



Brüsszel, 2018. november 30.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2017/0290(COD)

13871/2/18
REV 2

TRANS 503
CODEC 1882

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Biz. dok. sz.:	14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176
Tárgy:	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) – Általános megközelítés

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2017. november 10-én elfogadta az „Európa mozgásban” javaslatcsomag részét képező fenti javaslatot, amely az alacsony kibocsátású mobilitásra irányuló bizottsági kezdeményezések egyike. A javaslat a kombinált árufuvarozásról szóló 92/106/EGK tanácsi irányelv¹ módosítását jelenti, amely az egyetlen olyan uniós szintű jogalkotási aktus, amely közvetlenül ösztönzi a közúti árufuvarozásról az olyan alacsonyabb kibocsátású közlekedési módokra való áttérést, mint a belvízi és tengeri hajózás és a vasút.

¹ A Tanács 1992. december 7-i 92/106/EGK irányelve a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).

II. A JAVASLAT TARTALMA

2. A javaslat fő célja a kombinált fuvarozás versenyképességének további növelése a nagy távolságon történő közúti áru fuvarozáshoz képest, és ezáltal a közúti áru fuvarozásról a többi közlekedési módra való áttérés elősegítése.
3. A javaslat a következők révén törekszik e cél elérésére:
 - a 92/106/EGK irányelv hatályának kiterjesztése a nemzeti intermodális műveletekre,
 - a kombinált fuvarozási művelet fogalma meghatározásának egyszerűsítése, valamint rugalmasság bevezetése a közúti szakasz hosszúsága tekintetében,
 - a kombinált fuvarozási műveletekhez szükséges bizonyítékokra vonatkozó előírások meghatározása,
 - a gazdasági támogatási intézkedések, köztük elsősorban az átrakó terminálokba – különösen a meglévő TEN-T törzshálózat és az átfogó hálózatok mentén – történő beruházások kiterjesztése. A tagállamoknak további gazdasági támogatási intézkedéseket kell végrehajtaniuk (például adókedvezményeket kell alkalmazniuk), és azokat össze kell hangolniuk egymás között, továbbá koordinálniuk kell e tekintetben a Bizottsággal.
4. A kezdeményezés hozzájárul a Célravezető és hatáson szabályozás program (REFIT) megvalósításához, mivel célja a jelenlegi irányelv aktualizálása és egyszerűsítése.

III. AZ EURÓPAI PARLAMENTBEN FOLYÓ MUNKA

5. 2017-ben az Európai Parlament arra kérte a Bizottságot, hogy a kombinált fuvarozási műveletekre vonatkozóan dolgozzon ki olyan pontos, korszerű és átfogó szabályokat, amelyeket a hatóságok végre tudnak hajtani. A Parlament kifejezetten felkérte a Bizottságot, hogy a multimodális szállítás előmozdítása és a tisztességtelen gyakorlatok megszüntetése, valamint a kombinált fuvarozásra vonatkozó szociális jogszabályoknak való megfelelés érdekében vizsgálja felül a kombinált fuvarozásról szóló irányelvet.

6. A jogalkotási javaslat vizsgálatát az EP Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága (TRAN) végzi, előadója pedig Daniela Aiuto (EFDD, Olaszország). Az előadó 2018. április 25-én benyújtotta a bizottságnak a jelentés tervezetét. A jelentésben a TRAN-bizottság olyan módosításokat javasol, amelyek általánosságban támogatják a bizottsági javaslatot, érvényt szereznek a REFIT-értékelés során tett megállapításoknak, sőt, a Bizottság javaslatának szigorítását is ajánlják (például a következő területeken: a tagállami jelentéstételi kötelezettségek, a tagállamok által felajánlandó pénzügyi ösztönzők a kombinált fuvarozás vonatkozásában, illetve az átrakó terminálok fejlesztésének vagy a meglévők kibővítésének támogatása). A szavazásra 2018. július 10-én került sor.
7. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2018. április 19-én fogadta el a javaslatra vonatkozó véleményét.

IV. A TANÁCSI SZERVEK KERETÉBEN FOLYÓ MUNKA

8. A Bizottság 2017. november 27-én nyújtotta be a javaslatát az intermodális kérdésekkel foglalkozó munkacsoportnak (a továbbiakban: a munkacsoport), és ezt követően került sor az első véleménycserére. A javaslatra vonatkozó hatásvizsgálat részletes megvitatására 2018. január 12-én és 25-én került sor.
9. A bolgár elnökség alatt a dosszié részletes megbeszélések tárgyát képezte. A delegációk általánosságban üdvözölték az évek során egyes vonatkozásokban idejétmúlt irányelv tervezett átfogó felülvizsgálatát. A delegációk emellett azzal is egyetértettek, hogy a közúti torlódások és a kibocsátások csökkentése érdekében fel kell gyorsítani a közúti közlekedéstől eltérő közlekedési módokra való modális váltást. Ugyanakkor több delegáció kételyeinek adott hangot amiatt, hogy a javaslat egyértelműen a közúti szakaszra helyezi a hangsúlyt. A támogatási intézkedéseket illetően a delegációk általánosságban konkrétabb segítséget vártak volna a hatásvizsgálattól azzal kapcsolatban, hogy a vázolt támogatási intézkedéseket miként lehet továbbfejleszteni. A beruházások támogatása tekintetében sok delegáció megkérdőjelezte az átrakó terminálok földrajzi eloszlásának javasolt célját azzal érvelve, hogy a piaci igényeknek kell megszabniuk a terminálok elhelyezését és az azokra irányuló beruházásokat.

10. Ezenfelül számos delegáció rámutatott arra, hogy a javaslat kapcsolódik az első mobilitási csomagba tartozó javaslatokhoz, és erre a tényre nagyobb figyelmet kellett volna fordítani. E tekintetben kiemelték, hogy emelkedhet a kabotázsműveletek száma amiatt, hogy az 1072/2009/EK – vagyis az úgynevezett „*piacra jutási*” – rendeletben a kabotázsműveletek vonatkozásában előírt korlátozásokat nem kell majd alkalmazni a kombinált fuvarozás közúti szakaszára. Hangsúlyozták azt is, hogy a kombinált fuvarozásra vonatkozó javaslat és a *járművezetők kiküldetésére* vonatkozó, a 96/71/EK irányelvben és a 2014/67/EU irányelvben szereplő szabályok közötti kapcsolatot alaposabban meg kellett volna vizsgálni. A delegációk a fentiek miatt kitartottak amellett, hogy az említett jogszabályok megfelelő rendelkezéseinek koherensnek kell lenniük, és ennek érdekében a velük kapcsolatos munkát párhuzamosan kell folytatni.
11. A TTE Tanács 2018. június 7-én eredményjelentést fogadott el a dossziéről. A bolgár elnökség által készített, az elért eredményekről szóló jelentésre építve az osztrák elnökség a 2018. október 24-i és november 7-i munkacsoporti üléseken folytatta a munkát, emellett pedig több kétoldalú megbeszélést is tartott azzal a szándékkal, hogy tisztázza, mi a delegációk álláspontja a dosszié főbb kérdéseivel kapcsolatban, és a lehető legjobb kompromisszumos szöveget dolgozza ki annak érdekében, hogy általános megközelítést lehessen kialakítani.
12. Az osztrák elnökség a delegációk észrevételei és javaslatai alapján az elnökségi kompromisszumos szövegben a következőkben felsorolt több fontos kérdésre javasol megoldást és ad pontosítást:
- az *irányelv hatályának a nemzetközi kombinált fuvarozási műveletekre*, nevezetesen a tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti műveletekre való korlátozása. Ez a gyakorlatban megtartja a kombinált fuvarozásról szóló jelenlegi irányelv hatályát (tagállamok közötti fuvarozás), ugyanakkor az Európai Bíróságnak a C-2/84. sz. ügyben hozott ítélete alapján pontosítja azt a harmadik országban végzett műveletek tekintetében (feltéve, hogy teljesülnek a kombinált fuvarozás jogosultsági feltételei);

- *azonosítási követelmények a kombinált fuvarozási műveletek tekintetében: az intermodális rakodási egységeket az ISO6346 és EN130344 nemzetközi szabványok szerint kell azonosítani a vontató, felépítmény vagy konténer nélküli félpótkocsik esetében, az azonosítás azonban nem lesz kötelező sem a pótkocsik, sem a vontatóval ellátott járművek, sem pedig a nem daruzható félpótkocsik esetében;*
- *az egyes közúti szakaszok tekintetében megállapított 150 km-es korlátozáson túl a tagállamok a regionális sajátosságaiknak megfelelően alkalmazhatnak ennél hosszabb szakaszra kiterjedő korlátozást. Mivel a tagállamok átrakó termináljainak földrajzi megoszlása és elhelyezkedése nagyon eltérő, minden tagállam maga állapíthatja meg, hogy a közúti szakasz milyen feltételekkel haladhatja meg a 150 km-ben megállapított korlátozást annak érdekében, hogy a jármű az adott tagállam területén eljusson a legközelebbi megfelelő terminálhoz. Annak érdekében, hogy segítsék a kombinált fuvarozást végző fuvarozókat, a tagállamoknak közzé kell tenniük a fent említett szabályokat;*
- *az államilag támogatott átrakó terminálokhoz való megkülönböztetésmentes hozzáférés legalább öt éven keresztül. Ez a rendelkezés a néhány tagállam által megfogalmazott azon aggályt kívánja eloszlatni, miszerint az államilag finanszírozott vagy társfinanszírozott terminálokhoz csak bizonyos időszakokra tudnak megkülönböztetésmentes hozzáférést garantálni, kivéve ha erről egy szerződés külön rendelkezik. A tagállamok ugyanakkor rugalmasságot élveznek abban a tekintetben, hogy a nyílt hozzáférést kiterjeszthetik öt éven túlra is;*
- *A Bizottság számára előírt azon kötelezettség, hogy értékelje: milyen lehetőségek kínálóznak a kombinált fuvarozási műveletekre az állami támogatások tekintetében alkalmazandó szabályok egyszerűsítésére.*

V. FŐ LEZÁRATLAN KÉRDÉS

Az első mobilitási csomaghoz való kapcsolódás a kabotázsra vonatkozó szabályok és a járművezetők kiküldetése tekintetében

13. A Bizottság a nemzeti kvóták és a kombinált fuvarozási műveletek nemzeti engedélyezésének tilalma tekintetében az irányelv 2. cikkének változatlanul hagyását javasolja. A Bizottság javaslata nem módosítja a 4. cikket sem, amelynek értelmében az 1071/2009/EK és 1072/2009/EK rendeletben megállapított feltételeknek megfelelő fuvarozók jogosultak a tagállamok közötti, továbbá egy tagállam határain belüli kombinált fuvarozási művelet részét képező közúti kezdő és/vagy befejező fuvarszakaszon kabotázst végezni.
14. A Tanácsban a javaslatról folytatott megbeszélések kezdete óta néhány delegáció az irányelv jelenlegi hatályának (nemzetközi kombinált fuvarozási műveletek) fenntartását javasolja, mivel értelmezésük szerint a javasolt új hatály a belföldi kabotázs liberalizációját jelentené. E delegációk megkérdőjelezzik a szakpolitikai döntést, mivel szerintük a kombinált fuvarozási műveletek ösztönzésével fokozódhatnak az illegális kabotázs vagy a tisztességtelen verseny jelentette problémák, mivel bizonyos fuvarozók olcsóbb szolgáltatásokat tudnának kínálni. E delegációk ezért a kombinált fuvarozásról szóló jelenlegi irányelv 4. cikkének törlését javasolják. Más delegációk ellenzik ezt.
15. A delegációk többsége egyetért abban, hogy a kombinált fuvarozási műveletek közötti szakaszait illetően szoros összefüggés áll fenn az e rendeletben és az 1072/2009/EK rendeletben, vagyis az úgynevezett „*piacra jutási*” rendeletben foglalt kabotázs, valamint a 96/71/EK irányelvben és a 2014/67/EU irányelvben², vagyis az úgynevezett „*lex specialis*” irányelvekben foglalt, a *járművezetők kiküldetésére* vonatkozó egyedi szabályok között. E tekintetben a delegációk következetesen hangsúlyozták, hogy az említett jogszabályok megfelelő rendelkezéseinek koherensnek kell lenniük, és ennek érdekében a velük kapcsolatos munkát párhuzamosan kell folytatni. Az út kezdetén és végén közúti szakaszt magában foglaló kombinált fuvarozási műveletek tekintetében érvényes kiküldetési szabályok alkalmazását jelenleg a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint a 96/71/EK irányelvhez és a 2014/67/EU irányelvhez kapcsolódóan a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok meghatározásáról szóló „*lex specialis*” javaslat szabályozza (2. cikk (2b) bekezdés és (12e) preambulumbekkezdés).

² A Bizottság javaslata: COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD)

16. A Coreper 2018. november 14-i és 28-i ülésén két tagállam, több más delegáció támogatásával, ismét hangsúlyozta, hogy a jelenlegi irányelv 4. cikkét el kell hagyni. A tagállamok egy másik csoportja ezzel szemben elutasította a 4. cikk törlésére vonatkozó elképzelést. Az elnökség ezért kompromisszumot javasol, amely oly módon módosítja a 4. cikket, hogy lehetővé teszi a tagállamok számára annak az időszaknak a korlátozását, amely alatt egy jármű szolgáltatásokat kínálhat egy fogadó tagállamban a közúti kezdő és/vagy befejező fuvarszakaszon.
17. A többi lezáratlan kérdést a jelentés mellékletének szövegébe illesztett lábjegyzetek adják vissza.
18. Minden delegáció és a Bizottság is általános vizsgálati fenntartással él a szövegnek (az e jelentés mellékletében szereplő) legutóbbi változatával kapcsolatban.
19. A Bizottság az Európai Parlamenttel folytatandó tárgyalásokig teljes mértékben fenntartja álláspontját a kompromisszumos javaslat egészével kapcsolatban.
20. DK és MT parlamenti vizsgálati fenntartással él a javaslattal kapcsolatban.

VI. KÖVETKEZTETÉSEK

21. Felkérjük az Állandó Képviselők Bizottságát, hogy vizsgálja meg az e jelentés mellékletében foglalt szöveget, és lehetőség szerint oldja meg a lezáratlan kérdéseket annak érdekében, hogy a Tanács a 2018. december 3-i ülésén általános megközelítést fogadhasson el e javaslatra vonatkozóan.

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)

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 tervezetének a nemzeti parlamentek részére való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére³,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁴,

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 a közúti áru fuvarozás mértéke 2050-ig 60 %-kal növekszik.

³ HL C [...], [...], [...] o.

⁴ HL C [...], [...], [...] o.

- (2) Az Unió közlekedéspolitikájának egyik fő célja továbbra is a közlekedési tevékenységek kedvezőtlen hatásainak csökkentése. A kombinált fuvarozás fejlesztését elősegítő intézkedéseket bevezető 92/106/EGK tanácsi irányelv⁵ az egyetlen olyan uniós jogalkotási aktus, amely közvetlenül ösztönzi az áttérést a közúti áru fuvarozásról 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 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 fuvarozással kapcsolatos politikájának kialakításához, és jelentős árumennyiség modális áttérését segítette elő a közúti fuvarozásról. 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 fuvarozás gazdasági ösztönzőinek felülvizsgálata révén javítani kell végrehajtását, előmozdítva az áru fuvarozásnak a közúti közlekedésről a környezetbarátabb, biztonságosabb, energiahatékonyabb és kevesebb torlódást okozó közlekedési módokra való áttérését.
- (6) [...] ⁶

⁵ A Tanács 1992. december 7-i 92/106/EGK irányelve a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).

⁶ A Bizottság fenntartással él a hatály korlátozását illetően, az 1. cikk (1) bekezdésével kapcsolatos fenntartással összhangban.

- (6a) A 92/106/EGK irányelv 2. cikke a kombinált áru fuvarozási műveletek tekintetében tiltja a nemzeti kvótarendszerek és engedélyezési eljárások alkalmazását. Az irányelv nem érinti a tagállamok által harmadik országokkal kötött, kombinált fuvarozási műveletekről szóló kétoldalú megállapodásokat.
- (7) A 92/106/EGK irányelv 4. cikke szerinti további liberalizáció az 1072/2009/EU rendelet szerinti kabotázzsal összevetve jól előmozdította a kombinált fuvarozást, ezért elviekben érdemes megtartani, ugyanakkor gondoskodni kell a visszaélések megelőzéséről. A tapasztalatok szerint az Unió egyes részeiben a fuvarozók a rendelkezést szisztematikusan arra használták, hogy a kabotázs ideiglenes jellegére vonatkozó előírást megkerülve járműveik folyamatosan egy a székhely szerinti tagállamtól eltérő tagállamban tartózkodjanak. Az ilyen tisztességtelen gyakorlatok a szociális dömping kockázatával járnak és veszélyeztetik a kabotázssra vonatkozó jogi keret tiszteletben tartását. A 92/106/EGK irányelv 4. cikkét ezért módosítani kell, lehetőséget adva a tagállamoknak arra, hogy ezt a problémát a járműveknek a területükön belüli folyamatos tartózkodására vonatkozó arányos korlátozások bevezetésével kezeljék.
- (8) A kombinált fuvarozásnak a 92/106/EGK irányelv szerinti fogalommeghatározása különböző minimális távolságokat ír elő a kombinált fuvarozási művelet közúti szakaszát illetően, attól függően, hogy a közúti szakaszt milyen más fuvarozási móddal kombinálják. A vasút tekintetében az irányelv nem állapít meg konkrét távolságot, hanem „a legközelebbi alkalmas vasúti kirakóállomás” kifejezést használja, ami némi rugalmasságot kínál a konkrét helyzetek figyelembevételére. Ez a korlátozás a végrehajtás feltételeinek megállapításával kapcsolatos eltérő értelmezések és sajátos nehézségek miatt számos végrehajtási problémát vet fel. Ezeket a kétértelműségeket meg kell szüntetni, ugyanakkor érdemes megtartani bizonyos mértékű rugalmasságot. Ha a szabályok minden modális kombináció esetében ugyanakkora vonzaskörzetet állapítanak meg, valamint a közvetlen közúti szakasz egyszerűbb, a közúti szakasz kezdő és befejező pontjának címe vagy GNSS koordinátái alapján (meglévő eszközök alkalmazásával) történő mérésének köszönhetően megkönnyítenék a végrehajtást, egyszerűbbé válna a kombinált fuvarozási műveletek tervezése.

(8a) Ezen irányelv célját, vagyis a közúti fuvarozásról a környezetbarátabb szállítási módokra való áttérés további előmozdítását és ezzel az uniós szállítási rendszer negatív hatásainak csökkentését az Európai Unió egész területén meg kell valósítani. Bár a légvonalban mért 150 km-es távolságra vonatkozó előírás elvben valamennyi tagállamban lehetővé teszi ugyanakkora vonzaskörzetek megállapítását az összes szállítási mód tekintetében, figyelembe kell venni a földrajzi és gazdasági adottságok, valamint a népsűrűség miatti regionális különbségeket. Bizonyos fokú rugalmasságra lehet szükség, hogy amennyiben az átrakódó berendezések és/vagy a terminálkapacitás tekintetében az említett távolságon belül nem található alkalmas közúti/vasúti terminál, túl lehessen lépni az előírt távolságot. Ugyancsak rugalmasságra van szükség e távolság csökkentése céljából bizonyos egyedi, egyértelműen meghatározott esetekben, hogy minden tagállamban bekövetkezzen a közúti fuvarozásról a környezetbarátabb szállítási módokra való áttérés, és el lehessen kerülni azt, hogy míg egyes régiók megtapasztalhatják a modális áttérés előnyeit, addig más régiókban növekedjen a közúti fuvarozás aránya: abban az esetben, ha egy közúti szakasz áru berakodása vagy kirakodása nélkül halad át egy tagállam területén, az adott tagállam dönthet úgy, hogy az adott műveletet nem tekinti kombinált fuvarozásnak, és ennek megfelelően nem alkalmazza az ezen irányelv és/vagy a 96/53/EK irányelv szerinti támogató intézkedéseket a kombinált fuvarozásra vonatkozó tömegkorlátozás alóli mentességek tekintetében.⁷

⁷ BIZ fenntartással él e preambulumbeközdéssel kapcsolatban, az 1. cikk (3a) és (3b) bekezdésére vonatkozó fenntartásaival összhangban.

- (9) A kombinált fuvarozásnak a 92/106/EGK irányelv szerinti meghatározása 100 km-es minimális távolságot ír elő a kombinált fuvarozási művelet nem közúti szakasza tekintetében, ami biztosítja, hogy a meghatározás kiterjedjen a kombinált fuvarozási műveletek többségére. A vasúti és a rövid távú tengeri fuvarozás jellemzően nagyobb távolságú szakaszokon bonyolódik, hogy versenyképes legyen az unimodális, közúton történő szállítással. Az említett minimális távolság meghatározásával a meghatározás hatóköréből kizorulnak az olyan speciális műveletek, amelyekre egyébként is sor kerülne, ilyen művelet például a komppal történő rövid távú szállítás. A minimális távolságra vonatkozó korlátozás azonban kizorítja a kombinált áru fuvarozásról szóló jelenlegi irányelv hatálya alól 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, és ezzel párhuzamosan fenntartani azon nem közúti szakaszok hatály alóli kizárását, amelyeket a fuvarozó kizárólag egy természeti akadály áthidalása céljából vesz igénybe, és amelyek nem járulnak hozzá az Unión belüli modális áttéréshez. Ilyen, a hatály alól kizárt nem közúti szakaszok például a szigetek közötti közvetlen összeköttetést szolgáló komppal megtett szakaszok (Cork–Roscoff, Puttgarden–Rødby), vagy az alagúton (például a Csatorna-alagúton) való áthaladás, amikor is a nem közúti szakasznak nincs közúti alternatívája, illetve ide tartoznak azok az esetek is, amikor elméletileg a művelet nem közúti szakaszának van ugyan közúti alternatívája, de az üzleti szempontból nem jelent életképes megoldást, mivel egyrészt jelentősen hosszabb, másrészt pedig versenyképtelen árakat és késedelmeket eredményezne; ilyen például a Tallinn és Stockholm között közlekedő komp, vagy a Bari és Dubrovnik között közlekedő komp. Másrészt, ha komppal való áthaladás előtt vagy után a fuvarozó vasúti vagy belvízi utat vesz igénybe, és teljesülnek a kezdeti és/vagy befejező közúti fuvarszakaszokra vonatkozó feltételek, a feladótól a címzettig vezető szállítási lánc is kombinált fuvarozásnak minősül. Ezenfelül, a szigetek közötti összeköttetésekből álló nem közúti szakaszok esetében, amennyiben a fuvarozó úgy dönt, hogy a legközelebbi kikötő helyett egy távolabbi kikötőbe való eljutáshoz veszi igénybe a kompot és ezzel jelentős mértékben csökkenti a közúton megtett szakasz hosszát – például a Cork–Santander között közlekedő kompot választja ahelyett, hogy közúton jusson el Roscoffból Spanyolországba –, a szakasz nem zárható ki a hatály alól, és támogatásban részesülhet, mivel modális váltással jár.

- (9a) Mivel a kombinált áru fuvarozás jelenlegi fogalom meghatározása csak a tagállamok közötti műveletekre terjed ki, egy intermodális szállítási műveletnek a tagállamok és harmadik országok közötti részét úgy kell tekinteni, hogy az az irányelv hatálya alá tartozik, amennyiben a művelet Unióban végzett része megfelel a kombinált áru fuvarozás fogalom meghatározásában foglalt feltételeknek, és modális váltással jár az Unión belül. Ebben az esetben azonban az Európai Unió határán áthaladó nem közúti szakasznak az EU területén legalább 100 km hosszúnak kell lennie. A kétségek kizárása érdekében e tekintetében a szabályozást pontosítani kell.
- (9b) Míg a harmadik országokban kezdődő vagy végződő intermodális szállítási műveletnek az Unión belül végzett része bizonyos feltételek mellett ezen irányelv hatálya alá tartozik, a harmadik országok fuvarozói tekintetében alkalmazandó, a piacra jutásra és a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek továbbra is az Unió vagy a tagállamok által harmadik országokkal kötött, a közúti áru fuvarozásra vonatkozó rendelkezéseket tartalmazó megállapodások hatálya alá tartoznak.
- (10) A kombinált fuvarozás fogalmának meghatározásában jelenleg szereplő, az intermodális rakodóegységek minimális méretére vonatkozó korlátozások akadályozhatják a városi közlekedés innovatív intermodális megoldásainak jövőbeni fejlesztését, ezért a konténerek méretére vagy formájára vonatkozó mindennemű korlátozást fel kell oldani. Másfelől az intermodális rakodóegységek meglévő és széles körben használt eszközökkel történő azonosításának képessége felgyorsítaná kezelésüket a terminálokon, és megkönnyítené a kombinált fuvarozási műveletek lefolytatását. Az intermodális rakodóegységek tekintetében a kezdeti és befejező közúti fuvarszakaszon megengedett maximális méreteket a 96/53/EK irányelv rendelkezései szabályozzák.

- (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. Különösen fontos megismételni azt, hogy az ilyen bizonyíték részben vagy egészben rendelkezésre bocsátható a meglévő szállítási dokumentumok, így például a különböző nemzetközi egyezmények szerinti fuvarlevél formájában is. Ösztönözni kell a közlekedési információk elektronikus úton – például elektronikus fuvarlevél formájában való⁸ – felhasználását és továbbítását, mivel ez egyszerűsíti a vonatkozó bizonyítékok rendelkezésre bocsátását. E tekintetben fontos biztosítani, hogy az érintett hatóságok elfogadják az elektronikus úton benyújtott információkat. Az akár nyomtatott, akár elektronikus formában rendelkezésre bocsátott bizonyítéknak a formátumtól függően aláírás, bélyegző vagy elektronikus hitelesítési módszer révén megbízhatónak és hitelesnek kell lennie. Az adminisztratív eljárások egyszerűsítésére vonatkozó szabályozási keretnek és kezdeményezéseknek és a 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 fuvarozási műveletek bizonyos típusaira vonatkoznak. Ösztönözni kell más, az összes modális kombinációra kiterjedő releváns intézkedések elfogadását is, hogy csökkenjen a közúti árufuvarozás aránya és ösztönözzék más szállítási módok – 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.

⁸ A Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről szóló egyezmény (CMR) elektronikus fuvarlevélről szóló kiegészítő jegyzőkönyvében előírtak szerint.

- (13) A közúti áru fuvarozásról 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, a meglévő TEN-T törzshálózat és átfogó hálózat tekintetében sem, 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 intézkedéseket kell hozniuk az olyan beruházások támogatására, amelyek biztosítják, hogy kellő átrakodó kapacitással bíró kombinált fuvarozási terminálok hálózata álljon a fuvarozók rendelkezésére, kielégítve a szállítási infrastruktúra iránti jellegi és jövőbeli igényeket. Az ilyen intézkedések lehetnek: nemzeti közlekedéspolitikai tervezés, célzott földhasználat-tervezés, a köz- és a magánszektor közötti partnerségek, állami vagy önkormányzati tulajdonban lévő földterületek e célból való bérbeadása, vagy különböző állami támogatási intézkedések. Ez versenyképesebbé tenné a kombinált áru fuvarozási műveleteket az unimodális közúti fuvarozással szemben, ezáltal ösztönözné az áru fuvarozás terén meglévő alternatívák igénybevételét és előmozdítaná a modális váltást.
- (13a) Az átrakodó terminálok tekintetében a nagyobb lefedettséget, hatékonyságot és kapacitást legalább a meglévő TEN-T törzshálózatok és átfogó hálózatok mentén biztosítani kell. Annak érdekében, hogy a műveletek részesülhessenek az ezen irányelv nyújtotta előnyökből, valamint kellő figyelemmel a népsűrűsége, a földrajzi és természeti hátrányokra, piaci körülményekre, valamint a kereskedelmi és áru forgalomra, hosszú távú célként azt kell kitűzni, hogy az Unióban lévő bármely szállítási helytől legfeljebb 150 km távolságra átlagosan legalább egy, a kombinált fuvarozás céljaira alkalmas átrakodó terminál álljon rendelkezésre. A tagállamok közötti, és szükség esetén a Bizottsággal való koordináció megkönnyítené e cél elérését.

- (13b) Ha egy terminál állami támogatásban részesül, fontos, hogy a kombinált fuvarozás minden szereplője megkülönböztetés nélkül legalább egy bizonyos időszakra nyílt hozzáférést kapjon ehhez a terminálhoz. Egy legalább öt éves időszak megfelelőnek tűnik, mivel az európai strukturális és beruházási alapok programjai szerinti társfinanszírozási szerződések is tartalmazzák ezt a rendelkezést.⁹ Más szerződések, programok és/vagy a tagállamok ugyanakkor rendelkezhetnek ennél hosszabb időszakról is. Az ilyen nyílt, megkülönböztetésmentes hozzáférést dokumentáló intézkedések (például a terminálszolgáltatások díjaira vonatkozó információk közzététele) hozzájárulhat az intermodális szállítás további előmozdításához és ezzel a modális váltáshoz.
- (14) A tagállamok a meglévő intézkedések mellett a kombinált fuvarozási műveletek különböző szakaszaira és elemeire irányuló további gazdasági támogató intézkedéseket is végrehajthatnak. Ezek az intézkedések a 2012/34/EU irányelv 29–37. cikkének sérelme nélkül magukban foglalhatják például bizonyos adók, infrastruktúra-használati díjak, külsőköltség-díjak, dugódíjak vagy más szállítási díjak csökkentését, intermodális rakodóegységeknek kombinált fuvarozási műveletek keretében való szállítása után nyújtott közvetlen támogatásokat, az átrakodás költségeinek részleges visszatérítését, forgalomkorlátozások alóli mentesítést, a kombinált fuvarozást szolgáló digitális megoldásokba való beruházások támogatását.
- (15) A kombinált fuvarozási műveletekre irányuló támogatási intézkedéseket az Európai Unió működéséről szóló szerződésben (EUMSZ) az állami támogatásokra vonatkozóan megállapított szabályokkal összhangban kell végrehajtani. Figyelemmel továbbá a kombinált fuvarozás fejlesztését célzó támogatás fontosságára, a Bizottságnak¹⁰ [...] meg kell vizsgálnia annak lehetőségét, hogy a szerzett tapasztalatok alapján kritériumokat alakítson ki a kombinált fuvarozás támogatása bizonyos típusainak a belső piaccal való összeegyeztethetőségére vonatkozóan.
- (16) [...] *(átkerült a (13a) preambulumbekzdésbe)*
- (17) A tagállamoknak rendszeresen felül kell vizsgálniuk a támogatási intézkedéseket annak érdekében, hogy biztosítsák azok hatékonyságát és eredményességét.

⁹ Az 1303/2013/EU rendelet, és különösen annak 71. cikke szerint.

¹⁰ A 6 cikk (8a) bekezdésének kapcsolatban tett észrevételeivel összhangban a BIZ elleni, hogy a „megvizsgálhatja” kifejezést a „meg kell vizsgálnia” megfogalmazás váltotta fel.

- (18) Ezen irányelv alkalmazásában nem szabad különbséget tenni az ellenszolgáltatás fejében történő kombinált fuvarozás és a saját számlás kombinált fuvarozás között.
- (19) Az uniós közlekedés, és különösen a kombinált fuvarozási piac fejlődésének kezelése és értékelése érdekében releváns, összehasonlítható és megbízható adatokat és információkat kell gyűjteni uniós¹¹ és tagállami szinten egyaránt, és azokról rendszeresen jelentést kell tenni a Bizottság felé. A Bizottságnak ötévente jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv alkalmazásáról. A meglévő forrásokból, például az EUROSTAT vagy a tagállamok statisztikai adatbázisaiból származó, a kombinált fuvarozásra vonatkozó releváns adatokat és információkat [...] újból fel kell használni a párhuzamos munkavégzés és a felesleges adminisztratív terhek elkerülése érdekében.
- (19a) A tagállamok számára előírt jelentéstétel megkönnyítését célzó egységes feltételek biztosítása érdekében a Bizottságnak a tagállamoknak szóló iránymutatásokat kell elfogadnia, amelyben ismerteti a kombinált fuvarozásra vonatkozó információk 5. cikk (1) bekezdése szerinti gyűjtésének és bemutatásának módjait.
- (20) Az átláthatóság a kombinált szállítási műveletekben részt vevő valamennyi érdekelt fél számára fontos. Az átláthatóság előmozdítása érdekében könnyen hozzáférhető formában közzé kell tenni minden releváns szabályt, intézkedést és kapcsolattartási adatot.
- (21) [...]

¹¹ BIZ fenntartással él e preambulumbekkezdéssel kapcsolatban, mivel az 5. cikk nem rendelkezik uniós szintű információgyűjtésről.

(22) Mivel ezen irányelv céljait – vagyis a közúti fuvarozásról a környezetbarátabb közlekedési módokra való áttérés további előmozdítását, és ezáltal az uniós közlekedési rendszer negatív externáliáinak csökkentését – a tagállamok nem tudják 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 arányossági elvnek megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.

(23) A 92/106/EGK 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 nemzetközi kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról”

új 1a. cikk:

Ezen irányelv célja, hogy a kombinált fuvarozási műveletek fejlesztésének előmozdítása révén hozzájáruljon a légszennyezés, az üvegházhatásúgáz-kibocsátás, a közúti balesetek, a zaj és a forgalmi torlódások csökkentéséhez, továbbá hogy a kombinált fuvarozási műveletek közúti fuvarozással szembeni versenyképességének fokozásával ösztönözze az áru fuvarozás modális váltását a közútiról más fuvarozási módra, például a vasúti, belvízi vagy tengeri fuvarozásra.

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

„1. cikk

- (1) Ez az irányelv a nemzetközi¹² kombinált fuvarozási műveletekre alkalmazandó.
- (2) Ezen irányelv alkalmazásában »nemzetközi kombinált fuvarozás«: (rakott vagy üres) intermodális rakodási egységek olyan szállítási művelettel történő tagállamok közötti vagy valamely tagállam és egy harmadik ország közötti fuvarozása, amely magában foglal az út kezdetén vagy végén vagy mindkét tekintetben egy közúti fuvarszakaszt, valamint egy vagy több nem közúti, azaz vasúti, belvízi vagy tengeri szállítási fuvarszakaszt:

Az intermodális rakodási egységek alatt a következők értendők:

- a) az ISO6346 és EN13044 nemzetközi szabványok alapján létrehozott azonosítási rendszerrel összhangban meghatározott vontatóval, felépítménnyel vagy konténerrel ellátott, vagy ezek nélküli pótkocsi vagy félpótkocsi, amelynek esetében a kísérő nélküli rakodási egységet a más közlekedési módra váltáskor átrakodják; vagy
- b) közúti jármű (pótkocsival ellátott vagy a nélküli tehergépkocsi, vagy félpótkocsi vontatóval), vagy nem daruzható félpótkocsi¹³, amelyet az út nem közúti szakaszán vasúti, belvízi vagy tengeri fuvarozás keretében szállítanak.

[...] ¹⁴

- (2a) Ez az irányelv csak azokra a kombinált fuvarozási műveletekre alkalmazandó, amelyek keretében legalább az egyik nem közúti fuvarszakasznak van azzal egyenértékű, járható közúti fuvarozási alternatívája és így a művelet egésze hozzájárul az Unión belüli modális váltáshoz.

¹² BIZ fenntartással él a hatállyal kapcsolatban. BIZ meglátása szerint ez 20 %-kal szűkíti a javaslat hatályát.

¹³ BIZ fenntartással élt a nem daruzható félpótkocsiknak az azonosítási kötelezettségek alóli kizárására vonatkozóan.

¹⁴ BIZ – BE, LU és PT támogatásával – egy átmeneti időszakot követően inkább megtartaná a nem daruzható félpótkocsik esetében az azonosítási kötelezettséget.

- (3) A (2) bekezdésben említett közúti szakaszok egyike sem haladhatja meg légvonalban a 150 km távolságot;¹⁵

A közúti fuvarszakasz hosszúságának ez a korlátozása az egyes közúti fuvarszakaszok teljes hosszára alkalmazandó, függetlenül minden közbenső felvételi művelettől az út kezdeti szakaszában és leadási művelettől a befejező szakaszában. Nem tekintendő kombinált fuvarozási művelet részének az üres rakodási egységeknek a kezdő fuvarszakasz előtti vagy a befejező fuvarszakasz utáni (például konténerlerakatkából vagy konténerlerakatkába történő) szállítása.

- (3a) Ha légvonalban mért 150 km-es távolságon belül nem található az átrakodó berendezések, illetve a terminálkapacitás tekintetében megfelelő közúti/vasúti¹⁶ terminál, a kombinált fuvarozási műveletek esetében a közúti fuvarszakasz hosszúságának felső határértéke túlléphető annak érdekében, hogy a szállítmány eljusson a földrajzilag legközelebb lévő olyan megfelelő szállítási terminálhoz, amely rendelkezik a szükséges átrakodási képességgel, a tagállamok által meghatározott szabályoknak megfelelően. A tagállamok e célból megállapítják, hogy nem áll-e rendelkezésre a szükséges működőképes átrakodási képesség¹⁷ és feltárják az alkalmas alternatívákat¹⁸. Ezeket a szabályokat a tagállamok közzéteszik.

¹⁵ A Bizottság fenntartással él a 20 %-os korlát és a 3. cikkben foglalt erre vonatkozó utalás elhagyásával kapcsolatban.

¹⁶ MT, PL és PT a tengeri kikötők beillesztését javasolja.

¹⁷ BIZ határozott fenntartással él arra vonatkozóan, hogy a támogathatóság a jelenlegi szint alá csökkenjen. BIZ azt javasolta, hogy e bekezdés helyébe az alábbi megfogalmazás lépjen: *„Ha légvonalban mért 150 km-es távolságon belül nem található az átrakodó berendezések, illetve a terminálkapacitás, a terminál nyitvatartási ideje, illetve a megfelelő vasúti áru fuvarozási szolgáltatások tekintetében megfelelő közúti/vasúti terminál, a kombinált fuvarozási műveletek esetében a közúti fuvarszakasz hosszúságának felső határértéke túlléphető annak érdekében, hogy a szállítmány eljusson a földrajzilag legközelebb lévő olyan megfelelő szállítási terminálhoz, amely rendelkezik a szükséges átrakodási képességgel, a tagállamok által meghatározott szabályoknak megfelelően.*

¹⁸ BIZ – BE és LU támogatásával – a szöveg előző változatát preferálja, uniós szinten harmonizált szabályokkal.

- (3b) Valamely tagállam dönthet úgy, hogy nem alkalmazza az ezen irányelv 6. cikkében foglalt támogatási intézkedéseket azokra a közúti fuvarszakaszokra, amelyek esetében a tagállam területén történő áthaladás során áru berakodására vagy kirakodására nem kerül sor. A szóban forgó tagállam dönthet úgy, hogy a 96/53/EK irányelv alkalmazásában az ilyen közúti fuvarszakasz nem tekinthető kombinált fuvarozási művelet részének. Ezeket a szabályokat a tagállamok közzéteszik.¹⁹²⁰²¹
- (4) Amennyiben valamely kombinált fuvarozási művelet az Unió területén kívül kezdődik és/vagy ér véget, ez az irányelv a műveletnek az Unión belüli részére alkalmazandó, ha:
- a műveletnek az Unión belül végrehajtott részére teljesülnek a (2), a (2a) és a (3), a (3a), valamint a (3b) bekezdésben foglalt követelmények, és
 - az uniós határt átlépő közúti fuvarszakasz az Unión belül legalább 100 km hosszú.”
3. A 3. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„3. cikk

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a közúti fuvarozás csak akkor minősüljön ezen irányelv hatálya alá tartozó kombinált fuvarozási művelet részének, ha az adott közúti szállítási műveletet végző fuvarozó egyértelmű bizonyítékkal tud szolgálni arra vonatkozóan, hogy az adott közúti fuvarozás valamely kombinált fuvarozási művelet közúti fuvarszakaszát képezi.
- (2) Az (1) bekezdésben említett bizonyítéknak tartalmaznia kell a következő információkat:
- a feladó vagy a feladó nevében a kombinált fuvarozási műveletet szervező fuvarozó neve, címe és kapcsolattartási adatai;

¹⁹ BIZ határozott fenntartással él ezzel a bekezdéssel kapcsolatban.

²⁰ IT, PL, SI és FI fenntartással él ezzel a bekezdéssel kapcsolatban.

²¹ SI a bekezdés alternatív megfogalmazását javasolja: „*A kombinált fuvarozás kezdő vagy befejező közúti fuvarszakaszán belül csak abban az esetben engedélyezett/lehetséges a valamely uniós tagállam területén át történő árutovábbítás, ha az adott tagállam nem kínál alkalmas kombinált szállítási terminált.*”

- b) a szállított intermodális rakodási egység azonosítása, vagy ha nem közúti fuvarszakasz során közúti járművet szállítanak, akkor ennek a közúti járműnek az azonosítása;
- ba) a címzett neve, címe és kapcsolattartási adatai;
- c) a kombinált fuvarozási művelet útvonala:
- a kombinált fuvarozás minden egyes fuvarszakaszának kezdő és végpontja az Unióban, valamint ezek időpontja;
 - az alábbi távolságok:
 - i. minden, az Unión belüli közúti fuvarszakasz tekintetében a légvonalban mért távolság;
 - ii. [...] ²²
 - iii. az 1. cikk (4) bekezdésének b) pontja szerinti kombinált fuvarozási műveletek esetében az Unión belüli nem közúti fuvarszakasz hossza
 - A közúti szakasz hossza kizárólag az 1. cikk (3a) bekezdésében említett releváns tagállami szabályokkal összhangban és azoknak megfelelően haladhatja meg a 150 km-t²³.
 - Kezdeti közúti szakasz esetében az első/következő átrakó terminál megerősítése annak igazolása céljából, hogy az azonosított intermodális rakodási egység szállítási módok közötti átrakódására kerül sor, beleértve annak helyét és időpontját, vagy az adott nem közúti fuvarszakasz fuvarozójának/fuvarozóinak arra vonatkozó megerősítése, hogy az azonosított intermodális rakodási egységet vagy közúti járművet az említett kombinált fuvarozási művelet részeként fuvarozzák, beleértve a berakodási pont helyét és időpontját;

²² BIZ fenntartással él e pont elhagyásával kapcsolatban, amelyre az 1. cikk (3) bekezdésének b) pontjában szereplő 20 %-os határérték elhagyásával összefüggésben került sor.

²³ BIZ ennek a pontnak az elhagyását javasolja annak érdekében, hogy a szöveg tükrözze az 1. cikk (3a) bekezdéséhez tartozó 15. lábjegyzetben javasolt módosítást és visszaillessze az elért eredményekről szóló BG jelentés megfogalmazását: „– ha a közúti szakasz légvonalban meghaladja a 150 km-t, a távolság túllépésének az 1. cikk (3a) bekezdésében foglalt feltételeknek megfelelő indokolása”.

- a befejező közúti fuvarszakasz esetében az utolsó átrakó terminál megerősítése annak igazolása céljából, hogy az azonosított intermodális rakodási egység szállítási módok közötti átrakódására került sor, beleértve annak helyét és időpontját, vagy az adott nem közúti fuvarszakasz fuvarozójának/fuvarozóinak arra vonatkozó megerősítése, hogy az azonosított intermodális rakodási egységet vagy közúti járművet az említett kombinált fuvarozási művelet részeként fuvarozták, beleértve a kirakodás helyét és időpontját;

(2a) Minden, az (1) bekezdésben említett bizonyítékot kellően hitelesíteni kell.

(3) Meglévő bizonyíték vagy okmányok akkor használhatók, ha a 3. cikk (2) bekezdésének megfelelően megkívánt valamennyi információt tartalmazzák. Ebben az esetben egyéb bizonyíték vagy okmány nem szükséges annak bizonyítására, hogy a fuvarozó kombinált fuvarozási műveletet végez.

(4) Az (1) bekezdésben említett bizonyítékot az ellenőrzés helye szerinti tagállam engedéllyel rendelkező ellenőrző tisztviselőjének kérésére be kell mutatni. A bizonyíték nyelve az adott tagállam hivatalos nyelve vagy az angol kell, hogy legyen.

(4a) Közúti ellenőrzések esetén a járművezetőnek lehetőséget kell biztosítani arra, hogy kapcsolatba lépjen a székhellyel, a szállításszervezővel, a feladóval vagy a feladó nevében a kombinált fuvarozási műveletet szervező fuvarozóval vagy bármely más személlyel vagy szervezettel, aki vagy amely segítségére lehet a (2) bekezdésében említett információ megadásában. Ezt az információt a közúti ellenőrzés időtartama alatt kell megadni²⁴.

(5) Ezeket a bizonyítékokat elektronikus úton is be lehet mutatni vagy át lehet adni számítógépek általi tárolásra és feldolgozásra közvetlenül alkalmas, felülvizsgálható strukturált formátumban.

²⁴ Az 1072/2009/EK rendelet 8. cikkének (4a) bekezdésében foglalt legutóbbi kompromisszumhoz igazodva.

- (6) Közúti ellenőrzések esetén a szállítási művelet és a rendelkezésre álló bizonyítékok között a (2) bekezdés c) pontja szerinti útvonal-információ tekintetében indokolt esetben megengedett az eltérés, ha a fuvarozó(k) által nem befolyásolható kivételes és váratlan körülmények állnak fenn, és ezek változást okoznak a kombinált fuvarozási műveletben. A kért igazolás biztosítása céljából a járművezetőnek lehetőséget kell biztosítani arra, hogy kapcsolatba lépjen a székhellyel, a szállításszervezővel, a feladóval vagy a feladó nevében a kombinált fuvarozási műveletet szervező fuvarozóval vagy bármely más személlyel vagy szervezettel, aki vagy amely további indokolást adhat a rendelkezésre bocsátott bizonyítékok és a tényleges művelet közötti eltérésre vonatkozóan.”;

4. A 4. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„4. cikk

- (1) Minden, valamely tagállamban székhellyel rendelkező, az áruszállítás gyakorlására és annak piacához való hozzáférésre vonatkozó feltételeket teljesítő fuvarozó jogosult arra, hogy nemzetközi kombinált fuvarozási művelet keretében kezdeti és/vagy befejező közúti fuvarszakaszokat teljesítsen.
- (2) Az első bekezdéstől eltérve a tagállamok azon visszaélés elkerülésére, hogy egy fuvarozó valamely fogadó tagállamban a közúti kezdő vagy befejező fuvarszakaszon korlátlanul és folyamatosan szolgáltatásokat teljesítsen, úgy rendelkezhetnek, hogy az ilyen fuvarszakasz utolsó árukirakódásának azt követő meghatározott időszakon belül kell megtörténnie, hogy a jármű belépett a fogadó tagállamba. Ez az időszak nem lehet öt napnál rövidebb. Az e lehetőséggel élő tagállamok meghatároznak egy, a fuvarozó ilyen közúti fuvarszakaszokkal kapcsolatos műveleteinek lezárását követő időszakot, amely alatt ugyanez a jármű, illetve járműszerelvény esetében ugyanazon jármű gépjárműve nem használható az adott fogadó tagállamban ilyen kezdeti és/vagy befejező fuvarszakaszok vagy az 1072/2009/EK rendeletben meghatározott kabotázsműveletek teljesítésére. Ez az időtartam nem haladhatja meg a [7] napot.

- (3) Azok a tagállamok, amelyek alkalmazni kívánják a (2) bekezdésben foglalt eltérést, a 3. cikkben foglaltakon túl biztosítják azt is, hogy az említett közúti fuvarozás csak akkor minősüljön ezen irányelv hatálya alá tartozó kombinált fuvarozási műveletnek, ha az adott közúti fuvarozási műveletet végző fuvarozó egyértelmű bizonyítékkal tud szolgálni a releváns megelőző műveletekre és arra vonatkozóan, hogy a jármű mikor lépett a fogadó tagállam területére.
- (4) Azok a tagállamok, amelyek alkalmazni kívánják a (2) bekezdésben foglalt eltérést, erről a releváns tagállami intézkedések alkalmazása előtt értesítik a Bizottságot. Ezeket a szabályaikat ötévente felülvizsgálják, és e felülvizsgálatról értesítik a Bizottságot. A szabályokat, a vonatkozó időtartamok hosszát is beleértve, átlátható módon nyilvánosságra hozzák.”
5. A 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„5. cikk

- (1) A tagállamok először [xxxx. xx. xx-ig – 18 hónappal az irányelv nemzeti jogba történő átültetése után], majd ezt követően [öt]évente jelentést nyújtanak be a Bizottsághoz a területükön bonyolított, az ezen irányelv hatálya alá tartozó kombinált fuvarozási műveletekre vonatkozó információkról. A jelentésnek tartalmaznia kell különösen a kombinált fuvarozási műveletek során használt főbb nemzeti és határokon átnyúló közlekedési hálózati kapcsolatokra, a járművek (a járműszerelvények egyetlen járműnek számítanak), a fuvarozott cserefelépítmények és konténerek számára, a fuvarozott anyagmennyiségre vonatkozóan rendelkezésre álló²⁵ információkat és statisztikákat, a kombinált fuvarozási műveleteket szolgáltató átrakó terminálok felsorolását, valamint az összes alkalmazott és tervezett nemzeti támogató intézkedés áttekintését.
- a) [...];
- b) [...];

²⁵ BIZ fenntartással él arra vonatkozóan, hogy a jelentés a készen rendelkezésre álló információkra korlátozódjon, és így a kötelezettség szintje a jelenlegi alá csökkenjen.

- c) [...];;
 - d) [...].
- (2) A Bizottság iránymutatásokat fogad el a tagállamok számára, amelyben ismerteti a kombinált fuvarozási műveletekre vonatkozóan az (1) bekezdésben említett információk összeállítására és bemutatására vonatkozó módszereket.
- (3) A Bizottság a nemzeti jelentések és az uniós szinten rendelkezésre álló adatok elemzése alapján először [xxxx. xx. xx-ig – 9 hónappal a tagállami jelentés benyújtási határidejének lejártá után], majd ezt követően [öt]évente jelentést készít és nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az alábbiakról:
- a) a kombinált fuvarozás gazdasági fejlődése;
 - b) [...],
 - c) [...],
 - d) lehetséges további intézkedések, ideértve a kombinált fuvarozásnak az 1. cikkben szereplő fogalommeghatározásának felülvizsgálatát és a 6. cikkben előírt intézkedések jegyzékének kiigazítását.”

[6. cikk]

6. A 6. cikk a következő (4), (5), (6), (7) és (8) bekezdésekkel egészül ki:
- (4) „A tagállamok intézkedéseket hozhatnak²⁶ az átrakó terminálokba való beruházások támogatására ezen irányelv céljainak elérése érdekében az alábbiak tekintetében:
- a) ilyen átrakó terminálok építése és – szükség esetén – kibővítése a kombinált fuvarozás céljaira;

²⁶ BIZ ellenzi a kötelezettség megengedésre történő módosítását, és a következő megfogalmazást javasolja: '... *A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket az átrakódási terminálokba való beruházások...*'

b) a meglévő terminálok operatív hatékonyságának növelése.

(4a) [...] ²⁷

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy megkülönböztetésmentes módon minden fuvarozó nyílt hozzáférést kapjon az államilag támogatott átrakodási terminálokhoz egy legalább öt éves vagy – adott esetben, illetve ha valamely tagállam úgy rendelkezik, és az uniós joggal összhangban – annál hosszabb időszakban. A tagállamok kidolgozhatnak további támogathatósági feltételeket.

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

Ezek az intézkedések – a 2012/34/EU irányelv 29–37. cikkének sérelme nélkül – kapcsolódhatnak a kombinált fuvarozási művelet egészéhez vagy valamely részéhez, például a közúti vagy a nem közúti fuvarszakasz teljesítéséhez, a használt járműhöz, hajóhoz vagy intermodális rakodási egységhez vagy az átrakodási műveletekhez.

(6) A tagállamok haladéktalanul eljuttatják a Bizottságnak az e cikk értelmében hozott támogató intézkedéseik szövegét.

(7) A tagállamok rendszeres időközönként újól megvizsgálják a kombinált fuvarozás piacának szükségleteit és adott esetben kiigazítják a kombinált fuvarozást támogató intézkedéseket.

(8) [...]

(8a) A Bizottság megvizsgálja ²⁸ annak lehetőségét, hogy a szerzett tapasztalatok alapján operatív kritériumokat dolgozzon ki a kombinált fuvarozás támogatása bizonyos típusainak a belső piaccal való összeegyeztethetőségére vonatkozóan ²⁹.”;

²⁷ BIZ a szövegnek a következő egyszerűsített formában történő megtartását javasolja: „A tagállamok ügyelnek arra, hogy az ilyen intézkedések végrehajtása során elsőbbséget biztosítsanak a megfelelő létesítmények kielégítő földrajzi eloszlásának az Unió területén, különösen a TEN-T törzshálózatok és átfogó hálózatok mentén.”

²⁸ BIZ ellenzi a kötelezettséget tükröző kijelentő módot, és úgy véli, a „megvizsgálhatja” kifejezést kell megtartani.

²⁹ Az állami támogatás tekintetében EL a korábbi, a BG elnökség elért eredményekről szóló jelentésében (7864/18) használt megfogalmazást részesíti előnyben.

7. A 7. cikket és a 9. cikket el kell hagyni.
8. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„9a. cikk

- (1) [...]
 - (2) [...]
 - (3) A tagállamok az interneten könnyen hozzáférhető módon, díjmentesen közzéteszik az ezen irányelv alkalmazása szempontjából releváns információkat, a gazdasági szereplők számára elérhető támogatást és a releváns tagállami hatóságok kapcsolattartó pontjait is beleértve. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot arról, hogy hol tették közzé az említett információkat, valamint a releváns tagállami hatóságok elérhetőségéről és különböző feladatairól.
 - (4) Az Európai Bizottság közzéteszi és naprakészen tartja azon releváns tagállami hatóságok kapcsolattartó pontjainak és a tagállamok azon végrehajtási intézkedéseinek jegyzékét, amelyekről tájékoztatást kapott, az 1. cikk (3a) és (3b) bekezdésében említett intézkedéseket is beleértve.”;
9. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

2. cikk

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek XXXXXX-ig [a hatálybalépésétől számított két éven belül] megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot. Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A rendelkezésekben utalni kell arra is, hogy a hatályban lévő törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseknek az ezen irányelvvel hatályon kívül helyezett irányelvre való hivatkozásait erre az irányelvre történő hivatkozásként kell értelmezni. A hivatkozás és a megfogalmazás módját 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,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök
