C/2024/2488

23.4.2024.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko Padomes Direktīvu 92/106/EEK groza attiecībā uz intermodālo kravu pārvadājumu atbalsta satvaru un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/1056 groza attiecībā uz ārējo izmaksu ietaupījumu aprēķināšanu un apkopoto datu ģenerēšanu"

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

(C/2024/2488)

Ziņotājs: ***Pierre Jean COULON***

Apspriešanās	Eiropas Parlaments, 14.12.2023.
	Padome, 16.2.2024.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 91. panta 1. punkta c) un d) apakšpunkts
Atbildīgā specializēta nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sanāksmē	26.1.2024.
Pieņemts plenārsesijā	14.2.2024.
Plenārsesija Nr.	585
Balsojuma rezultāts	
(par/pret/atturas)	171/0/1

1. **Secinājumi un ieteikumi**

1.1. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja (EESK) kopumā atbalsta Padomes 1992. gada 7. decembra Direktīvas 92/106/EEK par kombinētajiem pārvadājumiem pārskatīšanu, kā arī principā atbalsta kravu pārvadājumu zaļināšanas paketi, kas analizēta 2023. gada jūlijā ([1]) un 2023. gada oktobrī ([2]) pieņemtajos atzinumos.

1.2. Tās panākumi ir atkarīgi no pilsoniskās sabiedrības iesaistes un EESK līdzdalības.

1.3. EESK vēlreiz atzīmē: lai nodrošinātu taisnīgu pārkārtošanos, noteikti vajadzīgs ekonomisko, sociālo un vidisko aspektu līdzsvars.

1.4. EESK apstiprina, ka visos kravu pārvadājumos ir vajadzīga intermodalitāte, taču vienmēr jāpatur prātā pienākums koordinēt un optimizēt katru transporta veidu ES līmenī.

1.5. Šīs politikas panākumi ir atkarīgi no maksimālas sociālo noteikumu ievērošanas, kā arī no īpašas sistemātiskas apmācības politikas uzņēmumu darbiniekiem un vadītājiem, diemžēl tas nav minēts direktīvas tekstā.

2. **Vispārīgas piezīmes**

2.1. Kā norādīts Eiropas Komisijas iesniegtajā direktīvas priekšlikumā, kļūst arvien skaidrāks, ka tiem pārvadājumu veidiem, ko pašlaik izmanto kravu pārvadāšanai Eiropas Savienībā (ES), ir būtiski trūkumi un tie neveicina ilgtspējīgu attīstību.

2.2. EESK apzinās pārvadājumu būtisko nozīmi ekonomikas izaugsmē, kā arī pieprasījumu pēc mobilitātes, ko saasina spiediens, kuru rada nepieciešamība pēc ekoloģiski tīrāka transporta, intermodālu kravu pārvadājumu konkurētspēja salīdzinājumā ar autopārvadājumiem, kā arī zaļā kursa īstenošana.

([1]) OV C 349, 29.9.2023., 12. lpp.
([2]) OV C, C/2024/890, 6.2.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/890/oj; OV C, C/2024/891, 6.2.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj.

2.3. Sociālā informētība ietekmē transporta politiku, jo uztraukums, ko izraisa vidiskās problēmas un esošo transporta sistēmu sociālās izmaksas, ir acīmredzams visur. Tāpēc transports tiek aplūkots ne tikai no šauras konvencionālās ekonomikas perspektīvas, bet arī saistībā ar tā ietekmi uz vidiskajām un ekoloģiskajām sistēmām, kā arī uz sabiedrību kopumā, tostarp nabadzīgajām grupām lauku apvidos.

2.4. Direktīvas priekšlikuma mērķis ir padarīt kravu pārvadājumus ilgtspējīgākus, uzlabojot intermodālo kravu pārvadājumu, t. i., kravu pārvadājumu ar vismaz diviem transporta veidiem salīdzinājumā ar autopārvadājumiem, konkurētspēju.

2.5. Ar direktīvas priekšlikumu tiek atjaunināta pašlaik spēkā esošā Padomes Direktīva 92/106/EEK ([3]) par kombinētajiem pārvadājumiem un ar novēlošanos tiek papildināts 2023. gada jūlijā pieņemtais tiesību aktu kopums "Kravu pārvadājumu zaļināšana", par kuru EESK jau ir bijusi iespēja paust savu viedokli.

2.6. Direktīvas priekšlikumā norādīts, ka autotransports rada lielāko daļu negatīvās transporta ārējās ietekmes Eiropas Savienībā, no vienas puses, tāpēc, ka tas neapšaubāmi ir visvairāk izmantotais transporta veids (2020. gadā tas veidoja 74,4 % no ES iekšējā sauszemes transporta un 53,3 % no visiem ES iekšējiem pārvadājumiem) ([4]) un, no otras puses, tāpēc, ka pašlaik tas rada lielāku ārējo ietekmi uz kravas tonnkilometru nekā dzelzceļš, iekšzemes ūdensceļi vai tuvsatiksmes kuģošana.

2.7. Tāpēc tajā ir secināts, ka pāreja no autopārvadājumiem uz intermodāliem pārvadājumiem palīdzētu samazināt transporta negatīvo ārējo ietekmi, vienlaikus nodrošinot elastību, kas nepieciešama, lai kravu pārvadājumu pakalpojumi aptvertu visu ES teritoriju, izmantojot savienojošos ceļu posmus starp termināli un iekraušanas/izkraušanas vietu.

2.8. Tomēr direktīvas priekšlikumā atzīts, ka vidējos un īsos attālumos intermodālie pārvadājumi nevar konkurēt ar autotransportu administratīvu šķēršļu, pārkraušanas izmaksu un nepilnīgas ārējo izmaksu internalizācijas dēļ. Tāpēc direktīvas priekšlikuma par kombinētajiem pārvadājumiem mērķis ir to novērst, izveidojot atbalsta satvaru, kas ļautu palielināt intermodālo un kombinēto pārvadājumu konkurētspēju un tādējādi veicinātu atteikšanos no autotransporta.

2.9. Priekšlikums ietver divus komponentus: viens ir vispārēja rakstura, bet otrs īpaši attiecas uz kombinētajiem pārvadājumiem. Vispārīgais komponents intermodālos pārvadājumus pielāgo unimodāliem pārvadājumiem, atbrīvojot tos no kvotu un atļauju sistēmām.

Vispārīgajā komponentā paredzēts, ka dalībvalstīm ir jāpieņem valsts politikas satvars, kas atvieglotu intermodālo pārvadājumu izmantošanu, un tajā ir ņemta vērā klientu informēšana par pieejamajiem pakalpojumiem un iekārtām, nosakot pārredzamības pienākumu intermodālajiem pārkraušanas termināļiem.

2.10. Īpašajā komponentā ir ieviests ES mēroga atbrīvojums no braukšanas aizlieguma naktī, nedēļas nogalē un svētku dienās attiecībā uz īsajiem autoceļu posmiem, ko izmanto kombinētajiem pārvadājumiem, un noteikts mērķis dalībvalstīm septiņu gadu laikā vismaz par 10 % samazināt kombinēto pārvadājumu vidējās izmaksas no nosūtītāja līdz saņēmējam.

3. **Īpašas piezīmes**

3.1. Intermodalitāte ir vajadzīgs pārvadājumu zaļināšanas nosacījums, bet ar to vien nepietiek, jo ir ļoti viegli iedomāties intermodālu pārvadājumu sistēmu, kas tiešām ir efektīva un droša pret kļūmēm, bet neatbilst visiem ilgtspējas kritērijiem.

3.2. EESK uzskata, ka ilgtspējīgai pārvadājumu sistēmai jābūt ekonomiski efektīvai, tā nedrīkst kaitēt videi, tai jābūt uzticamai un drošai un jāveicina sociālā attīstība. Lai intermodālā sistēma atbilstu ilgtspējas mērķim, ir jāņem vērā katrai no šīm prasībām piemītošās trīs dimensijas, proti, tehnoloģija, plānošana un politikas un sociālās ētikas veidošana.

([3]) Padomes Direktīva 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 17.12.1992, 38. lpp.).

([4]) Jautājumi un atbildes par priekšlikumu direktīvai par kombinētajiem pārvadājumiem.

3.3. Intermodālu pārvadājumu sistēmas ieviešana nozīmē, ka sabiedrība ir jāinformē par tās piedāvātajām priekšrocībām: intermodālā transporta sistēma ir paredzēta sabiedrības vajadzībām; tieši sabiedrībai ir jāietekmē lēmumi par projektiem un politiku transporta jomā, un, visbeidzot, sabiedrība arī vērtēs jaunas pārvadājumu sistēmas efektivitāti. Kā norādīts ietekmes novērtējumā, jaunais kopīgais ES regulējums siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju uzskaitei transportā un loģistikā ļaus uzlabot pārredzamību, atbildību transporta jomā un informāciju par ārējām izmaksām.

3.4. EESK konstatē, ka vieda cenas noteikšana, kuras pamatā ir nobrauktais attālums ar atšķirīgu maksu atkarībā no transportlīdzekļa veida, kā paredzēts pārskatītajā "Eirovinjetes" direktīvā ([5]), var veicināt ilgtspējīgu un ekonomiski efektīvu izvēli, pārvaldīt satiksmi un mazināt sastrēgumus.

3.5. Kā uzsvērts ietekmes novērtējumā ([6]), dažādie sarežģījumi, tostarp mijiedarbība starp valstu un ES politiku, ir raksturīgi intermodāliem pārvadājumiem, jo tajos vienmēr ir iesaistītas daudzas puses, spēkā ir vairāki līgumi un atšķirīgi likumi un noteikumi. Loģistikas uzņēmumiem un kravu ekspeditoriem ir jātiek galā ar izmaksu problēmu, piedāvājot risinājumus, kas izdevīgi kravu nosūtītājiem.

Tomēr iedzīvotājiem ir jāatbalsta ierosinātie priekšlikumi, un tādēļ EESK iesaka: lai nodrošinātu īstu sabiedrības līdzdalību, ir jārīko plašas pilsoniskās sabiedrības informēšanas kampaņas, kurās Komiteja iesaistīsies.

3.6. EESK norāda, ka būtisks ir arī dialogs starp visiem termināļiem. Pārredzamības trūkums attiecībā uz termināļu darbībām, to iekārtām un pakalpojumiem ir būtiska problēma, kas tiesību aktos nav pietiekami risināta. Nesenajā Eiropas Revīzijas palātas ziņojumā atzīts, ka nepietiekamā informācija par termināļiem ir problēma ([7]). Attiecībā uz dzelzceļu noteikumi ir izklāstīti Komisijas Īstenošanas Regulā (ES) 2017/2177 ([8]) par piekļuvi apkalpes vietām, taču tās piemērošana problēmu ir atrisinājusi tikai daļēji. Nav pārredzamības prasību attiecībā uz informācijas publiskošanu par iekšzemes ūdensceļiem un tuvsatiksmes kuģošanas termināļiem. Tādējādi sākotnējos novērtējumus nav iespējams veikt, neiesaistoties dialogā ar visiem termināļiem, pat ja vēlamie intermodālie pārvadājumi būtu iespējami.

Tāpēc Komiteja uzskata, ka ar direktīvas priekšlikumu šī būtiskā problēma tiek risināta.

3.7. EESK atzinīgi vērtē to, ka Eiropas Komisija direktīvā atzinusi to, kā tuvsatiksmes kuģošana no salām un uz salām var palīdzēt samazināt autotransporta radītās emisijas un sastrēgumus kontinentālajā daļā. Komiteja uzsver, ka 1.c panta 2. punkta b) apakšpunktā minētā norāde "savienojumos starp salu un kontinentālo daļu, kur nav alternatīva autopārvadājuma, pārvadājums rada vismaz par 40 % mazākas ārējās izmaksas nekā alternatīvais intermodālais jūras pārvadājums" nozīmē arī savienojumus starp salu dalībvalsti un ES kontinentālo daļu.

3.8. Ierosinātās direktīvas 1.c panta 6. un 7. punktā noteikts, ka "Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar ko nosaka detalizētus noteikumus par šā panta 2. punktā minēto ārējo izmaksu aprēķināšanu" un "Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar ko izveido sarakstu, kurā ietverti šā panta 2. punkta b) apakšpunktā minēto alternatīvo intermodālo jūras pārvadājumu iepriekš noteiktie jūras posmi". EESK uzskata, ka ārējo izmaksu aprēķināšanas metodoloģija un saraksts, kurā ietverti iepriekš noteiktie alternatīvo intermodālo jūras pārvadājumu jūras posmi, būtu jāizstrādā un jāiekļauj minētajā direktīvā kā pielikums. Tas dos iespēju noteikt īsāku transponēšanas periodu nekā 3. panta 1. punktā paredzētie 30 mēneši, lai prognozētu ieguvumus, ko varētu sniegt laicīgāka šīs direktīvas piemērošana.

3.9. EESK atzinīgi vērtē to, ka ierosinātā pārskatīšana atbilst nesen pieņemtajam *NAIADES III* paziņojumam ([9]), kurā pausts aicinājums iekšējos ūdensceļus plašāk integrēt modernā Eiropas intermodālo pārvadājumu sistēmā, ko Komiteja jau sen ir aicinājusi īstenot. EESK piebilst, ka intermodālo un multimodālo pārvadājumu izmantošanas priekšnosacījums ir atbilstošas un pietiekami jaudīgas infrastruktūras pieejamība.

([5]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/362 (2022. gada 24. februāris), ar ko groza Direktīvas 1999/62/EK, 1999/37/EK un (ES) 2019/520 attiecībā uz dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu transportlīdzekļiem (OV L 69, 4.3.2022., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj).

([6]) SWD(2023) 351 final, Briselē, 7.11.2023., 9. lpp.

([7]) Eiropas Revīzijas palātas Īpašais ziņojums Nr. 08/2023 "Intermodālie kravu pārvadājumi: Eiropas Savienībai joprojām nav izdevies novirzīt kravas no autoceļiem".

([8]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/2177 (2017. gada 22. novembris) par piekļuvi apkalpes vietām un ar dzelzceļu saistītajiem pakalpojumiem (OV L 307, 23.11.2017., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj).

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

3.10. Tāpēc EESK uzsver, ka ir vajadzīgas prasmes, kas palīdzētu plānot, pārvaldīt un ekspluatēt intermodālos pārvadājumus. Tomēr mūsdienās pastāv vispāratzīta nostāja, ka šādu prasmju trūkst, jo Eiropā apmācība transporta jomā joprojām lielā mērā ir vērsta uz modālo transportu.

Komiteja pauž nožēlu, ka direktīvas priekšlikumā šis jautājums nav izskatīts.

3.11. Faktiski jaunu tehnoloģiju izstrāde un izmantošana rada jaunus un smagus pienākumus izglītības sistēmām. Transporta tīklu projektēšanai, plānošanai, ekspluatācijai un uzturēšanai ir vajadzīgs personāls ar jaunām kvalifikācijām. Arī attiecībā uz infrastruktūrām ir jāapmierina svarīgas vajadzības. Lai intermodālie kravu pārvadājumi noritētu nevainojami, nepietiek ar tranzīta sistēmu izveidi; jānodrošina arī atbilstošas informācijas struktūras, kas ļautu preces pārvadāt bez traucējumiem.

3.12. Ir vajadzīga arī apmācība tehnoloģiju jomā. Tehnoloģijas jau ir būtiski ietekmējušas intermodālo pārvadājumu attīstību, un piemēri tam ir divstāvu vilcieni, ļoti lieli konteinerkuģi, lielas kravas lidmašīnas, kā arī tādu inovatīvu loģistikas uzņēmumu kā *UPS* un *FedEx* izmantošana; ļoti iespējams, ka nākotnē līdzīga ietekme būs jaunajām un topošajām tehnoloģijām, it īpaši satelītsakaru tehnoloģijām, bet arī informācijas un komunikācijas tehnoloģijām kopumā.

3.13. Šīm tehnoloģijām ir būtiska nozīme daudzu to fizisko šķēršļu likvidēšanā, kas kavē preces pārvadāt bez traucējumiem. Daudzās teritorijās, jo īpaši pilsētās, jaunu ceļu būvniecība vairs neļauj mazināt satiksmes sastrēgumus. Kļūst arvien skaidrāks: sarūkošās platības, kas pieejamas šo infrastruktūru uzlabošanai, un "izraisītā pieprasījuma" fenomens ir cēlonis, kāpēc vairs nav iespējams izmantot stratēģiju, kurā sastrēgumu problēmas atrisināšanai pietiek ar būvēšanu.

EESK norāda, ka tādēļ jauno tehnoloģiju efektīvai izmantošanai ir nepieciešama resursu padziļināta koordinācija un integrācija.

3.14. Ar direktīvas priekšlikuma 9.a pantu ir ieviests jauns pasākums – "Transportlīdzekļus, kas veic kombinēto pārvadājumu autotransporta posmus, atbrīvo no tikai smagajiem kravas transportlīdzekļiem piemērojamā braukšanas aizlieguma nedēļas nogalē, naktī un svētku dienā. Šis atbrīvojums neattiecas uz vispārīgu braukšanas aizliegumu, ko piemēro visiem transportlīdzekļiem, kurus izmanto privātām vajadzībām".

3.15. Eiropas Komisija uzskata, ka šādi braukšanas aizliegumi rada ievērojamas problēmas loģistikas ķēdē, jo ceļa posmus nevar veikt tieši pirms vai pēc posma, kas nav autoceļš. Rezultātā laikā, kad ir noteikts braukšanas aizliegums, kurš ierobežo atrašanos ārpus ceļa, veidojas sastrēgumi šķirotavās, lielāki sastrēgumi tieši pirms un pēc braukšanas aizlieguma periodiem un nespēja šajos braukšanas aizlieguma periodos efektīvi izmantot dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļu pakalpojumus vai jūras tuvsatiksmes transportlīdzekļus/kuģus ([10]).

3.16. EESK aicina šo jauno pasākumu piemērot, ņemot vērā smago kravas transportlīdzekļu vadītāju atpūtas un darba pārtraukuma laiku; ekonomiskā rentabilitāte nedrīkst kaitēt ne ceļu satiksmes drošībai, ne transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļiem Eiropas Savienībā.

3.17. Vairāki pētījumi, kuros aplūkota saikne starp nogurumu izraisošiem faktoriem, liecina, ka vislielākais nelaimes gadījumu risks ir naktī, un tas var būt desmit reizes augstāks nekā dienā ([11]).

It īpaši kravas automobiļu vadītāji, kuriem bieži vien nākas nakšņot atpūtas zonās, sūdzas, ka nepareizi iekārtotas stāvvietas un neērti apkārtējie apstākļi ir sliktas miega kvalitātes faktori.

Turklāt 71 % kravas automobiļu vadītāju apgalvo, ka braukšana naktī ir svarīgs noguruma faktors ([12]). Nakts darbs tiešām ir faktors, kas izjauc diennakts ritmu un izraisa miega traucējumus.

Briselē, 2024. gada 14. februārī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas priekšsēdētājs

Oliver RÖPKE

([10]) SWD(2023) 351 final, Briselē, 7.11.2023., 128. lpp.
([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.