



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2023. november 8.
(OR. en)

15200/23

**Intézményközi referenciaszám:
2023/0396 (COD)**

**TRANS 488
CODEC 2083
IA 294**

JAVASLAT

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.:	COM(2023) 702 final
Tárgy:	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: COM(2023) 702 final.

Melléklet: COM(2023) 702 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2023.11.7.
COM(2023) 702 final

2023/0396 (COD)

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

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SEC(2023) 373 final} - {SWD(2023) 351 final} - {SWD(2023) 352 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

Az európai klímarendelet előírja, hogy az Európai Uniónak 2030-ig az egész gazdaságára kiterjedően legalább 55 %-kal csökkentenie kell az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátását az 1990-es szinthez képest, 2050-ig pedig el kell érnie a klímasemlegességet¹. Az európai zöld megállapodásról szóló közlemény² rámutatott arra, hogy a klímasemlegesség eléréséhez 2050-ig 90 %-kal csökkenteni kell a közlekedésből származó ÜHG-kibocsátást. A szennyezőanyag-mentességi cselekvési terv³ előmozdítja a tisztább közlekedésre való átállást a lég- és zajszennyezés csökkentése érdekében. Ezenkívül a fosszilis tüzelőanyagoktól való függőségének mérséklése céljából az EU-nak az energiahatékonyságát is javítania kell. Ez kiemelt helyet foglal el a REPowerEU csomagban⁴, amely a kombinált árufuvarozásról szóló irányelv (a továbbiakban: az irányelv)⁵ felülvizsgálatát az e tekintetben fontos eszközök közé sorolja⁶.

Az alacsony kibocsátású és energiafogyasztású árufuvarozás felé történő elmozdulás átfogó megközelítést igényel. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló bizottsági közlemény⁷ kiemeli, hogy minden szakpolitikai eszközt be kell vetni valamennyi szállítási mód fenntarthatóbbá tételéhez, a fenntartható alternatívák multimodális szállítási rendszeren belüli széles körű elterjesztéséhez és az átállás előmozdítására alkalmas ösztönzők bevezetéséhez. A közlemény határozott intézkedéseket sürget a fenntartható szállítási módok igénybevétele, különösen jelentős mennyiségű áru vasúti, belvízi és rövid távú tengeri fuvarozásra való átirányítása érdekében. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia mérőföldkövei szerint a vasúti teherforgalmat meg kell kétszerezni, a belvízi és rövid távú tengeri teherforgalmat pedig 50 %-kal kell növelni 2050-ig. Az európai zöld megállapodás ehhez hasonlóan szorgalmazta, hogy a jelenleg 75 %-ban közutakon bonyolított szárazföldi áruszállítás jelentős részét a vasútra és a belvízi utakra tereljék át.

Az intermodális árufuvarozás, ezen belül a kombinált szállítás⁸ (a továbbiakban a kettő együttesen: intermodális szállítás) elengedhetetlen ahhoz, hogy jobban elterjedjen a vasúti és a vízi árufuvarozás, amelyek önmagukban csak nagyon ritkán kínálnak háztól házig történő szállítási megoldásokat. Ugyanakkor a tonnakilométerre (tkm) vetített átlagos külső költség a vasúti szállítás esetében 0,013 EUR/tkm, a belvízi szállítás esetében pedig 0,019 EUR/tkm, tehát mintegy harmada a nehéz tehergépjárművel történő szállítás 0,042 EUR/tkm átlagos

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

² COM(2019) 640 final.

³ COM(2021) 400 final.

⁴ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repower-eu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_hu

⁵ A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról.

⁶ Energiatakarékos EU, COM(2022) 240 final.

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ A kombinált szállítás a kombinált árufuvarozásról szóló irányelvben foglalt meghatározás szerinti intermodális szállítás részét képezi.

külső költségének. A művelet elején, illetve végén átrakodással lefedett közúti szakaszokat is tartalmazó intermodális szállítás ötvözi az említett nem közúti szállítási módok jobb környezeti teljesítményét és energiahatékonyságát, valamint a közúti szállítás hozzáférhetőségét és rugalmasságát. Az intermodális szállítás lehetővé teszi a szállítási módok hatékony kombinációban történő igénybevételét, különösen a kisebb környezeti lábnyommal rendelkező módok előtérbe helyezésével, ezáltal pedig optimalizálja a meglévő közlekedési hálózat és erőforrások használatát, csökkentve egyúttal a kibocsátást és az energiafogyasztást.

Az intermodális szállítás tehát a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia és az európai zöld megállapodás törekvéseinek eléréséhez egyaránt döntő fontosságú. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia ennek megfelelően bejelentette, hogy az európai áruszállítási műveletek környezetbarátabbá tételének támogatása érdekében az intermodális szállítás jelenlegi keretrendszerét jelentősen át kell alakítani, hogy az hatékony eszközzé válhasson.

Noha az intermodális szállítás volumenében mért teljesítmény jelentősen javult az elmúlt harminc évben, az áru fuvarozás még mindig túlnyomórészt közúton zajlik az EU-ban, mivel az intermodális szállítás különféle tényezők miatt gyakran nem tud versenyre kelni a csak közúti szállítással. Először is az intermodális szállítás sikere a lánc egyes elemeinek – vagyis a kínált vasúti és vízi szállítási szolgáltatásoknak, az átrakodó termináloknak és az utolsó útszakaszon végzett közúti szállításnak – a teljesítményén (rendelkezésre állás, megbízhatóság, pontosság, gyorsaság) és költségein múlik. Mindegyik ilyen elem esetében tapasztalhatók teljesítménybeli hiányosságok, amelyeket az erre vonatkozó ágazati jogszabályokkal és az ipari szereplők erőfeszítéseivel kell orvosolni. Másodszor, ameddig a külső költségek internalizálásának szintjében különbségek vannak a szállítási módok között, a közepes és nagy távolságra történő nem közúti és intermodális szállítás árban nem tud versenyezni a csak közúti szállítási műveletekkel. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia rögzítette, hogy a valamennyi közlekedési mód tekintetében méltányos és hatékony árképzés biztosításához átfogó intézkedéscsomagra van szükség. Csak akkor vállalnak majd a szennyezők és a szállítási szolgáltatásokat igénybe vevők teljes felelősséget a rájuk visszavezethető költségekért, ami lehetővé teszi, hogy a szolgáltatásokat igénybe vevők a társadalom javát szem előtt tartva hozzanak döntést. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia emellett azt feltételezi, hogy a külső költségek 2050-re maradéktalanul internalizálhatók az Unión belül; ezt megelőzően feltétlenül további intézkedéseket kell hozni, hogy 2050-ig elérhető legyenek a fent ismertetett környezeti célkitűzések.

Az EU 1975 óta rendelkezik jogi eszközzel⁹ a feltételeknek megfelelő intermodális szállítási műveletek (vagyis a kombinált szállítás) támogatásához azzal a céllal, hogy fokozza a kombinált szállításnak a csak közúti áru fuvarozással szembeni versenyképességét, előmozdítva ezáltal a kombinált szállítás nagyobb mértékű elterjedését.

E jogi eszközt 1992-ben felváltotta a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló 92/106/EGK tanácsi irányelv (a kombinált áru fuvarozásról szóló irányelv). A kombinált áru fuvarozásról szóló irányelv más modális szakpolitikákat hivatott kiegészíteni, hogy versenyképesebbé tegye a rövid közúti szakaszokkal kombinált vasúti, belvízi és rövid távú tengeri fuvarozást magában foglaló intermodális szállítás. A kombinált áru fuvarozásról szóló irányelv az egyetlen olyan uniós

⁹ A Tanács 75/130/EGK irányelve (1975. február 17.) a tagállamok közötti kombinált közúti-vasúti áru fuvarozás típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 48., 1975.2.22.).

jogi eszköz, amely közvetlenül támogatja az intermodális szállítást, ezáltal pedig ösztönzi a közúti árufuvarozásról az alacsonyabb kibocsátású szállítási módokra való átállást.

A kombinált árufuvarozásról szóló irányelv eredményesebbé tétele érdekében a Bizottság 1998-ban javaslatot tett a módosítására, de 2001-ben visszavonta, miután a tárgyalások nem vezettek eredményre.

2016-ban a Bizottság REFIT-értékelést végzett¹⁰. Arra a következtetésre jutott, hogy a kombinált árufuvarozásról szóló irányelv továbbra is a kombinált szállítás támogatásának lényeges eszköze, de jelentős mozgástér áll rendelkezésre eredményességének további javításához, mivel egyes rendelkezései elavultak és nem egyértelműek. A hiányosságok közé sorolható a szűk körű támogathatóság, a nem elegendő gazdasági támogatás és a papíralapú okmányok használata. Ezután a Bizottság 2017-ben új javaslatot tett. Ezt a javaslatot 2020-ban visszavonta, mivel a társjogalkotók közötti tárgyalások olyan eredményre vezettek, amely csökkentette a kombinált árufuvarozásról szóló irányelv ambíciószintjét, miközben az európai zöld megállapodásról szóló közleményben¹¹ megfogalmazódott politikai célok ennek éppen az ellenkezőjét követelték meg.

Ezen elvárások teljesítése érdekében a Bizottság új javaslatot készített a kombinált árufuvarozásról szóló irányelv módosítására. A kezdeményezés célja, hogy új alapokra helyezze az említett irányelvvel létrehozott támogatási keretet, ezáltal versenyképesebbé tegye az intermodális szállítást a nagy távolságra történő közúti szállítással szemben, így ösztönözve a közúti árufuvarozásról más szállítási módokra való átállást, ezzel pedig a külső költségek csökkentését.

A módosított irányelv a nemzeti szakpolitikai keretek, a jelentéstétel és a terminálok átláthatósága tekintetében az intermodális szállítás minden formájára vonatkozik, és külön támogatási keretet hoz létre az intermodális szállítás azon része számára, amellyel bizonyos mértékben külső költségek takaríthatók meg. Ez utóbbi – az intermodális szállítás részeként – továbbra is az úgynevezett kombinált szállítás.

Az 1998. és 2017. évi javaslatokból és tárgyalási eredményekből levont tanulságok figyelembe lettek véve e javaslat kidolgozásakor. Mindenekelőtt az alábbiak tartoznak ide:

- Alapvetően eltérő megközelítésre van szükség a támogatás odaítélési feltételeit illetően. A kombinált árufuvarozásról szóló hatályos irányelvben foglalt feltételek meghatározása a különböző közúti és nem közúti szakaszok hosszán és a megfelelő termináltól való távolságon alapul, ami nem mindig tükrözi a tényleges földrajzi adottságokat, és megnehezíti az irányelv végrehajtását. Még fontosabb, hogy ezek a feltételek nem tükrözik a tényleges művelet környezeti teljesítményét, így a támogatás nem azokra a műveletekre összpontosul, amelyekkel külső költségek takaríthatók meg.
- Az elegendő terminálkapacitás kialakítását célzó beruházásokkal kapcsolatos rendelkezések ugyan szükségesek, de nem illeszkednek megfelelően az irányelv hatályába, és számos tagállam ellenezte őket. E rendelkezéseket ezért immár a TEN-T rendelet felülvizsgálatára irányuló bizottsági javaslat¹² foglalja magában.

¹⁰ SWD(2016) 140 final.

¹¹ COM(2019) 640 final.

¹² COM(2021) 812 final.

- A megfelelés ellenőrzése és a jogérvényesítés során használhatók olyan digitális megoldások, amelyek egyúttal a piac működésére és a gazdasági támogatási intézkedések eredményesebbé tételére vonatkozó adatokhoz való hozzáférést is megkönnyíthetik.
- A tagállamokban eltérő a helyzet, ami különböző megközelítést tesz szükségessé a támogatási intézkedések terén.

Célkitűzéseire tekintettel ez a kezdeményezés az alábbi négy terület köré szerveződött:

- A támogatás feltételei és a megfelelés igazolása

Észszerűsíteni kell az intermodális műveletek ezen irányelv szerinti támogathatóságának feltételeit annak érdekében, hogy az intermodális szállítás nagyobb részét fedjék le, kiküszöbölhető legyen a félreérthetőség, valamint a félreértelmezés és az egyenlőtlen elbánás lehetősége, és egyértelmű jogalap segítse a megfeleléssel kapcsolatos határozatok meghozatalát. E körbe tartoznak a földrajzi hatállyal, a rakodási egységekkel és azok azonosítási rendszerével, az üres konténerek kezelésével, a külső költségek tekintetében elérendő minimális megtakarítással, a külső költségek tekintetében elért megtakarítás kiszámítására vonatkozó szabályok szükségességével, valamint a megfelelés igazolásának tartalmával és szabályaival kapcsolatos feltételek.

- Támogatási keretek

Az irányelv fő célja az, hogy támogatási keretet – ezen belül megfelelő szabályozási és/vagy gazdasági intézkedéseket – biztosítson az intermodális szállítás számára. A REFIT-értékelés alapján azonban az irányelv által a kombinált szállítás relatív versenyképességének fokozására létrehozott támogatási keret eddig nem bizonyult hatékonynak. A nyilvános konzultációra adott 100 válaszból 70 megerősítette, hogy ez valóban problémát jelent¹³. Az Európai Számvevőszék az intermodális szállításról szóló közelmúltbeli különjelentésében szintén arra a következtetésre jutott, hogy az intermodális szállításához nyújtott támogatás nem volt kellően eredményes, mivel az intermodális áru fuvarozás továbbra sem élvez egyenlő versenyfeltételeket az EU-ban¹⁴. Az új szabályok a meglévő támogatáson felül az alábbi rendelkezéseket vezetik be:

1. új, uniós szintű szabályozási mentesség a nemzeti járművezetési tilalmak alól;
2. kötelezettség a tagállamok számára, hogy elemezzék a hatályos intézkedéseiket, és terjesszék ki nemzeti szakpolitikai keretüket, vagy hozzanak létre újat – a megfelelő szabályozási és/vagy gazdasági jellegű intézkedésekkel együtt – az intermodális szállítás elterjedésének támogatása érdekében;
3. a kombinált szállítás költségeinek valamennyi tagállamban összesen 10 %-kal történő csökkentésére irányuló célkitűzés az intermodális szállítás szempontjából lényeges technológiai fejlesztések megkönnyítése és az előzőleg össze nem kapcsolt terminálok közötti új összeköttetések létesítése érdekében.

¹³ A konzultációban 11 hatóság (három francia, két belga, valamint egy-egy cseh, osztrák, norvég, olasz, német és svéd hatóság), 49 ágazati érdekelt fél és négy polgár vett részt, valamint hat válasz érkezett az „egyéb” kategóriában.

¹⁴ Európai Számvevőszék (2023), i. m.

– A piac működésének átláthatósága

A REFIT-értékelés következtetése szerint nem átláthatók a fennálló nemzeti szakpolitikai és piaci viszonyok annak értékeléséhez, hogy a támogatás a tényleges helyzethez igazodik-e. A felmérés 49 részvevőjéből 18¹⁵ egyetértett vagy határozottan egyetértett azzal, hogy hiányzik az empirikus alap a támogatás megfelelő szintjének megállapításához. A Bizottság általi jelentéstétel megmarad, de naprakésszé tett adatszolgáltatási és jelentéstételi időszakokkal, és kiegészül azzal a tagállamokra rótt kötelezettséggel, hogy tegyék átláthatóvá a kombinált szállítás támogatása céljából kialakítandó nemzeti intermodális szakpolitikai keretüket. A Bizottság az általa kezelt központi portálon közzéteszi az összes nemzeti szakpolitikai keretre és nemzeti intézkedésre mutató hivatkozásokat. Ezenkívül az ezen uniós támogatási keret újraértékelésére vonatkozó felülvizsgálati rendelkezés is bekerült a javaslatba.

– A terminálok átláthatóságára vonatkozó követelmények

A javaslat közös átláthatósági követelményeket vezet be a terminálokra vonatkozóan annak biztosítása érdekében, hogy minden terminál nyilvánosan hozzáférhetővé tegye a létesítményeire és a szolgáltatásaira vonatkozó adatokat. A javaslat továbbá lehetőséget biztosít a terminálkategóriák szolgáltatási szinten alapuló keretének létrehozására a rendelkezésre álló szolgáltatások és létesítmények tekintetében. Ezek az intézkedések kiegészítik a TEN-T rendelet felülvizsgálatára irányuló javaslatot, amely a TEN-T hálózaton belüli terminálok kapacitásával és minőségével foglalkozik.

• **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A kezdeményezést az európai klímarendeletről¹⁶ és az európai zöld megállapodásról szóló közleménnyel¹⁷ összefüggésben kell vizsgálni, mivel mindkettő célkitűzéseket határoz meg az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére vonatkozóan. Emellett az EU energiahatékonyságának javítására irányuló és e tekintetben a kombinált áru fuvarozásról szóló irányelv felülvizsgálatát fontos eszközként¹⁸ meghatározó REPowerEU csomagot¹⁹, valamint a lég- és zajszennyezés csökkentése érdekében a tisztább közlekedésre való átállást előmozdító szennyezőanyag-mentességi cselekvési tervet²⁰ is figyelembe kell venni ebben a kontextusban. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia az áru fuvarozásban fenntarthatóbb szállítási módokra való átállást is szorgalmazza.

Megjegyzendő, hogy már korábban is voltak bizonyos, a kombinált szállítás szempontjából lényeges szakpolitikai megfontolások. 1992-ben a Bizottság közzétette a közlekedésről szóló

¹⁵ A 31 ágazati válaszdoból 14, a 8 hatóságból pedig 4.

¹⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

¹⁷ COM(2019) 640 final.

¹⁸ Energiatakarékos EU, COM(2022) 240 final.

¹⁹ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repowereu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_hu

²⁰ COM(2021) 400 final.

fehér könyvet és az azt kísérő jogalkotási csomagot, ennek eredményeképpen pedig megszületett jelenlegi formájában a kombinált árufuvarozásról szóló irányelv, amely teljesen liberalizálja a kombinált szállítási piacot az EU-ban, és a jelenlegi támogatási keretet adja. 1997-ben a Bizottság külön stratégiát tett közzé az európai intermodális szállításra vonatkozóan²¹. A közlekedésről szóló 2011. évi fehér könyv²² konkrét célul tűzi ki, hogy 2030-ig a nagy távolságra (több mint 300 kilométerre) történő árufuvarozás 30 %-át, 2050-ig pedig több mint 50 %-át vasúti vagy vízi szállítással kell felváltani.

• **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A javaslat kiegészít más közlekedéspolitikákat, amelyek a) az egyes szállítási módok környezeti teljesítményére irányulnak, b) „a szennyező fizet” és a „felhasználó fizet” elv alkalmazásával internalizálják a külső költségeket, valamint c) átláthatóságot biztosítanak az ágazat vagy annak részei számára rendelkezésre álló szolgáltatások és alkalmazandó szabályok tekintetében.

Az egyes szállítási módoknak az energiahatékonyság és a fenntartható üzemanyagok használata szempontjából történő fenntarthatóbbá tételével, és ezáltal aállítás külső költségeinek csökkentésével már foglalkoztak különféle szakpolitikai eszközök, mint például a nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások²³, az átdolgozott megújulóenergia-irányelv (RED II)²⁴ és az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló rendelet.

Ehhez hasonlóan már számos intézkedés irányul a külső költségek internalizálására annak érdekében, hogy a társadalom megfelelő döntéseket hozhasson. Idetartozik a szén-dioxid-árakozás, az infrastruktúradíjak, valamint az energia- és gépjárműadó, amelyeket fokozatosan kiigazítanak és bevezetnek. Végül kölcsönösen összeegyeztethető, egymást kiegészítő és koherens szakpolitikába kell illeszkedniük, azonban a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia szerint ez akár 2050-ig is eltarthat²⁵.

A meghatározott szállítási módra vonatkozó jogszabályok ugyan különféle átláthatósági és jelentéstételi kötelezettségeket tartalmaznak, a több szállítási módra vonatkozó (az intermodális szállítás szempontjából lényeges) jelentéstételre és információcsere viszont nagyrészt nem terjednek ki. Ezenkívül az intermodális szállítás hozzáadott értéke és vonzereje az egyes szállítási módok teljesítményétől és a rendelkezésre álló infrastruktúrapacitástól függ. Ez a kezdeményezés ezért más közlekedési jogszabályokkal és jogalkotási javaslatokkal szoros összhangban készült; ezek többek között a közlekedés környezetbarátabbá tételére irányuló azon kezdeményezéscsomagba tartoznak, amelynek e kezdeményezés is a részét képezi.

Emellett az említett csomag más részeihez, különösen a vasúti szállítás nemzetközi közlekedésen belüli részarányának növelésére irányuló kezdeményezéshez²⁶ és a közúti

²¹ COM(97) 243 végleges.

²² COM(2011) 144 végleges.

²³ (EU) 2019/1242 rendelet.

²⁴ COM(2021) 557 final.

²⁵ A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia mérföldkövet határoz meg arra vonatkozóan, hogy az EU-n belüli közlekedés valamennyi külső költségét legkésőbb 2050-re a közlekedési szolgáltatásokat igénybe vevők fedezzék.

²⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13134-International-freight-and-passenger-transport-increasing-the-share-of-rail-traffic_hu

közlekedésben a járművek megengedett legnagyobb tömegéről és méreteiről szóló irányelv felülvizsgálatához²⁷ is szorosan kapcsolódik, ugyanis mindkettő fontos az intermodális szállítás meghatározott szállítási módokkal összefüggő akadályainak felszámolásához.

Ezenkívül az ÜHG-kibocsátás szállítás és logisztika terén történő elszámolásának új közös uniós kerete (CEEU) és az elektronikus áruszállítási információkról (eFTI) szóló rendelet²⁸ végrehajtása is hozzájárul a kombinált árufuvarozásról szóló felülvizsgált irányelv végrehajtásának technikai keretéhez.

A felülvizsgálat emellett összhangban van a közelmúltban elfogadott NAIADES-közleménnyel²⁹ is, amely a belvízi utak korszerű, transzeurópai intermodális közlekedési rendszerbe való nagyobb fokú integrációját sürgeti.

Továbbá az intermodális és multimodális szállítás igénybevételének egyik előfeltétele az elegendő kapacitású, megfelelő infrastruktúra rendelkezésre állása. Az átrakodási technológiákról készült közelmúltbeli vizsgálat³⁰ rávilágított, hogy az intermodális szállítás szempontjából hiányosságok vannak a TEN-T hálózatban, és a meglévő átrakodási kapacitás nem elegendő a vasúti és belvízi szállításához. A terminálkapacitás kérdését a TEN-T rendelet felülvizsgálatára irányuló bizottsági javaslat³¹ rendezte, amely most először ír elő kötelezettséget a tagállamoknak arra vonatkozóan, hogy külön elemzés és cselekvési terv alapján biztosítsanak elegendő multimodális áruterminál-kapacitást. Ezeknek az intézkedéseknek köszönhetően előreláthatólag bővül az intermodális szállításához rendelkezésre álló infrastruktúrakapacitás a következő évtized során.

Az ezen irányelvben foglalt kötelezettségek nem érintik a vonatkozó állami támogatási szabályok alkalmazását. Ez az irányelv meghatározza a külső költségeket legnagyobb valószínűséggel csökkentő műveletek kategóriájára vonatkozó kritériumokat, és rögzíti a műveletek e csoportjának előtérbe helyezésére irányuló szakpolitikai célkitűzéseket. A tagállamok mérlegelhetik többek között állami támogatási intézkedések bevezetését a kombinált árufuvarozásról szóló módosított irányelv szakpolitikai célkitűzéseinek elérése érdekében. Ilyen intézkedéseknek az ezen irányelv alapján törvénybe iktatott nemzeti szakpolitikai keretekbe foglalása önmagában nem mentesíti őket az összeegyeztethetőség értékelése alól, amely a Bizottság kizárólagos hatáskörébe tartozik.

Ez a javaslat összhangban van az Európa jövőjéről szóló konferencia végleges javasolataival is, különösen az éghajlatváltozásról, energiáról és közlekedésről szóló 3. javaslattal, amely az éghajlatváltozás kezelésére és a globális éghajlat-politikai célok tiszteletben tartására szólít fel.

²⁷ A Tanács 96/53/EK irányelve (1996. július 25.) a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.). Lehetővé teszi nehezebb és hosszabb közúti járművek használatát az intermodális szállításban, többek között a kombinált szállítás közúti szakaszain.

²⁸ (EU) 2020/1056 rendelet.

²⁹ COM(2021) 324 final.

³⁰ Comparative analysis of transshipment technologies for intermodal transport and their costs (Az intermodális szállításához használható átrakodási technológiák és költségeik összehasonlító elemzése), PwC, KombiConsult, 2022, https://transport.ec.europa.eu/news/study-analyses-transshipment-options-more-competitive-intermodal-transport-and-terminal-capacity-ten-2022-05-05_en

³¹ COM(2021) 812 final.

Végezetül megjegyzendő, hogy néhány érdekelt fél megemlítette a kombinált árufuvarozásról szóló irányelv és a közúti kábotázs közötti kapcsolatot. Változatlanul lényeges és fontos, hogy a nemzetközi kombinált szállítás és a nemzetközi közúti szállítás továbbra is egyenlő elbánásban részesüljön a nem honos fuvarozók igénybevétele tekintetében, ahogyan arról a kombinált árufuvarozásról szóló irányelv 4. cikke rendelkezik. Az 1072/2009/EK rendelet 2020. évi felülvizsgálatában³² a társjogalkotók a kombinált árufuvarozásról szóló irányelv 4. cikkétől való eltérésről rendelkeztek (de csak az azzal való visszaélés esetére), ugyanakkor ismét megerősítették, hogy a 4. cikk hasznosnak bizonyult, és továbbra is hatályban marad³³.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

• Jogalap

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) VI. címe (90–100. cikk) értelmében az EU előjoga, hogy rendelkezéseket állapítson meg a közös közlekedéspolitikára vonatkozóan. Az EUMSZ 91. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerint az EU a közlekedés területén hatáskörrel rendelkezik arra, hogy intézkedéseket állapítson meg a közlekedésbiztonság javítására, az EUMSZ 91. cikke (1) bekezdésének d) pontja pedig azonos hatáskört biztosít „az egyéb megfelelő rendelkezéseket” illetően.

• Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)

A probléma uniós léptéke

A szubszidiaritás elvének megfelelően az EU a kizárólagos hatáskörébe nem tartozó területeken csak akkor és annyiban járhat el, amikor és amennyiben a tervezett intézkedés céljait a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani. A közlekedés – különösen éghajlatváltozással összefüggő – külső költsége határokon átnyúló probléma, amelyet nem lehet csupán tagállami vagy helyi fellépéssel megoldani. Az árufuvarozásból származó ÜHG-kibocsátás csökkentésének sürgető szükségessége egyformán érinti a határokon átnyúló és a belföldi műveleteket. A feltárt problémát tehát uniós szinten kell kezelni, mivel határokon átnyúló jellegű.

Hozzáadott értéket nyújtó fellépés uniós szinten

A kezdeményezés célja, hogy közös támogathatósági feltételeken alapuló támogatási intézkedésekkel előmozdítsa a 81 %-ban tagállamok között lebonyolított intermodális szállítás elterjedését az EU egész területén. Szakpolitikai és belső piaci szempontból fontos gondoskodni arról, hogy a biztosított támogatások az egész EU-ban összehasonlítható módon legyenek alkalmazhatók. A kombinált árufuvarozásról szóló hatályos irányelv korlátozott jellegére tekintettel egyes tagállamok az intermodális szállítási műveletek terén differenciált támogatást alakítottak ki nem harmonizált szabályozási támogatás formájában és az állami támogatási szabályok alapján egyaránt. Bizonyos esetekben – különösen a határokon átnyúló műveleteknél – a támogatási intézkedések rendelkezésre állásával kapcsolatos információk

³² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 1055/2020 rendelete (2020. július 15.) az 1071/2009/EK rendeletnek, az 1072/2009/EK rendeletnek és az 1024/2012/EU rendeletnek a közúti fuvarozási ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról (HL L 249, 2020.7.31., 17. o.).

³³ E rendelkezést illetően néhány tagállam megsemmisítés iránti keresetet indított a Bíróság előtt (C-542/20 sz. Litvánia kontra Parlament és Tanács, C-545/20. sz. Bulgária kontra Parlament és Tanács, C-547/20. sz. Románia kontra Parlament és Tanács, valamint C-554/20. sz. Lengyelország kontra Parlament és Tanács ügy).

nem mindig voltak egyformán hozzáférhetők valamennyi gazdasági szereplő számára. Bizonyos gazdasági szereplők versenyelőnyhöz juthattak, amelynek következményei túlmutattak a nemzeti határokon. Az uniós fellépés arra irányul, hogy előmozdítsa a gazdasági szereplők hasonló elbánásban részesítését az EU egész területén, egyszerűsítse a közigazgatási eljárásokat az ágazat, a tagállamok és a Bizottság számára, valamint javítsa a belső piac működését. Ez a cél nem érhető el kizárólag tagállami szintű jogalkotással.

- **Arányosság**

Az e kezdeményezés szerkezetét alkotó lényeges szakpolitikai intézkedésekkel és szakpolitikai alternatívával kapcsolatos döntések az arányosság elvének kellő figyelembevételével születtek, így a lehető legkiegyensúlyozottabb megközelítést eredményezik. A javaslat ugyan kötelezettséget ró a tagállamokra a tekintetben, hogy nyújtsanak támogatást bizonyos jellegű intermodális szállítási műveletekhez, a hatásvizsgálat azonban feltárta, hogy a csak önkéntes tagállami támogatást tartalmazó szakpolitikai alternatíva nem elegendő a célkitűzés eléréséhez. A kiválasztott szakpolitikai alternatíva kielégítő modális váltást biztosít észszerű költségek mellett.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

A kiválasztott jogi aktus – vagyis a hatályos irányelv módosítása – révén kielégítően elérhető az intermodális szállítás versenyképesebbé tételével kapcsolatos célkitűzés, egyúttal biztosítható a szubszidiaritás elvének tiszteletben tartása. A támogatás biztosításához a tagállamok szabadon alakíthatják ki saját szakpolitikai keretüket a legfontosabb támogatási intézkedésekből.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése/célravezetőségi vizsgálata**

A kombinált árufuvarozásról szóló irányelv 2014 és 2016 között végzett értékelése³⁴ arra a következtetésre jutott, hogy az irányelv továbbra is lényeges eszköz a különböző szállítási módokat kombináló árufuvarozás támogatásában. Becslések szerint a csak közúti szállításról intermodális szállításra való átállás 2011-ben éves szinten akár 2,1 milliárd EUR megtakarítást is eredményezhetett a külső költségekben. Noha nem minden megtakarítás tudható be a kombinált árufuvarozásról szóló irányelvnek, megállapítást nyert, hogy a határokon átnyúló kombinált szállítási szolgáltatások uniós fellépés nélkül valószínűleg akadályokba ütköztek volna az eltérő jogrendszerek miatt, ami kevésbé vonzóvá és feltehetőleg kivitelezhetetlenné tette volna a kombinált szállítási szolgáltatásokat.

Azonban a kombinált árufuvarozásról szóló irányelv több rendelkezése – például a papíralapú okmányok használatának előírása – elavult, mivel az 1992. évi piaci viszonyokat tükrözi. Az irányelv egyéb rendelkezéseit hátrányosan érinti a tagállami szinten eltérő átültetés és végrehajtás, ami napi szinten okoz gyakorlati problémákat az ágazat számára; az érintett rendelkezések tehát nem teljesen eredményesek. Ezenkívül a gazdasági támogatási intézkedések nagyon korlátozottak, ezért nem gyakorolnak jelentős hatást az intermodális

³⁴ SWD(2016) 140 final.

műveletek versenyképességére. A nyilvános konzultációban az ágazati szereplők és a közigazgatási szervek egyaránt azt jelezték, hogy a szakpolitikai intézkedések arányosak a szakpolitikai célkitűzések eléréséhez.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A Bizottság aktívan együttműködött az érdekelt felekkel és átfogó egyeztetéseket folytatott a hatásvizsgálat teljes folyamatában.

A konzultációs tevékenységek 2021-ben és 2022-ben, a bevezető hatásvizsgálat 2021. augusztusi közzétételétől a célzott konzultáció 2022. augusztusi lezárásáig zajlottak.

A konzultációs tevékenységek célkitűzései a következők voltak:

- információk és vélemények gyűjtése az érdekelt felektől a fő problémákról és azok forrásairól, az e problémákhoz kapcsolódó lényeges szakpolitikai célkitűzések meghatározásáról, valamint a hatásvizsgálat során figyelembe vehető szakpolitikai intézkedések azonosításáról, meghatározásáról és szűréséről;
- információk és vélemények gyűjtése a szakpolitikai intézkedések és alternatívák valószínűsíthető hatásairól.

A kezdeti visszajelzési mechanizmus részeként az érintett feleknek 2021. augusztus 19. és szeptember 16. között lehetőségük volt visszajelzést adni a bevezető hatásvizsgálatról. Összesen 62 egyéni válasz érkezett.

Ezt követően 2022. március 7-től május 30-ig nyilvános konzultáció volt elérhető az „Ossza meg velünk véleményét!” című weboldalon. Összesen 101 válasz érkezett különböző érdekelt felektől. Bizonyos érdekeltek a konzultációra adott válaszukkal együtt állásfoglalást is benyújtottak.

Végezetül az alábbi célzott konzultációs tevékenységekre került sor:

- célzott online felmérés a szakpolitikai alternatívák problémameghatározásának és célkitűzéseinek jóváhagyása, a szakpolitikai intézkedések/alternatívák részletesebb meghatározásához szükséges információk gyűjtése, valamint az intézkedések által gyakorolt hatás és a várható költségek értékelésének támogatásához szükséges adatok biztosítása céljából. A felmérés 2022. május 16-tól június 24-ig tartott, és 59 válasz érkezett rá;
- célzott interjúk 29 érdekelt féllel 2022 májusa és augusztusa között (köztük három feltáró interjú 2022 februárjában);
- egy szakértői találkozó az ágazati érdekelt felekkel 2022. október 25-én. A találkozón 60 résztvevő volt 55 szervezet képviselőjében.

Az érdekelt felekkel folytatott konzultációs tevékenységek során kiderült, hogy nagy fokú egyetértés van az érdekeltek között abban, hogy a kezdeményezés problémái és célkitűzései az intermodális szállítás fejlődése szempontjából lényegesek.

A bevezető hatásvizsgálati konzultáció és a nyilvános konzultáció átfogóbb szinten foglalkozott a problémával, majd a felmérés és az interjúk részletesebb és szisztematikusabb

megközelítést követtek a probléma és ahhoz kapcsolódóan a kombinált árufuvarozásról szóló irányelv felülvizsgálatára vonatkozó célkitűzés meghatározásához. A bevezető hatásvizsgálattal kapcsolatos visszajelzésekben közös elemként rajzolódott ki, hogy a kombinált árufuvarozásról szóló hatályos irányelvben foglalt fogalom meghatározás nem egyértelmű, mások pedig felvetették, hogy a kombinált árufuvarozásról szóló irányelvnek a közúti és a vasúti szállítás mellett nagyobb hangsúlyt kellene fektetnie a belvízi szállításra és a rövid távú tengeri fuvarozásra.

A probléma meghatározását illetően kiderült a konzultációból, hogy valamennyi érdekelt fél körében viszonylag széles körű egyetértés (63-ból 95, azaz 66 %) van abban, hogy támogatás hiányában az intermodális szállítás csak bizonyos helyzetekben versenyképes a csak közúti szalítással az EU-ban. A terminálüzemeltetők még pesszimistábbak voltak: ötből hárman úgy vélték, hogy az intermodális szállítás támogatás nélkül soha vagy szinte soha nem lesz versenyképes a csak közúti szalítással szemben. Az ágazati érdekképviseleti csoportok túlnyomó többsége egyetértett abban, hogy az árak versenyképességének hiánya akadályozza az intermodális szállítás fejlődését. Kivételt mindössze a fuvarszervezők (például a többnyire a közúti szállításban tevékenykedő logisztikai szolgáltatók és szállítmányozók) képeztek, akik általában szkeptikusabbak e tekintetben.

A válaszadók hat tényezőt jelöltek meg, amely befolyásolja az intermodális szállítás csak közúti szalítással szembeni versenyképességét: közülük az átrakodási költségek (94-ből 87, azaz 93 %) és a közelben lévő megfelelő terminálok hiánya volt (95-ből 85, azaz 89 %) volt a legkiemelkedőbb. Mindkét tényező esetében az érdekeltek egyes típusaiba és ágazati kategóriába tartozó válaszadók legalább 75 %-a egyetértett azzal, hogy ezek lényeges tényezők. A válaszadók 80 %-a további négy tényezőt is lényegesnek tartott: a háztól házíg tartó szállítás műveletek terén a közúti szállítás olcsóbb az intermodális szalításnál (94-ből 78, azaz 83 %); megszokottá vált a csak közúti szállítás igénybevétele (94-ből 78, azaz 83 %), nincs megfelelő szolgáltatáskínálat a közelben lévő terminálokon (95-ből 76, azaz 80 %); valamint késedelem/hosszabb tranzitidő mutatkozik a csak közúti szállításához képest (92-ből 73, azaz 79 %). Mindegyik említett tényező esetében az érdekeltek egyes típusaiba és ágazati kategóriákba tartozó válaszadók legalább fele lényegesnek tartotta ezeket a tényezőket, míg a szállítás szervezők körében hétből mindössze hárman tekintették lényeges tényezőnek, hogy a háztól házíg tartó szállítás műveletek terén a közúti szállítás olcsóbb az intermodális/multimodális szalításnál.

100 válaszadóból 80-an (80 %) vélekedtek úgy, hogy eltérések vannak a különböző tagállamok között az intermodális szállítás versenyképességében, ennek okaként pedig gyakran a rendelkezésre álló infrastruktúrában és szolgáltatásokban, valamint a nyújtott támogatásban mutatkozó különbségeket jelölték meg.

Ami a problémaforrásokat illeti, az érdekelt felek körében végzett felmérésben 49 válaszadóból 26 egyetértett vagy határozottan egyetértett azzal, hogy a jelenlegi támogathatósági feltételek túl szűkek, mivel csak a tagállamok közötti műveletekre terjednek ki, a rakodási egységeknek el kell érniük a minimális méretet a támogathatósághoz, és eltérő támogathatósági feltételek vonatkoznak a különböző modális kombinációkra. Ezenfelül a felmérésben részt vevő 49 válaszadóból 24-en gondolták úgy, hogy a jelenlegi támogathatósági feltételek nem teljesen relevánsak az intermodális szállítás elterjedésének és az externáliák csökkentésének előmozdítása szempontjából. A felmérésben részt vevő 49 válaszadóból 25-en, a 29 interjúalanyból pedig 15-en úgy vélték, hogy a támogathatóság jelenlegi meghatározása lehetőséget ad az eltérő értelmezésre.

A felmérés 49 részvevőjéből 18-an egyetértettek vagy határozottan egyetértettek azzal, hogy hiányzik az empirikus alap a támogatás megfelelő szintjének megállapításához, amint már a REFIT-értékelés is arra a következtetésre jutott, hogy a kombinált árufuvarozásról szóló irányelv nem tartalmaz olyan hatékony piaci áttekintési keretet, amely lehetővé tenné a támogatási intézkedések tényleges helyzethez igazítását uniós vagy tagállami szinten. A felmérésben részt vevő 49 válaszadóból 20-an támogatták az intermodális szállítás helyzetével kapcsolatos adatok, elemzés és jelentéstétel fejlesztésének célkitűzését.

A REFIT-értékelés kimutatta, hogy a kombinált árufuvarozásról szóló irányelv által a kombinált szállítás relatív versenyképességének fokozása céljából meghatározott támogatási intézkedések nagyon korlátozottak. A nyilvános konzultációra adott 100 válaszból 70 egyetértett azzal, hogy ez problémát jelent, az érdekelt felek körében folytatott felmérésben részt vevő 49 válaszadóból pedig 19-en egyetértettek vagy határozottan egyetértettek azzal, hogy a csekély mértékű, eredménytelen és nem hatékony támogatási intézkedések problémát jelentenek.

A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia megállapítja, hogy a bonyolult szabályozási, igazgatási és üzleti rendelkezése egyszerűsítése érdekében javítani kell a multimodális adatcserét és az intelligens közlekedésszervezést. A gazdasági szereplők eltérő rendszereket használnak, amelyek felülete, adatkészlet-követelményei és szemantikája jelentősen eltér. Az érdekelt felek körében végzett felmérésben részt vevő 49 válaszadóból 13-an egyetértettek azzal, hogy hiányzik az átjárhatóság, a különböző adatmegosztási rendszerek széttagoltsága pedig jelentős korlátozó problémát okoz. Ami a terminálok működési hatékonyságának hiányát illeti, a nyilvános konzultációban részt vevő 100 válaszadóból 37 úgy vélte, hogy a terminálokon nyújtott szolgáltatások gyenge minősége olyan tényező, amely aláássa az intermodális szállítás versenyképességét.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

Külső vállalkozó készítette (2021. december és 2023. június között) a javaslatot megalapozó hatásvizsgálatot igazoló tanulmányt. A tanulmány hasznos meglátásokkal szolgált, különösen a szakpolitikai alternatívák kialakításához, a várható hatások értékeléséhez és a közvetlenül érintett érdekelt felek véleményének összegyűjtéséhez.

- **Hatásvizsgálat**

Az e javaslatban szereplő szakpolitikai intézkedések a hatásvizsgálat eredményein alapulnak. A hatásvizsgálati jelentés (SWD(2023) 351) eredetileg kedvezőtlen véleményt kapott a Bizottság Szabályozói Ellenőrzési Testületétől (SEC(2023) 373). Ezután ismét a Testület elé terjesztették, amely fenntartásokkal ugyan, de kedvező véleményt fogalmazott meg. A Testülettől kapott ajánlásokat figyelembe vették, és a hatásvizsgálati jelentés 1. melléklete összefoglalja ennek módját.

A hatásvizsgálat során öt szakpolitikai alternatívát vizsgáltak a meghatározott célkitűzések elérése szempontjából. Mind az öt alternatíva foglalkozik az alábbi kérdéskörökkel:

- a műveletek szélesebb körének hatékony megfelelési feltételek hatálya alá vonása;
- a versenyképesség fokozása támogatási keret révén;
- a piacra lépéssel kapcsolatos átláthatóság, együttműködés és egyszerűsítés;

- a piac működésével kapcsolatos jelentéstétel és tájékoztatás javítása.

Az A. szakpolitikai alternatíva kínálja a legenyhébb beavatkozást uniós szinten. Az EU-n belüli intermodális szállítás egészére vonatkozik. A támogathatóság az externáliák szélesebb körén alapulna, legalább 40 %-os megtakarítást írna elő a külső költségek tekintetében, módszere pedig a szállítás külső költségeiről szóló kézikönyvből³⁵ származó egységértékeken alapulna. A számíttással kapcsolatos iránymutatást végrehajtási jogi aktus tartalmazná³⁶. A támogathatóság igazolására szolgáló adatokat felül kellene vizsgálni és az eFTI-platformokhoz³⁷ kellene kötni. A Bizottság jelenlegi kétévenkénti jelentéstételi kötelezettsége helyett a tagállamok kapnának felkérést arra, hogy a megfelelő támogatás kiválasztásához rendszeresen végezzenek elemzést és stratégiai tervezést a fenntartható szállítási módokkal kapcsolatosan. Az A. szakpolitikai alternatíva ugyan nem kötelezi a tagállamokat támogatás nyújtására, de előre meghatározott eszközöket tartalmazó eszköztárat biztosít, amelyből tetszőlegesen lehetne választani. A terminálokkal kapcsolatos átláthatóságot és együttműködést illetően közös átláthatósági szabályokat vezetne be végrehajtási jogi aktus útján.

A B. szakpolitikai alternatíva uniós szintű kötelezettségeket ötvözt a sajátos nemzeti körülmények figyelembevételének rugalmasságával. Kötelezi a tagállamokat, hogy támogassák az intermodális szállítás, ugyanakkor lehetőséget ad számukra, hogy szabadon válasszanak az eszköztárban szereplő különböző támogatási eszközök közül a nemzeti közlekedési rendszerekben jelentkező nehézségek kezeléséhez. Ez a szakpolitikai alternatíva három részalternatívára oszlik, mindegyik különböző hatállyal és támogathatósági feltételekkel rendelkezik. A B1. és a B2a. szakpolitikai alternatíva az EU-n belüli összes intermodális műveletre vonatkozik, míg a B2b. szakpolitikai alternatíva csak az EU-n belüli határokon átnyúló műveletekre terjed ki. A B1. szakpolitikai alternatíva esetében a támogathatóság alapja az ÜHG-kibocsátás szállítás és logisztika terén történő elszámolásának közös uniós keretében („CountEmissions EU” javaslat) foglalt módszerrel kiszámított 25 %-os ÜHG-megtakarítási küszöbérték. A B2a. és a B2b. szakpolitikai alternatívában a támogathatóság az externáliák szélesebb körén alapul, az előírt megtakarítási küszöbérték pedig az A. alternatívával egyezően 40 %. A B. szakpolitikai alternatíva mindegyik részalternatívája szerint felül kellene vizsgálni és eFTI-platformokhoz kellene kötni a támogathatóság igazolásához közlendő adatokat. A piacelemzést és a jelentéstételt illetően a B. szakpolitikai alternatíva mindegyik részalternatívája arra a jelenlegi kötelezettségre támaszkodna, amelynek értelmében a Bizottságnak a tagállamok segítségével és külön piacelemzési vizsgálatok felhasználásával ötévente jelentést kell készítenie. A B. szakpolitikai alternatíva mindegyik részalternatívája előírná a tagállamoknak, hogy érjenek el általános költségcsökkenést és élénkítsék a technológiai fejlesztéseket, ugyanakkor lehetőségük is lenne eszköztárból megválasztani az eszközöket, amelyekkel az adott kereteken belül a nemzeti körülményeikhez igazítják a támogatást. Ezenkívül a tagállamok arra is felkérést kapnak, hogy megkönnyítsék új intermodális útvonalak kialakítását. A B. szakpolitikai alternatíva minden részalternatívája szabályozási kedvezményt tartalmazna, amelynek értelmében a támogatható műveletek közötti szakaszai mentesülnének a nemzeti járművezetési

³⁵ CE Delft, 2019.

³⁶ A műveletek kellően pontos összehasonlításának biztosításához továbbra is rendszeresen naprakésszé kellene tenni a kézikönyvet a legújabb tudományos eredmények figyelembevételével. Ezenkívül biztosítani kell az összhangot és a kiegészítő jelleget az előkészítés alatt álló CEEU-val.

³⁷ Az (EU) 2020/1056 rendelet szerint a vállalkozások és a hatóságok közötti (B2A) elektronikus adatsere céljára létrehozott platformok.

tilalmak alól. A terminálokkal kapcsolatos átláthatóságot és együttműködést illetően az intézkedések megegyeznek az A. szakpolitikai alternatívában foglaltakkal.

A C. szakpolitikai alternatíva a legszigorúbb uniós szintű beavatkozásról rendelkezik. Az EU-n belüli összes műveletre vonatkozik. A támogathatóság feltételei azonosak az A. szakpolitikai lehetőségben és a B2. szakpolitikai részalternatívákban foglaltakkal: a támogathatóság az externáliák szélesebb körén alapul, a küszöbérték pedig 40 %. Más alternatívákhoz hasonlóan a támogathatóság igazolásához közlendő adatokat felül kellene vizsgálni és eFTI-platformokhoz kellene kötni. A Bizottság kétévenkénti jelentéstételi kötelezettsége helyett a tagállamok lennének kötelesek rendszeresen elemzést és stratégiai tervezést végezni, amely a teljes közlekedési rendszerre kiterjedne, és több szállítási módra vonatkozó elemzést is tartalmazna. A támogatási eszközöket illetően arra kötelezi a tagállamokat, hogy nyújtsanak olyan mértékű harmonizált támogatást a területükön zajló támogatható műveletek (vagy azok egy része) költségeinek csökkentéséhez, amely előmozdítja az intermodális szállítás elterjedését. Az értékelések alapján ez a támogatási mérték a háztól házig tartó művelet feladónál jelentkező összköltségének 10 %-a. Ez a szakpolitikai alternatíva egyúttal harmonizált szabályozási kedvezményt is tartalmazna, amelynek értelmében a támogatható műveletek közötti szakaszai mentesülnének a nemzeti járművezetési tilalmak alól. A C. szakpolitikai alternatíva továbbá előírná meghatározott adatkészlet előállítását, és kötelezővé tenné a közös adatkészletek és adatcsere-protokollok használatát. A terminálok átláthatóságával kapcsolatos intézkedések megegyeznek az A. szakpolitikai és a B. szakpolitikai alternatívában foglaltakkal.

Az értékelés alapján a B2a. szakpolitikai alternatíva az előnyben részesített lehetőség. A legnagyobb mértékű modális váltás és külsőköltség-megtakarítás jó költség-haszon arány melletti biztosításával éri el a célkitűzést, egyúttal gondoskodik a koherenciáról, és tiszteletben tartja az arányosság és a szubszidiaritás elvét.

Az előnyben részesített alternatíva várhatóan jelentős megtakarítást eredményez az intermodális ágazatban működő vállalkozások számára az ismétlődő igazgatási költségek terén. Az intermodális szállítással foglalkozó gazdasági szereplők a becslések szerint évi 430 millió EUR megtakarítást érhetnek el az ismétlődő költségekben az elektronikus adatok és az eFTI-platformok használata révén. Ugyanakkor a termináloknál igazgatási költségek merülnének fel a honlapjukon kötelezően közzéteendő információk naprakésszé tételével összefüggésben. Az ismétlődő éves átlagköltség az összes terminál esetében mintegy 6 100 EUR-ra tehető a 2025–2035-ös időszakban. Az igazgatási költségek terén elért megtakarítást jelentősen meghaladja az elhanyagolható költségeket, az igazgatási költségekben a vállalkozásoknál jelentkező nettó megtakarítás pedig évi 430 millió EUR-ra becsülhető.

A szubszidiaritás elvének jobb érvényesülése érdekében, a hatásvizsgálat eredményén túlmenően a tagállamok teljes rugalmasságot élveznek annak megválasztásában, milyen jellegű intézkedéseket hajtanak végre, ugyanakkor változatlanul el kell érniük a 10 %-os költségcsökkentési célt. Az előnyben részesített alternatíva megalapozott döntések meghozatala és a célok elérése érdekében mindegyik tagállamot kötelezi arra, hogy értékelje meglévő és lehetséges intézkedéseit, és az összes intézkedést foglalja egységes nemzeti szakpolitikai keretbe. Ez hasonló, de kevésbé szigorú, mint a C. szakpolitikai alternatívában a több szállítási módra vonatkozó stratégiák elemzésére vonatkozó kötelezettség. A becslések szerint csekély hatást gyakorol a költségekre (az egyszeri többletköltségek legfeljebb 1,1 millió EUR-ra, az évente ismétlődő költségek pedig 1,6 millió EUR-ra tehetők). E

változások nem befolyásolják jelentős mértékben az alternatívák rangsorolását, valamint az előnyben választott szakpolitikai alternatíva kiválasztását.

- **Alapjogok**

A javaslat összhangban van az Európai Unió Alapjogi Chartájával.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslat nettó költsége a 2025–2050-es időszakban 2 millió EUR lesz az uniós költségvetés számára. A javaslat költségvetési hatását az e javaslathoz mellékelt pénzügyi kimutatás ismerteti részletesebben.

A jelenlegi többéves pénzügyi kereten túlmutató költségvetési hatást indikatív áttekintés formájában, a többéves pénzügyi keretről szóló jövőbeli megállapodás sérelme nélkül ismertetjük.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint az ellenőrzés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A tagállamok e módosítás hatálybalépésétől számított két éven belül kötelesek elfogadni és közzétenni az intermodális szállítást érintő meglévő és új intézkedésekből álló nemzeti szakpolitikai keretüket, azt követően pedig ötévente kötelesek értékelni e keret hatását. A nemzeti szakpolitikai keretüket és az értékelés eredményeit is be kell jelenteniük a Bizottságnak.

A Bizottság az e javaslatban foglalt jelentéstételi kötelezettségek révén figyelemmel kíséri e javaslat végrehajtását, eredményeit és hatásait. Az irányelv alkalmazása előtt egy évvel meghatározza a piaci alaphelyzetet, majd az irányelv alkalmazása után öt évvel, azt követően pedig ötévente jelentést készít az EU-n belüli intermodális szállítás gazdasági fejlődéséről. A szükséges információkat a tagállamok és az eFTI-platformokról származó összesített adatok segítségével gyűjti össze. A jelentésekben mindenekelőtt az EU-n belüli intermodális szállítási forgalom volumenével, a főbb intermodális szállítási folyosókkal, az intermodális szállítás elterjedésének főbb akadályaiival, az intermodális szállítás csak közúti szállítással szembeni versenyképességével (kitérve a tagállamok által a nemzeti szakpolitikai keretükben biztosított támogatás elemzésére) és a terminálkapacitást érintő fejlesztésekkel foglalkozik.

A Bizottság legkésőbb tíz év elteltével értékeli, hogy helyénvaló-e továbbra is fenntartani az ezen irányelv szerinti támogatási rendszert.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Az irányelv címét a kiterjesztett hatályhoz kell igazítani a „tagállamok közötti” fordulat törlésével és a „kombinált szállítás” kifejezés „intermodális szállítás” kifejezéssel való felváltásával.

A módosító irányelv 1. cikke a 92/106/EGK irányelv alábbi módosításairól rendelkezik:

- *a hatályos irányelv 1. cikke a „kombinált árufuvarozás” támogatási keretének igénybe vételére való jogosultság feltételeinek megállapításával határozta meg a kombinált árufuvarozásról szóló irányelv hatályát. A felülvizsgált irányelvbe az egyértelműség kedvéért bekerül két cikk a hatály ismertetéséről (1a. cikk) és a fogalommeghatározásokról (1b. cikk), majd az új 1c. cikk következik, amely meghatározza az új feltételeket, amelyek teljesülése esetén a műveletek „kombinált szállításnak” minősülnek;*
- *a 2. cikk szövegét naprakésszé kell tenni a feleslegessé vált 1993-as céldátum eltávolításával;*
- *a 3. cikkbe naprakésszé tett feltételek kerülnek a megfelelés igazolására vonatkozóan;*
- *be kell illeszteni a 3a. cikket, amely arra kötelezi a tagállamokat, hogy fogadják el, tegyék közzé, hajtsák végre és értékeljék az intermodális szállítás támogatásának nemzeti szakpolitikai keretét;*
- *az 5. cikk szövegét naprakésszé kell tenni a Bizottság általi jelentéstételt illetően;*
- *a 6.1. cikk szövegét naprakésszé kell tenni az állami támogatási szabályok betartatása érdekében;*
- *a 7. cikket el kell hagyni;*
- *a 9. cikk helyébe új szöveg lép az elavult hivatkozások naprakésszé tétele és a nyelvezet egyszerűsítése érdekében;*
- *be kell illeszteni a 9a. cikket, amely előírja azt a kötelezettséget, amelynek értelmében a kombinált szállítás közúti szakaszai mentesülnek a nemzeti hétvégi és munkaszüneti napi járművezetési tilalmak alól;*
- *be kell illeszteni a 9b. cikket, amely átláthatósági követelményeket határoz meg az intermodális áruterminalokra vonatkozóan;*
- *be kell illeszteni a 9c. cikket, amely meghatározza azokat a feltételeket, amelyek teljesülése esetén a Bizottság felhatalmazáson alapuló hatáskört kap ezen irányelv alapján;*
- *be kell illeszteni a 9d. cikket, amely meghatározza a végrehajtási jogi aktusok elfogadására vonatkozó hatáskör Bizottság általi gyakorlására vonatkozó bizottsági eljárást;*
- *a 10. cikket el kell hagyni;*
- *mellékletet kell beilleszteni, amely a 3a. cikkben említett támogatási intézkedések tájékoztató jellegű jegyzékét tartalmazza.*

A módosító irányelv 2. cikke az (EU) 2020/1056 rendeletet módosítja azon kötelezettség bevezetése céljából, hogy az eFTI-platformokon elérhetők legyenek a külső költségek terén

elért megtakarítás kiszámítására és az éves kombinált szállítási volumennel kapcsolatos összesített adatok előállítására szolgáló funkciók.

A módosító irányelv 3. cikke előírja az átültetés és a halasztott végrehajtás kötelezettségét.

A módosító irányelv 4. cikk meghatározza ezen irányelv hatálybalépésének napját és alkalmazásának kezdőnapját.

A módosító irányelv 5. cikke meghatározza a címzetteket.

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

(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 tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendelet³ célja, hogy az Unió üvegházhatásúgáz-kibocsátása 2030-ig az egész gazdaságára kiterjedően legalább 55 %-kal csökkenjen az 1990-es szinthez képest, és 2050-ig elérhető legyen a klímasemlegesség. A közlekedés esetében ez a cél azt jelenti, hogy 2050-ig 90 %-kal kell csökkenteni az üvegházhatásúgáz-kibocsátást. Ezenkívül a fosszilis tüzelőanyagoktól való függőségének mérséklése céljából az Uniónak a REPowerEU csomagban⁴ kiemelték szerint az energiahatékonyságát is javítania kell, és a

¹ HL C ., ., . o.

² HL C ., ., . o.

³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj?locale=hu>).

⁴ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – REPowerEU terv, COM(2022) 230 final.

szennyezőanyag-mentességi cselekvési tervben⁵ foglaltaknak megfelelően át kell állnia a tisztább közlekedésre a lég- és zajszennyezés csökkentése érdekében.

- (2) Az intermodális szállítás ötvözi a vasúti és vízi szállítás jobb környezeti teljesítményét és energiahatékonyságát, valamint a közúti fuvarozás hozzáférhetőségét és rugalmasságát, így meghatározó szerepe van abban, hogy jobban el tudjon terjedni a vasúti és vízi áru fuvarozás. Emellett lehetővé teszi a volumenek hatékonyabb elosztását a szállítási módok között, és eredményesen szorítja le a közúti szállítás azon külső költségeit, amelyek maradéktalan internalizálása nehézségekbe ütközik, különös tekintettel a forgalmi torlódásokra és a balesetekre. Azonban a jelenlegi szállítási árak még nem tükrözik teljes mértékben a különböző szállítási módok által előidézett kedvezőtlen hatásokat, ez pedig akadályozza, hogy a fenntarthatóbb áru fuvarozási lehetőségek elterjedése révén eredményesen csökkentsen az externáliák hatásait.
- (3) A 92/106/EGK tanácsi irányelv⁶ keretét hozott létre az intermodális szállítás – és különösen a kombinált szállítási műveletek – fejlesztésének előmozdítása érdekében. Támogatja a közúti szállítással versengő intermodális szállítási műveleteket, és ez a fő jogalkotási aktus, amellyel az Unió ösztönzi a közúti áru fuvarozásról az olyan alacsonyabb kibocsátású szállítási módokra való átállást, mint a belvízi, a rövid távú tengeri és a vasúti szállítás. A 92/106/EGK irányelv ugyan hozzájárult az Unió modális váltással kapcsolatos szakpolitikájának kialakításához, korlátozott hatálya, az általa nyújtott támogatás elégtelensége és végrehajtásának hiányosságai csökkentették az eredményességét. Ezért vonzóbbá kell tenni a feladók számára az Unión belüli intermodális szállítási műveleteket, amelyek csökkentik a külső költségeket annak köszönhetően, hogy környezetbarátabbak, biztonságosabbak, energiahatékonyabbak, és kevesebb forgalmi torlódást okoznak, mint a közúti szállítás.
- (4) Csak az üzleti szempontból életképes unimodális közúti szállítási alternatívával rendelkező intermodális szállítási műveletek eredményeznek megtakarítást a külső költségekben. A szigetek és a szárazföld közötti összeköttetést biztosító intermodális műveleteknek nincs közúti szállítási alternatívájuk, de a hosszabb szakaszokon végzett rövid távú tengeri fuvarozás vagy a vasúti és belvízi szállítással való kombinálásra lehetőséget adó más, rövid távú tengeri fuvarozási szakaszok beiktatásával meg lehet takarítani külső költségeket.
- (5) Az intermodális szállítási műveletek megközelítőleg egyötöde kizárólag egyetlen tagállamon belül zajlik. A nemzeti közúti szállítási műveleteknek ugyanakkor – különösen az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása és a forgalmi torlódások miatt – országhatárokon átvívelő kedvezőtlen hatásai is vannak. Ezért annak biztosítása érdekében, hogy a külső költségek csökkenéséhez hozzájáruló összes művelet egyenlő elbánásban részesüljön, a nemzetközi és nemzeti intermodális szállítási műveleteket – köztük a különböző modális kombinációkat – egyaránt ösztönözni kell uniós szinten.

⁵ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Bolygónk egészségessé tétele mindenki számára – Unió cselekvési terv: „Út a szennyezőanyag-mentes levegő, víz és talaj felé”, COM(2021) 400 final.

⁶ 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/oj?locale=hu>).

- (6) Az intermodális szállítás fejlődéséhez nélkülözhetetlen, hogy rendelkezésre álljanak átrakódó terminálok. Azonban a terminálkapacitás növelésére irányuló támogatási intézkedések nem tartozhatnak ezen irányelv hatálya alá, mivel a(z) *[kérjük beilleszteni a társjogalkotók által jelenleg tárgyalt, felülvizsgált TEN-T rendeletre mutató hivatkozást]* tartalmazza őket.
- (7) A 92/106/EGK irányelvben biztosított támogatásokra való jogosultság a művelet különböző részeire vonatkozó távolságkorlátokon alapul. A „kombinált szállítási műveletek” meghatározásával kapcsolatos megközelítés nem mozdítja elő megfelelően a külső költségek csökkentésére vonatkozó célkitűzést, mivel nem elég célirányos. Ezenkívül nem tükrözi tárgyilagosan a különböző régiókban fennálló feltételeket és körülményeket, és figyelmen kívül hagyja a műveletek környezeti teljesítményével összefüggő jellemzőket, így például a járműtípust és a felhasznált üzemanyagot. Ezért csak olyan intermodális szállítási műveleteket szabad támogatásban részesíteni, amelyekkel megfelelő mértékű megtakarítás érhető el a külső költségek terén, és amelyek lehetővé teszik a közlekedési hálózat optimalizálását. Az ilyen műveletek meghatározásához küszöbértéket kell megállapítani az adott intermodális szállítási műveletnél a külső költségek – köztük az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátása, a légszennyezés, a sérülések és halálesetek, a zaj és forgalmi torlódások – terén az üzleti szempontból életképes alternatív unimodális közúti szállítási műveletekhez képest elért megtakarításokra vonatkozóan. A küszöbértéknek lehetővé kell minden modális kombináció esetében a támogatást, egyúttal biztosítania kell, hogy az intermodális művelet jelentős részben vasúti, belvízi és rövid távú tengeri szállítási szakaszokból álljon. Ezenkívül az intermodális szállítási művelet valamennyi szerves részének külső költségeit figyelembe kell fenni a külső költségekben elért megtakarítás kiszámításakor, hogy tisztességesen összehasonlítható legyen más szállítási lehetőségekkel.
- (8) Az Unión kívül kezdődő vagy végződő (vagy kezdődő és végződő), illetve az Unión belül kezdődő és végződő, de harmadik országon áthaladó műveletek esetében az adott intermodális szállítási művelet Unióban zajló részének ezen irányelv hatálya alá kell tartoznia, ha a művelet szóban forgó része megfelel az ezen irányelvben foglalt feltételeknek, feltéve, hogy előmozdítja a modális váltást az Unión belül.
- (9) Az intermodális szállítási műveletek között a szállítási módok kombinációját és a műveletek különböző részeinek számát – ezen belül a szállítási szakaszok különböző számát – tekintve jelentős eltérés lehet. Az ezen irányelv alapján támogatott kombinált szállítási műveletek egy vagy két közúti szakaszt és egy vagy több nem közúti szakaszt foglalhatnak magukban. Tekintettel arra, hogy a kombinált szállítási műveletek különböző szállítási szakaszai közül egyik sem valósulna meg a többi szakasz nélkül, és összhangban a Bíróság ítélkezési gyakorlatával, a feladótól a végső címzettig tartó művelet egyetlen oszthatatlan szállítási műveletnek minősül⁷. Ezért az intermodális művelet bármely részét érintő akadályok az egész intermodális művelet életképességét aláásnák, így az unimodális közúti szállítás fokozott igénybevételét eredményeznék.
- (10) Ahhoz, hogy az ezen irányelv szerinti keret alapján támogatásban részesíthető intermodális szállítási műveletek meghatározása céljából az intermodális láncban

⁷ Az 1991. május 7-i ítélet, Bizottság kontra Olaszország, C-45/89, EBHT 1991., I-2053. o., ECLI:EU:C:1991:185.

végig követhetők legyenek az intermodális rakodási egységek, elengedhetetlen, hogy az összes ilyen műveletben használt intermodális rakodási egységek tekintetében már meglévő és széles körben elterjedt azonosítási és jelölési módok legyenek használatban. Az egységesített azonosítás várhatóan az intermodális rakodási egységek terminálokon történő kezelését is felgyorsítja, és megkönnyíti az intermodális szállítási műveletek lebonyolítását.

- (11) A konténerszállításban szükség lehet az üres konténer konténerdepóban történő felvételére és visszaszállítására az intermodális szállítási művelethez való felhasználása előtt vagy után. Ha az ilyen depójáratokat külön üres konténerekkel bonyolítják le, és az intermodális szállítási műveletre kötött szállítási szerződésnek vagy ilyen szerződés egy részének tárgyát képezik, akkor az intermodális szállítási művelet szerves részének tekintendők.
- (12) Annak érdekében, hogy csak támogatható intermodális szállítási műveletek részesüljenek támogatásban az ezen irányelvvel létrehozott keret alapján, fontos, hogy bármely műveletnél meg lehessen győződni a támogatási keretben meghatározott feltételek teljesüléséről. Korszerű digitális eszközök kiszámíthatják a külső költségekben elért megtakarítást, és segítséget nyújthatnak a megfelelés ellenőrzésében. Az (EU) 1056/2020 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁸ alapján a digitális szállítási adatok közlésére létrehozott platformok (a továbbiakban: eFTI-platformok) megfelelő eszközt biztosítanak, mivel kialakításuknál fogva tartalmazzák a jogszabályban előírt információkat, köztük a külső költségekben elért megtakarítás számítását. Ezért az eFTI-platform használatát kötelezővé kell tenni minden olyan művelet esetében, amelynél igény van a keret alapján nyújtott támogatásra.
- (13) A külső költségek referenciaértékeit vagy ilyen referenciaértékek forrásait tartalmazó közös, harmonizált számítási módszert kell kialakítani és rendszeresen naprakésszé tenni, lépést tartva a fejlődő ismeret- és tudományos alappal. Ezért a pontos módszert végrehajtási jogi aktus útján kell meghatározni, a számításnak pedig a szállítás külső költségeiről szóló kézikönyv⁹ mindenkor naprakésszé tett változatában megállapított egységértékeken kell alapulnia.
- (14) A szükséges szállítási információkat eFTI-platformokon kell rögzíteni a művelet megkezdése előtt, és szigorúan a megfelelés igazolásához szükséges adatokra és számításokra kell szorítkozni. Az igazgatási terhek elkerülése érdekében az illetékes nemzeti hatóságok nem kérhetnek kiegészítő információkat a megfelelés ellenőrzése céljából.
- (15) Ahhoz, hogy a Bizottság eleget tehessen az ezen irányelvben előírt jelentéstételi kötelezettségeinek, az eFTI-platformokon a kombinált szállítási műveletekre vonatkozóan rögzített bizonyos adatokat, összesített formában, évente a Bizottság rendelkezésére kell bocsátani.

⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 1056/2020 rendelete (2020. július 15.) az elektronikus áruszállítási információkról (HL L 249., 2020.7.31., 33. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj?locale=hu>).

⁹ Handbook on the external costs of transport (Kézikönyv a közlekedés külső költségeiről). Európai Bizottság. 2019 – 1.1. változat, az Európai Unió Kiadóhivatala, ISBN 978-92-76-18184-2.

- (16) Az intermodális szállítás igénybevétele nagyobb távolságok esetében a költségek szempontjából felveheti a versenyt az unimodális közúti szállítással, mivel a nem közúti szállítási módok szállítási költségei egységre vetítve rendszerint alacsonyabbak. Közepes és kisebb távolságok esetében viszont a feladók és a szállításszervezők versenykényszer miatt gyakran választják az unimodális közúti szállítást, mivel az ilyen kisebb távolságoknál az egységre vetített alacsonyabb szállítási költség nem elegendő ahhoz, hogy ellensúlyozza azokat a szervezési és átrakodási többletköltségeket, amelyek abból fakadnak, hogy az intermodális szállítás több szállítási módot érint. Közepes távolságoknál ez a költségalapú versenyképességben kimutatható különbség átlagosan 10 %. Ezért a közepes távolságon végzett intermodális szállítás elterjedésének felgyorsítása érdekében a tagállamoknak ki kell igazítaniuk a nemzeti szakpolitikáikat, és meg kell hozniuk az intermodális szállítás versenyképességének fokozásához szükséges szabályozási és nem szabályozási jellegű intézkedéseket.
- (17) A tagállamok egy része rendelkezik az intermodális vasúti, belvízi vagy rövid távú tengeri szállítás előmozdítására irányuló nemzeti szakpolitikákkal, amelyek célja a közúti szállítás és az alternatív szállítási lehetőségek közötti költségbeli különbség csökkentése. Azonban a modális szakpolitikák nincsenek mindig összhangban a szállítási módok vagy a szomszédos országok között. Ezenkívül egyes tagállamokban nincsenek hatályban támogatási intézkedések. Az összhangot nélkülöző megközelítés okozta szétagoltság miatt kevésbé eredményes a jelenlegi támogatás, és egyenlőtlenek a versenyfeltételek a szállítási módok, illetve a tagállamok között. Ezért minden tagállamnak – az egyes modális kombinációkban rejlő lehetőségek és átfogóan az összes szállítási mód egymásra hatásának figyelembevételével – létre kell hoznia és meg kell valósítania az intermodális szállítás támogatására szolgáló nemzeti szakpolitikai keretet. A tagállamoknak rendszeresen újra kell értékelniük a nemzeti intézkedések eredményességét és relevanciáját.
- (18) A nemzeti szakpolitikai keretnek tartalmaznia kell egyrészt az adott tagállam által igénybe vett intermodális szállítás versenyképességét érintő meglévő és tervezett nemzeti szabályozási és nem szabályozási jellegű intézkedéseket, például szabályozási mentességeket és preferenciális elbánást, terheket, adókat, díjakat és illetékeket, köztük infrastrukturális, külsőköltség- és torlódási, valamint az unimodális közúti árufuvarozást terhelő díjakat; másrészt az egyes szállítási módokra vagy az intermodális szállításra – ezen belül az unimodális közúti árufuvarozásra vagy annak meghatározott részeire – vonatkozó árufuvarozás-támogatási rendszereket. A támogatási intézkedéseket egyformán kell alkalmazni minden olyan műveletre, amely a vonatkozó feltételeknek megfelelően kombinált szállítási műveletnek minősül. A tagállamoknak szükség szerint konzultáció révén vagy közös szakpolitikai keretek kialakításával együtt kell működniük más, szomszédos tagállamokkal. Az említett nemzeti szakpolitikai keretek összehangolását és uniós szintű koherenciáját a Bizottságnak piacelemzéssel és jelentéstétellel kell előmozdítania.
- (19) A közepes távolságon végzett intermodális műveletek költségek szempontjából akkor kelhetnek versenyre az unimodális közúti műveletekkel, és készítetik a feladókat arra, hogy műveleteikben intermodális szállításra álljanak át, ha a nemzeti szakpolitikai keretek hozzájárulnak középtávon a háztól házig tartó intermodális szállítási műveletek összköltségének legalább 10 %-os csökkenéséhez. Az erre

irányuló intézkedések meghozhatók lehetnek jogi, gazdasági, költségvetési vagy igazgatási jellegű kiigazítások és rendelkezések formájában. A tagállamok felhasználhatják az 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁰ szerint szerzett bevételeket az ezen irányelv hatálya alá tartozó intermodális szállítási műveletek támogatására. Az egyedi programokra vonatkozó szabályoknak a megfelelően a támogatás meglévő uniós pénzügyi eszközökből is finanszírozható.

- (20) Ezenkívül az intermodális szállítás igénybevétele szempontjából fontos, hogy külön támogatásban részesüljenek azok a beruházások, amelyek lehetővé teszik az intermodális technológiák szükséges fejlesztését. Ezzel a támogatással kielégíthetők a terminálok vagy az intermodális szállításban érintett szállítási módok tekintetében jelentkező technológiai szükségletek.
- (21) Ha a bizonyos terminálok között vagy azok közelében a közúton kívül nincs más összeköttetés, akkor „induló” támogatásra lehet szükség új intermodális összeköttetések kialakításához, mivel előfordulhat, hogy az induló szakaszban a szolgáltatások iránt mutatkozó kereslet nem elegendő a jövedelmezőségük biztosításához.
- (22) A tagállamok bevezethetnek állami támogatási intézkedéseket az európai zöld megállapodás és a klímarendelet céljainak eléréséhez, feltéve, hogy ezek az intézkedések összeegyeztethetők a belső piaccal.
- (23) A nemzeti szakpolitikai keretekben bevezetett támogatási intézkedések állami támogatásnak minősülhetnek. Amikor valamely tagállam intézkedéseket állapít meg a nemzeti szakpolitikai keretében, akkor meg kell vizsgálnia, hogy ezen intézkedések bármelyike állami támogatásnak minősül-e, az EUMSZ 107. és 108. cikke alkalmazásának sérelme nélkül. Ha valamely intézkedés állami támogatásnak minősül, az állami támogatásra vonatkozó eljárásjogi és anyagi jogi szabályokat kell alkalmazni. Az állami támogatási intézkedések összeegyeztethetőségének értékelése értelemszerűen a Bizottság kizárólagos hatáskörébe tartozik az EUMSZ 108. cikkének megfelelően.
- (24) Annak érdekében, hogy a tagállamok által végrehajtott, rendelkezésre álló támogatási intézkedésekkel kapcsolatos gyakorlati tájékoztatás könnyen, nyilvánosan és díjmentesen hozzáférhető legyen minden gazdasági szereplő számára az Unióban, központi helyen lévő, külön honlapon kell rendelkezésre bocsátani, ahol a nemzetközi műveleteket szervező vállalkozások könnyen megtalálják.
- (25) Fontos átfogó képet alkotni a piaci fejleményekről és a támogatási intézkedések intermodális szállítás elterjedésére gyakorolt hatásáról. Az ilyen piaci áttekintésnek az egész Unión belül összehasonlíthatónak kell lennie. A Bizottságnak ezért továbbra is jelentést kell készítenie a piaci fejleményekről a tagállamok segítségével. Ebben a jelentésben először is meg kell határozni az alaphelyzetet az intermodális szállítás közúti szállításal szembeni költségalapú versenyképessége terén, azt követően pedig ötévente kell elkészíteni, hogy elegendő idő legyen arra, hogy a támogatási intézkedések kifejtsek a hatásukat.

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 1999/62/EK irányelve (1999. június 17.) a járművekre egyes közúti infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról (HL L 187., 1999.7.20., 42. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj?locale=hu>).

- (26) Az intermodális szállításban felmerülő sajátos helyzetek kezelésére vonatkozó külön uniós szintű szabályozási rendelkezésekkel támogatni lehet az intermodális szállítás elterjedését és hatékonyságát. A terminál- és nem közúti kapacitások hatékony felhasználásának biztosításához fontos, hogy a terminálok és a nem közúti szállítás üzemeltetését ne akadályozzák a közúti szakaszokra vonatkozó időbeli járművezetési korlátozások.
- (27) Annak érdekében, hogy az intermodális átrakodó terminálok rendelkezésre álló szolgáltatásokkal és létesítményekkel kapcsolatos tájékoztatás könnyen hozzáférhető legyen az összes gazdasági szereplő és szállításszervező számára az Unióban, a terminálüzemeltetőknek díjmentesen kell közzétenniük ezeket az információkat a honlapjukon. Az Unión belüli intermodális átrakodó terminálok szolgáltatási szintjének megállapítására szolgáló keret biztosításához végrehajtási jogi aktusban kell részletesen felsorolni az e körbe tartozó információkat.
- (28) Az Unión belüli különböző terminálok szolgáltatási szintjének összehasonlíthatóságáról az intermodális átrakodó terminálok osztályozásának kialakításával kell gondoskodni. Ez az osztályozás nem lehet szerfelett bonyolult, és nem járhat túlzott terhekkel, ezért már közzétett információkon kell alapulnia.
- (29) Az intermodális szállítás célzott támogatására csak addig van szükség, amíg a piaci ár megfelelően nem tükrözi a különféle szállítási műveletek társadalmat terhelő összköltségét. Ezért tíz év elteltével felülvizsgálatot kell végezni annak értékelése céljából, hogy a támogatás még mindig releváns-e, és ha igen, szükség esetén hogyan igazítható ki.
- (30) Ezen irányelv végrehajtása érdekében az eFTI-platformokon elérhetővé kell tenni olyan funkciókat, amelyek segítségével ki lehet számítani a külső költségekben elért megtakarításokat és elő lehet állítani összesített adatokat.
- (31) Bizonyos követelmények technikai jellegének figyelembevétele érdekében a Bizottságnak felhatalmazást kell kapnia arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el arra vonatkozóan, hogy kiegészítse ezt az irányelvet az intermodális szállítási művelet külső költségeiben elért megtakarítás kiszámításához szükséges további adatok jegyzékével, amely számításra ezen irányelv és a kombinált szállítási műveletekre vonatkozóan a piaci elemzéshez rendelkezésre álló éves összesített adatok előállítására vonatkozó szabályok betartásának igazolásához van szükség. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy ezekre a konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban¹¹ foglalt elvekkel összhangban kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

¹¹ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

- (32) Ezen irányelv egységes végrehajtási feltételeinek és különösen a külső költségek számítására vonatkozó részletes szabályok, a szigetek és a szárazföld közötti összeköttetést biztosító intermodális műveletek előre meghatározott alternatív útvonalait tartalmazó jegyzék, valamint a terminálokon igénybe vehető szolgáltatásokról és a terminálok osztályozásáról nyújtandó tájékoztatás biztosítása érdekében végrehajtási hatáskört kell ruházni a Bizottságra. Ezt a végrehajtási hatáskört a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹² megfelelően kell gyakorolni.
- (33) Ezen irányelv célja, hogy jobban előmozdítsa az áru fuvarozásban a közúti szállításról a környezetbarátabb szállítási módokra való átállást az uniós közlekedési rendszer külső költségeinek csökkentése érdekében. Mivel az intermodális szállítás elsősorban nemzetközi jellegű, az infrastruktúra pedig összekapcsolódik, ezt a célt a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban jobban megvalósítható. Az Unió ezért az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritási elvnek megfelelően intézkedéseket hozhat. Az említett cikkben foglalt arányossági elvnek megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (34) Az Unión belüli határokon átnyúló szállítási műveletek további zökkenőmentes működéséhez az ezen irányelv átültetéséhez szükséges nemzeti jogszabályok, rendeletek és közigazgatási rendelkezések meghozatalát el kell halasztani az eFTI-platformok elérhetővé válásáig. A halasztott alkalmazás nem érinti a nemzeti jogba történő átültetésére vonatkozó határidővel kapcsolatos tagállami kötelezettségeket.
- (35) A tagállamoknak és a Bizottságnak a magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatával¹³ összhangban a tagállamok vállalták, hogy az átültető intézkedéseikről szóló értesítéshez indokolt esetben egy vagy több olyan dokumentumot mellékelnek, amely megmagyarázza az irányelv elemei és az azt átültető nemzeti jogi eszközök megfelelő részei közötti kapcsolatot. Ezen irányelv tekintetében a jogalkotó úgy ítéli meg, hogy indokolt ilyen dokumentumok átadása,
- (36) A 92/106/EGK irányelvet és az (EU) 2020/1056 rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 92/106/EGK irányelv módosításai

¹² Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj?locale=hu>).

¹³ HL C 369., 2011.12.17., 14. o.

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.) az intermodális árufuvarozás támogatási keretének létrehozásáról”.

2. Az 1. cikket el kell hagyni.

3. A szöveg a következő 1a., 1b. és 1c. cikkel egészül ki:

„1a. cikk

Ez az irányelv támogatási keretet hoz létre a teljes mértékben vagy részben az Unió területén végrehajtott intermodális szállítási műveletekhez. Meghatározza továbbá az intermodális átrakodó terminálokra vonatkozó átláthatósági követelmények szabályait.

1b. cikk

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. »intermodális szállítási művelet«: egyetlen intermodális rakodási egység szállítása annak berakodási és kirakodási pontja között két vagy több szállítási szakaszon, amelyek közül legalább egy szakaszt vasúti, belvízi vagy rövid távú tengeri szállítással bonyolítanak le, és a kezdeti, a végső vagy mindkét szakaszt közúton teszik meg, a különböző szállítási szakaszok közötti átrakodás során az áruk kezelése nélkül, függetlenül attól, hogy a művelet egyetlen multimodális szállítási szerződés vagy egymást követő, meghatározott szállítási módra vonatkozó szállítási szerződések tárgyát képezi-e;
2. »kombinált szállítási művelet«: olyan intermodális szállítási művelet, amely az Unió területén belül megfelel az 1c. cikk (2) bekezdésében megállapított feltételeknek;
3. »intermodális rakodási egység«: az intermodális szállításban használt konténer, csereszekrény vagy félpótkocsi, illetve közúti jármű vagy járműszerelvény;
4. »berakodási pont«: az áruk intermodális rakodási egységbe való berakodásának helye;
5. »kirakodási pont«: az áruk intermodális rakodási egységből való kirakodásának helye;
6. »külső költségek«: a szállítási szolgáltatásokat igénybe vevőknek betudhatóan keletkező és nem általuk, hanem az egész társadalom által viselt költségek, amelyek különösen az üvegházhatásúgáz-kibocsátással, a légszennyezéssel, sérülésekkel és halálesetekkel, a zajjal és a forgalmi torlódásokkal függenek össze;
7. »alternatív unimodális közúti szállítási művelet«: az intermodális rakodási egység szállítására irányuló, virtuálisan megtervezett, üzleti szempontból életképes unimodális művelet, amelynek keretében mindennemű szállítás közúton zajlik a tényleges kombinált szállítási műveletével megegyező kezdő- és végpont között;

8. »alternatív tengeri intermodális szállítási művelet«: virtuálisan megtervezett, üzleti szempontból életképes intermodális szállítási művelet, amelyet az 1c. cikk (7) bekezdése szerint összeállított jegyzékben szereplő tengeri szakaszok egyikének igénybevételevel hajtanak végre az intermodális rakodási egység adott kombinált szállítási műveletével megegyező kezdő- és végpont közötti szállításához;
9. »intermodális átrakodó terminál«: az intermodális rakodási egységek legalább két szállítási mód, illetve két különböző jármű vagy hajó közötti átrakodásához felszerelt létesítménnyel rendelkező intermodális áruterminál, például belvízi vagy tengeri kikötőben, belvízi utak mentén, repülőtereken található terminál, valamint vasúti-közúti terminál;
10. »a szállítási szakasz kezdőpontja«: az a hely, ahonnan elindul az intermodális rakodási egység szállítására irányuló kombinált művelet az adott szállítási móddal;
11. »a szállítási szakasz végpontja«: az a hely, ahol befejeződik az intermodális rakodási egység szállítására irányuló kombinált művelet az adott szállítási móddal;
12. »a kombinált szállítási művelet kezdőpontja«: az a hely, ahol az intermodális rakodási egységet a kombinált szállítási művelet Unión belüli első szakaszát teljesítő járműre vagy hajóra rakodják, illetve – amennyiben az intermodális szállítási művelet az Unió területén kívül indul – az intermodális rakodási egység Unió területére való belépésének helye;
13. »a kombinált szállítási művelet végpontja«: az a hely, ahol az intermodális rakodási egységet a kombinált szállítási művelet Unión belüli utolsó szakaszát teljesítő járműről vagy hajóról kirakodják, illetve – amennyiben az intermodális szállítási művelet az Unió területén kívül fejeződik be – az intermodális rakodási egység Unió területére való kilépésének helye;
14. »támogatási intézkedések«: az intermodális szállítás elterjedésének előmozdítására irányuló, gazdasági, szabályozási, igazgatási vagy egyéb jellegű intézkedések és fellépések.

1c. cikk

- (1) Valamennyi kombinált szállítási művelet részesül a 2., 3a., 4., 6., 8., 9., illetve a 9a. cikkben említett támogatási intézkedésekben.
- (2) A kombinált szállítási műveletnek az alábbi feltételeket kell teljesítenie:
 - a) a b) pontban említett műveletek kivételével a művelet legalább 40 %-kal kevesebb külső költséget eredményez, mint az alternatív unimodális közúti szállítási művelet;
 - b) közúti alternatíva nélküli, sziget és szárazföld közötti összeköttetések esetében a művelet legalább 40 %-kal kevesebb külső költséget eredményez, mint az alternatív tengeri intermodális művelet esetében;
 - c) a kíséret nélküli szállított intermodális rakodási egység az ISO 6346 vagy az EN 13044 nemzetközi szabvány naprakész változata alapján létrehozott azonosítási és jelölési rendszer szerinti egyedi hivatkozással rendelkezik.

- (3) A kombinált szállítási művelet szerves részének tekintendő az adott művelethez használt üres konténernek a berakodási vagy kirakodási pont előtt vagy után konténerdepóból vagy konténerdepóba történő közúti szállítása, amennyiben ilyen szállítás ugyanazon szállítási szerződés tárgyát képezi. A közúti járművek berakodási vagy kirakodási pont előtti vagy utáni bármilyen egyéb mozgása nem tekintendő a kombinált szállítási művelet részének.
- (4) A külső költségek (2) bekezdésben említett kiszámításához a művelet összes részét figyelembe kell venni, ideértve az Unióban végzett terminálműveleteket, köztük az üres konténer (3) bekezdésben említett szállítását is.
- (5) A 2., 3a., 4., 6., 8., 9. és 9a. cikkben említett támogatási intézkedéseket megkülönböztetésmentes módon kell alkalmazni minden olyan kombinált szállítási műveletre, amelyet teljes mértékben vagy részben az Unió területén hajtanak végre, függetlenül a műveletet szervező vagy az egész műveletet vagy annak egy részét végző vállalkozás illetőségétől.
- (6) A Bizottság az e cikk (2) bekezdésében külső költségek kiszámítására vonatkozó részletes szabályok meghatározása céljából végrehajtási jogi aktusokat fogad el. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 9d. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.
- (7) A Bizottság az e cikk (2) bekezdésének b) pontjában említett alternatív tengeri intermodális műveletek előre meghatározott tengeri szakaszait tartalmazó jegyzék megállapítása céljából végrehajtási jogi aktusokat fogad el. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 9d. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

4. A 2. és a 3. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„2. cikk

Az intermodális szállítási műveletekre nem vonatkozik kvótarendszer és engedélyezési rendszer.

3. cikk

- (1) Az ezen irányelvvel létrehozott támogatási keret igénybevételéhez a kombinált szállítási műveletet szervező vállalkozásnak elektronikus áruszállítási információs platformon (a továbbiakban: eFTI-platform) kell rögzítenie és rendelkezésre bocsátania az (EU) 2020/1056 európai parlamenti és tanácsi rendelet* szerinti szállítási információkat.
- (2) Az (1) bekezdésben említett szállítási információkat az adott kombinált szállítási művelet megkezdése előtt kell rögzíteni, és a művelet összes részére ki kell terjedniük. Ezeknek a szállítási információknak az alábbiakat kell tartalmazniuk:
- a) a kombinált szállítási műveletet szervező vállalkozás neve, címe és elérhetőségei;

- b) a kombinált szállítási művelet végpontján az intermodális rakodási egységet átvevő vállalkozás neve, címe és elérhetőségei;
- c) az adott kombinált szállítási művelethez igénybe vett intermodális átrakodó terminál vagy terminálok neve, címe és elérhetőségei;
- d) a szállított intermodális rakodási egység jellege és az 1c. cikk (2) bekezdésének c) pontja szerinti hivatkozása;
- e) adott esetben az üres konténer 1c. cikk (3) bekezdésében említett szállítási szerződés szerinti felvételének vagy leszállításának helye;
- f) valamennyi szállítási szakaszra vonatkozóan a kombinált szállítási művelet mindegyik, Unión belüli szállítási szakaszának kezdő- és végpontja, a vonatkozó kezdési és befejezési dátum, valamint az egyes szakaszokhoz igénybe vett szállítási mód;
- g) a kombinált szállítási művelet külső költségeinek az 1c. cikk (6) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktus szerinti kiszámításához szükséges kiegészítő szállítási információk.

(3) A (2) bekezdés szerint rögzített szállítási információkat az eFTI-plattformok külön funkciói révén az alábbi célokra kell felhasználni:

- a) az 1c. cikk (2) bekezdésének a) pontjában említett külsőköltség-megtakarítás kiszámítása;
- b) a kombinált szállítási műveletekre vonatkozóan az 5. cikk (4) bekezdésének a), b) és c) pontjában említett éves összesített adatok előállítása.

Az e bekezdés első albekezdésének a) pontjában említett számítást az 1c. cikk (6) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktusban megállapított szabályoknak megfelelően kell elkészíteni.

Az e bekezdés első albekezdésének b) pontjában említett számítást a (7) bekezdésben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusban megállapított szabályoknak megfelelően kell elvégezni.

(4) A feltételeknek való megfelelés 1c. cikk (2) bekezdésében meghatározott igazolása az e cikk (1) bekezdésében említett szállítási információkat, valamint a külső költségekben elért megtakarítás számításának eredményeit foglalja magában. E megfelelési igazolásnak az illetékes hatóságok és az adott kombinált szállítási műveletben érintett felek számára egyaránt hozzáférhetővé kell tenni ugyanazon az eFTI-plattformon, ahol a szállítási információkat és a számítási eredményeket rögzítették. Az ezen irányelvnek való megfelelés ellenőrzése céljából semmilyen kiegészítő információ nem kérhető.

(5) Az eFTI-szolgáltatóknak vagy a saját tevékenységeik céljából eFTI-plattformmal rendelkező vagy ilyen platformot üzemeltető vállalkozásoknak minden év február 28-ig a Bizottság rendelkezésére kell bocsátaniuk e cikk (3) bekezdése első albekezdésének b) pontjában említett összesített adatokat a Bizottság 5. cikk (4)

bekezdésének a), b) és c) pontja szerinti jelentéstételi kötelezettségeinek teljesítése céljából.

- (6) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 9c. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy az e cikk (2) bekezdésének a)–f) pontjában említett szállítási információkkal kapcsolatos további részleteknek és az e cikk (2) bekezdésének g) pontjában említett kiegészítő szállítási információk jegyzékének megállapítása révén kiegészítse ezt az irányelvet.
- (7) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 9c. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy az e cikk (3) bekezdése első albekezdésének b) pontjában említett éves összesített adatok jegyzékének, az ezen összesített adatok előállítására vonatkozó részletes szabályoknak és az adatok Bizottság rendelkezésére bocsátására vonatkozó feltételeknek a megállapítása révén kiegészítse ezt az irányelvet.
- (8) Közúti ellenőrzések esetén a kombinált szállítási művelet és a közölt – különösen a (2) bekezdés c)–f) pontjában említett – információk közötti eltérés megengedett, ha kellően indokolt, és a fuvarozó befolyásán kívüli, kivételes és előre nem látható körülménynek tudható be. A szükséges bizonyíték közlése érdekében lehetővé kell tenni a járművezető számára, hogy kapcsolatba lépjen a központi irodával, a szakmai irányítóval, a feladóval vagy az adott kombinált szállítási műveletet szervező bármely más vállalkozással, illetve bármely egyéb személlyel vagy szervezettel, aki vagy amely ezen eltérést illetően további indokolással tud szolgálni.

* Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 1056/2020 rendelete (2020. július 15.) az elektronikus áruszállítási információkról (HL L 249., 2020.7.31., 33. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj?locale=hu>).”

5. A szöveg a következő 3a. cikkel egészül ki:

„3a. cikk

- (1) *[Kiadóhivatal: kérjük a dátum beillesztését: ezen irányelv hatálybalépésétől számított 24 hónap]-ig* mindegyik tagállam nemzeti szakpolitikai keretet fogad el az intermodális szállítás, különösen a kombinált szállítási műveletek elterjedésének megkönnyítése céljából. Ennek a keretnek legalább a következő elemeket kell tartalmaznia:
 - a) a különböző szállítási módokkal lebonyolított szállítási műveletek versenyképességét befolyásoló meglévő szabályozási és nem szabályozási jellegű – többek között a 4., 6. és 9a. cikk hatálya alá tartozó – intézkedések áttekintése, valamint azok intermodális szállítási műveletekre gyakorolt hatásának vizsgálata;
 - b) az intermodális szállítási műveletek unimodális közúti szállítási műveletekhez viszonyított versenyképességbeli lemaradásának csökkentéséhez szükséges intézkedések jegyzéke, amelyet az a) pontban említett áttekintés és vizsgálat alapján kell összeállítani. A megfelelő intézkedések tájékoztató jellegű jegyzéke a mellékletben található.

- (2) Az e cikk (1) bekezdésében említett intézkedéseknek az 5. cikk (1) bekezdésében említett jelentésben foglalt alapértékeléshez viszonyítva az alábbi célkitűzések elérésére kell irányulniuk:
- a) a területükön végrehajtott kombinált szállítási műveletek e műveleteket szervező vállalkozások által viselt összköltségének legalább 10 %-os teljes csökkenése [*Kiadóhivatal: kérjük a dátum beillesztését: ezen irányelv hatálybalépésétől számított 90 hónap, vagyis 7 év és 6 hónap*]-ig;
 - b) az intermodális szállítási műveletek hatékonyságát növelő technológiák fokozott fejlesztése vagy elterjedése; valamint
 - c) adott esetben új vasúti, belvízi vagy rövid távú tengeri összeköttetések létesítése egymáshoz előzőleg nem kapcsolódó intermodális átrakodó terminálok között.
- (3) Az e cikk (1) bekezdésében említett intézkedések nemzeti szakpolitikai keretben történő bevezetése nem jelenti azt, hogy összeegyeztethetők az uniós joggal vagy egyéb jogszabályokkal. Ha az e cikk (1) bekezdésében említett intézkedések állami támogatásnak minősülnek, meg kell felelniük az állami támogatásra vonatkozó eljárásjogi és anyagi jogi szabályoknak, köztük az információk bejelentésére, közzétételére és Bizottságnak történő továbbítására vonatkozó rendelkezéseknek.
- (4) A tagállamok a nemzeti szakpolitikai keretüket haladéktalanul, de legkésőbb az elfogadásától számított egy hónapon belül közzéteszik az interneten, és bejelentik a Bizottságnak a közzétételre mutató hivatkozással, valamint az alapjául szolgáló – többek között az említett intézkedéseknek az e cikk (2) bekezdésében meghatározott célok eléréséhez való hozzájárulásáról készült – értékelésekkel vagy vizsgálatokkal együtt. Az állami támogatásnak minősülő és a csoportmentességi rendelet hatálya alá nem tartozó intézkedéseket illetően a nemzeti szakpolitikai keretekre vonatkozó közzétételi és bejelentési kötelezettség EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében meghatározott állami támogatási szabályok szerinti előzetes bejelentési kötelezettségen és felfüggesztési kötelezettségen túlmenően teljesítendő.
- (5) A tagállamok végrehajtják az (1) bekezdésben említett intézkedéseket. A gyakorlati tájékoztatást, például feltételeket, pályázati eljárást és az említett intézkedések lehetséges kedvezményezettjei számára lényeges bármilyen egyéb információkat az elfogadás után, de az ilyen intézkedések alkalmazásának megkezdése előtt könnyen hozzáférhető módon, díjmentesen közzéteszik az interneten. Egyúttal közlik a Bizottsággal az e tájékoztatásra mutató hivatkozást.
- (6) Szükség esetén a tagállamok együttműködnek az (1) bekezdésben említett intézkedések határokon átnyúló intermodális szállítási műveletekre gyakorolt hatásának maximalizálása érdekében.
- (7) A tagállamok legalább ötévente értékelik az (1) bekezdésben említett nemzeti szakpolitikai keretükben foglalt intézkedések alkalmazását és hatását, kitérve azok eredményességére és relevanciájára a külső költségek csökkentése és a (2)

bekezdésben megállapított célkitűzések elérése szempontjából. Ezen értékelés alapján az említett célkitűzések eléréséhez szükséges módon kiigazítják nemzeti szakpolitikai keretüket. A tagállamok haladéktalanul közlik az értékelés eredményeit és a naprakésszé tett szakpolitikai keretet a Bizottsággal, hogy segítsék az 5. cikk (2) bekezdésében említett jelentés elkészítését, valamint közzéteszik a naprakésszé tett nemzeti szakpolitikai keretet az interneten.

- (8) A Bizottság haladéktalanul közzéteszi a tagállamok által a (4), (5) és (7) bekezdés szerint nyújtott nemzeti tájékoztatásra mutató hivatkozásokat az ezen irányelv szerinti intézkedések támogatására létrehozott külön weboldalon.”

6. Az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„5. cikk

- (1) A Bizottság *[Kiadóhivatal: kérjük a dátum beillesztését: ezen irányelv hatálybalépésétől számított 18 hónap]-ig* jelentést készít az Európai Parlament és a Tanács részére, e jelentésben pedig értékeli az intermodális szállítás unimodális közúti szállításal szembeni versenyképességét a tagállamokban, többek között elemezve a háztól házig tartó intermodális szállítási műveletek főbb kategóriáinak, köztük a kombinált szállítási műveleteknek az összköltségét.
- (2) A Bizottság *[Kiadóhivatal: kérjük a dátum beillesztését: ezen irányelv elfogadásától számított 90 hónap, vagyis 7 év és 6 hónap]-ig* és azt követően ötévente jelentést készít az Európai Parlament és a Tanács részére az Unión belüli intermodális szállítás – ezen belül a kombinált szállítási műveletek – gazdasági fejlődéséről.
- (3) Az (1) és (2) bekezdésben említett jelentések elkészítése során a Bizottság munkáját a tagállamok az e célra szükséges információk összegyűjtésével segítik.
- (4) Az (1) és (2) bekezdésben említett jelentésekben ismertetni és elemezni kell az intermodális szállítási műveletekkel, köztük a kombinált szállítási műveletekkel kapcsolatos fejleményeket. Különösen az alábbiakra kell kitérni:
- a) az Unión belüli intermodális műveletek volumene modális kombináció, piaci szegmens, átrakodási technológia, a használt intermodális rakodási egységek jellege és földrajzi lefedettség (nemzeti vagy Unión belüli) szerinti bontásban;
 - b) azok a fő szállítási folyosók, ahol intermodális szállítást vesznek igénybe, és azok a főbb területek az Unión belül, ahol erre nem kerül sor, megadva mindkettő indokolását;
 - c) a kombinált szállítási műveletekhez szolgáltatásokat nyújtó átrakodó terminálok száma, elhelyezkedés szerinti sűrűsége és jellege;
 - d) az intermodális szállítási műveleteket igénybe vevők által megjelölt főbb akadályok e műveletek elterjedésének fokozása terén;

- e) az intermodális átrakodó terminálok rendelkezésre álló kapacitását érintő fejlesztések és további fejlesztéseket igénylő területek;
 - f) az intermodális átrakodó terminálokkal kapcsolatos tájékoztatás rendelkezésre állása, egyszerű hozzáférhetősége és teljessége;
 - g) a 3a. cikk (1) és (2) bekezdésében foglaltak szerint a tagállamok által a nemzeti szakpolitikai keretükkel összefüggésben nyújtott támogatás eredményességének és hatékonyságának elemzése;
 - h) az intermodális szállítás unimodális közúti szállítással szembeni versenyképessége;
 - i) az intermodális szállítás környezeti előnyei, különös tekintettel a különböző szállítási módok környezeti, energiahatékonysági és üvegházhatásúgáz-kibocsátási teljesítményének alakulására.
- (5) Az (1) és (2) bekezdésben említett jelentéseknek adott esetben megoldásokat kell javasolniuk az információk rendelkezésre állásának és az intermodális szállítási ágazaton belüli helyzet javítására irányuló intézkedések későbbi fejlesztésére.
- (6) A Bizottság az (1) és (2) bekezdés szerinti jelentések alapján legalább tízévente értékeli ezen irányelv rendelkezéseinek eredményességét és relevanciáját a kombinált szállítási műveletek megkönnyítése szempontjából.”
7. A 6. cikk (1) és (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamoknak lehetőségük van az uniós joggal összhangban meghozni a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a (3) bekezdésben felsorolt, a közúti járműveket (tehergépjárművek, vontatók, pótkocsik vagy félpótkocsik) kombinált szállításban való használat esetén terhelő adókat csökkentsék vagy visszatérítsék átalányösszegként vagy az érintett tagállamban az ilyen járművek által vasúton megtett út arányában. E csökkentéseket vagy visszatérítéseket a jármű nyilvántartásának helye szerinti tagállam nyújtja. Ha az ilyen intézkedések állami támogatásnak minősülnek, meg kell felelniük az állami támogatásra vonatkozó eljárásjogi és anyagi jogi szabályoknak.

(2) A kizárólag a kombinált szállítás kezdeti, végső vagy mindkét közúti szakaszához használt járművek az uniós joggal összhangban mentesíthetők a (3) bekezdésben felsorolt adók alól, ha külön adófizetési kötelezettség vonatkozik rájuk. Kiemelendő, hogy ha az ilyen intézkedések állami támogatásnak minősülnek, meg kell felelniük az állami támogatásra vonatkozó eljárásjogi és anyagi jogi szabályoknak.”

8. A 7. cikket el kell hagyni.

9. A 9. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„9. cikk

Ha a kombinált szállítási műveletben használt félpótkocsi vagy pótkocsi a feladó vagy az átvevő vállalkozás tulajdonát képezi, és azt a másik érintett vállalkozás

tulajdonában lévő, általa részletre vásárolt vagy a 2006/1/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv* szerint bérelt vontató használatával közúti szakaszon szállítják, akkor úgy tekintendő, hogy az adott útszakasz megfelel az 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet** 1. cikke (5) bekezdésének d) pontjában rögzített feltételeknek.

* Az Európai Parlament és a Tanács 2006/1/EK irányelve (2006. január 18.) a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közúti áru fuvarozására történő használatáról (HL L 33., 2006.2.4., 82. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/1/oj?locale=hu>).

** Az Európai Parlament és a Tanács 1072/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól (HL L 300., 2009.11.14., 72. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj?locale=hu>)."

10. A szöveg a következő 9a., 9b., 9c. és 9d. cikkel egészül ki:

„9a. cikk

A kombinált szállítási műveletek közúti szakaszait teljesítő járművek mentességet élveznek a kizárólag nehéz tehergépjárművekre vonatkozó hétfégi, éjszakai és munkaszüneti napi járművezetési tilalmak alól. A mentesség nem vonatkozik arra az esetre, ha a magáncélra használt összes járműre vonatkozó általános járművezetési tilalom áll fenn.

9b. cikk

- (1) Az intermodális átrakodó terminálok valamennyi üzemeltetője honlapján nyilvánosan és díjmentesen közzéteszi a terminálon rendelkezésre álló szolgáltatásokra és létesítményekre vonatkozó információkat.
- (2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján megállapítja az (1) bekezdésben említett információk részletes jegyzékét. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 9d. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.
- (3) Az Unión belüli intermodális átrakodó terminálok szolgáltatási szintjének megállapítására szolgáló keret biztosításához a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amelyekben meghatározza az intermodális átrakodó terminálok kategóriáira vonatkozó kritériumokat. A szóban forgó kritériumok megállapításához meg kell határozni az e cikk (1) bekezdése szerint összeállított jegyzék alapján rendelkezésre álló szolgáltatások és létesítmények szolgáltatási szintjeit. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 9d. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.
- (4) Miután létrejött az Unión belüli intermodális átrakodó terminálok szolgáltatási szintjének megállapítására szolgáló keret, az intermodális átrakodó terminálok üzemeltetői közzéteszi a vonatkozó szolgáltatási szinteket az (1) bekezdésnek megfelelően.

9c. cikk

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.
- (2) A Bizottságnak a 3. cikk (6) és (7) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása határozatlan időre szól, *[Kiadóhivatal: kérjük beilleszteni ezen irányelv hatálybalépésének időpontját]*-án/-én kezdődő hatállyal.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 3. cikk (6) és (7) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.
- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (6) A 3. cikk (6) és (7) bekezdése szerint elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok csak akkor lépnek hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusokról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellenük kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

9d. cikk

- (1) A Bizottság munkáját egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet* értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

* Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj?locale=hu>)."

11. Az ezen irányelv mellékletében meghatározott szöveg a mellékletként kerül beillesztésre.

2. cikk

Az (EU) 2020/1056 rendelet módosításai

Az (EU) 2020/1056 rendelet a következőképpen módosul:

A 9. cikk (1) bekezdésébe az alábbi l) és m) pont kerül beillesztésre:

„l) a külső költségek 92/106/EGK irányelv 3. cikke (3) bekezdése első albekezdésének a) pontjában említett számítását a szóban forgó irányelv 1c. cikkének (6) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktusban meghatározott módszerrel kell elvégezni;

m) az összesített adatok 92/106/EGK irányelv 3. cikke (3) bekezdése első albekezdésének b) pontjában említett előállítását a szóban forgó irányelv 3. cikkének (7) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusban megállapított szabályok szerint kell végrehajtani.”

3. cikk

Átültetés

- (1) A tagállamok legkésőbb *[Kiadóhivatal: kérjük a dátum beillesztését: ezen irányelv hatálybalépésétől számított 24 hónap]-ig* elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.

E rendelkezések *[Kiadóhivatal: kérjük a dátum beillesztését: ezen irányelv hatálybalépésétől számított 30 hónap]-tól/-től* alkalmazandók.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás 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.

4. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

5. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

Tartalomjegyzék

1.	A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI	3
1.1.	A javaslat/kezdemenyezés címe	3
1.2.	Az érintett szakpolitikai terület(ek).....	3
1.3.	A javaslat/kezdemenyezés a következőre irányul:	3
1.4.	Célkitűzés(ek)	3
1.4.1.	Általános célkitűzés(ek)	3
1.4.2.	Konkrét célkitűzés(ek)	3
1.4.3.	Várható eredmény(ek) és hatás(ok)	4
1.4.4.	Teljesítménymutatók.....	4
1.5.	A javaslat/kezdemenyezés indoklása	5
1.5.1.	Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek) a kezdeményezés végrehajtásának részletes ütemtervével	5
1.5.2.	Az Unió részvételéből származó hozzáadott érték (adódhat többek között a koordinációból eredő előnyökből, a jogbiztonságból, a fokozott hatékonyságból vagy a kiegészítő jellegből). E pontban „az Unió részvételéből származó hozzáadott érték” azt az uniós részvételtől adódó értéket jelenti, amely többletként jelentkezik ahhoz az értékhez képest, amely a tagállamok egyedüli fellépése esetén jött volna létre.....	5
1.5.3.	Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága	6
1.5.4.	A többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség és egyéb megfelelő eszközökkel való lehetséges szinergiák	7
1.5.5.	A rendelkezésre álló különböző finanszírozási lehetőségek értékelése, ideértve az átcsoportosítási lehetőségeket is	7
1.6.	A javaslat/kezdemenyezés időtartama és pénzügyi hatása.....	8
1.7.	A költségvetés tervezett végrehajtásának módszere(i)	8
2.	IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK	10
2.1.	A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések	10
2.2.	Irányítási és kontrollrendszer(ek)	10
2.2.1.	Az irányítási módszer(ek), a finanszírozás végrehajtási mechanizmusai, a kifizetési módok és a javasolt kontrollstratégia indoklása.....	10

2.2.2.	A felismert kockázatokkal és a csökkentésükre létrehozott belső kontrollrendszerekkel kapcsolatos információk.....	10
2.2.3.	A kontroll költséghatékonyságának becslése és indokolása (a „kontroll költségei ÷ a kezelt kapcsolódó források értéke” hányados) és a hibakockázat várható szintjeinek értékelése (kifizetéskor és záráskor)	11
2.3.	A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések	11
3.	A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA.....	12
3.1.	A többéves pénzügyi keret érintett fejezete/fejezetei és a költségvetés érintett kiadási sora/sorai.....	12
3.2.	A javaslat előirányzatokra gyakorolt becsült pénzügyi hatása	13
3.2.1.	Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása	13
3.2.2.	Operatív előirányzatokból finanszírozott becsült kimenet.....	16
3.2.3.	Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása	17
3.2.4.	A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség	19
3.2.5.	Harmadik felek részvétele a finanszírozásban	19
3.3.	A bevételre gyakorolt becsült hatás.....	20

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

1.1. A javaslat/kezdeményezés címe

Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló, 1992. december 7-i 92/106/EGK tanácsi irányelv módosításáról

1.2. Az érintett szakpolitikai terület(ek)

Mobilitás és közlekedés

1.3. A javaslat/kezdeményezés a következőre irányul:

☒ új intézkedés

☐ kísérleti projektet/előkészítő intézkedést követő új intézkedés⁵¹

☐ jelenlegi intézkedés meghosszabbítása

☐ egy vagy több intézkedés összevonása vagy átalakítása egy másik/új intézkedéssé

1.4. Célkitűzés(ek)

1.4.1. Általános célkitűzés(ek)

Az irányelv általános célkitűzése az intermodális szállítás növelésének megkönnyítése az EU-n belüli árufuvarozás terén, valamint az árufuvarozás külső költségeinek és energiafogyasztásának csökkentése. Az irányelv hozzájárul majd a 13. (Sürgős lépések megtétele a klímaváltozás és hatásainak leküzdésére), a 9. (Ellenállóképes infrastruktúra kiépítése, az inkluzív és fenntartható iparosítás támogatása és az innováció ösztönzése) és a 11. fenntartható fejlődési cél (A városok és egyéb emberi települések befogadóvá, biztonságossá, ellenállóképesé és fenntarthatóvá tétele) eléréséhez.

1.4.2. Konkrét célkitűzés(ek)

Az irányelv konkrét célkitűzései a következők:

- az intermodális műveletek szélesebb körének támogatása hatékony megfelelési feltételek alapján,
- eredményesebb támogatás nyújtása az intermodális szállítással kapcsolatos jelentéstétel javítása révén,
- az intermodális szállítás versenyképességének fokozása a külső költségek csökkentése érdekében,

⁵¹ A költségvetési rendelet 58. cikke (2) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint.

– az átláthatóság fokozása és a piacra lépés egyszerűbbé tétele.

1.4.3. *Várható eredmény(ek) és hatás(ok)*

Tüntesse fel, milyen hatásokat gyakorolhat a javaslat/kezdemenyezés a kedvezményezettek/célcsoportokra.

A javaslat várhatóan növeli az intermodális szállítás unimodális közúti szállítással szembeni versenyképességét, ezzel előmozdítva az igénybevételét, ami a külső költségek csökkentését eredményezi.

1.4.4. *Teljesítménymutatók*

Az 1. konkrét célkitűzés tekintetében a javasolt irányelv eredményességét az alábbi mutatók alapján állapítják meg:

- az EU-n belüli intermodális szállítási műveletek volumene modális kombináció, piaci szegmens, átrakodási technológia és az intermodális rakodási egységek szerinti bontásban,
- azok a fő szállítási folyosók, ahol intermodális szállítást vesznek igénybe, és azok, ahol nem, valamint ezek indokolása.

A 2. konkrét célkitűzés tekintetében a javasolt irányelv eredményességét az alábbi mutató alapján állapítják meg:

- jelentés készítése az Unión belüli intermodális szállítás gazdasági fejlődéséről az irányelvben foglalt időközönként.

A 3. konkrét célkitűzés tekintetében a javasolt irányelv eredményességét az alábbi mutatók alapján állapítják meg:

- az intermodális szállítás unimodális közúti szállítással szembeni versenyképessége és a tagállamok által nyújtott támogatás alakulása,
- *a modális megoszlásnak és az intermodális szállítás részarányának változása.*

A 4. konkrét célkitűzés tekintetében a javasolt irányelv eredményességét az alábbi mutatók alapján állapítják meg:

- az átrakodó terminálok kapacitását érintő fejlesztések,
- az intermodális terminálokkal kapcsolatos tájékoztatás rendelkezésre állása, egyszerű hozzáférhetősége és teljessége.

1.5. A javaslat/kezdeményezés indoklása

1.5.1. Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek) a kezdeményezés végrehajtásának részletes ütemtervével

A javaslat támogatási keretet biztosít az intermodális szállítás unimodális közúti szállítással szembeni versenyképességének növeléséhez annak érdekében, hogy ösztönözze az elterjedését, ezáltal pedig csökkenjenek az áru fuvarozás külső költségei. A javaslat az alábbi elemeket tartalmazza:

- közös és hatékony megfelelési feltételek és megfelelésigazolási szabályok,
- gazdasági és szabályozási intézkedések az intermodális szállítás versenyképességének fokozása érdekében,
- követelmények a terminálok átláthatóvá tételéhez a létesítmények és a szolgáltatások tekintetében,
- a piaci jelentések szabályai és tartalma, valamint a támogatási keret hasznosságának adott idő utáni újraértékelésére vonatkozó felülvizsgálati rendelkezés.

Mindezeknek a rendelkezéseknek 30 hónappal ezen irányelv hatálybalépését követően teljes mértékben alkalmazandóvá kell válniuk.

E pénzügyi kimutatás kifejezetten kapcsolódik ahhoz a vizsgálathoz, amelyet a terminálosztályozási/-jelölési keret kialakításának szükségességét illetően kell elvégezni az ilyen keret kialakítása iránti igény vizsgálatának eredményétől függően, valamint az elkészítendő jelentésekhez felhasználandó piackutatásokhoz.

1.5.2. Az Unió részvételéből származó hozzáadott érték (adódhat többek között a koordinációból eredő előnyökből, a jogbiztonságból, a fokozott hatékonyságból vagy a kiegészítő jellegből). E pontban „az Unió részvételéből származó hozzáadott érték” azt az uniós részvételből adódó értéket jelenti, amely többetként jelentkezik ahhoz az értékhez képest, amely a tagállamok egyedüli fellépése esetén jött volna létre.

Az európai szintű fellépés indokai (előzetes)

A a) hatékony megfelelési feltételekre és a teljesítésük igazolására, valamint b) a támogatási típusokra vonatkozó harmonizált szabályok biztosítása elősegíti a gazdasági szereplők hasonló elbánásban részesítését az EU egész területén, egyszerűsíti a közigazgatási eljárásokat az ágazat, a tagállamok és a Bizottság számára, valamint javítja a belső piac működését. Jelenleg a kombinált áru fuvarozásról szóló irányelv hiányosságai miatt ez a harmonizációs szint nem érhető el.

A várható uniós hozzáadott érték (utólagos)

Az uniós közlekedési ágazat erős határokon átnyúló jelleggel rendelkezik, és fontos szerepe van a személyek és az áruk uniós belső piacon való szabad mozgásában. A hatékony szállítási szolgáltatások meghatározó jelentőségűek az ellátási láncok működése és az uniós gazdaság bővülése szempontjából. De a várhatóan tovább

bővülő szállítás még mindig a legjelentősebb ÜHG-kibocsátók közé tartozik, és számottevő egyéb külső költségeket is előidéz a forgalmi torlódásokkal, a balesetekkel és a zajjal összefüggésben.

Ez az irányelv egyértelműen azért született, hogy csökkentse a szállítás külső költségeit az intermodális szállítás unimodális közúti szállítással szembeni versenyképességének fokozása, ezáltal pedig az elterjedésének előmozdítása érdekében.

1.5.3. Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága

Az EU hosszú ideje támogatja a környezetbarátabb szállítási módokra történő modális váltást és a különböző szállítási módok lehető legjobb kombinációjában történő igénybevételét, hogy optimalizálható legyen a közlekedési rendszer és hálózat, és csökkenjenek a külső költségek.

Az EU 1975 óta rendelkezik jogi eszközzel a feltételeknek megfelelő kombinált szállítási műveleteknek – mint az intermodális szállítás egyik formájának – a támogatásához. E jogi eszközt 1992-ben felváltotta a jelenleg hatályos kombinált árufuvarozásról szóló irányelv.

A kombinált árufuvarozásról szóló irányelv eredményesebbé tétele érdekében a Bizottság 1998-ban javaslatot tett a kombinált árufuvarozásról szóló irányelv módosítására. A javaslatban a támogathatósági kör belföldi közúti műveletekre való kiterjesztését, a közúti szakasz teljes műveleten belüli részarányának 20 %-ban való korlátozását, a szigetre történő szállítás kizárását és a kombinált szállítás hétvégi járművezetési tilalmak alóli mentesítését vetette fel. Mivel nem sikerült megállapodásra jutni az intézményközi tárgyalások során, a Bizottság 2001-ben visszavonta a javaslatot.

2016-ban a Bizottság a Bizottság REFIT-értékelést végzett, amelyben arra a következtetésre jutott, hogy a kombinált árufuvarozásról szóló irányelv továbbra is a kombinált szállítás támogatásának lényeges eszköze, de komoly potenciál rejlik a kombinált árufuvarozásról szóló irányelv eredményességének további javításában, mivel egyes rendelkezései elavultak és nem egyértelműek, így nagy teret engednek az irányelv félreértelmezésére, ezáltal pedig a nem harmonizált módon történő végrehajtására.

Ezután a Bizottság 2017-ben új javaslatot tett a kombinált árufuvarozásról szóló irányelv módosítására, ebben a fogalom meghatározás pontosítására összpontosított a meglévő ítélkezési gyakorlatra és a panaszokra figyelemmel, anélkül, hogy a művelet különböző részeire vonatkozóan rögzített távolságok megközelítésén változtatott volna. A terminálinfrastruktúrába történő beruházások előmozdítására, valamint a költségvetési és gazdasági támogatási eszközök jelentős fejlesztésére is javaslatot tett.

Ugyan minden tagállam üdvözölte a módosítást, és támogatta a kombinált szállítás versenyképességének fokozására irányuló célkitűzést, a támogathatósági kör bővítésére és különösen a hatály tagállamokon belüli műveletekre való kiterjesztését szorgalmazó javaslatok azonban inkább ellenállásba ütköztek. Ehhez hasonlóan számos tagállam ellenezte a terminálkapacitás bővítésének megkönnyítésére irányuló

kötelezettséget, ugyanakkor sikerült megállapodniuk a terminálberuházások előmozdítására vonatkozó kötelezettségről. A kombinált szállítási műveletek fokozott támogatását illetően a tagállamok álláspontja eltért, mivel a tagállamok nem értettek egyet a harmonizált kötelező támogatással, a támogatási kötelezettséget viszont elfogadták abban az esetben, ha a támogatás eszközt szabadon megválaszthatják. A mostani javaslat e tagállami aggályok figyelembevételével készült.

Az Európai Parlament nagyrészt támogatta a javaslatot, további törekvéseket javasolt a gazdasági támogatás terén, egyúttal bizonyos mentességeket is kért. A társjogalkotók által bevezetett több módosítás oly módon változtatta meg a javaslatot, hogy elfogadása esetén jelentősen mérsékelte volna a bizottsági javaslat ambíciószintjét és eredményességét. A Bizottság ezért visszavonta a javaslatát.

1.5.4. A többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség és egyéb megfelelő eszközökkel való lehetséges szinergiák

A javasolt irányelv az egyik legfontosabb feladat a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló bizottsági közlemény szerint, amely meghatározza a közlekedési rendszerre vonatkozó uniós jövőképet. A Bizottság a stratégiában bejelentette, hogy az intermodális közlekedésre szabályozási keret – ezen belül a kombinált árufuvarozásról szóló irányelv – felülvizsgálatát tervezi (a 4. kiemelt terület – az árufuvarozás környezetbarátabbá tétele keretében).

Az irányelv szinergiákat teremt más közlekedéspolitikákkal és az uniós szabályozási keret azon részeivel, amelyek az egyes szállítási módok és a közlekedési rendszer környezeti teljesítményére vagy a külső költségek internalizálására irányulnak. A környezeti teljesítményt illetően különösen az (EU) 2019/1242 rendelet, valamint a COM(2021) 557 és a COM(2021) 559 javaslat tartozik e körbe. A külső költségek internalizálását célzó intézkedések közé a szén-dioxid-árazás, az infrastruktúradíjak, valamint az energia- és gépjárműadók tartoznak.

A javaslat összeegyeztethető a többéves pénzügyi kerettel. A kezdeményezéshez forrásokat igényel az ezen irányelvben megállapított jelentéstételi kötelezettségek teljesítéséhez szükséges legalább három piackutatás, valamint az irányelv szerinti terminálosztályozási/-jelölési keret kialakításának szükségességére vonatkozó vizsgálat finanszírozásához.

1.5.5. A rendelkezésre álló különböző finanszírozási lehetőségek értékelése, ideértve az átcsoportosítási lehetőségeket is

E javaslat költségvetési vonzataival ez a pénzügyi kimutatás foglalkozik. A kiadásokat illetően e kezdeményezés konkrét költségvetési hatása csak az 1.5.4. pontban említett vizsgálatokhoz szükséges előirányzatokra korlátozódik. A szóban forgó tevékenységek végrehajtásához nem szükséges növelni az Európai Bizottság emberi erőforrásait. A jelenlegi többéves pénzügyi keretben az igények a közlekedésre vonatkozó jogköralapú költségvetési tételen belüli 0,4 millió EUR összegű átcsoportosítással elégíthetők ki. A jelenlegi többéves pénzügyi keretben további költség-előirányzatokra nincs szükség. A 2027 utáni többéves pénzügyi keretben a vizsgálatok költségét a következő többéves pénzügyi keretből javasolt

fedezni, a többéves pénzügyi keretről és programokról szóló megállapodás sérelme nélkül.

1.6. A javaslat/kezdeményezés időtartama és pénzügyi hatása

☐ **határozott időtartam**

☐ időtartam: ÉÉÉÉ [HH/NN]-tól/-től ÉÉÉÉ [HH/NN]-ig

☐ pénzügyi hatás: ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig a kötelezettségvállalási előirányzatok esetében és ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig a kifizetési előirányzatok esetében

☒ **határozatlan időtartam**

Végrehajtás 2027-től 2037-ig tartó beindítási időszakkal,

azt követően: rendes ütem

1.7. A költségvetés tervezett végrehajtásának módszere(i)

☒ Bizottság általi **közvetlen irányítás**

☒ a Bizottság szervezeti egységein keresztül, ideértve az uniós küldöttségek személyzetét

☐ végrehajtó ügynökségen keresztül

☐ **megosztott irányítás** a tagállamokkal

☐ **közvetett irányítás** a költségvetés végrehajtásával kapcsolatos feladatoknak a következőkre történő átruházásával:

☐ harmadik országok vagy az általuk kijelölt szervek

☐ nemzetközi szervezetek és ügynökségek (nevezze meg)

☐ az EBB és az Európai Beruházási Alap

☐ a költségvetési rendelet 70. és 71. cikkében említett szervek

☐ közjogi szervek

☐ magánjog alapján működő, közfeladatot ellátó szervek, amennyiben megfelelő pénzügyi garanciákkal rendelkeznek

☐ valamely tagállam magánjoga alapján működő, köz- és magánszféra közötti partnerség végrehajtásával megbízott és megfelelő pénzügyi garanciákkal rendelkező szervek

☐ az EUSZ V. címének értelmében a KKBP terén konkrét fellépések végrehajtásával megbízott, és a vonatkozó alap-jogiaktusban ekként megjelölt szervek vagy személyek

Egynél több irányítási módszer feltüntetése esetén kérjük, adjon részletes felvilágosítást a „Megjegyzések” rovatban.

Megjegyzések

N/A

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések

Gyakoriság és feltételek

A Bizottság általános felelősséggel tartozik a javasolt irányelv végrehajtásáért, valamint azért, hogy jelentést tegyen az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a) az intermodális szállítás unimodális közúti szállításával szembeni, az irányelv alkalmazása előtti versenyképességéről, és azután b) ötévente az Unión belüli intermodális szállítás gazdasági fejlődéséről. Tíz év elteltével a Bizottság értékeli, hogy szükség van-e még a támogatási rendszerre.

A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság által közvetlenül végrehajtott feladatok a Bizottság és a végrehajtó ügynökségek által alkalmazott éves tervezési és nyomonkövetési ciklust követik, beleértve az eredményekkel kapcsolatos, a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság éves tevékenységi jelentése keretében történő jelentéstételt is.

2.2. Irányítási és kontrollrendszer(ek)

2.2.1. *Az irányítási módszer(ek), a finanszírozás végrehajtási mechanizmusai, a kifizetési módok és a javasolt kontrollstratégia indokolása*

A Bizottság, konkrétan a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság irányítja a javasolt intézkedések végrehajtását. A finanszírozást közbeszerzési szerződések révén kell biztosítani. A kiadások végrehajtása közvetlenül irányított közbeszerzésekkel történik, a költségvetési rendelet rendelkezéseinek teljes körű alkalmazásával. A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság közbeszerzésekkel és vissza nem térítendő támogatásokkal kapcsolatos ellenőrzési stratégiája konkrét előzetes jogi, operatív és pénzügyi ellenőrzéseket tartalmaz az eljárásokra, valamint a szerződések és megállapodások aláírására vonatkozóan. Ezenkívül az áruk és szolgáltatások beszerzésére fordított kiadásokat előzetes és szükség esetén utólagos pénzügyi ellenőrzésnek vetik alá.

2.2.2. *A felismert kockázatokkal és a csökkentésükre létrehozott belső kontrollrendszerekkel kapcsolatos információk*

A kifizetési és a záraskori hibakockázat várhatóan 2 % alatt marad.

Az ilyen értékű szolgáltatások beszerzésével összefüggő lehetséges kockázatok csekélynek tekinthetők.

A felismert kockázatok a közbeszerzési eljárások alkalmazásához kapcsolódnak: késedelem, az adatok rendelkezésre állása, a piac időben történő tájékoztatása stb. Ezek a kockázatok a költségvetési rendelet meglévő mechanizmusainak hatálya alá tartoznak, és azokat a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság által alkalmazott belső kontrollok (szisztematikus előzetes jogi és pénzügyi ellenőrzések pályázati felhívások közzétételét és a nyertes ajánlat kiválasztását megelőzően, a

leszállítandó anyagok ellenőrzése és értékelése, a kiadások utólagos ellenőrzése az éves ellenőrzési munkatervben foglaltak szerint) mérséklük.

- 2.2.3. *A kontroll költséghatékonyságának becslése és indokolása (a „kontroll költségei ÷ a kezelt kapcsolódó források értéke” hányados) és a hibakockázat várható szintjeinek értékelése (kifizetéskor és záráskor)*

Tekintettel a nyújtandó uniós finanszírozás korlátozott terjedelmére és összegére, valamint arra, hogy az uniós források kedvezményezettjei csekély kockázatúnak tekinthetők, a javasolt irányelvből fakadó feladatok várhatóan a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság ellenőrzéseinek meglévő költségein felül nem eredményeznek további ellenőrzési költségeket.

2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések

Tüntesse fel a meglévő vagy tervezett megelőző és védintézkedéseket, pl. a csalás elleni stratégiából.

A Bizottság rendszeres megelőző és védintézkedései különösen a következőkre vonatkoznak:

– A kért szolgáltatások kifizetéseit a Bizottság személyzete a kifizetés előtt ellenőrzi, figyelembe véve a szerződéses kötelezettségeket, a gazdasági elveket és a helyes pénzügyi vagy irányítási gyakorlatot. A csalás elleni rendelkezéseket (felügyelet, jelentéstételi követelmények stb.) a Bizottság és az esetleges kifizetések címzettjei között megkötött valamennyi szerződés tartalmazza.

– A csalás, korrupció és egyéb jogellenes tevékenységek elleni küzdelem érdekében a 883/2013/EU, Euratom rendeletnek az Európai Csalás Elleni Hivatal (OLAF) által lefolytatott vizsgálatokra, valamint az (EU) 2017/1939 tanácsi rendelettel létrehozott Európai Ügyészség (EPPO) által lefolytatott vizsgálatokra vonatkozó rendelkezései korlátozás nélkül alkalmazandók.

A Bizottság továbbra is komoly csalás elleni stratégiát tart fenn, amely jelenleg felülvizsgálat alatt áll.

Ezenkívül a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság 2020-ban felülvizsgálta csalás elleni stratégiáját. Ez a stratégia a Bizottság csalás elleni stratégiáján alapul, és a csalásnak leginkább kitett területek, a már meglévő ellenőrzések és a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság csalásmegelőzési, -felderítési és -helyreállítási kapacitásának javításához szükséges intézkedések azonosítására belsőleg elvégzett célzott kockázatértékelést irányoz elő.

A közbeszerzésre vonatkozó szerződéses rendelkezések biztosítják, hogy a Bizottság szolgálatai, köztük az OLAF, auditokat és helyszíni ellenőrzéseket végezzenek az OLAF által ajánlott általános rendelkezésekkel összhangban.

3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

3.1. A többéves pénzügyi keret érintett fejezete/fejezetei és a költségvetés érintett kiadási sora/sorai

Jelenlegi költségvetési sorok

A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési sorok sorrendjében.

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési sor	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám	Diff./Nem diff. ⁵²	EFTA- országoktól ⁵³	tagjelölt országoktól és potenciális tagjelöltektől ⁵⁴	más harmadik országoktól	egyéb címzett bevétel
1.	02.20.04.01	Diff.	NEM	NEM	NEM	NEM

⁵² Diff. = Differenciált előirányzatok / Nem diff. = Nem differenciált előirányzatok.

⁵³ EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.

⁵⁴ Tagjelölt országok és adott esetben a nyugat-balkáni potenciális tagjelöltek.

3.2. A javaslat előirányzatokra gyakorolt becsült pénzügyi hatása

3.2.1. Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

- ☐ A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után operatív előirányzatok felhasználását
- ☒ A javaslat/kezdeményezés az alábbi operatív előirányzatok felhasználását vonja maga után:

millió EUR (három tizedesjegyre)

A többéves pénzügyi keret fejezete	1.	Egységes piac, innováció és digitális gazdaság
---	----	--

Főigazgatóság: MOVE			Év: 2027	ÖSSZESEN ⁵⁵
○ Operatív előirányzatok				
Költségvetési sor: 02.20.04.01	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)	0,4	0,4
	Kifizetési előirányzatok	(2a)	0,4	0,4
A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok		0,4	0,4
	Kifizetési előirányzatok		0,4	0,4

⁵⁵ A javaslat 2027 utáni időszakra vonatkozó költsége 2032-ben 0,6 millió EUR-ra, 2037-ben 0,7 millió EUR-ra, végül később pedig további 0,3 millió EUR-ra tehető, így az uniós költségvetést terhelő összköltség 2 millió EUR lesz, amelyet a későbbi többéves pénzügyi keretektől javasolt fedezni, a többéves pénzügyi keretektől és programokról szóló megállapodás sérelme nélkül.

○ Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)	0,4	0,4
	Kifizetési előirányzatok	(5)	0,4	0,4
A többéves pénzügyi keret 1. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok		0,4	0,4
	Kifizetési előirányzatok		0,4	0,4

○ Operatív előirányzatok ÖSSZESEN (összes operatív fejezet)	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)	0,4	0,4
	Kifizetési előirányzatok	(5)	0,4	0,4
Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN (összes operatív fejezet)		(6)		
A többéves pénzügyi keret 1–6. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN (Referenciaösszeg)	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (4) + (6)	0,4	0,4
	Kifizetési előirányzatok	= (5) + (6)	0,4	0,4

A többéves pénzügyi keret fejezete	7.	„Igazgatási kiadások”
---	-----------	-----------------------

Ezt a részt az igazgatási jellegű költségvetési adatok táblázatában kell kitölteni, melyet először a [pénzügyi kimutatás mellékletébe](#) (az Európai Unió általános költségvetése Bizottságra vonatkozó szakaszának végrehajtására vonatkozó belső szabályzatról szóló bizottsági határozat 5. melléklete) kell bevezetni; a mellékletet a szolgálatközi konzultációhoz fel kell tölteni a DECIDE rendszerbe.

millió EUR (három tizedesjegyre)

		Év: N	Év: N + 1	Év: N + 2	Év: N + 3	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető	ÖSSZESEN
Főigazgatóság: <.....>							
☐ Humán erőforrás							
☐ Egyéb igazgatási kiadások							
<.....> Főigazgatóság ÖSSZESEN	Előirányzatok						

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	(Összes kötelezettségvállalási előirányzat = Összes kifizetési előirányzat)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

millió EUR (három tizedesjegyre)

		Év: 2027	Év: 2032	Év: 2037	Év: megerősítendő	ÖSSZESEN
A többéves pénzügyi keret 1–7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0
	Kifizetési előirányzatok	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0

3.2.2. Operatív előirányzatokból finanszírozott becsült kimenet

Kötelezettségvállalási előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyre)

Tüntesse fel a célkitűzéseket és a kimeneteket ↓			Év: N		Év: N + 1		Év: N + 2		Év: N + 3		A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkel bővíthető						ÖSSZESEN	
	KIMENETEK																	
	Típus 56	Átlag os költsé g	Szám	Költsé g	Szám	Költsé g	Szám	Költsé g	Szám	Költsé g	Szám	Költs ég	Szám	Költsé g	Szám	Költsé g	Összes ített szám	Összköl ség
1. KONKRÉT CÉLKITŰZÉS ⁵⁷ ...																		
– Kimenet																		
– Kimenet																		
– Kimenet																		
1. konkrét célkitűzés részösszege																		
2. KONKRÉT CÉLKITŰZÉS...																		
– Kimenet																		
2. konkrét célkitűzés részösszege																		
ÖSSZESEN																		

⁵⁶ A teljesítés a nyújtandó termékekre és szolgáltatásokra vonatkozik (például: a finanszírozott diákcserék száma, épített utak hossza kilométerben stb.).

⁵⁷ Az 1.4.2. pontban („Konkrét célkitűzés[ek]...”) feltüntetett célkitűzés.

3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

☒ A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását.

☐ A javaslat/kezdeményezés az alábbi igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását vonja maga után:

millió EUR (három tizedesjegyre)

	Év: N ⁵⁸	Év: N + 1	Év: N + 2	Év: N + 3	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekké bővíthető	ÖSSZESEN
--	------------------------	--------------	--------------	--------------	--	----------

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETE								
Humán erőforrás								
Egyéb igazgatási kiadások								
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok részösszege								

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE⁵⁹ nem tartozó előirányzatok								
Humán erőforrás								
Egyéb igazgatási jellegű kiadások								
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE nem tartozó előirányzatok részösszege								

ÖSSZESEN								
-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--

A humán erőforrással és más igazgatási jellegű kiadásokkal kapcsolatos előirányzat-igényeket az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt előirányzatokkal és/vagy az adott főigazgatóságon belüli átcsoportosítással kell teljesíteni. A források adott esetben a költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

⁵⁸ Az N. év a javaslat/kezdeményezés végrehajtásának első éve. Az „N” helyére a végrehajtás várható első évet kell beírni (például: 2021). A következő évek esetében ugyanígy kell eljárni.

⁵⁹ Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

3.2.3.1. Becsült humánerőforrás-szükségletek

☒ A javaslat/kezdeményezés nem igényel humán erőforrást.

☐ A javaslat/kezdeményezés az alábbi humánerőforrás-igénnyel jár:

A becsléseket teljes munkaidős egyenértékben kell kifejezni

	Év: 2025	Év: 2026	Év: 2027	Év: N + 3	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkal bővíthető		
○ A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)							
20 01 02 01 (a központban és a bizottsági képviselőteken)							
20 01 02 03 (a küldöttségeknél)							
01 01 01 01 (közvetett kutatás)							
01 01 01 11 (közvetlen kutatás)							
Egyéb költségvetési sor (kérjük megnevezni)							
○ Külső munkatársak teljes munkaidős egyenértékben(FTE) kifejezve ⁶⁰							
20 02 01 (AC, END, INT a teljes keretből)	0	0	0	0			
20 02 03 (AC, AL, END, INT és JPD a küldöttségeknél)							
XX 01 xx yy zz ⁶¹	– a központban						
	– a küldöttségeknél						
01 01 01 02 (AC, END, INT – közvetett kutatás)							
01 01 01 12 (AC, END, INT – közvetlen kutatás)							
Egyéb költségvetési sor (kérjük megnevezni)							
ÖSSZESEN	0						

XX az érintett szakpolitikai terület vagy költségvetési cím.

A humánerőforrás-igényeknek az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt és/vagy az adott főigazgatóságon belül átcsoportosított személyzettel kell eleget tenni. A források adott esetben a meglévő költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

Az elvégzendő feladatok leírása:

Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak	
Külső munkatársak	

⁶⁰ AC = szerződéses alkalmazott; AL = helyi alkalmazott; END = kirendelt nemzeti szakértő; INT = kölcsönmunkaerő (átmeneti alkalmazott); JPD = küldöttségi pályakezdő szakértő.

⁶¹ Az operatív előirányzatokból finanszírozott külső munkatársakra vonatkozó részleges felső határérték (korábban: BA-tételek).

3.2.4. A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség

A javaslat/kezdeményezés:

- ☒ teljes mértékben finanszírozható a többéves pénzügyi keret érintett fejezetén belüli átcsoportosítás révén.

A kezdeményezés a közlekedéspolitika támogatására vonatkozó költségvetési sorból (02.20.04.01) részesül finanszírozásban, így nincs szükség átprogramozásra.

- ☐ a többéves pénzügyi keret lekötetlen mozgásterének és/vagy a többéves pénzügyi keretről szóló rendeletben meghatározott különleges eszközök felhasználását teszi szükségessé.

Fejtse ki, mire van szükség, meghatározva az érintett fejezeteket és költségvetési sorokat, a megfelelő összegeket és a felhasználni javasolt eszközöket.

- ☐ a többéves pénzügyi keret módosítását teszi szükségessé.

Fejtse ki a szükségleteket: tüntesse fel az érintett fejezeteket és költségvetési sorokat és a megfelelő összegeket.

3.2.5. Harmadik felek részvétele a finanszírozásban

A javaslat/kezdeményezés:

- ☒ nem irányoz elő harmadik felek általi társfinanszírozást.

- ☐ előirányoz harmadik felek általi társfinanszírozást az alábbi becslések szerint:

előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyre)

	Év: N ⁶²	Év: N + 1	Év: N + 2	Év: N + 3	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekké bővíthető			Összesen
Tüntesse fel a társfinanszírozó szervet								
Társfinanszírozott előirányzatok ÖSSZESEN								

⁶² Az N. év a javaslat/kezdeményezés végrehajtásának első éve. Az „N” helyére a végrehajtás várható első évét kell beírni (például: 2021). A következő évek esetében ugyanígy kell eljárni.

3.3. A bevételre gyakorolt becsült hatás

☒ A javaslatnak/kezdeménnyezésnek nincs pénzügyi hatása a bevételre.

☐ A javaslatnak/kezdeménnyezésnek van pénzügyi hatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:

☐ a javaslat a saját forrásokra gyakorol hatást

☐ a javaslat az egyéb bevételekre gyakorol hatást

kérjük, adja meg, hogy a bevétel kiadási sorhoz van-e rendelve ☐

millió EUR (három tizedesjegyig)

Bevételi költségvetési sor:	Az aktuális költségvetési évben rendelkezésre álló előirányzatok	A javaslat/kezdeménnyezés hatása ⁶³						
		Év: N	Év: N + 1	Év: N + 2	Év: N + 3	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkel bővíthető		
... jogcímcsoport								

A címzett bevételek esetében tüntesse fel az érintett kiadáshoz tartozó költségvetési sor(oka)t.

--

Egyéb megjegyzések (pl. a bevételre gyakorolt hatás számítására használt módszer/képlet vagy egyéb más információ).

⁶³

A tradicionális saját források (vámok, cukorilletékek) tekintetében nettó összeget kell megadni, amely a 20 %-kal (beszedési költségek) csökkentett bruttó összegnek felel meg.