C/2024/2488

2024.4.23.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a 92/106/EGK tanácsi irányelvnek az intermodális árufuvarozás támogatási kerete és az (EU) 2020/1056 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a külső költségekben elért megtakarítás kiszámítása és összesített adatok előállítása tekintetében történő módosításáról

(COM(2023) 702 final – 2023/0396 (COD))

(C/2024/2488)

Előadó: **Pierre Jean COULON**

Felkérés:	Európai Parlament, 2023.12.14.
	Tanács, 2024.2.16.
Jogalap:	az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 91. cikke (1) bekezdésének c) és d) pontja
Illetékes szakbizottság:	„Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció
Elfogadás a szekcióülésen:	2024.1.26.
Elfogadás a plenáris ülésen:	2024.2.14.
Plenáris ülésszak száma: xx.	585.
A szavazás eredménye:	
(mellette/ellene/tartózkodott)	171/0/1

1. **Következtetések és ajánlások**

1.1. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság (EGSZB) összességében támogatja a kombinált árufuvarozásról szóló 1992. december 7-i 92/106/EGK tanácsi irányelv felülvizsgálatát, továbbá összességében támogatja a 2023 júliusában ([1]) és 2023 októberében ([2]) elfogadott véleményekben taglalt, az árufuvarozás környezetbarátabbá tételéről szóló teljes csomagot.

1.2. A jogszabályok sikerességéhez szükséges a civil társadalom bevonása és az EGSZB részvétele.

1.3. Az EGSZB ismételten hangsúlyozza, hogy az igazságos átmenethez egyensúlyt kell teremteni a gazdaság, a társadalom és a környezet igényei között.

1.4. Az EGSZB megerősíti, hogy az intermodalitásra minden áruszállítás esetében szükség van, mindig szem előtt tartva a különböző szállítási módok európai szintű koordinálásának és optimalizálásának kötelezettségét.

1.5. E szakpolitika sikerének titka a szociális jogszabályok maximális betartása, valamint a vállalatok alkalmazottainak és vezetőinek célirányos és szisztematikus képzése, ezért sajnálatosnak tartja, hogy az irányelv szövege ezt nem említi.

2. **Általános megjegyzések**

2.1. Mint arra az Európai Bizottság által előterjesztett irányelvjavaslat is rámutat, egyre nyilvánvalóbb, hogy az Európai Unióban (EU-ban) árufuvarozásra használt jelenlegi fuvarozási módok jelentős gyengeségekkel küzdenek, és így nem segítik elő a fenntartható fejlődést.

2.2. Az EGSZB tudatában van annak, hogy a fuvarozás központi szerepet játszik a gazdasági növekedésben, és hogy a mobilitás iránti igényt felduzzasztja az az elvárás, hogy a fuvarozás okvetlenül legyen környezetbarátabb, az intermodális fuvarozás legyen versenyképes a kizárólag közúti szállításhoz viszonyítva, és valósuljon meg a zöld megállapodás.

([1]) HL C 349., 2023.9.29., 12. o.
([2]) HL C, C/2024/890, 2024.2.6., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/890/oj; HL C, C/2024/891, 2024.2.6., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj.

2.3. A közlekedéspolitikát befolyásolja a társadalom tudatossága is, mivel a környezet miatti aggályok és a meglévő árufuvarozási rendszerek társadalmi költségei mindenütt tapasztalhatók. Az árufuvarozásra tehát már nem egyszerűen csak a szorosan vett hagyományos gazdaság szemszögéből tekintenek, hanem a környezeti és ökológiai rendszerekre, valamint a társadalom egészére és különösen a vidéki térségekben élő szegényekre gyakorolt hatásuk felől is.

2.4. Az irányelvjavaslat célja fenntarthatóbbá tenni az árufuvarozást az intermodális árufuvarozás – vagyis a kizárólag közúti fuvarozással szemben legalább két fuvarozási mód révén történő árufuvarozás – versenyképességének javításával.

2.5. A javaslat naprakésszé teszi a jelenleg hatályos, a kombinált árufuvarozásról szóló 92/106/EGK tanácsi irányelvet ([3]), és megkésve, de kiegészíti az árufuvarozás környezetbarátabbá tételéről szóló, 2023 júliusában elfogadott, az EGSZB által már véleményezett csomagot.

2.6. Megállapítja, hogy az EU-ban a közúti fuvarozás adja a közlekedés negatív externáliáinak zömét, egyrészt mivel messze a leginkább használt fuvarozási mód (2020-ban az EU-n belüli szárazföldi fuvarozás 74,4 %-át és az összes EU-n belüli szállítás 53,3 %-át tette ki) ([4]), másrészt pedig, mivel jelenleg egy tonnakilométer fuvar több externáliával jár, mint a vasút, a belvízi hajózás vagy a rövid távú tengeri fuvarozás.

2.7. Arra jut tehát, hogy ha átirányítjuk a közúti fuvarozást az intermodális fuvarra, azzal csökkenthetnénk a fuvarozás negatív externáliáit, és biztosítanánk az EU területének minden pontját lefedő árufuvarozási szolgáltatásokhoz szükséges rugalmasságot az áruterminálok és a be- és kirakodás helye közötti gyűjtő közútszakaszok segítségével.

2.8. Elismeri ugyanakkor, hogy közepes és kis távolságok esetében az intermodális fuvarozás nem veheti fel a versenyt a kizárólag közúti fuvarozással, méghozzá a közigazgatási akadályok, az átrakodási költségek és a külső költségek hiányos internalizálása miatt. A kombinált árufuvarozásról szóló irányelvjavaslat ezt szeretné tehát pótolni az intermodális és kombinált árufuvarozás versenyképességének növelését célzó támogatási keret létrehozásával, elősegítve a kizárólag közúti fuvarozás mellőzését is.

2.9. A javaslat első része általános kérdéseket tárgyal, a második kifejezetten a kombinált árufuvarozást járja körül. Az általános rész az intermodális fuvarozást összehangolja az egyetlen közlekedési módot alkalmazó (unimodális) fuvarozással, mentesítve azt a kvóta- és engedélyrendszer alól.

A tagállamok számára előírja, hogy hozzanak létre nemzeti szakpolitikai keretet az intermodális fuvarozás alkalmazásának előmozdítására. Az intermodális átrakodási terminálokra átláthatósági kötelezettséget is előír, hogy az ügyfelek tájékoztatást kapjanak a rendelkezésre álló szolgáltatásokról és létesítményekről.

2.10. A második rész mentességet állapít meg az EU szintjén az éjszakai, hétvégi és munkaszüneti napi járművezetési tilalmak alól a kombinált fuvarozás által használt rövid közúti szakaszokon, a tagállamok számára pedig előírja azt a célkitűzést, hogy a kombinált fuvarozási műveletek háztól házig való átlagköltségét legalább 10 %-kal csökkentsék hét éven belül.

3. **Részletes észrevételek**

3.1. Az intermodalitás szükséges a közlekedés környezetbarátabbá tételéhez, de nem elegendő, mivel egy intermodális közlekedési rendszer lehet valóban hatékony és üzembiztos anélkül, hogy minden fenntarthatósági kritériumnak megfelelne.

3.2. Az EGSZB szerint a fenntartható fuvarozási rendszer hatékony gazdaságilag, nem károsítja a környezetet, megbízható és biztonságos, valamint hozzájárul a társadalmi fejlődéshez. E követelmények mindegyikének három olyan vetülete van, amelyet figyelembe kell venni ahhoz, hogy az intermodális rendszer megfeleljen a fenntarthatósági célkitűzésnek: ezek a technológiai, tervezési és szakpolitikai fejlesztési, valamint társadalmi és etikai szempontok.

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

([4]) Kérdések és válaszok a kombinált árufuvarozásról szóló irányelvjavaslattal kapcsolatban.

3.3. Az intermodális fuvarozási rendszer bevezetésével összefüggésben tájékoztatni kell a nyilvánosságot a rendszer által kínált izgalmas lehetőségekről. Az intermodális fuvarozási rendszer a lakosságot fogja szolgálni, és ezért a lakosságnak kell beleszólnia a közlekedési projektekkel és politikákkal kapcsolatos döntésekbe, és végső soron ő fogja meghatározni az új fuvarozási rendszer hatékonyságát. Mint azt a hatásvizsgálat is leírja, a fuvarozás és a logisztika során kibocsátott üvegházhatású gázok (ÜHG) mennyiségének kiszámítására szolgáló új közös uniós keret elősegíti majd az átláthatóság, a fuvarozási felelősség és a külső költségekről szóló tájékoztatás javítását.

3.4. Az EGSZB megjegyzi, hogy a távolságalapú intelligens díjfizetés járműtípusonként eltérő díjazással – összhangban a felülvizsgált euromatrica-irányelvvel ([5]) – ösztönözheti a fenntarthatóbb és gazdaságilag hatékonyabb opciók választását, befolyásolhatja a forgalmat és csökkentheti a torlódásokat.

3.5. Mint a hatásvizsgálat is hangsúlyozza ([6]), az intermodális fuvarozás különböző komplex területeket köt össze, kölcsönhatásba hozza például a tagállami és uniós szakpolitikákat, mivel mindig sok érdekelt felet, számos szerződést és sokféle törvényt és szabályozást érint. A logisztikai és szállítmányozó vállalatoknak a feladók előnyére kell megoldaniuk a költségek kérdését.

A javaslatnak azonban el kell nyernie a nyilvánosság támogatását. Ezért az EGSZB széles körű figyelemfelkeltő kampányokat szorgalmaz – amelyekben ő maga is részt vesz –, hogy a nyilvánosságnak valódi beleszólási lehetőséget biztosítson.

3.6. Az EGSZB rámutat, hogy az összes terminál közötti párbeszéd szintén elengedhetetlen. A terminálok tevékenységével, létesítményeivel és szolgáltatásaival kapcsolatos átláthatóság hiánya valóban fontos kérdés, a jogszabályok pedig nem térnek ki rá kellőképpen. A terminálokra vonatkozó információk hiányát az Európai Számvevőszék is problémaként említi a nemrég kiadott jelentésében ([7]). A vasút esetében a kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférésről szóló (EU) 2017/2177 bizottsági végrehajtási rendelet ([8]) meghatároz ugyan szabályokat, de e rendelet alkalmazása csak részben oldotta meg a problémát. Nincsenek átláthatósági követelmények a hajózható belvízi utakkal és a rövid távú tengeri fuvarozási terminálokkal kapcsolatos információk nyilvános hozzáférhetőségére vonatkozóan. Ennek következtében, még ha a kívánt intermodális tevékenységek kivitelezhetők lennének is, a kezdeti értékeléseket akkor is csak az összes terminállal kapcsolatba lépve lehet elvégezni.

Ezért támogatja, hogy az irányelvjavaslat keressen megoldást e súlyos problémára.

3.7. Az EGSZB üdvözli, hogy az Európai Bizottság az irányelvben elismerte, hogy a szigetekről induló és oda irányuló rövid távú tengeri fuvarozás hozzájárulhat a szárazföldi közúti közlekedésből származó kibocsátások és forgalmi torlódások csökkentéséhez. Hangsúlyozza, hogy az 1. cikk c) pontjának 2b. alpontjában a „közúti alternatíva nélküli, sziget és szárazföld közötti összeköttetések esetében a művelet legalább 40 %-kal kevesebb külső költséget eredményez, mint az alternatív tengeri intermodális művelet esetében” hivatkozás a szigeten fekvő tagállam és az EU szárazföldi területei közötti összeköttetéseket is jelenti.

3.8. A javasolt irányelv 1. cikke c) pontjának (6) és (7) bekezdése előírja, hogy: „A Bizottság az e cikk (2) bekezdésében külső költségek kiszámítására vonatkozó részletes szabályok meghatározása céljából végrehajtási jogi aktusokat fogad el”, valamint „A Bizottság az e cikk (2) bekezdésének b) pontjában említett alternatív tengeri intermodális műveletek előre meghatározott tengeri szakaszait tartalmazó jegyzék megállapítása céljából végrehajtási jogi aktusokat fogad el”. Az EGSZB véleménye szerint a külső költségek kiszámításának módszertanát és az alternatív tengeri intermodális műveletek előre meghatározott tengeri szakaszait tartalmazó jegyzékét meg kellene határozni, és az irányelv mellékleteként csatolni. Ez a 3. cikk (1) bekezdésében előírt 30 hónapnál rövidebb átültetési időszakot tesz lehetővé, hogy előre lehessen számítani az irányelv korábbi alkalmazásából származó előnyökre.

3.9. Az EGSZB örömmel fogadja, hogy a javasolt felülvizsgálat összhangban van a nemrég elfogadott NAIADES-közleménnyel ([9]), amely szorgalmazza a hajózható belvízi utak magasabb fokú integrációját a korszerű transzeurópai intermodális fuvarozási rendszerbe, amit régóta kívánatosnak tart. Az EGSZB ehhez annyit fűzne hozzá, hogy az intermodális és multimodális fuvarozás igénybevételének egyik előfeltétele az elegendő kapacitású, megfelelő infrastruktúra megléte.

([5]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/362 irányelve (2022. február 24.) az 1999/62/EK, az 1999/37/EK és az (EU) 2019/520 irányelvnek a gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjak tekintetében való módosításáról (HL L 69., 2022.3.4., 1. o.).

([6]) SWD(2023) 351 final, Brüsszel, 2023.11.7., 9. o.

([7]) Az Európai Számvevőszék 2023/08. sz. különjelentése: Intermodális áruszállítás: Nem fognak egyhamar eltűnni a kamionok az Unió útjairól.

([8]) A Bizottság (EU) 2017/2177 végrehajtási rendelete (2017. november 22.) a kiszolgáló létesítményekhez és a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatásokhoz való hozzáférésről (HL L 307., 2017.11.23., 1. o.).

([9]) COM(2021) 324 final.

3.10. Az EGSZB hangsúlyozza tehát, hogy az intermodális fuvarozás megtervezése, irányítása és üzemeltetése bizonyos szakértelmet is igényel. Márpedig ma köztudottan kevés az ilyen szakember, mivel Európában a fuvarozással kapcsolatos képzések még mindig nagyrészt a modális fuvarozásra összpontosítanak.

Az EGSZB sajnálatosnak tartja, hogy az irányelvjavaslat ezt meg sem említi.

3.11. Az új technológiák fejlődésével és használatával ugyanis új és súlyos felelősség hárul az oktatási rendszerekre. Az árufuvarozási rendszerek kidolgozása, megtervezése, üzemeltetése és karbantartása új képesítésű szakembereket igényel. Az infrastruktúrák esetében is komoly tennivalók vannak. Ahhoz, hogy az intermodális árufuvarozás jól működjön, nem elég árutovábbítási rendszereket kiépíteni; az átrakodás nélküli árufuvarozás biztosításához a megfelelő tájékoztatási struktúrákat is létre kell hozni.

3.12. A képzési igény a technológia terén is megmutatkozik. A technológia eddig is sokat lendített az intermodális fuvarozás fejlődésén – néhány példa: kétszintes vonatok, óriás konténerszállító hajók, nagy befogadóképességű repülőgépek, innovatív logisztikai társaságok, mint az UPS és a FedEx működtetése –, és feltételezhető, hogy az új, valamint a kialakulóban lévő technológiák, különösen a műholdas kommunikációs technológiák és általánosabban az infokommunikációs technológiák hasonló szerepet fognak majd betölteni.

3.13. E technológiák kulcsszerepet játszanak az átrakodás nélküli áruforgalmat ellehetetlenítő számos anyagi akadály elhárításában. Több térségben is, különösen a városokban a forgalmi torlódásokat nem lehet már újabb utak építésével csökkenteni. Egyre inkább rájövünk, hogy az ezen infrastruktúrák jobbításához szükséges rendelkezésre álló terület zsugorodása és az „előidézett kereslet” jelensége miatt már nem járható az az út, hogy csupán építéssel oldjuk meg a torlódások problémáját.

Az EGSZB rámutat tehát, hogy az új technológiák hatékony használata megköveteli az erőforrások erőteljes összehangolását és integrálását.

3.14. Az irányelvjavaslat 9a. cikke bevezet egy új intézkedést: „A kombinált szállítási műveletek közúti szakaszait teljesítő járművek mentességet élveznek a kizárólag nehéz tehergépjárművekre vonatkozó hétvégi, éjszakai és munkaszüneti napi járművezetési tilalmak alól. A mentesség nem vonatkozik arra az esetre, ha a magáncélra használt összes járműre vonatkozó általános járművezetési tilalom áll fenn.”

3.15. Az Európai Bizottság szerint ezek a járművezetési tilalmak jelentős nehézséget okoznak a logisztikai láncban, mivel a közúti szakaszokat nem lehet közvetlenül a nem közúti szakaszok előtt vagy után megtenni. Ezért torlódások alakulnak ki a rendező pályaudvarokon, még nagyobb torlódások közvetlenül a járművezetési tilalmi időszakok előtt és után, és mivel a járművezetési tilalmak idején korlátozott a nem közúton tölthető órák száma, képtelenség hatékonyan kitölteni a vasutat, a szállítmányozási és áruküldési szolgáltatásokat vagy a járműveket/rövid távú tengeri fuvarozási hajókat ([10]).

3.16. Az EGSZB kéri, hogy az új intézkedés alkalmazása során tartsák be a tehergépjármű-vezetői pihenőidőket és szüneteket; a gazdasági megtérülés nem történhet a közúti közlekedésbiztonság és a járművezetők uniós munkakörülményeinek rovására.

3.17. A kimerülést okozó tényezők közötti összefüggést több tanulmány is vizsgálta, és kimutatta, hogy éjszaka a balesetkockázati csúcs szintje tízszer magasabb lehet a nappali szinteknél ([11]).

Különösen a tehergépkocsi-vezetők panaszkodnak – mivel nekik sokszor a pihenőhelyeken kell tölteniük az éjszakát –, hogy a rosszul tervezett parkolóhelyek és a kényelmetlen környezeti feltételek egyaránt hozzájárulnak az alvás minőségének romlásához.

Emellett a tehergépjármű-vezetők 71 %-a azt állítja, hogy maga az éjszakai vezetés is jelentősen hozzájárul a kimerültséghez ([12]). Az éjszakai munka valóban felborítja a cirkadián ritmust, és alvászavarokat okoz.

Kelt Brüsszelben, 2024. február 14-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság elnöke

Oliver RÖPKE

([10]) SWD(2023) 351 final, Brüsszel, 2023.11.7., 128. o.
([11]) https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2021/05/Driver-Fatigue-in-European-Road-Transport-Report.pdf.
([12]) https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2021/05/Driver-Fatigue-in-European-Road-Transport-Report.pdf.