



Brüsszel, 2024. május 31.
(OR. en)

10275/24

Intézményközi referenciaszám:
2023/0396(COD)

TRANS 248
CODEC 1343
IA 123

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága / a Tanács
Előző dok. sz.:	6370/7/24 REV 7
Biz. dok. sz.:	15200/23 + ADD 1
Tárgy:	A Tanács 2024. június 18-i ülésének (<u>Közlekedés</u> , Távközlés és Energia) előkészítése Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a 92/106/EGK tanácsi irányelvnek az intermodális árufuvarozás támogatási kerete és az (EU) 2020/1056 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a külső költségekben elért megtakarítás kiszámítása és összesített adatok előállítása tekintetében történő módosításáról – Jelentés az elért eredményekről

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2023. november 7-én benyújtotta a fent említett javaslatot (a továbbiakban: a kombinált szállításról szóló irányelv) az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.
2. A javaslat kiegészíti az árufuvarozás környezetbarátabbá tételéről szóló, 2023 júliusában az intelligens és fenntartható mobilitási stratégiával összefüggésben elfogadott csomagot egyfelől az árufuvarozás teljesítményének javítása, másfelől a 2050-ig elérendő klímasemlegesség céljának megvalósításához való hozzájárulás céljából.
3. A csomagba beletartozik továbbá az egyes közúti járművek méreteiről és össztömegéről szóló irányelv módosítására irányuló javaslat, az árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolásáról („CountEmissions EU”) szóló rendeletre irányuló javaslat, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás egységes európai vasúti térségben történő használatáról szóló rendeletre irányuló javaslat.

4. A kombinált szállításról szóló irányelvben javaslat szerepel a jelenleg hatályos irányelv¹ módosítására annak érdekében, hogy még inkább élénküljön az áru fuvarozásnak a közútról az olyan környezetbarátabb módok felé történő áttérődése, mint a vasút, a belvízi utak és a rövid távú tengeri fuvarozás, mégpedig azzal a céllal, hogy csökkenjenek az Unió fuvarozási rendszerének külső költségei.
5. E célkitűzés elérése érdekében a javaslatban szerepel egy átfogó támogatási keret létrehozása annak érdekében, hogy szélesebb körben alkalmazzák a teljes mértékben vagy részben az Unió területén való intermodális szállítást. Ami pedig a legfontosabb: a javaslat célzott ösztönzőket határoz meg annak érdekében, hogy versenyképesebbé váljon a kombinált szállítás, amely a fogalommeghatározása szerint az intermodális szállítás egy olyan altípusa, amellyel bizonyos szintű külsőköltség-megtakarítás érhető el.
6. A kombinált szállításról szóló irányelvben továbbá javaslat szerepel az elektronikus áruszállítási információkról (a továbbiakban: eFTI) szóló (EU) 2020/1056 rendelet² módosítására azzal a céllal, hogy az eFTI-platformok a jobb nyomon követés érdekében ki tudják számítani a külső költségeket és összesített adatokat tudjanak előállítani, kiváltva ezáltal a papíralapú dokumentumokat.
7. Az említett javaslat immár a harmadik kísérletet jelenti az 1992-es irányelv módosítására, amely irányelv elavultnak minősül, valamint korlátozott hatályú. Az említett jogi aktus felülvizsgálatára irányuló 1998-as, majd 2017-es bizottsági javaslat később visszavonásra került.

II. A TÖBBI INTÉZMÉNYBEN VÉGZETT MUNKA

8. Az Európai Parlament a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot (TRAN) jelölte ki felelős bizottságnak. A TRAN bizottság 2023. december 5-én Massimiliano Salinit (EPP, Olaszország) jelölte ki előadónak.
9. A TRAN bizottság 2024. március 1-jén közzétett egy, az előadó által tett ajánlásokat tartalmazó munkadokumentumot³.

A TRAN bizottság jelentéstervezete az új parlamenti ciklusban kerül majd benyújtásra.

¹ 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.).

² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1056 rendelete (2020. július 15.) az elektronikus áruszállítási információkról (HL L 249., 2020.7.31., 33. o.).

³ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_HU.pdf

10. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a 2024. február 14-i, 585. plenáris ülésén fogadta el véleményét. A Régiók Bizottsága a 2024. január 31–február 1-jei, 159. plenáris ülésén fogadta el véleményét.

III. A TANÁCSBAN FOLYÓ MUNKA

11. A Bizottság a javaslatot és az ahhoz tartozó hatásvizsgálatot az intermodális kérdésekkel és hálózatokkal foglalkozó közlekedési munkacsoport 2023. november 19-i ülésén, a spanyol elnökség alatt terjesztette elő.
12. A javaslat mélyreható vizsgálata a belga elnökség alatt vette kezdetét. A munkacsoport 2024. január 12. és május 31. között tizenegy megbeszélést tartott, amelyek eredményeként hét kompromisszumos szöveg született meg. A megbeszélések kezdetén – miután több tagállam is kérdéseket tett fel – a Bizottság egyértelművé tette, hogy milyen kiegészítő jelleg áll fenn a szóban forgó javaslat és az egyes járművek méreteiről és össztömegéről szóló irányelv javasolt felülvizsgálata között.

A kombinált szállítás fogalommeghatározása (1c. cikk)

– 40%-os külső költség-megtakarítás

A kérdések és észrevételek nagy többsége a kombinált szállítás újonnan javasolt fogalommeghatározása köré összpontosult, amely számottevő eltérést jelent a hatályos szabályoktól. Ahhoz, hogy egy intermodális szállítási művelet kombinált szállításnak minősüljön (és ezáltal jogosult legyen célzott támogatási intézkedésekre), legalább 40%-kal kevesebb külső költséget (üvegházhatásúgáz-kibocsátást, légszennyezést, sérülést és halálesetet, valamint zajt és torlódást) kell eredményeznie, mint egy kizárólag közúton megvalósuló alternatív műveletnek. A javaslatban előirányzottak szerint a külső költségek kiszámításának módszertanát végrehajtási jogi aktus útján állapítanak meg, a „*Handbook on the external costs of transport*” (Kézikönyv a közlekedés külső költségeiről)⁴ című kiadvány jövőbeli, frissített kiadásában szereplő egységértékek használatával.

⁴ Európai Bizottság, Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al.: *Handbook on the external costs of transport (Kézikönyv a közlekedés külső költségeiről) – 2019-es változat – 1.1.*, Kiadóhivatal, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>

Bár egyes delegációk támogatták az új megközelítést, mások megkérdőjelezték a 40%-os érték létjogosultságát, a külső költségek értékei közötti, a nemzeti földrajzi adottságok szerinti differenciálás hiányát, valamint azt, hogy végrehajtási jogi aktust alkalmazzanak. A fogalommeghatározást számos delegáció túlságosan bonyolultnak és nem átláthatónak találta. Egyes tagállamok együttes javaslatot tettek arra, hogy kiindulópontként térjenek vissza a 2018-as tanácsi általános megközelítésben⁵ szereplő, távolságalapú fogalommeghatározásra.

- *Új, egyszerűsített módszertan*

Az egyértelműsége és az átláthatóságra való felhívásokat követően az elnökség egy delegáció javaslata nyomán új, egyszerűsített kiszámítási módszert dolgozott ki, és javasolta annak az alapjogiaktushoz való, mellékletként történő hozzáadását. A képlet alapját egyfelől az intermodális művelet különböző szakaszai közötti távolság, másfelől pedig egy, a közúti fuvarozás külső költségeiből és az egyes nem közúti szállítási módok (vasút, belvízi utak és rövid távú tengeri fuvarozás) külső költségeiből képzett bimodális arány képezte. A javaslatban megtartották a 40%-os külsőköltség-megtakarítási küszöbértéket.

Bár számos delegáció nagyra értékelte az egyszerűsített és egyértelmű kiszámítási mód megtalálására tett erőfeszítést, az elnökségi javaslat nem kapott elegendő támogatást, különösen azon delegációk részéről nem, amelyek a 2018-as tanácsi általános megközelítésben szereplő fogalommeghatározásra való visszatérést javasolták.

- *A nem közúti szakaszoknak a közúti szakaszokhoz viszonyított aránya*

A munkacsoportban tett észrevételek nyomán az elnökség következőleg egy új, teljes mértékben távolságalapú, a nem közúti szakaszok hosszának a közúti szakaszok hosszához viszonyított arányaként kifejezett megoldásra összpontosított, anélkül, hogy ki kellene számítani a külső költségeket, hanem ehelyett implicit módon takarítva meg azokból, köszönhetően a nem közúti szakaszok igénybevételenek. A javasolt módosítás megfogalmazása szerint egy kombinált szállítási művelet során a teljes távolság legalább 50%-át nem közúti szállítási mód(ok) segítségével kell megtenni.

Bár egyes delegációk az új fogalommeghatározást helyes irányba tett lépésnek találták, más delegációk aggályaikat fejezték ki azzal kapcsolatban, hogy az nagyon hosszú közúti szakaszokhoz vezethet.

⁵ ST 15147/18.

- *Szigetek és szigeten fekvő tagállamok*

Mivel a kombinált szállítás fogalommeghatározását illetően javaslat született annak oly módon történő módosítására, hogy az a külsőköltség-megtakarítás küszöbértéke helyett a legalább 50%-ot képviselő nem közúti szállítási szakasz(ok)ra vonatkozzon, a kompromisszum keretében bevezetésre került egy, a szigetekre és szigeten fekvő tagállamokra vonatkozó új rendelkezés az 1c. cikk (2) bekezdésének b) pontjában és az 1b. cikk (8) bekezdésében azzal a céllal, hogy a szigetek és szigeten fekvő tagállamok, valamint a kontinens közötti árufuvarozási összeköttetések az irányelv hatálya alá tartozzanak. Az elnökség e rendelkezést az érintett tagállamok kérésére illesztette be.

A munkacsoport több különböző lehetőséget is feltárt a kombinált szállítás koherens és hatékony fogalommeghatározására vonatkozóan, ám még további munkát kell végezni ahhoz, hogy a delegációktól sikerüljön elegendő támogatást szerezni.

eFTI-platformok (a módosított 3. cikk)

A bizottsági javaslat előírja a kombinált szállítás szervezői számára, hogy a művelet megkezdése előtt rögzítsék az adatokat az eFTI-platformokon. E bemeneti adatok alapján az eFTI-platformok elvégzik majd a megfelelés igazolásához szükséges számításokat, meghatározva ezáltal azt, hogy az intermodális művelet jogosult-e a kombinált szállításra vonatkozó célzott intézkedésekre.

Az eFTI-rendelet (5. cikke) arra vonatkozó kötelezettséget állapít meg a tagállamok illetékes hatóságai számára, hogy fogadják el a gazdasági szereplők által elektronikusan rendelkezésre bocsátott, jogszabályban előírt információkat. Azonban a gazdasági szereplőkre háruló azon kötelezettség, hogy elektronikus úton tegyék hozzáférhetővé az illetékes hatóságok számára a jogszabályban előírt információkat, az eFTI-rendelet legkésőbb 2029. február 21-ig elvégzendő felülvizsgálatát követő lehetséges kezdeményezésként van előirányozva (ld. a rendelet 16. cikkét).

A munkacsoportban folytatott megbeszélések során egyes delegációk támogatták az eFTI-platformok használatát, összhangban az unióbeli árufuvarozásra vonatkozó digitalizációs célkitűzésekkel.

A többség azonban aggályokat fogalmazott meg azzal kapcsolatban, hogy a platformok még nem működőképesek, valamint ellenezte azt a rendelkezést, amely tulajdonképpen kötelezővé tenné azok használatát a kombinált szállítást végző gazdasági szereplők számára.

Az elnökség a tagállamok aggályaira reagálva egy felülvizsgálati záradékot javasolt, továbbá javasolta a szóban forgó rendelkezés alkalmazásának elhalasztását.

További munkára lesz szükség az eFTI-platformok használatának meghatározása kapcsán, különös tekintettel az irányelv átültetése, valamint az eFTI-platformok megvalósítása és működőképesé tétele közötti korrelációra.

Nemzeti szakpolitikai keretek (3a. cikk)

A 3a. cikk arra kötelezi a tagállamokat, hogy fogadják el, tegyék közzé, hajtsák végre és értékeljék az intermodális szállítás – és különösen a kombinált szállítási műveletek – támogatásának nemzeti szakpolitikai keretét. Ezenkívül 10%-os teljes csökkentési célértéket határoz meg a területükön végrehajtott kombinált szállítási műveletek összköltségére vonatkozóan. Mellékletben hozzáadásra került a támogatási intézkedések tájékoztató és nem kimerítő jellegű jegyzéke.

Számos delegáció ellenezte a nemzeti szakpolitikai keretek kötelező jellegét, továbbá megkérdőjelezte a kapcsolódó, a kombinált szállítási műveletek összköltségére vonatkozó 10%-os csökkentési célértéket.

Az elnökségi kompromisszumos szövegben kiigazításra kerültek a nemzeti szakpolitikai keretekre vonatkozó követelmények, az irányelv hatálybalépését követő 24 hónapról az azt követő 36 hónapra halasztva a nemzeti szakpolitikai keretek elfogadását. A 10%-os célérték elérésére rendelkezésre álló időszak az irányelv hatálybalépését követő 7 év 6 hónapról 8 évre hosszabbodott.

Ezenfelül beillesztésre került az (5a) bekezdés, amelynek értelmében a tagállamok dönthetnek úgy, hogy nem alkalmaznak támogatási intézkedéseket az olyan közúti szakasz tekintetében, amely rakomány be- vagy kirakodása nélkül halad át a területükön.

Hétfégi, éjszakai és munkaszüneti napi tilalmak (9a. cikk)

A javaslatban bevezetésre kerül egy új, uniós szintű szabályozási mentesség a nemzeti járművezetési tilalmak alól azon járművek tekintetében, amelyek kombinált szállítási műveletek közúti szakaszait teljesítik. A munkacsoportban folytatott megbeszélések során kiderült, hogy a delegációk nagyon megosztottak e kérdésben, valamint, hogy további munkára lesz szükség.

Egyéb javasolt módosítások

Az elnökség a hét kompromisszum során – reagálva a delegációk észrevételeire – különböző egyéb módosításokat is bevezetett a bizottsági javaslat szövegébe. E módosítások többek között a következők:

- *Az irányelv címe módosításra került annak meghatározása céljából, hogy az intermodális szállítás támogatási kerete magában foglal „a kombinált áru fuvarozásra vonatkozó célzott intézkedéseket”.*

- *Az 1b. cikk 14. pontjába beillesztésre került a szállításszervező fogalommeghatározása.*
- *Az intermodális rakodási egységek ISO-azonosítására vonatkozó követelmény alóli kivétel került beillesztésre a vasúton, belvízi úton vagy tengeren szállított közúti jármű, illetve nem daruzható egység vonatkozásában, az útnak a nem közúti szegmense tekintetében.*
- *Az 1992-es irányelv 2. cikkének eredeti szövegezését megtartották, mivel annak a bizottsági javaslat szerinti átfogalmazása túl sok értelmezési kérdést vetett fel.*
- *A 3. cikk módosított (4) bekezdésében egyértelműsítésre került a megfelelés igazolása.*
- *Az eFTI-rendelethez kapcsolódó módosított javasolt módosítások kerültek beillesztésre a – legalább 50%-os részarányú – nem közúti szakasz(ok) kiszámításának figyelembevétele céljából.*
- *Több tagállam kérésére az adóknak a 6. cikk (3) bekezdésében lévő jegyzéke aktualizálásra került.*
- *A 9. cikkben lévő hivatkozások aktualizálásra kerültek, azonban az eredeti szövegezését megtartották, mivel az újonnan javasolt átfogalmazás túl sok értelmezési kérdést vetett fel.*
- *A támogatási intézkedések tájékoztató és nem kimerítő jellegű, II. mellékletben foglalt jegyzékére további, kisebb jelentőségű felvételek történtek.*
- *III. mellékletként beillesztésre került a terminálokra vonatkozó átláthatósági követelmények részletes jegyzéke, visszavonva ezáltal a Bizottságra e pont tekintetében ruházott végrehajtási hatásköröket.*
- *A (6) preambulumbekzdésbe bekerültek az átrakodási pontok.*

IV. KONKLÚZIÓ

13. A Coreper a 2024. június 5-i ülését követően felkéri a Tanácsot, hogy a kombinált szállításról szóló irányelvvel kapcsolatos további munka előkészítésével összefüggésben nyugtázza ezt a jelentést.