



A8-0259/2018

19.7.2018

*****I**
JELENTÉS

a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló 92/106/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

Előadó: Daniela Aiuto

Az eljárások jelölései

- * Konzultációs eljárás
- *** Egyetértési eljárás
- ***I Rendes jogalkotási eljárás (első olvasat)
- ***II Rendes jogalkotási eljárás (második olvasat)
- ***III Rendes jogalkotási eljárás (harmadik olvasat)

(Az eljárás típusa a jogszabálytervezetben javasolt jogalaptól függ.)

A jogalkotási aktus tervezetének módosításai

A Parlament kéthasábos módosításai

A törlést ***félkövér dőlt*** betűk jelzik a baloldali hasáb szövegében. A szövegváltoztatást ***félkövér dőlt*** betűk jelzik mindkét hasáb szövegében. Az új szöveget ***félkövér dőlt*** betűk jelzik a jobb oldali hasáb szövegében.

A módosítások fejlécének első és második sora a vizsgált jogalkotási aktus tervezetének érintett szakaszára utal. Ha a módosítás már létező – a jogalkotási aktus tervezetével módosítani kívánt – jogalkotási aktusra vonatkozik, a fejléc egy harmadik és egy negyedik sort is tartalmaz, amelyek a létező jogalkotási aktusra és annak érintett rendelkezésére utalnak.

A Parlament módosításai konszolidált szöveg formájában

Az új szövegrészeket ***félkövér dőlt*** betűk jelzik. A törölt szövegrészeket a **█** jel jelzi vagy azok át vannak húzva. A szövegváltoztatást a helyettesítendő szöveg törlésével vagy áthúzásával és a helyébe lépő új szöveg ***félkövér dőlt*** szedésével jelzik.

Ettől eltérően a szolgálatok által a végleges szöveg kialakítása érdekében bevezetett, kimondottan technikai jellegű módosításokat nem kell jelölni.

TARTALOM

	Oldal
AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE.....	5
INDOKOLÁS.....	46
VÉLEMÉNY A KÖRNYEZETVÉDELMI, KÖZEGÉSZSÉGÜGYI ÉS ÉLELMISZER- BIZTONSÁGI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL	50
ELJÁRÁS AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁGBAN.....	78
AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁG NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA.....	79

AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE

**a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló 92/106/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról
(COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))**

(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság Parlamenthez és Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2017)0648),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 91. cikkének (1) bekezdésére, amely alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C8-0391/2017),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,
 - tekintettel a svéd parlament által a szubszidiaritás és az arányosság elvének alkalmazásáról szóló 2. jegyzőkönyv alapján előterjesztett indokolt véleményre, amely szerint a jogalkotási aktus tervezete nem egyeztethető össze a szubszidiaritás elvével,
 - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2018. április 19-i véleményére¹,
 - a Régiók Európai Bizottságával folytatott konzultációt követően,
 - tekintettel eljárási szabályzata 59. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére, valamint a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság véleményére (A8-0259/2018),
1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot;
 2. felkéri a Bizottságot, hogy amennyiben javaslata helyébe másik szöveget szándékozik léptetni, lényegesen módosítja, vagy lényegesen módosítani kívánja azt, az ügyet újból utalja a Parlamenthez;
 3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

¹ A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

Módosítás 1

Irányelvre irányuló javaslat 1 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) *A közlekedésnek a levegőszennyezésre, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátására, a balesetekre, a zajra és a torlódásokra gyakorolt kedvezőtlen hatása továbbra is gondokat okoz a gazdaság, valamint az európai polgárok egészsége és jóléte szempontjából. Annak ellenére, hogy e kedvezőtlen hatások elsősorban a közúti közlekedés számlájára írhatók, a becslések szerint a közúti áruszállítás mértéke 2050-ig 60 %-kal növekszik.*

Módosítás 2

Irányelvre irányuló javaslat 2 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) Az Unió közlekedéspolitikájának egyik fő célja továbbra is a közlekedési tevékenységek kedvezőtlen hatásainak csökkentése. A kombinált szállítás fejlesztését elősegítő intézkedéseket bevezető 92/106/EGK tanácsi irányelv²¹ az egyetlen olyan uniós jogalkotási aktus, amely közvetlenül ösztönzi az áttérést a közúti áruszállításról az olyan alacsonyabb kibocsátású közlekedési módokra, mint a belvízi és tengeri hajózás vagy a vasút.

Módosítás

(1) *Az irányelv általános célja az erőforrás-hatékony multimodális közlekedési hálózat létrehozása, valamint a közlekedésnek a levegőszennyezésre, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátására, a balesetekre, a zajra és a torlódásokra gyakorolt kedvezőtlen hatásának csökkentése.*

Módosítás

(2) Az Unió közlekedéspolitikájának egyik fő célja továbbra is a közlekedési tevékenységek kedvezőtlen hatásainak csökkentése. A kombinált szállítás fejlesztését elősegítő intézkedéseket bevezető 92/106/EGK tanácsi irányelv²¹ az egyetlen olyan uniós jogalkotási aktus, amely közvetlenül ösztönzi az áttérést a közúti áruszállításról az olyan alacsonyabb kibocsátású közlekedési módokra, mint a belvízi és tengeri hajózás vagy a vasút. *A közúti áruszállítás negatív hatásainak további csökkentése érdekében ösztönözni kell az olyan bevált gyakorlatokra vonatkozó kutatásokat, amelyek jobb útvonaltervezést, a hálózat optimalizálását, a rakodási hatékonyság növelését és a külső költségek felszámításának lehetőségeit vonják*

maguk után, valamint szorgalmazni kell ezeknek a gyakorlatoknak a tagállamok közötti megosztását.

²¹A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).

²¹A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).

Módosítás 3

Irányelvre irányuló javaslat 3 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) *Az a cél, hogy többek között az energiahatékonyabb üzemmódok intenzívebb használata révén optimalizáljuk a multimodális logisztikai láncok teljesítményét, és így 2030-ra a 300 km-nél nagyobb távolságon történő közúti árufuvarozás 30 %-át, 2050-re pedig több mint 50 %-át más közlekedési mód, például a vasúti vagy a vízi közlekedés váltsa fel, a vártnál lassabb ütemben valósul meg, sőt a jelenlegi előrejelzések alapján nem is érhető el.*

Módosítás 4

Irányelvre irányuló javaslat 4 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A 92/106/EGK irányelv hozzájárult az Unió kombinált szállítással kapcsolatos politikájának kialakításához, és jelentős árumennyiség modális áttérését segítette elő a közúti szállításról. Az irányelv hatását jelentősen csökkentették végrehajtásának hiányosságai, főként a kétértelműen megfogalmazott előírások és az elavult

Módosítás

(3) *Azt a célt, hogy 2030-ra a 300 km-nél nagyobb távolságon történő közúti árufuvarozás 30%-át, 2050-re pedig több mint 50%-át más közlekedési mód, például a vasúti vagy a vízi közlekedés váltsa fel, a vasúti és vízi ágazatban megvalósított hatékonyságnövelés és infrastrukturális javítások útján kell elérni.*

Módosítás

(4) A 92/106/EGK irányelv hozzájárult az Unió kombinált szállítással kapcsolatos politikájának kialakításához, és jelentős árumennyiség modális áttérését segítette elő a közúti szállításról. Az irányelv hatását jelentősen csökkentették végrehajtásának hiányosságai, főként a kétértelműen megfogalmazott előírások és az elavult

rendeletek, **valamint** a támogatási intézkedések korlátozott hatóköre.

rendeletek, a támogatási intézkedések korlátozott hatóköre, **valamint a vasúti ágazaton belüli bürokratikus és protekcionista akadályok.**

Módosítás 5

Irányelvre irányuló javaslat 4 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4a) Ez az irányelv utat nyit a különböző közlekedési módoknak egyenlő versenyfeltételeket kínáló, hatékony intermodális és multimodális áruszállítási szolgáltatások előtt.

Módosítás 6

Irányelvre irányuló javaslat 5 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5) A 92/106/EGK irányelvet egyszerűsíteni kell, ugyanakkor a kombinált szállítás gazdasági ösztönzőinek felülvizsgálata révén javítani kell végrehajtását, **előmozdítva az áruszállításnak a közúti közlekedésről a környezetbarátabb, biztonságosabb, energiahatékonyabb és kevesebb torlódást okozó közlekedési módokra való áttérését.**

(5) A 92/106/EGK irányelvet egyszerűsíteni kell, ugyanakkor a kombinált szállítás gazdasági ösztönzőinek felülvizsgálata révén javítani kell végrehajtását, **javítva a vasúti és vízi szállítás versenyképességét a közúti szállításához képest.**

Módosítás 7

Irányelvre irányuló javaslat 6 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6) A nemzeti (belföldi) intermodális műveletek volumene az Unión belüli összes intermodális szállítás 19,3 %-át teszi ki. Az ilyen műveletekre jelenleg nem

(6) A nemzeti (belföldi) intermodális műveletek volumene az Unión belüli összes intermodális szállítás 19,3%-át teszi ki. Az ilyen műveletekre jelenleg nem

érvényesek a 92/106/EGK irányelvben foglalt támogatási intézkedések, mivel a kombinált szállítás fogalma nem elég átfogó. Ugyanakkor a nemzeti közúti szállítási műveletek – különösen az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása és a forgalmi torlódások miatt – országhatárokon átvélt kedvezőtlen hatásokkal bírnak. Ezért a 92/106/EGK irányelv hatályát ki kell terjeszteni a nemzeti (tagállamon belüli, belföldi) kombinált szállítási műveletekre a kombinált szállításnak az Unión belüli további fejlődése, azaz a közúti szállításról a vasúti, belvízi és rövid távú tengeri szállításra való nagyobb arányú modális áttérés elősegítése érdekében.

érvényesek a 92/106/EGK irányelvben foglalt támogatási intézkedések, mivel a kombinált szállítás fogalma nem elég átfogó. Ugyanakkor a nemzeti közúti szállítási műveletek – különösen az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása és a forgalmi torlódások miatt – országhatárokon átvélt kedvezőtlen hatásokkal bírnak. Ezért a 92/106/EGK irányelv hatályát ki kell terjeszteni a nemzeti (tagállamon belüli, belföldi) kombinált szállítási műveletekre a kombinált szállításnak az Unión belüli további fejlődése, azaz a közúti szállításról a vasúti, belvízi és rövid távú tengeri szállításra való nagyobb arányú modális áttérés elősegítése érdekében. *A kabotázsra vonatkozó szabályoktól való eltérés lehetősége azonban továbbra is csak a több tagállam között végrehajtott nemzetközi kombinált szállítási műveletekre korlátozódik. A tagállamoknak e szabályok betartásának biztosítása, valamint a különböző szállítási módok és a különböző tagállamok közötti harmonizált munkaügyi és szociális feltételek előmozdítása érdekében hatékony ellenőrzéseket kell végezniük.*

Módosítás 8

Irányelvre irányuló javaslat 7 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(7a) A belső piac megfelelő működésének biztosítása érdekében az 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek^{1a} és az 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek^{1b} ki kell terjednie a kombinált szállítási műveletek közúti szakaszaira, amennyiben azok nemzetközi szállítási műveletek, illetve belföldi szállítási műveletek részét képezik. Biztosítani kell az egy másik tagállamban tevékenységeket folytató járművezetők szociális védelmét

is. A járművezetők kiküldetésére vonatkozóan a 96/71/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben^{1c} előírt rendelkezéseket, valamint e rendelkezéseknek a 2014/67/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv^{1d} szerinti érvényesítésére vonatkozó rendelkezéseket a kombinált szállítási műveletek közúti szakaszain működő fuvarozókra kell alkalmazni. A közúti szakaszokat egyetlen kombinált szállítási művelet szerves részének kell tekinteni. A nemzetközi szállítási műveletekre vonatkozóan ezen irányelvek alapján előírt szabályokat különösen azokra a közúti szakaszokra kell alkalmazni, amelyek egy nemzetközi kombinált szállítási művelet részét képezik. Emellett kobotázsműveletek esetén a kobotázásra vonatkozóan az 1072/2009/EK rendeletben lefektetett szabályokat azokra a közúti szakaszokra kell alkalmazni, amelyek belföldi kombinált szállítási művelet részét képezik.

^{1a} *Az Európai Parlament és a Tanács 1071/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 300., 2009.11.14., 51. o.).*

^{1b} *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.).*

^{1c} *Az Európai Parlament és a Tanács 96/71/EK irányelve (1996. december 16.) a munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről (HL L 18., 1997.1.21., 1. o.).*

^{1d} *Az Európai Parlament és a Tanács 2014/67/EU irányelve (2014. május 15.) a munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről szóló*

96/71/EK irányelv érvényesítéséről és a belső piaci információs rendszer keretében történő igazgatási együttműködésről szóló 1024/2012/EU rendelet (az IMI-rendelet) módosításáról (HL L 159., 2014.5.28., 11. o.).

Módosítás 9

**Irányelvre irányuló javaslat
9 a preambulumbekkezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(9a) Tisztázni kell, hogy a daruzható pótkocsik és félpótkocsik esetében 44 tonna össztömeg megengedett, amennyiben a rakodási egységeket az ISO6346 és az EN13044 nemzetközi szabványok alapján határozták meg.

Módosítás 10

**Irányelvre irányuló javaslat
11 preambulumbekkezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(11) Azon elavult rendelkezés, hogy annak bizonyítására, hogy kombinált szállításra került sor, bélyegzőt kell használni, megakadályozza a 92/106/EGK irányelvben előírt intézkedésekre való jogosultság hatékony érvényesítését vagy ellenőrzését. Pontosítani kell, hogy mely bizonyítékok szükségesek a kombinált szállítási művelet végrehajtásának bizonyításához, valamint hogy az ilyen bizonyítékokat hogyan kell rendelkezésre bocsátani. Ösztönözni kell az olyan elektronikus közlekedési információk felhasználását és továbbítását, amelyek egyszerűsítik a vonatkozó bizonyítékok rendelkezésre bocsátását és az illetékes hatóságok általi kezelését. A használt formátumnak megbízhatónak és hitelesnek kell lennie. Az adminisztratív eljárások

(11) Azon elavult rendelkezés, hogy annak bizonyítására, hogy kombinált szállításra került sor, bélyegzőt kell használni, megakadályozza a 92/106/EGK irányelvben előírt intézkedésekre való jogosultság hatékony érvényesítését vagy ellenőrzését. Pontosítani kell, hogy mely bizonyítékok szükségesek a kombinált szállítási művelet végrehajtásának bizonyításához, valamint hogy az ilyen bizonyítékokat hogyan kell rendelkezésre bocsátani. Ösztönözni kell az olyan elektronikus közlekedési információk felhasználását és továbbítását, amelyek egyszerűsítik a vonatkozó bizonyítékok rendelkezésre bocsátását és az illetékes hatóságok általi kezelését **azzal a céllal, hogy a jövőben fokozatosan kivezessék a papíralapú dokumentumokat.** A használt

egyszerűsítésére vonatkozó szabályozási keretnek és kezdeményezéseknek és közlekedés terén megvalósuló digitalizációnak figyelembe kell venniük az uniós szintű fejleményeket.

formátumnak megbízhatónak és hitelesnek kell lennie. Az adminisztratív eljárások egyszerűsítésére vonatkozó szabályozási keretnek és kezdeményezéseknek, **valamint a** közlekedés terén megvalósuló digitalizációnak figyelembe kell venniük az uniós szintű fejleményeket.

Módosítás 11

Irányelvre irányuló javaslat 11 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(11a) Annak érdekében, hogy a kombinált szállítás versenyképes, valamint a gazdasági szereplők – különösen a mikro-, kis- és középvállalkozások – számára vonzó legyen, a lehető legkisebbre kell csökkenteni azokat az adminisztratív többletterheket, amelyek az egyetlen szállítási módot alkalmazó (unimodális) szállításhoz képest a kombinált szállítási művelet megvalósítása során keletkezhetnek.

Módosítás 12

Irányelvre irányuló javaslat 12 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(12) A 92/106/EGK irányelvben meghatározott jelenlegi gazdasági támogatási intézkedések hatóköre igen korlátozott, és olyan költségvetési intézkedéseket foglal magában (nevezetesen az adók visszatérítését vagy csökkentését), amelyek csak a kombinált vasúti-közúti szállítási műveletekre vonatkoznak. Ezeket az intézkedéseket ki kell terjeszteni a belföldi vízi szállítást és a tengeri szállítást magukban foglaló kombinált szállítási műveletekre. Elő kell mozdítani egyéb intézkedéstípusokat is,

(12) A 92/106/EGK irányelvben meghatározott jelenlegi gazdasági támogatási intézkedések hatóköre igen korlátozott, és olyan költségvetési intézkedéseket foglal magában (nevezetesen az adók visszatérítését vagy csökkentését), amelyek csak a kombinált vasúti-közúti szállítási műveletekre vonatkoznak. Ezeket az intézkedéseket ki kell terjeszteni a belföldi vízi szállítást és a tengeri szállítást magukban foglaló kombinált szállítási műveletekre. Elő kell mozdítani egyéb **érdemleges**

például az *infrastrukturális beruházási támogatásra* vagy a *különböző* gazdasági támogatásra vonatkozó intézkedéseket.

intézkedéstípusokat is, például az *infrastruktúrába és a digitális technológiába eszközölt beruházások támogatását, illetve* a gazdasági támogatásokra vonatkozó *különböző* intézkedéseket. *A digitális technológiák vonatkozásában átmeneti időszakot kell biztosítani a kombinált szállítás tényleges megtörténtét igazoló dokumentumok dematerializációjára. Ezen időszak alatt az ellenőrző hatóságok eszközeit technológiailag korszerűsíteni kell. A tagállamoknak a közúti torlódások mérséklése, az ilyen infrastruktúrával nem rendelkező ipari területek elszigeteltségének enyhítése és a rakománykezelő létesítmények elérhetőségének, valamint fizikai és digitális összeköttetéseinek javítása érdekében kiemelten kell kezelniük az átrakodó terminálokba történő beruházásokat.*

Módosítás 13

Irányelvre irányuló javaslat 13 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(13) A közúti áruszállításról más közlekedési módokra való áttérés legfőbb infrastrukturális szűk keresztmetszete az átrakodó terminálok szintjén keresendő. Az Unióban az átrakodó terminálok jelenlegi elosztása és a terminállefedettség még nem kielégítő, legalábbis a meglévő TEN-T törzshálózat és átfogó hálózat tekintetében, a meglévő átrakodó terminálok kapacitása ugyanakkor kimerült. Ezt a kapacitást tehát még fejleszteni kell annak érdekében, hogy meg tudjon birkózni az áruszállítás általános növekedésével. Az átrakodóterminál-kapacitásba való beruházások csökkenthetik az általános átrakodási költséget, ami – ahogy azt egyes tagállamokban láthatjuk – modális áttéréshez vezet. A tagállamoknak ezért a

Módosítás

(13) A közúti áruszállításról más közlekedési módokra való áttérés legfőbb infrastrukturális szűk keresztmetszete az átrakodó terminálok szintjén keresendő, *és a transzeurópai közlekedési hálózat egységes megvalósításának hiánya még tovább rontja a helyzetet.* Az Unióban az átrakodó terminálok jelenlegi elosztása és a terminállefedettség még nem kielégítő, legalábbis a meglévő TEN-T törzshálózat és átfogó hálózat tekintetében, a meglévő átrakodó terminálok kapacitása ugyanakkor kimerült. Ezt a kapacitást tehát még fejleszteni kell annak érdekében, hogy meg tudjon birkózni az áruszállítás általános növekedésével. Az átrakodóterminál-kapacitásba való beruházások csökkenthetik az általános átrakodási

szomszédos tagállamokkal és a Bizottsággal együttműködve biztosítaniuk kell, hogy több kombinált szállítási terminál és átrakodási kapacitás létesüljön vagy legyen elérhető a szállítási szolgáltatók számára. Ez ösztönözné az áruszállítási alternatívák alkalmazását és elősegítené a modális áttérést, versenyképesebbé téve a kombinált szállítási műveleteket a pusztai közúti szállításnál. Az átrakodó terminálok tekintetében a nagyobb kapacitást és lefedettséget legalább a meglévő TEN-T törzshálózatok és átfogó hálózatok mentén biztosítani kell. Az Unióban lévő bármely szállítási helytől legfeljebb 150 km távolságra átlagosan legalább egy megfelelő átrakodási terminált kell létrehozni a kombinált szállítás céljaira.

költséget, ami – ahogy azt egyes tagállamokban láthatjuk – modális áttéréshez vezet. A tagállamoknak ezért a szomszédos tagállamokkal és a Bizottsággal együttműködve biztosítaniuk kell, hogy **a meglévő átrakodó terminálokat szükség esetén kibővítsék, és több kombinált szállítási terminál és átrakodási kapacitás létesüljön vagy legyen elérhető a szállítási szolgáltatók számára, illetve, hogy átrakodási pontok létesüljenek azokon a területen, ahol szükség van ezekre.** Ez ösztönözné az áruszállítási alternatívák alkalmazását és elősegítené a modális áttérést, versenyképesebbé téve a kombinált szállítási műveleteket a pusztai közúti szállításnál. Az átrakodó terminálok tekintetében a nagyobb kapacitást és lefedettséget legalább a meglévő TEN-T törzshálózatok és átfogó hálózatok mentén biztosítani kell. Az Unióban lévő bármely szállítási helytől legfeljebb 150 km távolságra átlagosan legalább egy megfelelő átrakodási terminált kell létrehozni a kombinált szállítás céljaira. **A kombinált szállításnak részesülnie kell a külső költségekre az 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv^{1a} 2. cikke alapján kivetett díjakból származó bevételekből.**

^{1a} Az Európai Parlament és a Tanács 1999/62/EK irányelve (1999. június 17.) a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról (HL L 187., 1999.7.20., 42. o.).

Módosítás 14

Irányelvre irányuló javaslat 13 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(13a) A tagállamoknak kiemelten kell kezelniük az átrakodó terminálokba

irányuló beruházásokat annak érdekében, hogy mérsékeljék a szűk keresztmetszeteket és a forgalmi torlódásokat, különösen a városi és elővárosi térségek közelében, megkönnyítsék a természetes határokat, például a hegyvidéki területek átlépését, javítsák a határokon átnyúló összeköttetéseket, mérsékeljék a káros légköri kibocsátást, és javítsák az ilyen infrastruktúrával nem rendelkező ipari térségek megközelíthetőségét.

Módosítás 15

Irányelvre irányuló javaslat 14 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(14) A tagállamoknak a meglévő intézkedések mellett további gazdasági támogató intézkedéseket kell végrehajtaniuk, amelyek a kombinált szállítás különböző szakaszait célozzák annak érdekében, hogy mérsékeljék a közúti áruszállítást és ösztönözzék más szállítási módok – azaz a vasúti, belvízi és tengeri szállítás – alkalmazását, csökkentve ezáltal a légszennyezést, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását, a közúti baleseteket, a zajt és a forgalmi torlódásokat. Ezek az intézkedések magukban foglalhatják bizonyos adók vagy szállítási díjak csökkentését, a kombinált szállítási műveletek során ténylegesen **használt** intermodális rakodóegységek után nyújtott támogatásokat, vagy az átrakodás költségeinek részleges visszatérítését.

Módosítás

(14) A tagállamoknak a meglévő intézkedések mellett további gazdasági támogató intézkedéseket kell végrehajtaniuk, amelyek a kombinált szállítás különböző szakaszait célozzák annak érdekében, hogy mérsékeljék a közúti áruszállítást és ösztönözzék más szállítási módok – azaz a vasúti, belvízi és tengeri szállítás – alkalmazását, csökkentve ezáltal a légszennyezést, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását, a közúti baleseteket, a zajt és a forgalmi torlódásokat, **továbbá ösztönözve az ágazat és a belső piac digitalizációjának erősítésére és megvalósítására irányuló fellépéseket.** Ezek az intézkedések **egyebek mellett** magukban foglalhatják bizonyos adók vagy szállítási díjak csökkentését, a kombinált szállítási műveletek során ténylegesen **szállított** intermodális rakodóegységek után nyújtott támogatásokat, vagy az átrakodás költségeinek részleges visszatérítését. **Az intézkedések az információáramlás megkönnyítése érdekében kiterjedhetnek az összekapcsolt rendszerek integrációjának és a műveletek automatizálásának, valamint a digitális**

logisztikába, az innovatív áruszállítási rendszerekbe, az információs és kommunikációs technológiákba, illetve az intelligens közlekedési rendszerekbe eszközölt beruházások támogatására is. Az intézkedések továbbá magukban foglalhatnák a kombinált szállítás környezeti teljesítményének, hatékonyságának és fenntarthatóságának növelését, ösztönözve a tiszta vagy alacsony kibocsátású járművek és az alternatív üzemanyagok használatát, támogatva az energiahatékonyságot és a megújuló energiák igénybevételét a kombinált szállítási lánc minden szakaszán és csökkentve az áru fuvarozásból fakadó káros tényezőket, például a zajt.

Módosítás 16

Irányelvre irányuló javaslat 14 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(14a) A különböző uniós alapoknak és kutatásfinanszírozási programoknak továbbra is támogatniuk kell a tagállamokat ezen irányelv célkitűzéseinek elérésében.

Módosítás 17

Irányelvre irányuló javaslat 14 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(14b) A logisztikába irányuló beruházások is jelentős szerepet játszanak a kombinált szállítás versenyképességének növelésében. A digitális megoldások, például a kommunikációs és információs technológiák vagy az intelligens összekapcsolt rendszerek rendszeresebb igénybe vétele megkönnyítené az adatcserét, segítené az átrakodási

műveletek hatékonyságának javítását, költségeinek csökkentését és az átrakodáshoz szükséges idő lerövidítését.

Módosítás 18

Irányelvre irányuló javaslat 14 c preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(14c) A logisztikai láncban – különösen az átrakodó terminálokban – dolgozók képzésére irányuló beruházás ugyancsak hozzájárulna a kombinált szállítás versenyképességének megerősítéséhez.

Módosítás 19

Irányelvre irányuló javaslat 15 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(15) A kombinált szállítási műveletekre irányuló támogatási intézkedéseket az Európai Unió működéséről szóló szerződésben (EUMSZ) az állami támogatásokra vonatkozóan megállapított szabályokkal összhangban kell végrehajtani.

(15) A kombinált szállítási műveletekre irányuló támogatási intézkedéseket az Európai Unió működéséről szóló szerződésben (EUMSZ) az állami támogatásokra vonatkozóan megállapított szabályokkal összhangban kell végrehajtani. *Az állami támogatás az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében akkor mozdítja elő a gazdasági tevékenységek fejlődését, amennyiben nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben, továbbá az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja értelmében hasznos eszköz valamely közös európai érdeket szolgáló fontos projekt megvalósításának előmozdítására. Ezért ezekben az esetekben a Bizottságnak meg kell fontolnia, hogy részben mentesítse a tagállamokat az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében előírt követelmény alól, amely szerint tájékoztatniuk kell a Bizottságot.*

Módosítás 20

Irányelvre irányuló javaslat 16 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(16) A támogatási intézkedéseket szükség esetén *szertint* össze kell hangolni a tagállamok és a Bizottság között.

Módosítás

(16) *Az egymáshoz közeli tagállamok közötti, egymást esetlegesen átfedő beruházások elkerülésének biztosítása érdekében a támogatási intézkedéseket a tagállamok illetékes hatóságai közötti szoros együttműködés révén* szükség esetén össze kell hangolni a tagállamok és a Bizottság között.

Módosítás 21

Irányelvre irányuló javaslat 17 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(17) A tagállamoknak rendszeresen felül kell vizsgálniuk a támogatási intézkedéseket annak érdekében, hogy biztosítsák azok hatékonyságát és eredményességét.

Módosítás

(17) A tagállamoknak rendszeresen felül kell vizsgálniuk a támogatási intézkedéseket annak érdekében, hogy biztosítsák azok hatékonyságát és eredményességét, *valamint az alacsony kibocsátású mobilitásra vonatkozó európai stratégia tükrében értékelni kell az európai szállítási ágazatra gyakorolt általános hatásukat is. Szükség esetén korrekciós intézkedéseket kell hozni. A Bizottságnak a tagállamok által szolgáltatott információk alapján értékelnie kell a tagállamokban foganatosított különböző intézkedéseket és azok hatékonyságát, valamint elő kell mozdítania a bevált gyakorlatok megosztását.*

Módosítás 22

Irányelvre irányuló javaslat 18 a preambulumbekkezdés (új)

(18a) Az összehasonlítható és megbízható statisztikák hiánya jelenleg akadályozza az Unión belüli kombinált szállítás értékelését és a benne rejlő potenciális lehetőségek kihasználására irányuló intézkedések elfogadását.

Módosítás 23

Irányelvre irányuló javaslat 19 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(19) Az uniós közlekedés, és különösen a kombinált szállítási piac fejlődésének nyomon követése érdekében a tagállamoknak össze kell gyűjteniük a vonatkozó adatokat és információkat, és azokról rendszeres időközönként jelentést kell tenniük a Bizottságnak, a Bizottságnak pedig négyévente jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a **Tanácsnak** ezen irányelv alkalmazásáról.

Módosítás

(19) Az uniós közlekedés, és különösen a kombinált szállítási piac fejlődésének nyomon követése érdekében a tagállamoknak össze kell gyűjteniük a vonatkozó adatokat és információkat, és azokról rendszeres időközönként jelentést kell tenniük a Bizottságnak, a Bizottságnak pedig négyévente jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek, **a Tanácsnak** és **a tagállamok illetékes hatóságainak** ezen irányelv alkalmazásáról.

Módosítás 24

Irányelvre irányuló javaslat 19 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

(19a) Ezen irányelv megfelelő alkalmazásáért és a kombinált szállítás 2030-ig, illetve 2050-ig Unió-szerte történő fejlesztésére vonatkozó célkitűzés eléréséért a Bizottság felelős. E célból a Bizottságnak a tagállamok által szolgáltatott információk alapján rendszeresen értékelnie kell a kombinált szállítás arányának növelése terén az egyes tagállamokban elért haladást, és szükség esetén javaslatot kell benyújtania

Módosítás

(19a) Ezen irányelv megfelelő alkalmazásáért és a kombinált szállítás 2030-ig, illetve 2050-ig Unió-szerte történő fejlesztésére vonatkozó célkitűzés eléréséért a Bizottság felelős. E célból a Bizottságnak a tagállamok által szolgáltatott információk alapján rendszeresen értékelnie kell a kombinált szállítás arányának növelése terén az egyes tagállamokban elért haladást, és szükség esetén javaslatot kell benyújtania

ezen irányelv módosítására annak érdekében, hogy biztosítsa az Unió egészére vonatkozó cél elérését.

Módosítás 25

Irányelvre irányuló javaslat 22 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(22) Mivel ezen irányelv **céljait** – vagyis a **közúti szállításról a környezetbarátabb közlekedési módokra való áttérés további előmozdítását, és ezáltal az uniós közlekedési rendszer negatív externáliáinak csökkentését** – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, ugyanakkor **ezek a célok** a kombinált áru fuvarozás és összekapcsolt infrastruktúra, valamint az ezen irányelv által orvosolni kívánt problémák elsősorban határokon átnyúló jellege miatt uniós szinten jobban **megvalósíthatók**, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvével összhangban ez az irányelv nem lépi túl az e **célok** megvalósításához szükséges mértéket.

Módosítás

(22) Mivel ezen irányelv **célját** – vagyis a **kombinált szállítás versenyképessé tételét a közúti szállítással szemben** – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, ugyanakkor **ez a cél** a kombinált áru fuvarozás és összekapcsolt infrastruktúra, valamint az ezen irányelv által orvosolni kívánt problémák elsősorban határokon átnyúló jellege miatt uniós szinten jobban **megvalósítható**, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvével összhangban ez az irányelv nem lépi túl az e **cél** megvalósításához szükséges mértéket.

Módosítás 26

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont 92/106/EGK irányelv 1 cikk – 2 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) az ISO6346 és EN13044 nemzetközi szabványok alapján létrehozott azonosítási rendszerrel összhangban meghatározott vontatóval, felépítménnyel vagy konténerrel ellátott, vagy ezek nélküli pótkocsival vagy félpótkocsival történik, és

Módosítás

a) az ISO6346 és EN13044 nemzetközi szabványok alapján létrehozott azonosítási rendszerrel összhangban meghatározott vontatóval, felépítménnyel vagy konténerrel ellátott, vagy ezek nélküli pótkocsival vagy félpótkocsival történik,

a rakodási egységet a más közlekedési módra váltáskor átrakodják; vagy

ideértve a legfeljebb 44 tonna megengedett össztömegű daruzható félpótkocsikat, és a nem kísért intermodális rakodási egységet a más közlekedési módra váltáskor átrakodják (nem kísért kombinált szállítási művelet); vagy

Módosítás 27

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

92/106/EGK irányelv

1 cikk – 2 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) olyan közúti járművel történik, amelyet az út nem közúti szakaszán vasúti, belvízi vagy tengeri szállítás keretében szállítanak.

Módosítás

b) olyan közúti járművel történik, amelyet *a járművezetője kíséri, és amelyet* az út nem közúti szakaszán vasúti, belvízi vagy tengeri szállítás keretében szállítanak *(kísért szállítási művelet).*

Módosítás 28

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

92/106/EGK irányelv

1 cikk – 2 bekezdés – 1 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Ettől eltérve e bekezdés a) pontja [OJ please insert date 5 years after entry into force of this Directive]-ig az ISO6346 és EN13044 nemzetközi szabványok alapján létrehozott azonosítási rendszerrel összhangban nem azonosított nem daruzható pótkocsikat és félpótkocsikat is magában foglalja a kíséret nélküli kombinált szállításban.

Módosítás 29

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

92/106/EGK irányelv
1 cikk – 2 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A kombinált szállítási műveletek szempontjából nem kell figyelembe venni azokat a belvízi vagy tengeri szállítást alkalmazó nem közúti szakaszokat, amelyek esetében nincs más egyenértékű **közúti szállítási alternatíva**, vagy **amelyek a kereskedelmi szempontból életképes szállítási műveletek során elkerülhetetlenek.**

Módosítás

A kombinált szállítási műveletek szempontjából nem kell figyelembe venni azokat a belvízi vagy tengeri szállítást alkalmazó nem közúti szakaszokat, amelyek esetében nincs más egyenértékű vagy kereskedelmi szempontból életképes **közúti szállítási alternatíva.**

Módosítás 30

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

92/106/EGK irányelv

1 cikk – 3 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A (2) bekezdésben említett egyes közúti szakaszok hossza nem haladhatja meg az Unió területén a **következők közül a hosszabb** távolságot:

- a) **150 km légvonalban;**
- b) **a kezdeti szakasz berakodási pontja és a végső szakasz kirakodási pontja között légvonalban mért távolság 20 %-a, amennyiben az hosszabb, mint az a) pontban említett távolság.**

Módosítás

A (2) bekezdésben említett egyes közúti szakaszok hossza nem haladhatja meg az Unió területén a **150 km-es** távolságot.

Módosítás 31

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

92/106/EGK irányelv

1 cikk – 3 bekezdés – 3 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A közúti szakasz hosszúságának felső határértéke a kombinált közúti/vasúti

Módosítás

A kombinált közúti/vasúti szállítási műveletek esetében a közúti szakasz

szállítási műveletek esetében túlléphető abban az esetben, ha ezt az(ok) a tagállam(ok), amely(ek) területén a közúti szakasz bonyolódik, engedélyezi(k) annak érdekében, hogy a szállítmány eljusson a földrajzilag legközelebb lévő olyan szállítási terminálhoz, amely átrakodó berendezések, terminálkapacitás, valamint a megfelelő vasúti áru fuvarozási szolgáltatások tekintetében rendelkezik a be- és kirakodáshoz szükséges működőképes átrakodási képességgel.

hosszúságának felső határértékének túllépését az(ok) a tagállam(ok), amely(ek) területén a közúti szakasz bonyolódik, engedélyezi(k) annak érdekében, hogy szükség esetén a szállítmány eljusson a földrajzilag legközelebb lévő olyan szállítási terminálhoz vagy átrakodási ponthoz, amely átrakodó berendezések, terminálkapacitás, a terminál nyitva tartási ideje, valamint a megfelelő vasúti áru fuvarozási szolgáltatások tekintetében rendelkezik a be- és kirakodáshoz szükséges működőképes átrakodási képességgel, amennyiben az adott távolság felső határértékén belül nincs olyan átrakodó terminál vagy pont, amely eleget tesz mindezeknek a feltételeknek. A túllépésnek a 3. cikk (2) bekezdésének ea) pontja alapján a kellően indokoltnak kell lennie. Kombinált közúti/vasúti szállítás esetén a tagállamok területük pontosan meghatározott részén környezetvédelmi okokból maximum 50%-kal csökkenthetik a közúti szakasz 150 km-es hosszát, feltéve, hogy a korlátozott szakaszon belül megfelelő terminál található.

Módosítás 32

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

92/106/EGK irányelv

1 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) Kombinált szállítási művelet megvalósulásáról az Unióban akkor beszélhetünk, ha az Unió területén végzett szállítási művelet vagy annak egy része megfelel a (2) és (3) bekezdés szerinti követelményeknek.

Módosítás

(4) Kombinált szállítási művelet megvalósulásáról az Unióban akkor beszélhetünk, ha az Unió területén végzett szállítási művelet vagy annak egy része megfelel a (2) és (3) bekezdés szerinti követelményeknek. *Ezen irányelv alkalmazásában az Unió területén kívüli közúti szakasz és/vagy nem közúti szakasz vagy annak egy része nem tekintendő a kombinált szállítási művelet részének.*

Módosítás 33

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont

92/106/EGK irányelv

3 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a közúti szállítás csak akkor tekinthető az ezen irányelv hatálya alá tartozó kombinált szállítási művelet részének, ha a fuvarozó **egyértelmű bizonyítékkal tud szolgálni** arra vonatkozóan, hogy az általa végzett közúti szállítás egy kombinált szállítási művelet közúti szakaszát képezi, **ideértve az üres rakodási egység áruszállítás előtti és utáni szállítását is.**

Módosítás 34

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont

92/106/EGK irányelv

3 cikk – 2 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) Az (1) bekezdésben említett **bizonyítéknak** minden egyes kombinált szállítási műveletre vonatkozóan tartalmaznia kell a következő adatokat:

Módosítás 35

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont

PE619.311v04-00

24/79

RR\1159661HU.docx

Módosítás

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a közúti szállítás csak akkor tekinthető az ezen irányelv hatálya alá tartozó kombinált szállítási művelet részének, ha a fuvarozó **olyan információkat tud benyújtani, amelyek egyértelmű bizonyítékok szolgáltatnak** arra vonatkozóan, hogy az általa végzett közúti szállítás egy kombinált szállítási művelet közúti szakaszát képezi, **és ezeket az információkat a szállítási művelet megkezdése előtt megfelelően továbbítja a szállítási műveletet végző fuvarozónak.**

Módosítás

(2) **Annak érdekében, hogy egyértelmű bizonyítéknak tekintsék, az (1) bekezdésben említett információkat az (5) bekezdésben említett formátumban kell bemutatni vagy továbbítani, és az információknak** minden egyes kombinált szállítási műveletre vonatkozóan tartalmaznia kell a következő adatokat:

92/106/EGK irányelv
3 cikk – 2 bekezdés – a a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

aa) ha eltér a feladótól, a kombinált szállítási művelet útvonaláért felelős gazdasági szereplő neve, címe, kapcsolattartási adatai és aláírása;

Módosítás 36

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont
92/106/EGK irányelv
3 cikk – 2 bekezdés – e a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ea) amennyiben ez a távolság meghaladja az 1. cikk (3) bekezdésében említett felső határértéket, az 1. cikk (3) bekezdésének utolsó albekezdésben szereplő feltételekre kiterjedő indoklás;

Módosítás 37

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont
92/106/EGK irányelv
3 cikk – 2 bekezdés – f pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

f) a kombinált szállítási művelet útvonalának *a feladó által aláírt leírása*, amely legalább a következő adatokat tartalmazza a szállítási művelet minden egyes, Unión belüli szakaszára vonatkozóan, ideértve mindegyik, nem közúti szakaszt képező szállítási módot is:

f) a kombinált szállítási művelet útvonalának *leírása az útvonaltervezésért felelős gazdasági szereplő – adott esetben akár elektronikus – aláírásával*, amely legalább a következő adatokat tartalmazza a szállítási művelet minden egyes, Unión belüli szakaszára vonatkozóan, ideértve mindegyik, nem közúti szakaszt képező szállítási módot is:

Módosítás 38

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont

92/106/EGK irányelv

3 cikk – 2 bekezdés – f pont – i i alpont

A Bizottság által javasolt szöveg

– ii. a fuvarozó neve, címe és kapcsolattartási adatai;

Módosítás

– ii. a fuvarozó(k) neve, címe és kapcsolattartási adatai;

Módosítás 39

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont

92/106/EGK irányelv

3 cikk – 2 bekezdés – h pont – i alpont

A Bizottság által javasolt szöveg

– *i. a nem közúti szakaszra történő átrakodás helye;*

Módosítás

törölve

Módosítás 40

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont

92/106/EGK irányelv

3 cikk – 2 bekezdés – h pont – i i alpont

A Bizottság által javasolt szöveg

– ii. a kezdeti közúti szállítási szakasz *légvonalban mért* távolságának hossza a berakodás helye és az első *átrakodási* terminál között;

Módosítás

– ii. a kezdeti közúti szállítási szakasz távolságának hossza a berakodás helye és az első *szállítási* terminál *vagy átrakodási pont* között;

Módosítás 41

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont

92/106/EGK irányelv

3 cikk – 2 bekezdés – h pont – i i i alpont

A Bizottság által javasolt szöveg

- iii. az első közúti szakasz lezárultát követően a fuvarozó azt igazoló aláírása, hogy a közúti szakaszt érintő szállítás elvégzésre került;

Módosítás 42

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont

92/106/EGK irányelv

3 cikk – 2 bekezdés – i pont – i i alpont

A Bizottság által javasolt szöveg

- ii. a végső közúti szállítási szakasz **légvonalban mért** távolságának hossza az átrakodás helye és a kombinált szállítási művelet Unión belüli befejezésének helye között;

Módosítás 43

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont

92/106/EGK irányelv

3 cikk – 2 bekezdés – j pont – i i alpont

A Bizottság által javasolt szöveg

- ii. amennyiben rendelkezésre áll, az érintett vasúti vagy **kikötői hatóságok** azt igazoló aláírása vagy bélyegzője a nem közúti szakasz által érintett terminálokon (vasútállomás vagy kikötő), hogy a nem közúti szakasz adott része lezárult.

Módosítás 44

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont

92/106/EGK irányelv

3 cikk – 2 bekezdés – j a pont (új)

Módosítás

(A magyar változatot nem érinti.)

Módosítás

- ii. a végső közúti szállítási szakasz távolságának hossza az átrakodás helye és a kombinált szállítási művelet Unión belüli befejezésének helye között;

Módosítás

- ii. amennyiben rendelkezésre áll, az érintett vasúti **hatóság** vagy **az illetékes szerv** azt igazoló aláírása vagy bélyegzője a nem közúti szakasz által érintett terminálokon (vasútállomás vagy kikötő), hogy a nem közúti szakasz adott része lezárult.

ja) amennyiben a közúti szakasz távolsági határértékét az 1. cikk (3) bekezdésének harmadik albekezdése szerint túllépték, az ezt igazoló okok.

Módosítás 45

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont

92/106/EGK irányelv

3 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) Az (1) bekezdésben említett bizonyítékot az ellenőrzés helye szerinti tagállam engedéllyel rendelkező ellenőrző tisztviselőjének kérésére be kell mutatni vagy át kell adni. Közúti ellenőrzések esetén a bizonyítékot az ellenőrzés során kell **bemutatni**. A bizonyíték nyelve az adott tagállam hivatalos nyelve vagy az angol. Közúti ellenőrzés során a járművezető kapcsolatba léphet a székhellyel, a szállításszervezővel vagy más olyan személlyel vagy szervezettel, aki/amely őt a (2) bekezdésben említett **bizonyíték** rendelkezésre bocsátásában segítheti.

Módosítás

(4) Az (1) bekezdésben említett bizonyítékot az ellenőrzés helye szerinti tagállam engedéllyel rendelkező ellenőrző tisztviselőjének kérésére *az (5) bekezdésben említett formátumban* be kell mutatni vagy át kell adni. Közúti ellenőrzések esetén a bizonyítékot az ellenőrzés során, **legfeljebb 45 percen belül be kell mutatni. Amennyiben a (2) bekezdés h) pontjának iii. alpontjában és j) pontjában említett aláírások a közúti ellenőrzés során nem állnak rendelkezésre, azokat az ellenőrzést követő 5 munkanapon belül be kell mutatni vagy továbbítani kell az érintett tagállam illetékes hatóságának.** A bizonyíték nyelve az adott tagállam hivatalos nyelve vagy az angol. Közúti ellenőrzés során a járművezető kapcsolatba léphet a székhellyel, a szállításszervezővel vagy más olyan személlyel vagy szervezettel, aki/amely őt a (2) bekezdésben említett **információk** rendelkezésre bocsátásában segítheti.

Módosítás 46

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont

92/106/EGK irányelv
3 cikk – 5 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Bizonyítékként szolgálhat a 11. tanácsi rendelet 6. cikkében meghatározott követelményeknek megfelelő fuvarokmány vagy más meglévő fuvarokmány, például a nemzetközi közúti áru fuvarozási szerződésről szóló egyezmény (CMR) szerinti vagy Nemzetközi Vasúti Áru fuvarozási Egyezményre vonatkozó Egységes Szabályok szerinti dokumentum.

Módosítás

A szabványosított formanyomtatvány Bizottság általi, végrehajtási jogi aktusok révén történő meghatározásáig a már meglévő fuvarokmányok, például a meglévő nemzetközi vagy nemzeti fuvarozási egyezmények szerint előírt fuvarlevelek szolgálhatnak bizonyítékként.

Módosítás 47

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont
92/106/EGK irányelv
3 cikk – 5 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Ezeket a bizonyítékokat elektronikus úton is be lehet mutatni vagy át lehet adni számítógépek általi tárolásra és feldolgozásra közvetlenül alkalmas, felülvizsgálható strukturált formátumban, többek között – ***a közúti szállítás esetében*** – a ***nemzetközi közúti áru fuvarozási szerződésről szóló egyezmény szerinti elektronikus fuvarlevél kitöltésével.***

Módosítás

Ezeket a bizonyítékokat elektronikus úton is be lehet mutatni vagy át lehet adni számítógépek általi tárolásra és feldolgozásra közvetlenül alkalmas, felülvizsgálható strukturált formátumban, többek között ***a meglévő nemzetközi vagy nemzeti fuvarozási egyezmények szerinti elektronikus fuvarlevél kitöltésével. A tagállamok hatóságai kötelesek elfogadni a bizonyítékra vonatkozó elektronikus információkat. Amennyiben a hatóságok és a gazdasági szereplők közötti információcsere elektronikus eszközökkel történik, ezt a cserét és az ilyen információk tárolását elektronikus adatfeldolgozási technikákkal kell elvégezni.***

Módosítás 48

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont

92/106/EGK irányelv
3 cikk – 5 bekezdés – 2 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A tagállamok fokozatosan dematerializálják a dokumentációt, és átmeneti időszakot határoznak meg, amelynek végén a papíralapú dokumentumok használata teljesen megszűnik.

Módosítás 49

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont

92/106/EGK irányelv

3 cikk – 6 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6) A közúti ellenőrzéseknél a szállítási művelet és a rendelkezésre álló bizonyítékok között a (2) bekezdés **g)** pontja szerinti útvonal-információ tekintetében indokolt esetben megengedett az eltérés, ha a fuvarozó(k) által nem befolyásolható kivételes körülmények állnak fenn, és ezek változást okoznak a kombinált szállítási műveletben. Ilyenkor a járművezető kapcsolatba léphet a székhellyel, a szállításszervezővel vagy más személlyel vagy szervezettel, amely további indokolást adhat a rendelkezésre bocsátott bizonyítékok és a tényleges szállítási művelet közötti eltéréshez.

(6) A közúti ellenőrzéseknél a szállítási művelet és a rendelkezésre álló bizonyítékok között a (2) bekezdés **f), h) és i)** pontja szerinti útvonal-információ tekintetében indokolt esetben megengedett az eltérés, ha a fuvarozó(k) által nem befolyásolható kivételes körülmények állnak fenn, és ezek változást okoznak a kombinált szállítási műveletben. Ilyenkor a járművezető kapcsolatba léphet a székhellyel, a szállításszervezővel vagy más személlyel vagy szervezettel, amely további indokolást adhat a rendelkezésre bocsátott bizonyítékok és a tényleges szállítási művelet közötti eltéréshez.

Módosítás 50

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

92/106/EGK irányelv

5 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) A tagállamok először [xx/xx/xxxx -

(1) A tagállamok először [xx/xx/xxxx -

18 hónappal az irányelv nemzeti jogba történő átültetése után], majd ezt követően kétévente jelentést nyújtanak be a Bizottsághoz a területükön bonyolított, az ezen irányelv hatálya alá tartozó kombinált szállítási műveletekre vonatkozó következő információkról:

12 hónappal az irányelv nemzeti jogba történő átültetése után], majd ezt követően kétévente jelentést nyújtanak be a Bizottsághoz a területükön bonyolított, az ezen irányelv hatálya alá tartozó kombinált szállítási műveletekre vonatkozó következő információkról:

Módosítás 51

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

92/106/EGK irányelv

5 cikk – 1 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) a kombinált szállítási műveletek során használt nemzeti és határokon átnyúló közlekedési hálózati **kapcsolatok**;

Módosítás

a) a kombinált szállítási műveletek során használt nemzeti és határokon átnyúló közlekedési hálózati **folysók**;

Módosítás 52

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

92/106/EGK irányelv

5 cikk – 1 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) a kombinált szállítási műveletek húszlábos egyenértékben (TEU) és tonnakilométerben megadott volumene művelettípusonként (vasúti, **közúti**/belvízi **stb.**) és földrajzi lefedettség szerint (nemzeti és Unión belüli);

Módosítás

b) a kombinált szállítási műveletek húszlábos egyenértékben (TEU) és tonnakilométerben megadott **teljes és éves** volumene művelettípusonként (**közúti szakasz/nem közúti szakasz, nevezetesen** vasúti, belvízi **és tengeri útvonalak**) és földrajzi lefedettség szerint (nemzeti és Unión belüli);

Módosítás 53

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

92/106/EGK irányelv

5 cikk – 1 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) a kombinált szállítási műveletekben részt vevő terminálok száma és földrajzi lefedettsége, valamint az e terminálokon végzett átrakodások éves száma;

Módosítás

c) a **bimodális technológiák segítségével megvalósított átrakodások száma és az ilyen átrakodási pontok földrajzi lefedettsége, akárcsak a kombinált szállítási műveletekben részt vevő terminálok száma, elhelyezkedése és földrajzi lefedettsége, minden egyes terminálnál művelettípusok szerinti bontásban (közúti szakasz/nem közúti szakasz, nevezetesen vasúti, belvízi és tengeri útvonalak), valamint az átrakodások éves száma és a terminálokon felhasznált kapacitások értékelése;**

Módosítás 54

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

92/106/EGK irányelv

5 cikk – 1 bekezdés – c a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ca) a kombinált szállítás és a különböző szállítási módok részarányának alakulása az adott területen,

Módosítás 55

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

92/106/EGK irányelv

5 cikk – 1 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

d) az összes alkalmazott és tervezett nemzeti támogatási intézkedés áttekintése, beleértve egyenként azok bevezetését és hatását.

d) az összes alkalmazott és tervezett nemzeti támogatási intézkedés áttekintése, beleértve egyenként azok bevezetését és a **kombinált szállítás használatára gyakorolt kiértékel** hatását, valamint a **szociális és környezeti fenntarthatóságra, a szűk keresztmetszetekre, a forgalmi torlódásokra, a biztonságra és a**

*hatékonyságra nézve járó
következményeiket.*

Módosítás 56

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

92/106/EGK irányelv

5 cikk – 1 bekezdés – d a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

da) azoknak a műveleteknek a száma és földrajzi elhelyezkedése, amelyek túllépik az 1. cikk (3) bekezdésében említett, a közúti szakasz hosszúságának felső határértékét.

Módosítás 57

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

92/106/EGK irányelv

5 cikk – 1 bekezdés – d b pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

db) a transzeurópai közlekedési (TEN-T) hálózat közutain a teheráru-forgalom kiindulási és célpontjai NUTS 3. szinten, az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet meghatározásában;*

** Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).*

Indokolás

A tagállamok közvetlenül vagy az általuk kijelölt szervek segítségével információt gyűjtenek a főbb európai uniós közlekedési tengelyeken zajló teheráru-forgalomról. A közúti fuvarozókra vonatkozó kereskedelmi információ bizalmas jellegének megóvása mellett egy ilyen intézkedés

segítene új kombinált szállítási módok megtervezésében, és előmozdítaná a modális váltást.

Módosítás 58

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

92/106/EGK irányelv

5 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) A Bizottság közlésezi a tagállamok által továbbított adatokat olyan formában, amely lehetővé teszi a tagállamok közötti összehasonlításokat.

Módosítás 59

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

92/106/EGK irányelv

5 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3) Először [xx/xx/xxx - 9 hónappal a tagállami jelentés határidejének lejárta után], majd ezt követően kétévente a Bizottság a nemzeti jelentések elemzése alapján jelentést készít és nyújt be az Európai Parlamentnek és a **Tanácsnak** az alábbiakról:

(3) Először [xx/xx/xxx - 9 hónappal a tagállami jelentés határidejének lejárta után], majd ezt követően kétévente a Bizottság a nemzeti jelentések **és az egész Unióban alkalmazandó közös iránymutatások és módszerek alapján meghatározott statisztikai adatok** elemzése alapján jelentést készít és nyújt be az Európai Parlamentnek, **a Tanácsnak** és a **tagállamok illetékes hatóságainak** az alábbiakról:

Módosítás 60

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

92/106/EGK irányelv

5 cikk – 3 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

a) a kombinált szállítás gazdasági fejlődése, különösen a különböző közlekedési módok környezeti teljesítményének fényében;

a) a kombinált szállítás gazdasági fejlődése *a tagállamok és az Unió szintjén*, különösen a különböző közlekedési módok környezeti teljesítményének *fejlődése* fényében;

Módosítás 61

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

92/106/EGK irányelv

5 cikk – 3 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) a 6. cikkben előírt támogatási intézkedések hatékonysága és eredményessége,

Módosítás

c) a 6. cikkben előírt támogatási intézkedések hatékonysága és eredményessége, *pontosan meghatározva a tagállamokban az ezen irányelv eredeti céljának szolgálatában a leghatékonyabbnak bizonyuló intézkedéseket és legjobb gyakorlatokat;*

Módosítás 62

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

92/106/EGK irányelv

5 cikk – 3 bekezdés – c a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ca) a 2030-ig, illetve 2050-ig elérendő uniós közlekedési célkitűzések megvalósítása szempontjából a kombinált szállítás arányának alakulása valamennyi tagállamban, illetve uniós szinten;

Módosítás 63

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

92/106/EGK irányelv

5 cikk – 3 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) lehetséges további intézkedések, ideértve a kombinált szállítás 1. cikkben meghatározott fogalommeghatározásának felülvizsgálatát és a 6. cikkben előírt intézkedések jegyzékének kiigazítását.

Módosítás

d) lehetséges további intézkedések, ideértve a kombinált szállítás 1. cikkben meghatározott fogalommeghatározásának felülvizsgálatát, **az adatgyűjtés javítását és ezen adatok uniós szintű közzétételét, valamint** a 6. cikkben előírt intézkedések jegyzékének kiigazítását, **beleértve az állami támogatásra vonatkozó szabályok lehetséges módosítását.**

Módosítás 64

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 a pont (új)

92/106/EGK irányelv

6 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés

Hatályos szöveg

(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a közúti járművekre kivetett (3) bekezdésben felsorolt adókat (tehergépkocsikra, vontatókra, pótkocsikra, illetve félpótkocsikra) a tagállamoknak a Bizottsággal folytatott konzultáció után határok között és rögzített feltételek és szabályok szerint a kombinált árufuvarozásban való részvételük esetére átalányösszeggel vagy ezen járművek vasúton szállításának arányában csökkentésük vagy visszatérítsék.

Módosítás

(4a) A 6. cikk (1) bekezdésének első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a közúti járművekre kivetett (3) bekezdésben felsorolt adókat (tehergépkocsikra, vontatókra, pótkocsikra, illetve félpótkocsikra, **belvízi konténerekre vagy multimodális rakodási egységekre**) a tagállamoknak a Bizottsággal folytatott konzultáció után határok között és rögzített feltételek és szabályok szerint a kombinált árufuvarozásban való részvételük esetére átalányösszeggel vagy ezen járművek vasúton **vagy belvizeken történő** szállításának arányában csökkentésük vagy visszatérítsék.”

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>)

Módosítás 65

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 b pont (új)

PE619.311v04-00

36/79

RR\1159661HU.docx

92/106/EGK irányelv
6 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés

Hatályos szöveg

Az első bekezdésben említett adócsökkentésben, illetve -visszatérítésben egy adott állam területén vasúton megtett utak hossza alapján az az állam részesíti a közúti járműveket, amelyben azokat nyilvántartásba vették.

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>)

Módosítás 66

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 4 c pont (új)
92/106/EGK irányelv
6 cikk – 1 bekezdés – 3 albekezdés

Hatályos szöveg

Ugyanakkor a tagállamok olyan vasúton megtett utak hossza alapján is adócsökkentésben, illetve -visszatérítésben részesíthetik a közúti járműveket, amely utakat részben vagy egészében a járművek bejegyzési helye szerinti tagállam területén kívül tettek meg.

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>)

Módosítás 67

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont
92/106/EGK irányelv
6 cikk – 4 bekezdés – 1 albekezdés – bevezető rész

RR\1159661HU.docx

37/79

PE619.311v04-00

Módosítás

(4b) a 6. cikk (1) bekezdésének második albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Az első bekezdésben említett adócsökkentésben, illetve -visszatérítésben egy adott állam területén vasúton **vagy belvizeken** megtett utak hossza alapján az az állam részesíti a közúti járműveket, amelyben azokat nyilvántartásba vették.”

Módosítás

(4c) A 6. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„*Ugyanakkor* a tagállamok olyan, vasúton **vagy belvizeken** megtett utak hossza alapján is adócsökkentésben, illetve -visszatérítésben részesíthetik a közúti járműveket, amely utakat részben vagy egészében a járművek bejegyzési helye szerinti tagállam területén kívül tettek meg.”

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) Amennyiben a (8) bekezdésben említett cél eléréséhez szükséges, a tagállamok intézkedéseket **hozhatnak** az átrakodási **terminálokba** való beruházások támogatására az alábbiak tekintetében:

Módosítás

(4) Amennyiben a (8) bekezdésben említett cél eléréséhez szükséges, a tagállamok intézkedéseket **hoznak a szállítási terminálokba és** az átrakodási **pontokba** való beruházások támogatására az alábbiak tekintetében:

Módosítás 68

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

92/106/EGK irányelv

6 cikk – 4 bekezdés – 1 albekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) **ilyen átrakodási terminálok építése és – szükség esetén – kibővítése** a kombinált szállítási műveletek céljaira;

Módosítás

a) **azokon a területeken, ahol az 1. cikk (3) bekezdésében említett távolsági határértéken belül nincsenek alkalmas létesítmények, átrakodó terminálok építése vagy átrakodási pontok létesítése** a kombinált szállítási műveletek céljaira, **kivéve, ha a gazdasági jelentőség hiánya vagy az adott térség földrajzi vagy természeti jellemzőihez kapcsolódó okok miatt nincs szükség ilyen létesítményekre;**

Módosítás 69

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

92/106/EGK irányelv

6 cikk – 4 bekezdés – 1 albekezdés – a a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

aa) azokon a területeken, ahol további terminálkapacításra van szükség, a meglévő terminálok bővítése, illetve további átrakodási pontok létesítése, valamint a gazdasági hatások értékelését követően – amelyből kitűnik, hogy nincsenek negatív piaci következmények, és szükség van az új terminálokra – és azzal a feltétellel, hogy a környezetvédelmi

Módosítás 70

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

92/106/EGK irányelv

6 cikk – 4 bekezdés – 1 albekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) a meglévő terminálok operatív hatékonyságának növelése.

Módosítás

b) a meglévő terminálok operatív hatékonyságának növelése **többek között megközelíthetőségük biztosítása által.**

Módosítás 71

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

92/106/EGK irányelv

6 cikk – 4 bekezdés – 1 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A kombinált szállítást támogató intézkedéseket az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdése értelmében a belső piaccal kompatibilisnek kell tekinteni, és fel kell menteni az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése szerinti értesítési követelmény alól, feltéve, hogy azok a teljes műveleti költségek 35%-át nem haladják meg.

Módosítás 72

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

92/106/EGK irányelv

6 cikk – 4 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok együttműködnek a szomszédos tagállamokkal és a Bizottsággal, és ügyelnek arra, hogy az

Módosítás

A tagállamok együttműködnek a szomszédos tagállamokkal és a Bizottsággal, és ügyelnek arra, hogy az

ilyen intézkedések végrehajtása során elsőbbséget biztosítsanak a megfelelő létesítmények kiegyensúlyozott és kielégítő földrajzi eloszlásának az Unió területén, különösen a TEN-T törzshálózatok és átfogó hálózatok mentén, lehetővé téve, hogy az Unión belül ne legyen olyan hely, amely **150 km-nél** nagyobb távolságra helyezkedik el egy ilyen termináltól.

ilyen intézkedések végrehajtása során elsőbbséget biztosítsanak a megfelelő létesítmények kiegyensúlyozott és kielégítő földrajzi eloszlásának az Unió területén, különösen a TEN-T törzshálózatok és átfogó hálózatok mentén, lehetővé téve, hogy az Unión belül ne legyen olyan hely, amely **az 1. cikk (3) bekezdésének a) pontjában említett felső határértékhez képest** nagyobb távolságra helyezkedik el egy ilyen termináltól. **Emellett a tagállamok az ebben a bekezdésben említett intézkedések végrehajtása során figyelembe veszik a következők szükségességét:**

a) a forgalmi torlódás csökkentése, különösen a városi és elővárosi térségek közelében, illetve a természeti korlátokkal rendelkező térségekben;

b) a határokon átnyúló összeköttetések javítása;

c) az infrastruktúrával nem rendelkező területek elszigeteltségének enyhítése, figyelembe véve a peremterületek és a legkülső régiók sajátos szükségleteit és korlátait;

d) az elérhetőség és összeköttetések javítása, különös tekintettel az átrakodási terminálokhoz való hozzáférésre és

e) a digitális átállás felgyorsítása és

f) az áruszállítás környezetre és közegészségre gyakorolt hatásának csökkentése, előmozdítva többek között a járművek hatékonyságát, az alternatív és kevésbé szennyező üzemanyagok használatát, a megújuló energiák használatát (a terminálokon is), illetve a közlekedési hálózatok hatékonyabb kihasználását információs és kommunikációs technológiák bevezetése révén.

Módosítás 73

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

92/106/EGK irányelv

6 cikk – 4 bekezdés – 4 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok kidolgozhatnak további támogathatósági feltételeket.

Módosítás

A tagállamok kidolgozhatnak további támogathatósági feltételeket. ***A tagállamok az érintett felek tudomására hozzák a feltételeket.***

Módosítás 74

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

92/106/EGK irányelv

6 cikk – 5 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok ***további*** intézkedéseket ***hozhatnak*** a kombinált szállítási műveleteknek az egyenértékű alternatív közúti műveletekhez viszonyított versenyképességének javítására.

Módosítás

A tagállamok ***2021. december 31-ig gazdasági és jogszabályi jellegű kiegészítő*** intézkedéseket ***hoznak*** a kombinált szállítási műveleteknek az egyenértékű alternatív közúti műveletekhez viszonyított versenyképességének javítására, ***különösen azzal a céllal, hogy csökkentsék az átrakodási műveletekhez szükséges időt és költségeket.***

Módosítás 75

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

92/106/EGK irányelv

6 cikk – 5 bekezdés – 2 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A kombinált szállítási műveletekkel járó időráfordítás és költségek csökkentése érdekében az első albekezdésben említett intézkedéseknek magukban kell foglalniuk a következő ösztönzők közül egyet vagy többet:

a) a fuvarozók mentesítése az 1999/62/EK irányelv 2. cikkében említett külsőköltség-

*díjak és/vagy forgalmi torlódásokra
kivetett díjak alól, különösen a
2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi
irányelv^{1a} 2. cikkében említett alternatív
üzemanyagokkal hajtott járművek
támogatása érdekében;*

*b) a bizonyos infrastruktúrák
használatáért fizetendő díjak visszatérítése
azon vállalkozások részére, amelyek
kombinált szállítás részét képező
műveleteket végeznek;*

*c) a fuvarozók mentesítése a nemzeti
forgalomkorlátozások alól.*

*^{1a} Az Európai Parlament és a Tanács
2014/94/EU irányelve (2014. október 22.)
az alternatív üzemanyagok
infrastruktúrájának kiépítéséről
(HL L 307., 2014.10.28., 1. o.).*

Módosítás 76

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

92/106/EGK irányelv

1 cikk – 1 bekezdés – 1 b albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

*A további intézkedések meghozatalakor a
tagállamok szintén kellően figyelembe
veszik azt, hogy fel kell gyorsítani az
átállást a kombinált szállítási ágazat
digitalizálására, és különösen:*

*a) előmozdítják az összekapcsolt
rendszerek integrációját és a műveletek
automatizálását;*

*b) tökéletesítik a digitális logisztikával,
információs és kommunikációs
technológiákkal és intelligens közlekedési
rendszerekkel kapcsolatos befektetéseket;
és*

*c) a jövőben fokozatosan kivezetik a
papíralapú dokumentumokat.*

Módosítás 77

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

92/106/EGK irányelv

6 cikk – 5 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5a) Ezek a további intézkedések ösztönző erővel hatnak a nem közúti szállítási szakaszok használatára. A tagállamok a vízi szállítás versenyképességét erősítő intézkedéseket is hoznak, mint például a rövid távú tengeri útvonalak vagy a belvízi útvonalak igénybe vétele, illetve az új rövid tengeri összeköttetések kialakítása céljából juttatott pénzügyi ösztönzők.

Indokolás

A nemzeti ösztönző támogatásra jogosult szállítási módok közé hátrányos megkülönböztetés nélkül fel kell venni a rövid távú tengeri vagy a belvízi útvonalak igénybevételeit is.

Módosítás 78

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

92/106/EGK irányelv

6 cikk – 8 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(8) A tagállamok biztosítják, hogy a kombinált szállítási műveleteket támogató intézkedések a közúti áruszállítás mérséklésére irányuljanak és ösztönözzék más szállítási módok – **tehát a vasúti, belvízi és tengeri szállítás** – alkalmazását, csökkentve ezáltal a légszennyezést, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását, a közúti baleseteket, a zajt és a forgalmi torlódásokat.;

(8) A tagállamok biztosítják, hogy a kombinált szállítási műveleteket támogató intézkedések a közúti áruszállítás mérséklésére irányuljanak és ösztönözzék más **(vasúti, belvízi és tengeri)** szállítási módok, **az alacsony kibocsátású járművek, illetve az alacsonyabb kibocsátású alternatív üzemanyagok (bioüzemanyagok, megújuló forrásból származó villamos energia, földgáz vagy hidrogén üzemanyagcellák)** alkalmazását, csökkentve ezáltal a légszennyezést, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását, a

közúti baleseteket, a zajt és a forgalmi torlódásokat.

Módosítás 79

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

92/106/EGK irányelv

9 a cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A tagállamok könnyen hozzáférhető módon, díjmentesen közzéteszik a 6. cikk értelmében elfogadott intézkedésekkel kapcsolatos lényeges információkat, valamint az ezen irányelv alkalmazása szempontjából releváns egyéb információkat.

Módosítás

(3) A tagállamok **az interneten** könnyen hozzáférhető módon, díjmentesen közzéteszik a 6. cikk értelmében elfogadott intézkedésekkel kapcsolatos lényeges információkat, valamint az ezen irányelv alkalmazása szempontjából releváns egyéb információkat.

Módosítás 80

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

92/106/EGK irányelv

9 a cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A Bizottság közzéteszi és szükség esetén aktualizálja az (1) bekezdésben említett illetékes hatóságok jegyzékét, valamint a 6. cikkben említett intézkedések jegyzékét.

Módosítás

(4) A Bizottság **az interneten** közzéteszi és szükség esetén aktualizálja az (1) bekezdésben említett illetékes hatóságok jegyzékét, valamint a 6. cikkben említett intézkedések jegyzékét.

Módosítás 81

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 8 pont

92/106/EGK irányelv

10 a cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A Bizottságnak az 5. cikk (2) **bekezdése szerinti**, felhatalmazáson

Módosítás

(2) A Bizottságnak az 5. cikk (2) **bekezdésében említett**, felhatalmazáson

alapuló jogi **aktusok** elfogadására
vonatkozó felhatalmazása **határozatlan
időre** szól [e (módosító) irányelv
hatálybalépésének napja]-tól/-től kezdődő
hatállyal.

alapuló jogi **aktus** elfogadására vonatkozó
felhatalmazása **ötéves időtartamra** szól [e
(módosító) irányelv hatálybalépésének
napja]-tól/-től kezdődő hatállyal. A
**Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az
ötéves időtartam letelte előtt jelentést
készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás
hallgatólagosan meghosszabbodik a
korábbival megegyező időtartamra,
amennyiben az Európai Parlament vagy a
Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást
legkésőbb három hónappal minden egyes
időtartam letelte előtt.**

INDOKOLÁS

Az Európai Bizottság javaslata

A 92/106/EGK irányelv (a kombinált szállításról szóló irányelv) a kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályokat állapítja meg. Célja az, hogy a vasúti, belvízi és tengeri szállítás egyesítésével csökkentse a közúti áru fuvarozást. A kombinált szállításról szóló irányelv az egyetlen olyan uniós szintű jogi eszköz, amely közvetlenül ösztönzi a közúti áruszállításról az alacsonyabb kibocsátású közlekedési módokra való áttérést. Az intermodális szállítás jórészt olyan szállítási módokat használ – például vasút, belvízi utak és tengeri szállítás –, amelyek kevesebb negatív externáliával (kibocsátással, zajjal és balesettel) járnak.

A jelenlegi szabályok felülvizsgálatát a meglévő jogszabályok Bizottság által elvégzett célravezetőségi vizsgálata, valamint a tagállamokkal és érdekelt felekkel folytatott konzultáció előzte meg. Ez a vizsgálat azt mutatta, hogy a kombinált szállításról szóló irányelv ugyan mérsékelt hatást fejtett ki, azonban egyike azoknak az eszközöknek, amelyek javítják az intermodális fuvarozás elterjedését. Hatékonyságát és eredményességét az azonosított hiányosságok kezelésével lehet javítani. A jelenlegi helyzetben a fő problémák a következők: 1) kevésbé kedvező feltételek a közúti szállításhoz képest; és 2) az intermodális infrastruktúra nem elégséges kapacitása és sűrűsége. A felülvizsgált irányelv különösen a következőkre irányul:

- a kombinált szállítás fogalmának pontosítása és kiterjesztése;
- a jogosultsági és végrehajtási feltételek nyomon követésének javítása;
- az irányelv jelentéstételi és nyomonkövetési feltételeinek javítása; és
- az ösztönzők hatékonyságának növelése.

A Bizottság azt javasolja, hogy az irányelv hatályát terjesszék ki a belföldi szállításra. A kombinált szállítási művelet egyes szakaszai nem haladhatják meg a légvonalban mért 150 km-es távolságot, illetve a teljes kombinált szállítási útvonal légvonalban mért távolságának 20%-át, ha az meghaladja a 150 km-t. A tagállamok bizonyos esetekben eltérést tehetnek lehetővé. A kabotázsra vonatkozó mentességek csak azokra a járművekre vonatkoznak, amelyek nemzetközi kombinált szállítási műveletek részét képező közúti szakaszokat látnak el.

A kombinált szállítási művelet meghatározására egyértelmű bizonyítékot kell szolgáltatni. A Bizottság javaslatot tesz azoknak a dokumentumoknak a listájára, amelyeket a fuvarozónak a közúti ellenőrzések során rendelkezésre kell bocsátania. Ezeket a bizonyítékokat elektronikusan is be lehet mutatni, illetve elektronikus úton is továbbítani lehet.

A Bizottság javaslata értelmében a tagállamoknak jelentést kell benyújtaniuk a Bizottság számára, amely információkat szolgáltat a területükön folyó kombinált szállítási műveletekről. A Bizottság jelentést készít és terjeszt elő, amelyben értékeli a gazdasági fejlődést, az irányelv végrehajtásának hatásait, a tagállamok által elfogadott támogató intézkedések hatékonyságát és eredményességét, valamint a lehetséges további intézkedéseket, beleértve a kombinált szállítás fogalommeghatározásának felülvizsgálatát is.

Az ösztönzők hatékonyságának növelését illetően a tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy támogassák az átrakódó terminálokba történő

beruházásokat, biztosítva, hogy az Unióban egyetlen hely se legyen 150 km-nél nagyobb távolságra az ilyen termináloktól.

Végezetül pedig a tagállamoknak ezen irányelv végrehajtásának biztosítása érdekében ki kell jelölniük egy vagy több illetékes hatóságot.

Az előadó álláspontja

Az előadó hangsúlyozza annak fontosságát, hogy az áru fuvarozásban a kombinált szállítást részesítsék előnyben.

A kombinált szállítás az egyik fontos módja lehet annak, hogy csökkentsék a szállítás emberi egészségre és környezetre gyakorolt hatását, támogassák a kevésbé szennyező szállítási módokra való átállást, és elősegítsék az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére vonatkozó célok elérését.

Ezért a kombinált szállítás lehetőséget kínál a közlekedési ágazat korszerűsítésére és az áru fuvarozási logisztika javítására, a forgalmi torlódások csökkentésére, valamint az átrakodó terminálok irányításának javítására. Infrastrukturális beruházási intézkedésekre és gazdasági ösztönzőkre van szükség.

Az előadó összességében támogatja a bizottsági javaslatot, és elismeri az azt megelőző REFIT-értékelés megállapításait, ugyanakkor úgy véli, hogy a javaslat több területen megerősítésre és ezért módosításra szorul. A kombinált szállítás fogalom meghatározásának pontosításával kapcsolatos további technikai munkának az aktualizált szabályok végrehajtását is elő kell segítenie a tagállamokban.

Hatály és fogalom meghatározás

Az előadó azt javasolja, hogy pontosabban határozzák meg az irányelv hatálya alá tartozó járművek fogalmát, különbséget téve a járművezető által kísért és nem kísért járművek/rakodási egységek között.

A gazdasági szereplők közötti megkülönböztetés és a tagállamok közötti versenyproblémák elkerülése érdekében kötelezővé kell tenni minden tagállam számára, hogy általános szabályként – de nagyon világos feltételek mellett, és az Unió egészére alkalmazandó kritériumok alapján – megengedjék a közúti szakasz hosszúsága felső határértékének túllépését.

Egyértelműbben meg kell határozni a harmadik országokkal folytatott kombinált szállítási műveleteket, különösen az egyes közúti szakaszokra vonatkozó felső határérték kiszámítása céljából. Az előadó pontosítja, hogy az Unió területén kívüli szakaszokat ezen irányelv alkalmazásában nem kell figyelembe venni.

Bizonyíték és digitális eszközök

Az előadó üdvözlöi a fuvarozók által a közúti ellenőrzések során szolgáltatandó információkra vonatkozó részletes listát, és néhány helyen pontosítja azt.

Mindazonáltal némi rugalmasságot kell biztosítani az utólagos ellenőrzéseknél a kezdeti közúti szállítási szakasszal és a nem közúti szakasszal kapcsolatos néhány bizonyíték esetében.

A digitalizálás jelentősen javítani fogja a kombinált szállítási műveletek hatékonyságát és versenyképességét. Az előadó több intézkedést javasol, hogy segítséget nyújtson a papíralapú rendszerek használatának fokozatos kivezetésében, és ösztönözze a gazdasági szereplőket és a

tagállamokat a gyorsabb átállásra. A költségek csökkentése, a kevesebb adminisztratív teher és a nagyobb hatékonyság elősegíti majd a kombinált szállítás előnyeinek növelését más szállítási módokhoz képest.

Kabotázs és a járművezetők kiküldetése

Az előadó úgy véli, hogy a nemzetközi közúti szakaszokra vonatkozó kabotázsmentesség segíti a kombinált szállítási szektor fellendítését, azonban az illegális kabotázsműveletek megakadályozása érdekében meg akar bizonyosodni arról, hogy a jelenlegi jogszabályokat megfelelően alkalmazzák.

A 4. cikkben meghatározott kabotázsmentesség a határokon átnyúló szállítási műveletekre alkalmazandó, azonban nem vonatkozik a belföldi kombinált szállítási műveletek közúti szakaszára. Az első műveletek közvetlenül versengenek a határokon átnyúló tiszta közúti áru fuvarozással.

A különböző tagállamokban tevékenységeket folytató járművezetők szociális védelmének biztosítása érdekében a 96/71/EK irányelvben és a 2014/67/EU irányelvben a járművezetők kiküldetésére vonatkozó rendelkezéseket minden típusú művelet közúti szakaszára alkalmazni kell.

Emellett az előadó egyértelműbb szabályokat javasolt a kabotázsmentességek alkalmazása és a járművezetők kiküldetése tekintetében.

A tagállamok által tett jelentések és a Bizottság értékelése

Az előadó üdvözi a Bizottság által javasolt jelentéstételi rendszert, és úgy véli, hogy a pontosabb adatgyűjtés segíteni fog annak értékelésében, hogy az irányelv végrehajtása milyen hatást gyakorol a kombinált szállítás fejlődésére.

Az előadó azt javasolja, hogy a nagyobb átláthatóság, hatékonyság és az irányelv célkitűzéseivel való nagyobb mértékű összhang biztosítása érdekében kifejezetten utalni kell a nemzeti célokra. A célokat össze kell kapcsolni különösen a kombinált szállítás fejlődésével, az egészségre és a környezetre gyakorolt hatással, a közúti forgalmi torlódás csökkenésével, és a közlekedésbiztonság javulásával.

Biztosítani kell az átláthatóságot, és uniós szinten összehasonlítható adatokat kell közzétenni. A Bizottságnak mérlegelnie kell az adatok gyűjtésének és közzétételének az Eurostat-rendelet módosítása révén történő javítását.

Fiskális ösztönzők

Az előadó úgy véli, hogy a tagállamoknak további fiskális intézkedéseket kell elfogadniuk annak érdekében, hogy gazdasági előnyt teremtsenek a kombinált szállítás számára más szállítási módokhoz képest. Mentességeket lehet adni az infrastruktúra-használati díjak (a vasúti és a közúti szakasz tekintetében is), a külsőköltség-díjak és a forgalmi torlódásokra kivetett díjak alól, különösen az alternatív üzemanyagokkal hajtott járművek esetében.

Az infrastrukturális beruházásokat és az üzemeltetést támogató intézkedések

Az előadó üdvözi a Bizottság javaslatát, hogy a megfelelő létesítmények kiegyensúlyozott és elégséges földrajzi eloszlását kívánja biztosítani az Unióban, főként a TEN-T törzshálózatban és az átfogó hálózatokban. A tagállamoknak megfelelően figyelembe kell venniük annak szükségességét, hogy csökkenteni kell a forgalmi torlódásokat, javítani kell a határokon átnyúló összeköttetéseket, az elérhetőséget és az összeköttetéseket, valamint fel kell gyorsítani a digitalizációra való átállást.

Különbséget kell tenni az új kombinált szállítási terminálok építése és a meglévők bővítése között, mivel a szükségletek a földrajzi térségektől függően eltérőek. Azokban a térségekben, ahol további terminálkapacításra van szükség, meg kell vizsgálni a meglévő átrakodó terminálok kibővítését, valamint szükség esetén az új terminálok építését.

Amennyiben állami támogatást nyújtanak az új terminálok építésére, a tagállamoknak meg kell vizsgálniuk, hogy ez nem érinti-e hátrányosan a meglévő létesítményeket, szükség esetén elvégezve a gazdasági egyensúly vizsgálatát is.

17.5.2018

VÉLEMÉNY A KÖRNYEZETVÉDELMI, KÖZEGÉSZSÉGÜGYI ÉS ÉLELMISZER- BIZTONSÁGI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részére

a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló 92/106/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról
(COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))

A vélemény előadója: Michel Dantin

RÖVID INDOKOLÁS

Az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című 2011. évi fehér könyvben az Unió azt tűzte ki célul, hogy 2030-ig a közúti árufuvarozás forgalmának 30%-át, 2050-ig pedig több, mint 50%-át más közlekedési módokra, például vasúti vagy vízi szállításra helyezi át.

A modális váltással foglalkozó egyetlen uniós jogi eszköz a 1992/106/EGK irányelv, amely a hatályba lépése után immár több, mint 25 évvel is teljes mértékben releváns. A levegőszennyezés az Európai Unióban minden évben 400 000 ember személy korai elhalálzásért felelős, a közúti balesetek során 26 000 ember veszíti életét, és a szűk keresztmetszet költségei becslések szerint az európai GDP 1,1%-át teszik ki. A kombinált szállítás a közlekedés negatív hatásainak kezelésére szolgáló eszközök egyike.

Tekintettel azonban a közlekedési ágazatban végbement fejleményekre, az új technológiák elterjedésére, az egyértelműség hiányára, a nevezett irányelv bizonyos rendelkezéseinek elavultságára, valamint a tagállami végrehajtás hiányosságaira, az irányelvet felül kell vizsgálni annak érdekében, hogy a kombinált szállításban rejlő potenciális lehetőségeket maradéktalanul ki lehessen aknázni Európában.

Az előadó összességében kedvezően fogadja a Bizottság javaslatát, amely számos jelenlegi hiányosságra választ ad azáltal, hogy egyértelműbbé teszi a szöveget és elhárít bizonyos akadályokat a modális váltás kibontakozása előtt. Az előadó különösen támogatja a kombinált szállítás fogalom meghatározásának felülvizsgálatát, a belföldi műveletekre való kiterjesztést,

az elektronikus dokumentumok érintett szereplők általi használatát, a támogatási intézkedések szélesítését, a tagállamok közötti együttműködés megerősítését az infrastrukturális beruházások terén, valamint a modális váltással kapcsolatos tevékenységekre vonatkozó információk cseréjét.

Az előadó a fő vonatkozások tekintetében a szöveg további megerősítését javasolja:

Jogi pontosítások

Az előadó az értelmezésbeli eltérések elkerülése érdekében több pontosítást javasol. Ezek többek a kabotázsra vonatkozó szabályokat érintik kombinált belföldi szállítás esetén, valamint a 150 km-es szabály alóli mentesség kritériumait.

Az infrastrukturális beruházások észszerűsítése

Az előadó úgy véli, hogy az átrakodási terminálok tekintetében kiemelt figyelmet kell fordítani a kombinált szállítási infrastruktúrába történő beruházásra, hangsúlyosan törekedve a meglévő infrastruktúra kiterjesztésére és hatékonyságának növelésére. Az új terminálok létrehozását illetően az előadó támogatja előzetes hatásvizsgálat végzését annak biztosítása érdekében, hogy az ilyen beruházások gazdasági és környezeti szempontból is relevánsak, figyelembe véve az adott terület földrajzi és környezeti sajátosságait.

A logisztika javítása

Az átrakodási műveletek magas költségei és az átrakodás hosszú időtartama oroszlánrészt kapnak abban, hogy a kombinált szállítás versenyképtelen az egyetlen közlekedési módot alkalmazó (unimodális) szállítással szemben. Az előadó véleménye szerint a logisztika javítása – digitális megoldások, kommunikációs és információs technológiák, összekapcsolt közlekedési rendszerek és a munkaerő jobb képzése révén – lehetővé tenné a kombinált szállítás vonzerejének növelését.

Tiszta energiák és tiszta technológiák előmozdítása

Jóllehet a légköri szennyezőanyagok kibocsátásának csökkentése az irányelv fő célkitűzései közé tartozik, a jelenlegi szöveg mégsem ír elő olyan intézkedést, amely ösztönözné a járművek és az infrastruktúra energiahatékonyságát, a megújuló forrásokból származó energia használatát, valamint innovatív technológiák és digitális megoldások igénybe vételét. Az előadó ilyen értelemben is megfogalmaz javaslatokat, többek között pontosítva a lehetséges támogatási intézkedések körét.

A gazdasági szereplőket támogató intézkedések megerősítése

Az előadó 2021. december 31-ig kötelezővé kívánja tenni legalább egy további támogatási intézkedés elfogadását minden tagállamban, nevezetesen a teherszállítás környezetre és közegészségügyre gyakorolt káros hatásainak csökkentése céljából.

Az előadó a támogatási intézkedések célirányosabbá tételét javasolja. A tagállamoknak prioritásnak kell tekinteniük az átrakodási terminálokba történő azon beruházásokat, amelyek célja a szűk keresztmetszetek és a forgalmi torlódások csökkentése (különösen a városok közelében és az elővárosi területeken), a határokon átnyúló összeköttetések javítása, a káros

légköri kibocsátások csökkentése, valamint az ilyen infrastruktúrával nem rendelkező ipari területek megközelítésének javítása.

Statisztikák és a modális váltásra vonatkozó európai célkitűzés

A közúti áru fuvarozás 30%-ának (2030-ig) és 50%-ának (2050-ig) más szállítási módra történő átállítása (a modális váltás) uniós célkitűzés. Egyebek mellett a rendelkezésre álló statisztikai kimutatások gyenge színvonala miatt azonban továbbra is hiányos annak nyomon követése, hogy miként alakul a kombinált szállítás tagállamokon belüli és uniós szintű részaránya. Az előadó megerősíti a tagállamok jelentéstételi kötelezettségeit, és felszólítja a Bizottságot, hogy kísérje figyelemmel a kombinált szállítás területén az európai célkitűzések megvalósulását.

MÓDOSÍTÁSOK

A Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság felkéri a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy vegye figyelembe az alábbi módosításokat:

Módosítás 1

Irányelvre irányuló javaslat 1 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A közlekedésnek a levegőszennyezésre, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátására, a balesetekre, a zajra és a torlódásokra gyakorolt kedvezőtlen hatása továbbra is gondokat okoz a gazdaság, valamint az európai polgárok egészsége és jóléte szempontjából. Annak ellenére, hogy e kedvezőtlen hatások elsősorban a közúti közlekedés számlájára írhatók, a becslések szerint közúti áruszállítás mértéke 2050-ig 60 %-kal növekszik.

Módosítás

(1) A közlekedésnek a levegőszennyezésre, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátására, a balesetekre, a zajra és a torlódásokra gyakorolt kedvezőtlen hatása továbbra is gondokat okoz a gazdaság, valamint az európai polgárok egészsége és jóléte szempontjából. ***Jelenleg a közlekedési ágazat a teljes uniós üvegházhatásúgáz-kibocsátás 23,2%-áért felelős, míg 2014-ben a közúti közlekedés az Unió közlekedési ágazatára vonatkozó üvegházhatásúgáz-kibocsátásának 72,8%-áért volt felelős. A levegőszennyezés a Unióban minden évben 400 000 ember személy korai elhalálzásért felelős, a közúti balesetek során 26 000 ember veszíti életét, és a szűk keresztmetszet költségei becslések szerint az európai GDP 1,1%-át teszik ki.*** Annak ellenére, hogy e kedvezőtlen hatások elsősorban a

közúti közlekedés számlájára írhatók, a becslések szerint a közúti áruszállítás mértéke 2050-ig akár 60 %-kal is növekedhet.

Módosítás 2

Irányelvre irányuló javaslat 2 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) Az Unió közlekedéspolitikájának egyik fő célja továbbra is a közlekedési tevékenységek kedvezőtlen hatásainak csökkentése. A kombinált szállítás fejlesztését elősegítő intézkedéseket bevezető 92/106/EGK tanácsi irányelv²¹ az egyetlen olyan uniós jogalkotási aktus, amely közvetlenül ösztönzi az áttérést a közúti áruszállításról az olyan alacsonyabb kibocsátású közlekedési módokra, mint a belvízi és tengeri hajózás vagy a vasút.

²¹A 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.).

Módosítás 3

Irányelvre irányuló javaslat 3 preambulumbekkezdés

Módosítás

(2) Az Unió közlekedéspolitikájának egyik fő célja továbbra is a közlekedési tevékenységek kedvezőtlen hatásainak csökkentése. A kombinált szállítás fejlesztését elősegítő intézkedéseket bevezető 92/106/EGK tanácsi irányelv²¹ az egyetlen olyan uniós jogalkotási aktus, amely közvetlenül ösztönzi az áttérést a közúti áruszállításról az olyan alacsonyabb kibocsátású közlekedési módokra, mint a belvízi és tengeri hajózás vagy a vasút. ***A közúti áruszállítás negatív externáliáinak további csökkentése érdekében ösztönözni kell a jobb útvonaltervezésre szolgáló megoldásokra, a hálózat optimalizálására, a rakodási hatékonyság növelésére és a külső költségek felszámításának lehetőségeire vonatkozó bevált gyakorlatokkal kapcsolatos kutatásokat, valamint a bevált gyakorlatok tagállamok közötti megosztását.***

²¹A 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.).

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) Az a cél, hogy többek között az energiahatékonyabb üzemmódok intenzívebb használata révén optimalizáljuk a multimodális logisztikai láncok teljesítményét, és így 2030-ra a 300 km-nél nagyobb távolságon történő közúti áru fuvarozás 30 %-át, 2050-re pedig több mint 50 %-át más közlekedési mód, például a vasúti vagy a vízi közlekedés váltsa fel, a vártnál lassabb ütemben valósul meg, sőt a jelenlegi előrejelzések alapján nem is érhető el.

Módosítás

(3) Az a cél, hogy többek között az energiahatékonyabb üzemmódok intenzívebb használata révén optimalizáljuk a multimodális logisztikai láncok teljesítményét, és így 2030-ra a 300 km-nél nagyobb távolságon történő közúti áru fuvarozás 30 %-át, 2050-re pedig több mint 50 %-át más közlekedési mód, például a vasúti vagy a vízi közlekedés váltsa fel, a vártnál lassabb ütemben valósul meg, sőt a jelenlegi előrejelzések alapján nem is érhető el. ***A kombinált szállításban rejlő kiaknázatlan lehetőségekre tekintettel ezen irányelv fontos szerepet tölthet be, hozzájárulva ahhoz, hogy az ágazat megvalósítsa a párizsi megállapodás éghajlat-politikai célkitűzéseit.***

Módosítás 4

**Irányelvre irányuló javaslat
4 a preambulumbekzdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4a) Ez az irányelv utat nyit a közlekedési módoknak egyenlő versenyfeltételeket kínáló, hatékony intermodális és multimodális áruszállítási szolgáltatások előtt.

Módosítás 5

**Irányelvre irányuló javaslat
5 preambulumbekzdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5) A 92/106/EGK irányelvet egyszerűsíteni kell, ugyanakkor a kombinált szállítás gazdasági ösztönzőinek felülvizsgálata révén javítani kell végrehajtását, előmozdítva az

(5) A 92/106/EGK irányelvet egyszerűsíteni kell, ugyanakkor a kombinált szállítás gazdasági ösztönzőinek felülvizsgálata ***és javítása*** révén javítani kell végrehajtását, előmozdítva az

áruszállításnak a közúti közlekedésről a környezetbarátabb, biztonságosabb, energiahatékonyabb és kevesebb torlódást okozó közlekedési módokra való áttérését.

áruszállításnak a közúti közlekedésről a **kevésbé szennyező**, környezetbarátabb, biztonságosabb, energiahatékonyabb és kevesebb torlódást okozó közlekedési módokra való áttérését. **Ennek tükrében ösztönözni kell a közúti szállításról a vasúti szállításra történő áttérésre vonatkozó bevált gyakorlatokkal kapcsolatos kutatást, valamint e gyakorlatok megosztását.**

Módosítás 6

Irányelvre irányuló javaslat 6 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(6) A nemzeti (belföldi) intermodális műveletek volumene az Unión belüli összes intermodális szállítás 19,3 %-át teszi ki. Az ilyen műveletekre jelenleg nem érvényesek a 92/106/EGK irányelvben foglalt támogatási intézkedések, mivel a kombinált szállítás fogalma nem elég átfogó. Ugyanakkor a nemzeti közúti szállítási műveletek – különösen az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása és a forgalmi torlódások miatt – országhatárokon átvívelő kedvezőtlen hatásokkal bírnak. Ezért a 92/106/EGK irányelv hatályát ki kell terjeszteni a nemzeti (tagállamon belüli, belföldi) kombinált szállítási műveletekre a kombinált szállításnak az Unión belüli további fejlődése, azaz a közúti szállításról a vasúti, belvízi és rövid távú tengeri szállításra való nagyobb arányú módális áttérés elősegítése érdekében.

Módosítás

(6) A nemzeti (belföldi) intermodális műveletek volumene az Unión belüli összes intermodális szállítás 19,3 %-át teszi ki. Az ilyen műveletekre jelenleg nem érvényesek a 92/106/EGK irányelvben foglalt támogatási intézkedések, mivel a kombinált szállítás fogalma nem elég átfogó. Ugyanakkor a nemzeti közúti szállítási műveletek – különösen az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása és a forgalmi torlódások miatt – országhatárokon átvívelő kedvezőtlen hatásokkal bírnak. Ezért a 92/106/EGK irányelv hatályát ki kell terjeszteni a nemzeti (tagállamon belüli, belföldi) kombinált szállítási műveletekre a kombinált szállításnak az Unión belüli további fejlődése, azaz a közúti szállításról a vasúti, belvízi és rövid távú tengeri szállításra való nagyobb arányú módális áttérés elősegítése érdekében. **A kobotázásra vonatkozó szabályoktól való eltérés lehetősége azonban továbbra is csak a több tagállam között végrehajtott nemzetközi kombinált szállítási műveletekre korlátozódik. A tagállamoknak e szabályok betartásának biztosítása, valamint a különböző szállítási módok és a különböző tagállamok közötti harmonizált munkaügyi és szociális feltételek előmozdítása érdekében**

hatékony ellenőrzéseket kell végezniük.

Indokolás

A 92/106/EGK irányelv 4. cikke, amely a kabotázsra vonatkozó szabályoktól történő eltéréssel foglalkozik, a bizottsági javaslatban nem változik. Mivel az irányelv hatálya kiterjesztet a nemzeti kombinált fuvarozási műveletekre, ezért egyértelműen tisztázni kell, hogy az eltérés a nemzeti műveletekre nem alkalmazandó.

Módosítás 7

Irányelvre irányuló javaslat 8 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(8) A kombinált szállítás jelenlegi meghatározása különböző távolsági határértékeket foglal magában a kombinált szállítási művelet közötti szakaszai tekintetében, attól függően, hogy a közötti szállítást melyik nem közötti szállítási móddal kombinálják. A vasút esetében nincs rögzített távolsági határérték, ehelyett a „legközelebbi megfelelő terminál” fogalmát kell figyelembe venni, hogy biztosítva legyen bizonyos fokú rugalmasság a konkrét helyzetek tekintetében. Ez a fogalom a végrehajtás feltételeinek megállapításával kapcsolatos eltérő értelmezések és sajátos nehézségek miatt számos végrehajtási problémát vet fel. Célszerű volna megszüntetni a kétértelműségeket, ugyanakkor érdemes megtartani bizonyos mértékű rugalmasságot.

Módosítás

(8) A kombinált szállítás jelenlegi meghatározása különböző távolsági határértékeket foglal magában a kombinált szállítási művelet közötti szakaszai tekintetében, attól függően, hogy a közötti szállítást melyik nem közötti szállítási móddal kombinálják. A vasút esetében nincs rögzített távolsági határérték, ehelyett a „legközelebbi megfelelő terminál” fogalmát kell figyelembe venni, hogy biztosítva legyen bizonyos fokú rugalmasság a konkrét helyzetek tekintetében. Ez a fogalom a végrehajtás feltételeinek megállapításával kapcsolatos eltérő értelmezések és sajátos nehézségek miatt számos végrehajtási problémát vet fel. Célszerű volna megszüntetni a kétértelműségeket, ugyanakkor érdemes megtartani bizonyos mértékű rugalmasságot. ***A Bizottságnak pontosan meg kell határoznia az e rugalmasság igénybe vételekor alkalmazandó kritériumokat, egyenlő végrehajtási feltételeket garantálva minden tagállam számára. Különösen figyelembe kell venni a kombinált szállítási infrastruktúra és szolgáltatások elérhetőségét és teljesítményét.***

Indokolás

Ez a rugalmasság alapvető fontosságú, mert a kombinált szállítás lehetőségeit korlátozni nem

szabad. Az uniós szintű eltérésre vonatkozó feltételeket azonban a tagállamok közötti értelmezési különbségek elkerülése érdekében részletesen ki kell fejteni, biztosítva egyúttal azt is, hogy az összes piaci szereplő egyenlő bánásmódban részesüljön a belső piacon.

Módosítás 8

Irányelvre irányuló javaslat 11 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(11a) Annak érdekében, hogy a kombinált szállítás versenyképes, valamint a gazdasági szereplők – különösen a mikro-, kis- és középvállalkozások – számára vonzó legyen, a lehető legkisebbre kell csökkenteni azokat az adminisztratív többletterheket, amelyek az egyetlen szállítási módot alkalmazó (unimodális) szállításhoz képest a kombinált szállítási művelet megvalósítása során keletkezhetnek.

Módosítás 9

Irányelvre irányuló javaslat 12 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(12) A 92/106/EGK irányelvben meghatározott jelenlegi gazdasági támogatási intézkedések hatóköre igen korlátozott, és olyan költségvetési intézkedéseket foglal magában (nevezetesen az adók visszatérítését vagy csökkentését), amelyek csak a kombinált vasúti-közúti szállítási műveletekre vonatkoznak. Ezeket az intézkedéseket ki kell terjeszteni a belföldi vízi szállítást és a tengeri szállítást magukban foglaló kombinált szállítási műveletekre. Elő kell mozdítani egyéb intézkedéstípusokat is, például az ***infrastrukturális beruházási támogatásra*** vagy a ***különböző gazdasági támogatásra*** vonatkozó intézkedéseket.

(12) A 92/106/EGK irányelvben meghatározott jelenlegi gazdasági támogatási intézkedések hatóköre igen korlátozott, és olyan költségvetési intézkedéseket foglal magában (nevezetesen az adók visszatérítését vagy csökkentését), amelyek csak a kombinált vasúti-közúti szállítási műveletekre vonatkoznak. Ezeket az intézkedéseket ki kell terjeszteni a belföldi vízi szállítást és a tengeri szállítást magukban foglaló kombinált szállítási műveletekre. Elő kell mozdítani egyéb ***releváns*** intézkedéstípusokat is, például az ***infrastruktúrába és a digitális technológiába eszközölt beruházások támogatását, illetve*** a gazdasági

Módosítás 10

Irányelvre irányuló javaslat 13 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(13) A közúti áruszállításról más közlekedési módokra való áttérés legfőbb infrastrukturális szűk keresztmetszete az átrakodó terminálok szintjén keresendő. Az Unióban az átrakodó terminálok jelenlegi elosztása és a terminállefedettség még nem kielégítő, legalábbis a meglévő TEN-T törzshálózat és átfogó hálózat tekintetében, a meglévő átrakodó terminálok kapacitása ugyanakkor kimerült. ***Ezt a kapacitást tehát még fejleszteni kell annak érdekében, hogy meg tudjon birkózni az áruszállítás általános növekedésével. Az átrakodóterminál-kapacitásba való beruházások csökkenthetik az általános átrakodási költséget, ami – ahogy azt egyes tagállamokban láthatjuk – modális áttéréshez vezet. A tagállamoknak ezért a szomszédos tagállamokkal és a Bizottsággal együttműködve biztosítaniuk kell, hogy több kombinált szállítási terminál és átrakodási kapacitás létesüljön vagy legyen elérhető a szállítási szolgáltatók számára. Ez ösztönözné az áruszállítási alternatívák alkalmazását és elősegítené a modális áttérést, versenyképesebbé téve a kombinált szállítási műveleteket a pusztán közúti szállításhoz. Az átrakodó terminálok tekintetében a nagyobb kapacitást és lefedettséget legalább a meglévő TEN-T törzshálózatok és átfogó hálózatok mentén biztosítani kell. Az Unióban lévő bármely szállítási helytől legfeljebb 150 km távolságra átlagosan legalább egy megfelelő átrakodási terminált kell létrehozni a kombinált szállítás céljaira.***

Módosítás

(13) A közúti áruszállításról más közlekedési módokra való áttérés legfőbb infrastrukturális szűk keresztmetszete az átrakodó terminálok szintjén keresendő. Az Unióban az átrakodó terminálok jelenlegi elosztása és a terminállefedettség ***egyes esetekben*** még nem kielégítő, legalábbis a meglévő TEN-T törzshálózat és átfogó hálózat tekintetében, a meglévő átrakodó terminálok kapacitása ugyanakkor kimerült, ***ugyanakkor más terminálok nincsenek valós kapacitásuknak megfelelően kihasználva, ami pedig lehetővé tenné, hogy meg tudjunk birkózni az áruszállítás általános növekedésével. Az átrakodóterminál-kapacitásba, a hálózat optimalizálásába és az új átrakodási technikák kidolgozásába*** való beruházások csökkenthetik az általános átrakodási költséget, ami – ahogy azt egyes tagállamokban láthatjuk – modális áttéréshez vezet.

Módosítás 11

Irányelvre irányuló javaslat 13 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(13a) A tagállamoknak a szomszédos tagállamokkal és a Bizottsággal együttműködve biztosítaniuk kell, hogy a szállítási infrastruktúra iránti jelenlegi és jövőbeli keresletet kielégíteni képes hatékony, korszerű és maradéktalanul kihasznált terminálhálózat álljon a fuvarozók rendelkezésére. Ez ösztönözné az áruszállítási alternatívák alkalmazását és elősegítené a modális áttérést, versenyképesebbé téve a kombinált szállítási műveleteket a pusztai közúti szállításhoz. Az átrakodó terminálok tekintetében a lefedettséget és a nagyobb kapacitást legalább a meglévő TEN-T törzshálózatok és átfogó hálózatok mentén biztosítani kell. Az Unióban lévő bármely szállítási helytől légvonalban legfeljebb 150 km távolságra átlagosan legalább egy megfelelő átrakodási terminált kell létrehozni a kombinált szállítás céljaira, a gazdasági kritériumokra is tekintettel.

Módosítás 12

Irányelvre irányuló javaslat 14 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(14) A tagállamoknak a meglévő intézkedések mellett további gazdasági támogató intézkedéseket kell végrehajtaniuk, amelyek a kombinált szállítás különböző szakaszait célozzák annak érdekében, hogy mérsékeljék a közúti áruszállítást és ösztönözzék más szállítási módok – azaz a vasúti, belvízi és tengeri szállítás – alkalmazását, csökkentve ezáltal a légszennyezést, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását, a közúti baleseteket, a zajt és a forgalmi

(14) A tagállamoknak a meglévő intézkedések mellett további gazdasági támogató intézkedéseket kell végrehajtaniuk, amelyek a kombinált szállítás különböző szakaszait célozzák annak érdekében, hogy mérsékeljék a közúti áruszállítást és ösztönözzék más szállítási módok – azaz a vasúti, belvízi és tengeri szállítás – alkalmazását **vagy a szállítás során a közúti szakaszra eső szénmérleg javítását**, csökkentve ezáltal a légszennyezést, az üvegházhatást okozó

torlódásokat. Ezek az intézkedések magukban foglalhatják bizonyos adók vagy szállítási díjak csökkentését, a kombinált szállítási műveletek során ténylegesen **használt** intermodális rakodóegységek után nyújtott támogatásokat, vagy az átrakodás költségeinek részleges visszatérítését.

gázok kibocsátását, a közúti baleseteket, a zajt és a forgalmi torlódásokat. **Ilyen intézkedéseket főként érzékeny területekre, többek között az ilyen infrastruktúrával és átrakodási terminálokkal nem rendelkező hegyvidéki régiókra, nagy városi-ipari csomópontokra és a határokon átnyúló összekapcsolásokra kell alkalmazni a szűk keresztmetszetek és a torlódások csökkentése érdekében.** Ezek az intézkedések magukban foglalhatják bizonyos adók vagy szállítási díjak csökkentését, a kombinált szállítási műveletek során ténylegesen **szállított** intermodális rakodóegységek után nyújtott támogatásokat, vagy az átrakodás költségeinek részleges visszatérítését, **ami hozzájárul a közlekedés társadalmi-gazdasági költségeinek, valamint a szennyezés és a zaj egészségügyi kockázatainak csökkentéséhez, miközben a polgárok, a vállalkozások és a környezet érdekeit szolgálja.**

Módosítás 13

Irányelvre irányuló javaslat 14 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(14a) A tagállamoknak további intézkedéseket kell végrehajtaniuk a kombinált szállítás környezeti teljesítményének, hatékonyságának és fenntarthatóságának növelésére, ösztönözve a nulla vagy alacsony közlekedési módok és az alternatív üzemanyagok használatát, támogatva az energiahatékonyságot és a megújuló energiák fogyasztását a kombinált szállítási lánc minden szakaszában, valamint csökkentve az áru fuvarozásból fakadó káros tényezőket (például a zajt) többek között a vasúti ágazatban és városi területek közelében.

Módosítás 14

Irányelvre irányuló javaslat 14 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(14b) Az uniós alapoknak és az uniós kutatásfinanszírozási programoknak továbbra is támogatniuk kell a tagállamokat ezen irányelv célkitűzéseinek elérésében.

Módosítás 15

Irányelvre irányuló javaslat 14 c preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(14c) A kombinált szállítás versenyképességének növelése szempontjából serkentő szerepet játszik a logisztikai beruházás. A digitális megoldások, például a kommunikációs és információs technológiák vagy az intelligens összekapcsolt rendszerek rendszeresebb igénybe vétele lehetővé tenné az adatcsere megkönnyítését, az átrakodási műveletek hatékonyságának javítását, a költségek csökkentését és az átrakodáshoz szükséges idő lerövidítését.

Módosítás 16

Irányelvre irányuló javaslat 14 d preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(14d) A logisztikai láncban – különösen az átrakodási terminálok logisztikai láncában – dolgozók képzésére irányuló beruházás ugyancsak hozzájárulna a kombinált szállítás versenyképességének megerősítéséhez.

Módosítás 17

Irányelvre irányuló javaslat 15 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(15) A kombinált szállítási műveletekre **irányuló** támogatási **intézkedéseket** az Európai Unió működéséről szóló szerződésben (EUMSZ) az állami támogatásokra vonatkozóan megállapított **szabályokkal összhangban** kell **végrehajtani**.

Módosítás

(15) A kombinált szállítási műveletekre **vonatkozó** támogatási **intézkedések végrehajtása során** – az Európai Unió működéséről szóló szerződésben (EUMSZ) az állami támogatásokra vonatkozóan megállapított **szabályok sérelme nélkül** – **az állami támogatás felhasználásának bátorítása érdekében bizonyos fokú rugalmasságot** kell **alkalmazni**.

Módosítás 18

Irányelvre irányuló javaslat 16 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(16) A támogatási intézkedéseket szükség esetén **szorint** össze kell hangolni a tagállamok és a Bizottság között.

Módosítás

(16) **Az egymás közelében lévő tagállamok közötti, egymást esetlegesen átfedő beruházások elkerülésének biztosítása érdekében a** támogatási intézkedéseket szükség esetén **a tagállamok illetékes hatóságai közötti szoros együttműködés révén a szükséges mértékben** össze kell hangolni a tagállamok és a Bizottság között.

Módosítás 19

Irányelvre irányuló javaslat 17 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(17) A tagállamoknak rendszeresen felül kell vizsgálniuk a támogatási intézkedéseket annak érdekében, hogy biztosítsák azok hatékonyságát és eredményességét.

Módosítás

(17) A tagállamoknak rendszeresen felül kell vizsgálniuk a támogatási intézkedéseket annak érdekében, hogy biztosítsák azok hatékonyságát és eredményességét, **és szükség esetén korrekciós intézkedéseket kell elfogadniuk. A Bizottságnak a tagállamok**

által szolgáltatott információk alapján elemeznie kell a tagállamokban fogantatosított különböző intézkedéseket és azok hatékonyságát, valamint elő kell mozdítania a bevált gyakorlatok megosztását.

Indokolás

Fokozni kell a bevált – azaz a tagállamok által bevezetett támogatási intézkedések közül különösen hatékonyak bizonyuló – gyakorlatok terjesztését, olyan információkkal látva el a tagállamokat, amelyek hasznosak lehetnek a számukra a befektetések és a kombinált szállítást támogató intézkedések kiválasztásakor.

Módosítás 20

Irányelvre irányuló javaslat 18 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(18a) Az összehasonlítható és megbízható statisztikák hiánya jelenleg akadályozza az Unión belüli kombinált szállítás értékelését és a benne rejlő potenciális lehetőségek kihasználására irányuló intézkedések elfogadását.

Módosítás 21

Irányelvre irányuló javaslat 19 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(19) Az uniós közlekedés, és különösen a kombinált szállítási piac fejlődésének nyomon követése érdekében a tagállamoknak össze kell gyűjteniük a vonatkozó adatokat és információkat, és azokról rendszeres időközönként jelentést kell tenniük a Bizottságnak, a Bizottságnak pedig négyévente jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a **Tanácsnak** ezen irányelv alkalmazásáról.

(19) Az uniós közlekedés, és különösen a kombinált szállítási piac fejlődésének nyomon követése érdekében a tagállamoknak össze kell gyűjteniük a vonatkozó adatokat és információkat, és azokról rendszeres időközönként jelentést kell tenniük a Bizottságnak, a Bizottságnak pedig négyévente jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek, a **Tanácsnak** és a **tagállamok illetékes hatóságainak** ezen irányelv alkalmazásáról.

Módosítás 22

Irányelvre irányuló javaslat 19 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(19a) Ezen irányelv megfelelő alkalmazásáért és a kombinált szállítás 2030-ig és 2050-ig megvalósítandó fejlesztésére vonatkozó európai célkitűzések megvalósításáért a Bizottság felelős. E célból a Bizottságnak a tagállamok által szolgáltatott információk alapján rendszeresen értékelnie kell a kombinált szállítás arányának növelése terén az egyes tagállamban elért haladást, és szükség esetén javaslatot kell előterjesztenie ezen irányelv módosítására annak érdekében, hogy biztosítsa az Unió egészére vonatkozó cél elérését.

Indokolás

A Bizottságnak fontosabb szerepet kell játszania a kombinált szállítás területén kitűzött európai célok nyomán követésében, szükség esetén akár korrekciós intézkedések meghozatala révén is.

Módosítás 23

Irányelvre irányuló javaslat 20 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(20) Az átláthatóság a kombinált szállítási műveletekben részt vevő valamennyi érdekelt fél számára fontos, különös tekintettel az ezen irányelv által érintett felekre. Az átláthatóság és a további együttműködés elősegítése érdekében minden tagállamban **azonosítani kell az illetékes hatóságokat.**

(20) Az átláthatóság a kombinált szállítási műveletekben részt vevő valamennyi érdekelt fél számára fontos, különös tekintettel az ezen irányelv által érintett felekre. Az átláthatóság és a további együttműködés elősegítése érdekében minden tagállamban **illetékes hatóságot kell kijelölni.**

Indokolás

A kapcsolattartó pont láthatóságának javítása, az irányelv végrehajtási koherenciájának biztosítása, az adminisztratív átfedések csökkentése és az alkalmazás nyomán követésének

megkönnyítése érdekében indokolt az a korlátozás, hogy a tagállamok csupán egy-egy illetékes hatóságot nevezhessenek ki.

Módosítás 24

Irányelvre irányuló javaslat 22 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(22) Mivel ezen irányelv céljait – vagyis a közúti szállításról a környezetbarátabb közlekedési módokra való áttérés további előmozdítását, és ezáltal az uniós közlekedési rendszer negatív externáliáinak csökkentését – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, ugyanakkor ezek a célok a kombinált áru fuvarozás és összekapcsolt infrastruktúra, valamint az ezen irányelv által orvosolni kívánt problémák elsősorban határokon átnyúló jellege miatt uniós szinten jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvével összhangban ez az irányelv nem lépi túl az e célok megvalósításához szükséges mértéket.

Módosítás

(22) Mivel ezen irányelv céljait – vagyis a közúti szállításról a környezetbarátabb közlekedési módokra való áttérés további előmozdítását, és ezáltal az uniós közlekedési rendszer negatív externáliáinak csökkentését – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, ugyanakkor ezek a célok – **többek között** a kombinált áru fuvarozás és összekapcsolt infrastruktúra, valamint az ezen irányelv által orvosolni kívánt problémák elsősorban határokon átnyúló jellege miatt – uniós szinten jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvével összhangban ez az irányelv nem lépi túl az e célok megvalósításához szükséges mértéket.

Módosítás 25

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

92/106/EGK irányelv

1 cikk – 3 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A közúti szakasz hosszúságának felső határértéke a kombinált közúti/vasúti szállítási műveletek esetében túlléphető abban az esetben, ha ezt az(ok) a tagállam(ok), amely(ek) területén a közúti szakasz bonyolódik, engedélyezi(k) annak érdekében, hogy a szállítmány eljusson a

Módosítás

A közúti szakasz hosszúságának felső határértéke a kombinált közúti/vasúti szállítási műveletek esetében túlléphető abban az esetben, ha ezt az(ok) a tagállam(ok), amely(ek) területén a közúti szakasz bonyolódik, engedélyezi(k) annak érdekében, hogy a szállítmány eljusson a

földrajzilag legközelebb lévő olyan **szállítási** terminálhoz, amely átrakodó berendezések, terminálkapacitás, valamint a megfelelő vasúti áru fuvarozási szolgáltatások tekintetében rendelkezik a be- és kirakodáshoz szükséges működőképes átrakodási képességgel.

földrajzilag legközelebb lévő olyan **átrakodási** terminálhoz – *ideértve azt az esetet is, ha az egy másik tagállamban található* –, amely átrakodó berendezések, terminálkapacitás, **a terminál nyitvatartási ideje**, valamint a megfelelő vasúti áru fuvarozási szolgáltatások tekintetében rendelkezik a be- és kirakodáshoz szükséges működőképes átrakodási képességgel. **A Bizottság a tagállamok közötti értelmezési különbségek elkerülése érdekében a 10. cikk a) pontjával összhangban az ezen irányelvet kiegészítő, felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogad el, amelyben meghatározza azon kritériumokat, amelyek teljesülésekor a kombinált szállítást végző fuvarozók közúti fuvarozók túlléphetik a közúti szakasz hosszúságának felső határértékét. A tagállamok felelősek annak biztosításáért, hogy a fuvarozók megfeleljenek ezeknek a szabályoknak, és az engedélyekhez szükséges információkat – az engedély megadásával kapcsolatos eltérések indokolásával és az engedélyezés időtartamával együtt – továbbítaniuk kell a Bizottságnak.**

Módosítás 26

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

92/106/EGK irányelv

1 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) Kombinált szállítási művelet megvalósulásáról az Unióban akkor beszélhetünk, ha az Unió területén végzett szállítási művelet vagy annak egy része megfelel a (2) és (3) bekezdés szerinti követelményeknek.

Módosítás

(4) Kombinált szállítási művelet megvalósulásáról az Unióban akkor beszélhetünk, ha az Unió területén végzett szállítási művelet vagy annak egy része megfelel a (2) és (3) bekezdés szerinti követelményeknek. ***Ezen irányelv értelmében a kombinált szállítási művelet kezdődhet vagy végződhet, illetve csupán köztes szakasza is lehet harmadik országban.***

Módosítás 27

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

92/106/EGK irányelv

1 cikk – 1 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) a kombinált szállítási műveletekben részt vevő terminálok száma és földrajzi **lefedettsége**, valamint az e terminálokon végzett átrakodások éves száma;

Módosítás

c) a kombinált szállítási műveletekben részt vevő terminálok száma és földrajzi **elhelyezkedése**, valamint az e terminálokon végzett átrakodások éves száma, **a felhasznált kapacitásukkal összefüggésben**;

Indokolás

Szükség van az érintett terminálok tényleges elhelyezkedésével és hozzáférhetőségével kapcsolatos információkra, valamint a terminálok felhasznált kapacitásának vagy potenciális fejlesztésének naprakész értékelésére.

Módosítás 28

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

92/106/EGK irányelv

1 cikk – 1 bekezdés – c a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ca) a kombinált szállítás és a különböző szállítási módok részarányának alakulása az adott területen,

Módosítás 29

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

92/106/EGK irányelv

5 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3) **Először** [xx/xx/xxx - 9 hónappal a tagállami jelentés határidejének lejárta után], majd ezt követően két évente a

(3) **(3) Először** [xx/xx/xxx - 9 hónappal a tagállami jelentés határidejének lejárta után], majd ezt követően két évente a

Bizottság a nemzeti jelentések elemzése alapján jelentést készít és nyújt be az Európai Parlamentnek és a **Tanácsnak** az alábbiakról:

Bizottság a nemzeti jelentések elemzése alapján – **amelyek magukban foglalják az egész Unióban alkalmazandó közös iránymutatások és módszerek alapján meghatározott statisztikai adatokat is** – jelentést készít és nyújt be az Európai Parlamentnek, **a Tanácsnak** és a **tagállamok illetékes hatóságainak** az alábbiakról:

Indokolás

A módosítás kiemeli a tagállamok által rendelkezésre bocsátandó uniós szintű, közös módszertanon alapuló statisztikai adatok fontosságát.

Módosítás 30

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

92/106/EGK irányelv

1 cikk – 3 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) a kombinált szállítás gazdasági fejlődése, különösen a különböző közlekedési módok környezeti teljesítményének fényében;

Módosítás

a) a kombinált szállítás gazdasági fejlődése **a tagállamok és az Unió szintjén**, különösen a különböző közlekedési módok környezeti teljesítményének fényében;

Módosítás 31

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

92/106/EGK irányelv

5 cikk – 3 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) a 6. cikkben előírt támogatási intézkedések hatékonysága és eredményessége,

Módosítás

c) a 6. cikkben előírt támogatási intézkedések hatékonysága és eredményessége, **pontosan meghatározva a tagállamokban az ezen irányelv eredeti céljának szolgálatában a leghatékonyabbnak bizonyult intézkedéseket és legjobb gyakorlatokat;**

Módosítás 32

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

92/106/EGK irányelv

5 cikk – 3 bekezdés – c a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ca) a kombinált szállítás alakulása valamennyi tagállamban és uniós szinten, a 2030-ig és 2050-ig megvalósítandó uniós célkitűzések megvalósítása tekintetében tett előrelépések szempontjából;

Indokolás

A Bizottságnak fontosabb szerepet kell játszania a kombinált szállítás területén kitűzött európai célok nyomán követésében, szükség esetén akár korrekciós intézkedések meghozatala révén is.

Módosítás 33

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

92/106/EGK irányelv

6 cikk – 4 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

a) ***ilyen*** átrakodási terminálok építése és – ***szükség esetén*** – ***kibővítése a kombinált szállítási műveletek céljaira;***

a) ***a meglévő*** átrakodási terminálok ***kibővítése a kombinált szállítási műveletek céljaira, illetve szükség esetén új terminálok építése; E beruházások megvalósítása előtt hatástanulmány készül, amelynek célja egyrészt az ezen irányelvben kitűzött célok elérésének biztosítása, másrészt a beruházások gazdasági és környezeti relevanciájának szavatolása, megfelelően figyelembe véve az adott terület jellegzetes földrajzi és természeti adottságait. A tagállamoknak a szűk keresztmetszetek és a torlódások csökkentése érdekében prioritást kell adniuk az új átrakodási technológiákba és az átrakodó terminálok fejlesztésébe eszközölt beruházásoknak.***

Módosítás 34

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

92/106/EGK irányelv

6 cikk – 4 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) a meglévő terminálok operatív hatékonyságának növelése.

Módosítás

b) A meglévő terminálok operatív hatékonyságának **olyan módon történő** növelése, **amely az áru fuvarozási kereslet kielégítése érdekében lehetővé teszi terminálok hálózatának kiépítését az Unióban, támogatva többek között az összekapcsolt rendszerek integrációját és a műveletek automatizálását, valamint a digitális logisztikába, az információs és kommunikációs technológiákba, illetve az intelligens közlekedési rendszerekbe eszközölt beruházásokat.**

Módosítás 35

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

92/106/EGK irányelv

6 cikk – 4 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok **együttműködnek** a szomszédos tagállamokkal és a Bizottsággal, és ügyelnek arra, hogy az ilyen intézkedések végrehajtása során elsőbbséget biztosítsanak a megfelelő létesítmények kiegyensúlyozott és kielégítő földrajzi eloszlásának az Unió területén, különösen a TEN-T törzshálózatok és átfogó hálózatok mentén, lehetővé téve, hogy az Unión belül ne legyen olyan hely, amely 150 km-nél nagyobb távolságra helyezkedik el egy ilyen termináltól.

Módosítás

A tagállamok **illetékes hatóságaik közötti és a Bizottsággal folytatott szoros együttműködésben egyeztetik intézkedéseiket** a szomszédos tagállamokkal és a Bizottsággal, és ügyelnek arra, hogy az ilyen intézkedések végrehajtása során elsőbbséget biztosítsanak a megfelelő létesítmények kiegyensúlyozott és kielégítő földrajzi eloszlásának az Unió területén, különösen a TEN-T törzshálózatok és átfogó hálózatok mentén, lehetővé téve, hogy az Unión belül ne legyen olyan hely, amely **légvonalban** 150 km-nél nagyobb távolságra helyezkedik el egy ilyen termináltól. **A tagállamok eltérhetnek a**

150 km-re vonatkozó szabálytól, amennyiben ilyen létesítmények létrehozását észszerű gazdasági megfontolás nem támasztja alá, vagy az adott terület sajátos földrajzi vagy természeti adottságaival összefüggő okokból. Az ilyen eltérést az illetékes hatóságnak megfelelően indokolnia kell.

Módosítás 36

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

92/106/EGK irányelv

6 cikk – 5 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok **további intézkedéseket hozhatnak** a kombinált szállítási műveleteknek az egyenértékű alternatív közúti műveletekhez viszonyított versenyképességének javítására.

Módosítás

A tagállamok **2021. december 31-ig legalább egy kiegészítő, gazdasági és jogszabályi jellegű intézkedést hoznak** a kombinált szállítási műveleteknek az egyenértékű alternatív közúti műveletekhez viszonyított versenyképességének – **technológiák által is történő** – javítására, **különösen azzal a céllal, hogy csökkentsék az átrakodási műveletekhez szükséges időt és költségeket.**

Indokolás

A módosítás célja a tagállamok elkötelezettségének a kombinált szállítás előmozdítására, fejlesztésére és hatékonyságára irányuló gazdasági és jogalkotási politikák és intézkedések kidolgozására vonatkozó erősítése, amely célkitűzést leginkább a technológiák alkalmazása által valósíthatnak meg.

Módosítás 37

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

92/106/EGK irányelv

6 cikk – 5 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Ezek az intézkedések kapcsolódhatnak a kombinált szállítási művelet egészéhez vagy valamely részéhez, például a közúti

Módosítás

Ezek az intézkedések kapcsolódhatnak a kombinált szállítási művelet egészéhez vagy valamely részéhez, például a közúti

vagy a nem közúti szakaszhoz, ideértve az ezeken a szakaszokon használt járműveket is, illetve a rakodási egységhez vagy az átrakodási művelethez.

vagy a nem közúti szakaszhoz, ideértve az ezeken a szakaszokon használt járműveket is, illetve a rakodási egységhez vagy az átrakodási művelethez **és a munkaerő képzéséhez.**

Módosítás 38

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

92/106/EGK irányelv

6 cikk – 5 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5a) A tagállamok 2021. december 31-ig legalább egy kiegészítő intézkedést tesznek a szállítás környezetre és közegészségre gyakorolt hatásának csökkentése érdekében, elmozdítva többek között a járművek hatékonyságát, az alternatív és kevésbé szennyező üzemanyagok használatát, a megújuló energiák használatát (a terminálokon is), illetve a közlekedési hálózatok hatékonyabb kihasználását információs és kommunikációs technológiák bevezetése révén.

Módosítás 39

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

92/106/EGK irányelv

6 cikk – 6 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6) A tagállamok jelentést tesznek a Bizottságnak az e cikk értelmében hozott intézkedéseikről és azok részletesebb tartalmáról.

(6) A tagállamok értékelik ezeket a támogatási intézkedéseket, négyévente újjólag megvizsgálják azok szükségességét, és szükség esetén kiigazítják azokat.

Módosítás 40

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) A tagállamok **értékelik ezeket a támogatási intézkedéseket, négyévente újírolag megvizsgálják azok szükségességét, és szükség esetén kiigazítják azokat.**

Módosítás

(7) A tagállamok **a 5. cikk (1) bekezdésében meghatározott feltételek mellett részletes jelentést tesznek a Bizottságnak az e cikk alapján hozott intézkedésekről, kimutatva az intézkedések hatásait, és adott esetben pontos naptári ütemterv szerint ismertette a fogantatosított vagy tervezett korrekciós intézkedéseket.**

Módosítás 41

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

92/106/EGK irányelv
6 cikk – 8 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(8) A tagállamok biztosítják, hogy a kombinált szállítási műveleteket támogató intézkedések a közúti áruszállítás mérséklésére irányuljanak és ösztönözzék más szállítási módok – **tehát a vasúti, belvízi és tengeri szállítás** – alkalmazását, csökkentve ezáltal a légszennyezést, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását, a közúti baleseteket, a zajt és a forgalmi torlódásokat.;

Módosítás

(8) A tagállamok biztosítják, hogy a kombinált szállítási műveleteket támogató intézkedések a közúti áruszállítás mérséklésére irányuljanak és ösztönözzék más **(vasúti, belvízi és tengeri)** szállítási módok, **alacsony kibocsátású járművek, alacsonyabb kibocsátású alternatív üzemanyagok (bioüzemanyagok, megújuló forrásból származó villamos energia, földgáz vagy hidrogén üzemanyagcellák)** alkalmazását, csökkentve ezáltal a légszennyezést, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását, a közúti baleseteket, a zajt és a forgalmi torlódásokat.

Indokolás

Mivel az irányelv egyik fő célkitűzése a levegőben lévő szennyezőanyagok kibocsátásának csökkentése, ezért ösztönözni kell az alacsony károsanyag-kibocsátású járművek és üzemanyagok használatát, különösen a közúti közlekedésben. Az alacsony kibocsátású nehéz tehergépjárművek komoly potenciális lehetőséget kínálnak a közlekedés szén-dioxid-mentesítésében.

Módosítás 42

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

92/106/EGK irányelv

9a cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok kijelölnék egy vagy több illetékes hatóságot ezen irányelv végrehajtása, valamint annak biztosítása érdekében, hogy fő kapcsolattartó pontként járjanak el a végrehajtást érintő kérdésekben.

Módosítás

Minden tagállam egyetlen illetékes hatóságot jelöl ki, amelynek feladata, hogy gondoskodjon ezen irányelv végrehajtásáról, és fő kapcsolattartó pontként járjon el a végrehajtást érintő kérdésekben.

Indokolás

A kapcsolattartó pont láthatóságának javítása, az irányelv végrehajtási koherenciájának biztosítása, az adminisztratív átfedések csökkentése és az alkalmazás nyomon követésének megkönnyítése érdekében indokolt az a korlátozás, hogy a tagállamok csupán egy-egy illetékes hatóságot nevezhessenek ki.

Módosítás 43

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

92/106/EGK irányelv

9a cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok értesítik a többi tagállamot és a Bizottságot arról, hogy melyek az első albekezdésben említett illetékes hatóságok.

Módosítás

Minden tagállam értesíti a többi tagállamot és a Bizottságot arról, hogy mely az első albekezdésben említett illetékes hatósága.

Indokolás

A kapcsolattartó pont láthatóságának javítása, az irányelv végrehajtási koherenciájának biztosítása, az adminisztratív átfedések csökkentése és az alkalmazás nyomon követésének megkönnyítése érdekében indokolt az a korlátozás, hogy a tagállamok csupán egy-egy illetékes hatóságot nevezhessenek ki.

Módosítás 44

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

92/106/EGK irányelv

9 a cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nemzeti illetékes hatóságok együttműködjenek a **többi tagállam illetékes hatóságaival**. E célból a tagállamok biztosítják, hogy az illetékes hatóságok egymás rendelkezésére bocsássák az ezen irányelv alkalmazásához szükséges információkat. Az információcsere tárgyát képező adat tekintetében az adatot átvevő hatóság ugyanolyan szintű titoktartást biztosít, mint amelyet az adatot továbbító hatóság biztosított.

Módosítás

(2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nemzeti illetékes hatóságok együttműködjenek **egymással, különösen a határokon átnyúló kapcsolatok javítása, valamint a határok átellenes oldalain eszközölt beruházások folytonosságának és koherenciájának biztosítása tekintetében**. E célból a tagállamok biztosítják, hogy az illetékes hatóságok egymás rendelkezésére bocsássák az ezen irányelv alkalmazásához szükséges információkat. Az információcsere tárgyát képező adat tekintetében az adatot átvevő hatóság ugyanolyan szintű titoktartást biztosít, mint amelyet az adatot továbbító hatóság biztosított.

**ELJÁRÁS A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA
FELKÉRT BIZOTTSÁGBAN**

Cím	A tagállamok közötti, bizonyos típusú vegyes áruszállításra vonatkozó közös szabályok
Hivatkozások	COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD)
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 29.11.2017
Véleményt nyilvánított A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ENVI 29.11.2017
A vélemény előadója A kijelölés dátuma	Michel Dantin 29.1.2018
Vizsgálat a bizottságban	19.3.2018
Az elfogadás dátuma	17.5.2018
A zárószavazás eredménye	+: 53 –: 1 0: 3
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, Stefan Eck, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Benedek Jávor, Urszula Krupa, Jo Leinen, Peter Liese, Lukas Mandl, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Julia Reid, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Nikos Androulakis, Nicola Caputo, Esther Herranz García, Jan Huitema, Peter Jahr, Karol Karski, Ulrike Müller, Stanislav Polčák, Bart Staes, Tiemo Wölken
A zárószavazáson jelen lévő póttagok (200. cikk (2) bekezdés)	John Flack, Jaromír Kohlíček, Miltiadis Kyrkos

**NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁS
A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁGBAN**

53	+
ALDE	Gerben-Jan Gerbrandy, Jan Huitema, Anneli Jäätteenmäki, Valentinas Mazuronis, Ulrike Müller
ECR	John Flack, Karol Karski, Urszula Krupa, Boleslaw G. Piecha, John Procter
EFDD	Piernicola Pedicini
ENF	Sylvie Goddyn
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Birgit Collin-Langen, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Esther Herranz García, György Hölvényi, Peter Jahr, Peter Liese, Lukas Mandl, Stanislav Polčák, Annie Schreijer-Pierik, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean
S&D	Nikos Androulakis, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nicola Caputo, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Jytte Guteland, Miltiadis Kyrkos, Jo Leinen, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Pavel Poc, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Tiemo Wölken, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Benedek Jávor, Davor Škrlec, Bart Staes

1	-
EFDD	Julia Reid

3	0
GUE/NGL	Stefan Eck, Jaromír Kohlíček
NI	Zoltán Balczó

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodik

ELJÁRÁS AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁGBAN

Cím	A tagállamok közötti, bizonyos típusú vegyes áruszállításra vonatkozó közös szabályok		
Hivatkozások	COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD)		
Az Európai Parlamentnek történő benyújtás dátuma	8.11.2017		
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 29.11.2017		
Véleménynyilvánításra felkért bizottságok A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ENVI 29.11.2017		
Előadók A kijelölés dátuma	Daniela Aiuto 11.12.2017		
Vizsgálat a bizottságban	1.2.2018	25.4.2018	9.7.2018
Az elfogadás dátuma	9.7.2018		
A zárószavazás eredménye	+: –: 0:	34 4 2	
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska		
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn		
A zárószavazáson jelen lévő póttagok (200. cikk (2) bekezdés)	Anna Hedh, Krzysztof Hetman		
Benyújtás dátuma	19.7.2018		

AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁG NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA

34	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
EFDD	Daniela Aiuto
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Krzysztof Hetman, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Claudia Schmidt, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Anna Hedh, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Karima Delli, Keith Taylor

4	-
ECR	Jacqueline Foster, Roberts Ziļe, Kosma Złotowski, Peter van Dalen

2	0
ENF	Marie-Christine Arnautu, Georg Mayer

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodik