



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2017.11.8.
SWD(2017) 363 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM

A HATÁSVIZSGÁLAT ÖSSZEFOGLALÁSA

amely a következő dokumentumot kíséri

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**

{COM(2017) 648 final} - {SWD(2017) 362 final}

Vezetői összefoglaló

Hatásvizsgálat a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló 92/106/EGK irányelv módosítására vonatkozó javaslatához

A. A fellépés szükségessége

Mi a probléma lényege és miért kíván uniós szintű fellépést?

A kombinált szállításról szóló irányelvnek a modális váltáshoz való hozzájárulása ellenére Európában nem terjedt el eléggé az intermodális szállítás ahhoz, hogy a 2011-es fehér könyvben a modális váltásra vonatkozóan kitűzött cél teljesüljön. Ennek okai a következők:

A) az intermodális infrastruktúrába, ezen belül különösen az átrakodási terminálokba történő beruházások hiánya, valamint

B) a kombinált szállításról szóló irányelv REFIT-értékelése során feltárt hiányosságok:

- 1) az irányelv nem eléggé hatékony végrehajtása a jogosultsági kritériumok összetettsége és túlzottan megszorító jellege, valamint a hatékony érvényesítési feltételek hiánya következtében;
- 2) nem eléggé hatékony és nem elégséges gazdasági támogatás: a támogatási intézkedések alkalmazási körének túlzottan szűk mivolta, nem elegendő gazdasági támogatás, valamint korlátozott nyomon követés és a felülvizsgálati mechanizmusok hiánya.

Ezek a problémák a nemzetközi árufuvarozási lánc valamennyi szereplőjét érintik, köztük a feladókat, a szállítmányozókat, a kombinált szállítási feltételek érvényesítésében érintett nemzeti hatóságokat stb., továbbá akadályozzák a támogatási intézkedések hatékony végrehajtását.

Beavatkozás hiányában az intermodális szállítás versenyképessége továbbra is alul fog maradni a közúti szállítással szemben, így a 2011-es fehér könyvben a modális váltásra vonatkozóan 2030-ra kitűzött cél nem fog teljesülni, és az externáliák fennmaradnak.

Mit kellene elérni?

A kezdeményezés célja a kombinált szállításról szóló irányelv hatékonyságának javítása (túl bonyolult fogalom meghatározás, korlátozott ösztönzők és elavult rendelkezések), valamint a szabályozási és piaci hiányosságok kezelését célzó meglévő, részben nem eléggé hatékony támogatási intézkedések fokozása az intermodális szállítás szélesebb körű alkalmazása (modális váltás) érdekében. Az irányelv hiányosságai különösen a kombinált szállítás fogalmának meghatározásához, a pénzügyi ösztönzők korlátaihoz és a fuvarokmányokra vonatkozó elavult rendelkezésekhez kapcsolódnak. A három fő konkrét célkitűzés a következő: 1. a kombinált szállítás jogosultsági feltételeinek egyértelművé tétele; 2. a kombinált szállítás versenyképességének további ösztönzése; 3. az intermodális terminálokba történő beruházások fokozása és a terminálok kapacitásának növelése.

Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés (szubszidiaritás)?

Ahhoz, hogy a 2011-es fehér könyvben, az alacsony kibocsátású mobilitásra vonatkozó stratégiában és a területet érintő más uniós szakpolitikákban kitűzött célok teljesüljenek, a kombinált szállításról szóló irányelv alkalmazási területén belül összehangolt uniós fellépésre van szükség a szállítás (különösen a közúti szállítás) negatív externáliáinak kezelése és a modális váltás előmozdítása érdekében. Ehhez naprakésszé tett közös fogalom meghatározásra és közös kritériumokra van szükség annak biztosítása érdekében, hogy az irányelvben előírt előnyök az EU egész területén egyformán érvényesüljenek, különös tekintettel arra, hogy az EU-n belül végzett összes intermodális szállítási művelet 81 %-a határokon átvélt jelleggel zajlik. Ha a tagállamok eltérő fogalom meghatározásokat alkalmaznak, eltérő módon hajtják végre az irányelvet és eltérő támogatási rendszereket alkalmaznak, a gazdasági szereplők adott esetben nem részesülnek az előírt ösztönzőkből a szállítási lánc valamennyi szegmensében.

B. Megoldások

Milyen lehetőségek kínálóznak a célok elérésére? Van-e előnyben részesített lehetőség? Amennyiben nincs, miért nincs?

A szakpolitikai lehetőségek az egyes konkrét célkitűzésekhez kapcsolódó szakpolitikai intézkedéscsomagokból állnak, és a problémák következő beazonosított főbb okaira összpontosítanak:

1. szakpolitikai lehetőség: Minimális módosítás, hangsúly az egyszerűsítésen: az alapforgatókönyvhöz képest ez a lehetőség a következőket foglalja magában: a fogalom meghatározás egyszerűsítése (amely a közúti szakasz hosszúságát 150 km-ben állapítja meg), a jogosultság bizonyítékaként egyszerű elektronikus

dokumentumok elfogadása, valamint a pénzügyi ösztönzők kiterjesztése a közúti fuvarozókra azokban az esetekben, amikor a nem közúti szakasz a vasúttól eltérő egyéb módon (tehát pl. belvízi vagy tengeri úton) valósul meg. 2. szakpolitikai lehetőség <u>A jogosultsági kritériumoknak (fogalommeghatározás) és azok ellenőrzésének egyszerűsítése, valamint a gazdasági támogatás hatékonyságának növelése:</u> Két részlehetőség adódik: - <u>kevésbé ambiciózus célkitűzések (2A. szakpolitikai lehetőség):</u> az irányelv földrajzi hatályának kiterjesztése a nemzeti kombinált szállításra, a közúti szakaszra vonatkozó közös fogalommeghatározás (150 km vagy a szakasz teljes hosszának 20 %-a, attól függően, hogy melyik a nagyobb), csak az ISO/ILU-azonosítással rendelkező intermodális rakodási egységek elfogadása, a jogosultság bizonyítására vonatkozó követelmények egyértelmű meghatározása, valamint a gazdasági támogatás lehetőségeinek bővítése; - <u>ambiciózusabb célkitűzések (2B. szakpolitikai lehetőség):</u> a 2A. lehetőségen felül némi rugalmasság biztosítása a tagállamok számára a közúti szakasz hosszúsága tekintetében, bármilyen méretű rakodási egység elfogadása, a terminálok építésére irányuló támogatási intézkedések kötelezővé tétele. 3. szakpolitikai lehetőség: <u>A jogosultsági kritériumok módosítása (fogalommeghatározás) oly módon, hogy a kötelező támogatási intézkedések valamennyi intermodális szállításra kiterjedjenek:</u> a földrajzi hatály 2. lehetőség szerinti kibővítése; a közúti és a nem közúti szakasz hosszúsága, valamint a rakodási egységek tekintetében nincs korlátozás; a jogosultság bizonyításához nem kerülnek meghatározásra adatszolgáltatási követelmények; kötelező támogatási intézkedések (kedvezményes rendszer) valamennyi intermodális szállítás esetében. Az előnyben részesített lehetőség a 2B. lehetőség, amely biztosítja a 2030-ra kitűzött modális váltási cél elérését, a 3. lehetőséghez viszonyítva nagyobb megtérülést biztosít a beruházások esetében (haszon/költség), és környezeti hatékonysága is nagyobb.
Mi az egyes érdekelték álláspontja? Ki melyik lehetőséget támogatja? Az érdekelt felek általában egyetértenek abban, hogy a status quo (alapforgatókönyv) nem tartható fenn, és támogatják a kombinált szállítás fogalommeghatározásának pontosítására, a végrehajtás megkönnyítésére és a kiterjesztett támogatási intézkedések biztosítására irányuló rendelkezések elfogadását. A támogatási intézkedések jellegét illetően azonban eltérőek a vélemények: a gazdasági szereplők egyetértenek a támogatási intézkedések valamennyi intermodális szállításra történő kiterjesztésével és kötelezővé tételével (3. lehetőség), a tagállamok azonban szeretnék némi rugalmasságot a tekintetben, hogy milyen támogatási intézkedéseket érdemes vagy kötelező alkalmazniuk (2A. és 2B. lehetőség). A tagállamok támogatják továbbá a kombinált szállítás fogalmának rugalmas meghatározását azzal a feltétellel, hogy a közúti szakasz „a lehető legrövidebb” maradjon (2B. lehetőség). Az érdekelték többsége (2/3-a, többnyire gazdasági szereplők) támogatja a földrajzi hatálynak a nemzeti kombinált szállításra való kiterjesztését (2A., 2B. és 3. lehetőség). Megjegyzés: Az úgynevezett kabotázsszabályozás tekintetében az érdekelt felek (a gazdasági szereplők és a tagállamok) többsége támogatja a jelenlegi rendelkezések fenntartását, bár a tagállamok hangsúlyozták, hogy jobb végrehajtási feltételeket kell biztosítani és ezáltal elkerülni, hogy a kombinált szállítási irányelv révén kijátsszák a kabotázsszabályokat.
C. Az előnyben részesített lehetőség hatásai
Melyek az előnyben részesített lehetőség (ha nincs ilyen, akkor a főbb lehetőségek) előnyei? - jelentős potenciál rejlik benne annak a célnak az elérésére, hogy 2030-ig a 300 km-nél nagyobb távolságra történő áru fuvarozás 30 %-a más közlekedési módokon valósuljon meg, - megtakarítás (költségcsökkenés) formájában jelentkező kedvező hatás az ipar (gazdasági szereplők) számára az irányelv egyértelműbb végrehajtási feltételeinek, az elektronikus szállítási dokumentumok és eszközök használatának, a gazdasági támogatások kibővítésének stb. köszönhetően. A szóban forgó megtakarítások a 2022 és 2030 közötti időszakban a becslések szerint mintegy 64,6 milliárd EUR-t tesznek ki, - külsőköltség-megtakarítás formájában jelentkező kedvező hatás (a modális váltásnak köszönhetően), amely megtakarítás a 2022 és 2030 közötti időszakban mintegy 1,62 milliárd EUR-ra tehető, - munkahelyteremtés formájában jelentkező kedvező hatás a terminálokba történő fokozott beruházásnak köszönhetően, amelyek a 2020 és 2030 közötti időszakban a becslések szerint 361,41 millió EUR gazdasági haszonként jelentkezik majd.
Milyen költségekkel jár az előnyben részesített lehetőség (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb lehetőségek)? - a hatóságoknál a kiegészítő támogatási intézkedések (üzemeltetési és beruházási támogatások) tekintetében a

2022 és 2030 közötti időszakban felmerülő többletköltségek összesen 2,9 milliárd EUR-t tesznek ki.
Milyen hatást gyakorol az intézkedés a kkv-kra és a versenyképességre?
Míg a vasúti és a tengeri szállítás területén az intermodális szállítást végző szereplők jellemzően közepesen nagy vállalatok és nagyvállalatok, a közúti közlekedésben és a belvízi szállításban több kkv tevékenykedik. Az utóbbiak esetében a 2B. lehetőség hatására – a jogosultsági kritériumok tágabb meghatározásának köszönhetően – nagyobb elmozdulás várható az intermodális szállítás felé. A strukturált elektronikus adatok ellenőrzési céllal történő bevezetése azonban viszonylag magas beruházási költségeket róhat a szállítási művelet megszervezésében és az adatok előkészítésében részt vevő kkv-kra (vállalatonként akár 137 250 EUR), ugyanakkor vállalatonként 145 000 EUR megtakarítás várható évente. Az új rendszereket használó, közúti szállítást végző kkv-kre gyakorolt hatás tehát várhatóan enyhe és kedvező lesz.
Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás?
Amint fent említettük, az előnyben részesített lehetőség többletköltséget jelentene a nemzeti hatóságok számára a szabályok betartatásához kapcsolódóan (de ez sokkal kisebb mértékű lenne, mint az ipar számára kínálkozó megtakarítás).
Lesznek-e egyéb jelentős hatások?
A fentieknek megfelelően a kezdeményezés várhatóan jelentős pozitív környezeti hatással jár majd (a 2022 és 2030 közötti időszakban 1,62 milliárd EUR külső költség lenne megtakarítható), és hatással lesz a munkahelyek általános uniós szintjére is (2022 és 2030 között 1428–4759-cel nőhet a munkahelyek száma).
Arányosság
Az előnyben részesített lehetőség nem megy túl azon a mértéken, amely mindenképpen szükséges a kiinduló probléma megoldásához és a kezdeményezés célkitűzéseinek eléréséhez. A tagállamoknak némi rugalmasságot kapnak a rendelkezések egy részének (a közúti szakasz fogalmának meghatározása) alkalmazása és a meghozandó támogatási intézkedések tekintetében, ugyanakkor biztosított az alapvető szabályok közös értelmezése.
D. További lépések
Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára?
Az irányelv módosítása naprakésszé tett nyomonkövetési feltételeket és felülvizsgálati mechanizmust irányoz elő, a hatálybalépését követő öt év elteltével pedig jelentést kell benyújtani az irányelv alkalmazásáról.