



Brüsszel, 2024. november 22.  
(OR. en)

15143/24

LIMITE

TRANS 466  
CODEC 2047

Intézményközi referenciaszám:  
2023/0396(COD)

## FELJEGYZÉS

|                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Küldi:          | a Tanács Főtitkársága                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Címzett:        | az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Előző dok. sz.: | 12831/24                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Biz. dok. sz.:  | 15200/23 + ADD1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Tárgy:          | A Tanács 2024. december 5-i ülésének (Közlekedés, Távközlés és Energia) előkészítése<br>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<br>– 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. A javaslat az utolsó eleme az árufuvarozás környezetbarátabbá tételéről szóló, 2023 júliusában az intelligens és fenntartható mobilitási stratégiával<sup>1</sup> összefüggésben előterjesztett jogalkotási csomagnak<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> [Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása.](#)

<sup>2</sup> ST 11856/23.

2. A csomagot alkotó másik három javaslat az egyes közúti járművek méreteiről és össztömegéről szóló irányelv felülvizsgálata, az árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolásáról („CountEmissions EU”) szóló rendelettervezet, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás egységes európai vasúti térségben történő használatáról szóló rendelettervezet.
3. A kombinált szállításról szóló irányelvben javaslat szerepel a jelenleg hatályos, 1992-es irányelv<sup>3</sup> módosítására, mégpedig a közúti árufuvarozásnak az intermodális szállításra való nagyobb mértékű áttérőldésének az ösztönzése révén. Ez utóbbi ugyanis ötvözi a közúti szállítás hozzáférhetőségét és rugalmasságát azokkal az előnyökkel, amelyeket a vasúti, a belvízi és a rövid távú tengeri fuvarozás biztosít – vagyis a környezet nagyobb fokú kíméletével és fokozott energiahatékonysággal. A cél az, hogy az intermodális szállítás vonzereje nőjön a gazdasági szereplők szemében, ugyanakkor csökkenjenek az olyan negatív külső költségek, mint az üvegházhatásúgáz-kibocsátás, a légszennyezés, a forgalmi torlódások és a közúti balesetek.
4. E célkitűzés kulcseleme a „kombinált szállítási művelet” javasolt új fogalom meghatározása, amely szerint az ilyen művelet olyan, az Unió területén belül végzett „intermodális szállítási művelet”, amely megfelel bizonyos feltételeknek. A javaslatban meghatározott feltételek teljesítése esetén a művelet egy sor uniós szintű ösztönzőre és nemzeti támogatási intézkedésre lenne jogosult.
5. A digitalizációt illetően a kombinált szállításról szóló irányelvben javaslat szerepel az elektronikus áruszállítási információkról (a továbbiakban: eFTI) szóló (EU) 2020/1056 rendelet<sup>4</sup> módosítására azzal a céllal, hogy az eFTI-platformok felhasználhatók legyenek a jogosultság kiszámításához és az ágazat gazdasági fejlődésére vonatkozó összesített adatok gyűjtéséhez. Emellett a javaslat az intermodális szállítás további megkönnyítése érdekében szabályokat állapít meg az átrakó terminálokra vonatkozó átláthatósági követelményekre vonatkozóan.
6. A kombinált szállításról szóló irányelvjavaslat 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.

<sup>3</sup> A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).

<sup>4</sup> 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.).

## **II. A TÖBBI INTÉZMÉNYBEN VÉGZETT MUNKA**

7. Az Európai Parlament a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot (TRAN) jelölte ki felelős bizottságnak. A TRAN bizottság 2024. szeptember 13-án Flavio TOSI-t (EPP, Olaszország) jelölte ki előadónak. Ő lép a korábbi előadó, Massimiliano SALINI (EPP, Olaszország) helyébe, aki 2024. március 1-jén ajánlásokat tartalmazó munkadokumentumot<sup>5</sup> tett közzé.
8. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a 2024. február 14-i, 585. plenáris ülésén fogadta el véleményét<sup>6</sup>. A Régiók Bizottsága a 2024. január 31–február 1-jei, 159. plenáris ülésén fogadta el véleményét<sup>7</sup>.

## **III. A TANÁCSBAN FOLYÓ MUNKA**

9. A Bizottság a javaslatot és az ahhoz tartozó hatásvizsgálatot az intermodális kérdésekkel és hálózatokkal foglalkozó közlekedési munkacsoport 2023. november 17-i ülésén, a spanyol elnökség alatt terjesztette elő.
10. A belga elnökség tizenegy munkacsoporti ülésen vizsgálta részletesen a javaslatot, hét kompromisszumos szöveg alapján, és 2024. június 18-án jelentést<sup>8</sup> nyújtott be a Tanácsnak az elért eredményekről.
11. A magyar elnökség a munkacsoport 2024. szeptember 10-i és október 1-jei ülésén folytatta a javaslat vizsgálatát. Az elnökség 2024. október 16-án további iránymutatás céljából megbeszélést folytatott a Coreperben.

---

<sup>5</sup> [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727\\_HU.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_HU.pdf)

<sup>6</sup> ST 10705/24.

<sup>7</sup> ST 6311/24.

<sup>8</sup> ST 10275/24.

#### **IV. A KOMPROMISSZUM KIALAKÍTÁSA ÉRDEKÉBEN TETT LÉPÉSEK**

12. A magyar elnökség azzal kezdte a javaslattal kapcsolatos munkát, hogy egy rugalmasabb, a tagállamok eltérő nézeteit figyelembe vevő megközelítést vizsgált meg. Egyértelmű volt, hogy a kombinált szállításnak a bizottsági javaslatban szereplő, legalább 40%-os külsőköltség-megtakarításon alapuló új fogalommeghatározása nem kapna elegendő támogatást. Néhány delegáció ugyan nagyra értékelte a belga elnökség alatti utolsó kompromisszumot, vagyis a legalább 50%-ot képviselő nem közúti szállításra vonatkozó követelményt, de az ismét nem kapott elegendő támogatást. Ugyanakkor néhány delegáció rögzített távolságkorlátot kért a közúti szakaszra, és egyes delegációk azt javasolták, hogy térjenek vissza a 2018. évi tanácsi általános megközelítésben szereplő fogalommeghatározáshoz, amely 150 km-ben állapította meg ezt a határt.<sup>9</sup>
13. Első lépésként az elnökség vitaanyagot terjesztett elő, amely a legalább 50%-ot képviselő nem közúti szállításra vonatkozó követelményen felül két alternatívát is tartalmazott. Az első lehetőség 150 km-es felső határt vezetett be a közúti szakaszra, mentességet biztosítva a legközelebbi megfelelő átrakó terminál eléréséig. A második lehetőség szerint a 150 km-es korlátot a közúti szakaszon csak a közúti és vízi összeköttetések esetében kellene megtartani, a jelenlegi szabályokhoz hasonlóan. A közúti–vasúti összeköttetéseket illetően azt javasolta, hogy biztosítsanak rugalmasságot a tagállamok számára ahhoz, hogy több távolságtartományt határozzanak meg a közúti szakaszra vonatkozóan, és ennek megfelelően döntsének arról, hogy mely ösztönzőket alkalmazzák. A cél az volt, hogy olyan kompromisszum szülessen, amely tükrözi a tagállamok eltérő földrajzi körülményeit és logisztikai infrastruktúráját. Számos delegáció azonban úgy vélte, hogy a második lehetőség végrehajtása túl bonyolult, ami azzal a kockázattal járhat, hogy Unió-szerte széttöredezetek lennének a szabályok.
14. Ezt követően az elnökség kompromisszumos szöveget javasolt az összes cikkre vonatkozóan. Ami a kombinált szállítás alkalmazási körének kulcskérdését illeti, a kompromisszum a vitaanyag első lehetőségét vette alapul, azaz a legalább 50%-ot képviselő nem közúti szállítást és a közúti szakaszon a távolság 150 km-re korlátozását. Jól meghatározott feltételeket vezetett be, egyértelművé téve, hogy mikor léphető túl a közúti szakasz felső határa.

---

<sup>9</sup> ST 15147/18.

15. Az elnökség emellett megvizsgálta, hogy miként lehetne megoldani a kombinált szállítási műveletek tervezése során a jogosultság ellenőrzésére, valamint a közúti ellenőrzések során a megfelelés igazolására szolgáló digitális platformok kérdését. A Bizottság által kidolgozandó ideiglenes digitális geokódolási platformra vonatkozó eredeti javaslatot számos delegáció összetettnek és sürgősségtelennek tartotta. Ebből következően az elnökség a kompromisszumos szövegébe egy olyan védzáradékot illesztett be, amely biztosítja, hogy a kombinált szállítás szervezőinek mindaddig ne kelljen használniuk az eFTI-platformokat, amíg elegendő számú eFTI-platformszolgáltató nem kapott tanúsítást a szükséges új funkciók tekintetében.
16. Ezen túlmenően az elnökség módosította a kombinált szállítás elterjedését megkönnyítő nemzeti szakpolitikai keretekre vonatkozó rendelkezéseket, tisztázva többek között a kombinált szállítási műveletek összköltségének csökkentésére irányuló cél önkéntes és ambiciózus jellegét.
17. Az elnökség arra is törekedett, hogy több eltérés felajánlása révén megfelelő megoldást találjon arra a rendelkezésre, amely a kombinált szállítási műveletek közúti szakaszait teljesítő járműveket mentesíti a járművezetési tilalom alól.
18. A munkacsoportban az elnökségi kompromisszum vegyes reakciókat váltott ki. Ebből következően az elnökség arra a következtetésre jutott, hogy a javaslattal kapcsolatos előrelépés érdekében először tisztázni kell a kombinált szállítás fogalommeghatározását, mivel az határozza meg az ösztönzőkre és támogatási intézkedésekre való jogosultságot.
19. Az elnökség ezért úgy határozott, hogy iránymutatást kér a Corepertől a következő két kérdéssel kapcsolatban: az első arra vonatkozik, hogy a fogalommeghatározás alapja lehet-e a legalább 50%-ot képviselő nem közúti szállításnak és a közúti szakaszon a távolság (például 150 km-re történő) korlátozásának a kombinációja; a második pedig arra vonatkozik, hogy szükség van-e kivételekre a sajátos helyzetek szabályozása érdekében. A Coreper megbeszéléseinek eredménye azt mutatta, hogy a tagállamok álláspontjai továbbra is eltérőek a kombinált szállítás alkalmazási körével kapcsolatban: néhányan határozottan a rögzített korlát bevezetését támogatják a közúti szakaszra vonatkozóan, mások a százalékos arányon alapuló megközelítést részesítik előnyben, egy harmadik csoport pedig készen áll arra, hogy rugalmasan álljon a kérdéshez. Emellett több tagállam úgy vélte, hogy korai lenne az eFTI-platformok használatának bevezetése a kombinált szállítás szervezői számára.

20. További munkára van szükség ahhoz, hogy kompromisszum szülessen a lezáratlan kérdésekről. Egyes tagállamok számára alapvető fontosságúak a vasúti árufuvarozási összeköttetéseket előmozdító ösztönzők. E tekintetben meg lehetne vizsgálni a közúti–vasúti átrakodással, illetve a közúti–vízi átrakodással járó műveletekre vonatkozó külön rendelkezéseket, feltéve hogy ez a megközelítés jogbiztonságot biztosíthat, és nem vezet széttöredezettséghez. A szigeten fekvő tagállamok ugyanakkor hangsúlyozzák, hogy fenn kell tartani a szigetek és a szigeten fekvő tagállamok, valamint a szárazföld közötti fenntartható intermodális szállításra vonatkozóan javasolt rendelkezéseket.

## V. KONKLÚZIÓ

21. A Coreper a 2024. november 27-i ülését követően felkéri a Tanácsot, hogy nyugtázza a kombinált szállításról szóló irányelv felülvizsgálatával kapcsolatos munka terén elért eredményekről szóló jelentést.
-