



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2023. november 8.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2023/0396 (COD)

15200/23
ADD 3

TRANS 488
CODEC 2083
IA 294

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2023. november 7.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	SWD(2023) 352 final
Tárgy:	BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM A HATÁSVIZSGÁLATI JELENTÉS VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA amely a következő dokumentumot kíséri 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

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: SWD(2023) 352 final.

Melléklet: SWD(2023) 352 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2023.11.7.
SWD(2023) 352 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM
A HATÁSVIZSGÁLATI JELENTÉS VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA

amely a következő dokumentumot kíséri

Javaslat
Az Európai Parlament és a Tanács irányelve

a 92/106/EGK tanácsi irányelvnek az intermodális áru fuvarozás 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

{COM(2023) 702 final} - {SEC(2023) 373 final} - {SWD(2023) 351 final}

A. A fellépés szükségessége

Mi a probléma lényege, és miért jelent problémát uniós szinten?

A szállítás jelentős külső költségekkel jár a társadalom számára. E külső költségek nagy része a szárazföldi áru fuvarozási piacon domináns közúti ágazathoz köthető. A közlekedésre, az energiaügyre és a környezetvédelemre vonatkozó uniós jogszabályok eddig is foglalkoztak a negatív externáliákkal, és ez a jövőben is így lesz, kiemelt figyelmet fordítva arra, hogy az európai klímarendelemben foglaltak szerint 2030-ra (az 1990-es szinthez képest) 55 %-kal csökkenjen az üvegházhatásúgáz-kibocsátás.

Az e tekintetben a Bizottság 2020. évi fenntartható és intelligens mobilitási stratégiájában javasolt egyik intézkedés az intermodális szállítás jelenlegi keretének átalakítása az európai áruszállítási műveletek környezetbarátabbá tétele érdekében. Az intermodális szállítás keretében a szállítási művelet fő szakaszát a kevésbé szennyező vasúti és vízi szállítással teljesítik, a közúti fuvarozást pedig a szállított konténerek és egyéb zárt rakodási egységek átrakodó terminálba történő eljuttatásához és onnan történő elszállításához veszik igénybe.

Az ilyen szolgáltatásokat igénybe vevők – tehát az áruikat szállíttató vállalkozások – kielezett versennyel jellemzett piacon hozzák meg döntéseiket. Azonban a jelenlegi piaci feltételek mellett az intermodális szállítás a költségek szempontjából gyakran nem tudja felvenni a versenyt a csak közúti szállítással, még ha egyesíti is magában a nem közúti szállítás jobb környezeti teljesítményét és energiahatékonyságát, valamint a közúti szállítás hozzáférhetőségét és rugalmasságát.

Ez részben a nem közúti szállítási műveletek esetében tapasztalható teljesítménybeli hiányosságok miatt van, amelyeket az erre vonatkozó ágazati jogszabályokkal és az ipari szereplők erőfeszítéseivel kell orvosolni. Azonban annak is betudható, hogy a közúti szállítás külső költségei nem teljesen internalizáltak, tehát a közúti szállítás ára nem tükrözi a közúti közlekedés által a társadalom egészére gyakorolt negatív hatásokat, az intermodális szállítás pedig többletköltségekkel és hátrányokkal jár (átrakodási idő és költségek, valamint kevesebb összeköttetési lehetőség az ütemezés és a rendeltetési hely tekintetében egyaránt).

Ezért még mindig a csak közúti szállítás van túlsúlyban a közepes és a nagy távolságon történő szállítás terén, ahol az intermodális szállítás életképes alternatíva lehet. Ezenkívül az intermodális szállítás bizonyos – információcserével és átrakodó terminálokkal összefüggő – hatékonyságbeli hiányosságai gátolják az egész intermodális szállítási lánc zökkenőmentes működését. Így az intermodális szállítás elterjedésének felgyorsítása és előkészítése érdekében beavatkozásra van szükség e szállítás igénybevételének előmozdításához.

A kombinált áru fuvarozásról szóló irányelvet 1975-ben fogadták el. Legutóbbi felülvizsgálata 1992-ben volt a közúti torlódásokkal, a környezeti aggályokkal és a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos problémák kezelése céljából. Támogatási rendszert biztosít a támogatható intermodális műveletekhez, vagyis az úgynevezett „kombinált szállításhoz”. Azonban a hatályos irányelv nem teljesen eredményes, egyes rendelkezései pedig elavultak. Felülvizsgálatra van szükség, hogy a különböző szállítási módok optimalizált igénybevétele révén elérhető legyen a negatív hatások csökkentésére vonatkozó szakpolitikai cél.

Mivel a kombinált áru fuvarozásról szóló irányelv módosítására tett két – 1998-as és 2017-es – kísérlet nem volt eredményes, az e javaslatban követett megközelítést nagymértékben átdolgozták, különösen a támogathatósági feltételek iránti teljesen új megközelítés bevezetésével.

Az intermodális szállítás szempontjából lényeges egyéb kezdeményezésekkel összhangban dolgozták ki, mint például a nemzetközi vasúti kapacitás hatékonyabb kezelésére irányuló kezdeményezés, a közúti közlekedésben a járművek megengedett legnagyobb tömegéről és méreteiről szóló irányelv módosítása, a TEN-T rendelet felülvizsgálata, az üvegházhatásúgáz-kibocsátás szállítás és logisztika terén történő elszámolásának új közös uniós kerete (CEEU) és az elektronikus áruszállítási információkról (eFTI) szóló rendelet végrehajtása.

Mit kellene elérni?

A kezdeményezés célkitűzése, hogy megkönnyítse a vasúti, rövid távú tengeri és vízi szállítás teljes áru fuvarozáson belüli részarányának növekedését a negatív externáliák és a szállítási célú energiafogyasztás csökkenésének egyidejű előmozdítása érdekében.

A felülvizsgálat a meglévő támogatás hatékonyabbá tételére irányul e támogatásnak a műveletek szélesebb körére való kiterjesztése, a támogathatósági feltételeknek a szakpolitikai célokkal való

szorosabb összekapcsolás céljából történő felülvizsgálata, valamint a támogatási intézkedések választékának és mértékének növelése révén.

Ez várhatóan az intermodális szállítás fokozott igénybevételére ösztönzi az EU-ban működő szállításszervezőket, előmozdítva a közlekedési rendszeren belüli fenntarthatóbb modális összetételt, ezáltal elősegítve a negatív hatások csökkentését. További célja az átrakodó terminálok által kínált szolgáltatásokkal és feltételekkel kapcsolatos tájékoztatáshoz való hozzáférés javítása.

Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés (szubszidiaritás)?

A kombinált árufuvarozásról szóló irányelv közös támogathatósági feltételeken alapuló támogatási intézkedésekkel mozdítja elő az intermodális szállítás elterjedését az EU egész területén. Szakpolitikai és belső piaci szempontból ezekre annak biztosítása érdekében van szükség, hogy a kombinált árufuvarozásról szóló irányelvben meghatározott támogatások az egész EU-ban összehasonlítható módon legyenek alkalmazhatók, mivel az EU-ban végzett intermodális szállítási műveletek 81 %-a határokon átnyúló művelet.

A tagállamok ugyan szabadon támogathatják az intermodális műveleteket közvetlenül az állami támogatási szabályok alapján, azonban előfordulhat, hogy ezek a támogatási intézkedések az eltérő támogathatósági feltételek miatt nem egyformán hozzáférhetők minden gazdasági szereplő számára. Ezért bizonyos gazdasági szereplők versenyelőnyhöz juthatnak, amelynek következményei túlmutatnak a nemzeti határokon. Az állami támogatási szabályokkal összhangban lévő, támogathatóságra és a támogatás típusaira vonatkozó harmonizált szabályok előmozdítják majd a gazdasági szereplők hasonló elbánásban részesítését az EU egész területén, és egyszerűbbé teszik a közigazgatási eljárásokat az ágazat, a tagállamok és a Bizottság számára. Ez a cél nem érhető el kizárólag tagállami szintű szabályozással.

B. Megoldások

Milyen alternatívák kínálóznak a célok elérésére? Van-e előnyben részesített alternatíva? Amennyiben nincs, miért nincs?

E hatásvizsgálattal összefüggésben három szakpolitikai alternatívát értékelték, közülük az egyik három részalternatívát tartalmaz. Valamennyi alternatíva megoldásokat javasol a feltárt problémákra, de az uniós beavatkozás mértékét tekintve eltérés van köztük.

- Az **A. alternatíva** a támogathatóság feltételeként külső költségek meghatározott köre (üvegházhatású gázok, légszennyezés, zaj, forgalmi torlódások és balesetek) tekintetében a csak közúti műveletekhez képest elért legalább 40 %-os megtakarítást állapítja meg, és arra ösztönzi a tagállamokat, hogy vezessenek be több gazdasági támogatási intézkedést, de erre vonatkozóan nem ír elő kötelezettséget. Nem tartalmaz az ágazati szereplőkre rótt kötelezettségeket.
- A **B. alternatíva** kötelezi a tagállamokat, hogy hozzanak támogatási intézkedéseket, ugyanakkor ezen intézkedések megválasztását és kialakítását a tagállamokra bizza. Emellett arra ösztönzi a tagállamokat, hogy nyújtsanak induló támogatást, és új szabályozási intézkedést javasol: a támogatható műveletek közúti szakaszait teljesítő nehéz tehergépjárművek járművezetési tilalom alóli mentességét.
- A **B1. részalternatíva** az üvegházhatásúgáz kibocsátás-megtakarításon (25 %) alapuló támogathatóságot javasol.
- A **B2a. és B2b. részalternatíva** javaslata szerint ugyanakkor a támogathatóságnak a külső költségek meghatározott köre tekintetében elért 40 %-os megtakarításon kellene alapulnia.

Az egyetlen különbség a B2a. és a B2b. részalternatíva között, hogy a B2a. részalternatíva (az A., B1. és C. alternatívához hasonlóan) minden intermodális műveletre kiterjed, míg a B2b. részalternatíva csak a nemzetközi intermodális műveletekre vonatkozik.

- A **C. alternatíva** a külső költségek szélesebb köre tekintetében elért megtakarításhoz (40 %) köti a támogathatóságot, a tagállamokat a műveletek harmonizált támogatására kötelezi, és járművezetési tilalom alóli mentességről rendelkezik. Mindegyik alternatívához felül kell vizsgálni a támogathatóság igazolására vonatkozó adatszolgáltatási követelményeket, kötelezővé kell tenni az eFTI-platformok használatát a támogatási intézkedéseket igénybe vevő gazdasági szereplők számára, és átláthatósági kötelezettségeket kell előírni a

terminálüzemeltetők	számára.
A C. alternatíva egyúttal az intermodális műveletekre vonatkozó közös adatkészletet és adatcsere-protokollokat is magában foglal. Mindegyik alternatíva azzal számol, hogy javul az intermodális szállítás elterjedése az alaphelyzethez viszonyítva, noha az A. alternatíva esetében ennek mértéke minimális. Az elterjedés és az ebből fakadóan a külső hatások tekintetében elért megtakarítás a B-részalternatívák esetében a legnagyobb mértékű, a támogatás költsége pedig a C. alternatíva esetében a legmagasabb. Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva a B2a. részalternatíva.	
Mi az egyes érdekelt felek álláspontja? Ki melyik alternatívát támogatja? Az érdekelt felekkel folytatott konzultáció során az érdekelt felek általában véve egyetértettek azzal, hogy a feltárt problémák lényegesek, ahogy a célkitűzéseket is nagyrészt elfogadták. Továbbá hasznos meglátásokkal szolgáltak a szakpolitikai intézkedések és alternatívák meghatározásához. Az érdekelt felek többsége támogatta a hatály módosítását a belföldi műveletekre való kiterjesztés céljából, és annak fontosságára is rámutattak, hogy valamennyi modális kombinációt egyenlő elbánásban kell részesíteni. A támogathatóságot illetően az érdekelt felek tekintélyes többsége egyetértett azzal, hogy eredményesebb intézkedésekre van szükség, és amellett foglalt állást, hogy a támogathatóságnak az üvegházhatásúgáz-kibocsátás megtakarítása helyett az externáliák szélesebb körén kell alapulnia. A megtakarítandó összeggel kapcsolatosan nem sikerült konszenzusra jutni annak mértékéről, de az érdekelt felek javaslatainak átlaga megközelítőleg 33 % volt. A gazdasági támogatási intézkedéseket illetően az érdekelt felek álláspontja a teljesen harmonizált és rugalmas, illetve az „intézkedéstől függő” megközelítés között oszlott meg, a többség ugyanakkor egyetértett azzal, hogy kötelezni kell a tagállamokat valamilyen támogatás nyújtására. A szabályozási támogatással kapcsolatosan a legtöbb érdekelt fél a hatályos szabályozási intézkedések megtartása mellett foglalt állást, különösen a kvótatiltalmat és a nem honos fuvarozók nemzetközi műveletek közötti szakaszaihoz való igénybevételét illetően, amint az a nemzetközi csak közúti szállítás esetében megengedett. Végezetül az érdekelt felek úgy vélték, hogy a szállítási módok közötti és az átrakodó terminálokban belüli fokozott átjárhatóságnak köszönhetően javulhat a műveletek szervezése, és határozott támogatták, hogy legyenek jobban hozzáférhetőek a terminálokkal kapcsolatos információk.	
C. Az előnyben részesített alternatíva hatásai	
Melyek az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor a főbb alternatívák) előnyei? A 2025–2050-es értékelési időszak alatti jelenértékben kifejezett, alaphelyzethez viszonyított közvetlen előnyök a következők: - a külső költségek teljes összegének 15,3 milliárd EUR-val történő csökkenése az intermodális szállítás keretében a fenntarthatóbb szállítási módok fokozott igénybevételének következtében, - az igazgatási költségekben a vállalkozásoknál elért 4,3 milliárd EUR összegű megtakarítás a támogathatóság igazolására vonatkozó adatszolgáltatási követelmények felülvizsgálatának és az eFTI-platformok jogérvényesítési célú kötelező használatának együttes hatására, - az igazgatási költségek 2,3 milliárd EUR-val történő csökkenése a hatóságoknál, szintén az eFTI-platformok használatának köszönhetően. Az előnyben részesített szakpolitikai alternatívából fakadó előnyök összértéke 19,6 millió EUR-ra tehető.	
Milyen költségekkel jár az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb alternatívák)? Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva költségei a 2025–2050-es időszak alatti jelenértékben kifejezve hozzávetőleg 7,5 milliárd EUR-t tesznek ki az alaphelyzet szerinti költségeken felül. Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva többletköltségei három csoportba sorolhatók: • a költségek túlnyomó többsége – megközelítőleg 7,5 milliárd EUR – azoknál a tagállami	

kormányoknál jelentkezne, amelyek úgy döntenek, hogy kiegészítő támogatást nyújtanak a műveletekhez; - némileg csekélyebb költségek jelentkeznek a vállalkozásoknál: a terminálüzemeltetőknél az átláthatósági követelmények betartásával összefüggésben, az eFTI-platformok szolgáltatóinál a platformok naprakészen tartása kapcsán, a műveletek szervezőinél pedig az eFTI-platformok használatából eredően. Ezek a költségek 6,9 milliárd EUR-ra tehetők; - az Európai Bizottságnál felmerülő költségek a terminálosztályozási keret létrehozásának szükségességére vonatkozó további vizsgálattal és az uniós intermodális piac rendszeres (ötévenkénti) vizsgálatával összefüggésben merülnek fel, a 2025–2050-es időszak során 2 milliárd EUR összegben.
Milyen hatást gyakorol a fellépés a kkv-kra és a versenyképességre? Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva várhatóan csökkenti az intermodális szállítás igénybevételének akadályait a kis- és középvállalkozások számára azzal, hogy megfizethetőbbé teszi, emellett egyszerűsíti a támogathatóság igazolását, és javítja a terminálokkal kapcsolatos választási lehetőségekről rendelkezésre álló tájékoztatás színvonalát. Ez az intermodális szállítással foglalkozó összes gazdasági szereplőnek és az áruk feladóinak egyaránt az előnyére válik. A kezdeményezés tehát várhatóan pozitív hatással lesz a kkv-kra.
Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás? Az előnyben részesített alternatíva a tagállamok által választott támogatási intézkedésektől függően jelentős hatást gyakorolhat a nemzeti költségvetésekre. A költségvetési hatás közvetlenül összefügg a támogatott intermodális műveletek volumenével. A nemzeti költségvetésekre gyakorolt hatás a 2025–2050-es időszak alatti jelenértékben kifejezve 7,5 millió EUR-ra tehető az alaphelyzethez képest.
Lesznek-e egyéb jelentős hatások? Nem.
Arányosság Az előnyben részesített alternatíva azt a kötelezettséget rója a tagállamokra, hogy nyújtsanak támogatást – akár az állami támogatási szabályoknak megfelelő állami támogatás formájában – bizonyos jellegű szállítási műveletekhez. Az értékelés alapján ez nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket. Az előnyben részesített alternatíva ugyan nem számolja fel teljes mértékben az intermodális szállítás csak közúti szállításhoz viszonyított versenyképességbeli lemaradását, mivel az ágazati jogszabályok számos olyan működési kérdést vetnek fel, amelyekkel az adott szállítási módokkal kapcsolatos kezdeményezések keretében kell foglalkozni, ez a beavatkozás a becslések szerint 2030-ra 5,3 %-os, 2050-re pedig 6,6 %-s növekedést eredményez az intermodális szállítás elterjedtségében az alaphelyzethez képest. A külső költségekben ebből fakadóan elért megtakarítás a 2025–2050-es időszak alatt jelenértékben kifejezve 15,3 millió EUR az alaphelyzethez képest, tehát a támogatás minden 49 eurocentje 1 EUR-nak megfelelő megtakarítást eredményezne a külső költségek terén.
D. További lépések
Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára? A szakpolitikát az irányelv nemzeti jogszabályokban teljeskörűen alkalmazandóvá válása utáni tíz év elteltével felülvizsgálják. Ez a határidő arra tekintettel javasolt, hogy időre van szükség ahhoz, hogy a támogatási intézkedések hatályba lépjenek, és eredményesek legyenek. A piaci fejlemények értékelésére a javaslat elfogadását követően ötévente kerül sor.