cikk (2) bekezdése szerinti felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.*
- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (6) Az 5. cikk (2) bekezdése értelmében elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog

kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

HL L 123., 2016.5.12., 1. o. ”

2. cikk

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb **XXXXXX** [egy évvel az irányelv elfogadása után]-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottság számára.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A rendelkezéseknek tartalmazniuk kell egy arra vonatkozó nyilatkozatot is, hogy a hatályban lévő törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseknek az ezen irányelvvel hatályon kívül helyezett irányelvre történő hivatkozásait erre az irányelvre történő hivatkozásként kell értelmezni. A hivatkozás módját és a nyilatkozat formáját a tagállamok határozzák meg.

- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

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

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről
elnök

a Tanács részéről
elnök