Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
C serija

C/2024/2488

2024 4 23

# Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria dėl įvairiarūšio krovinių vežimo rėmimo sistemos iš dalies keičiama Tarybos direktyva 92/106/EEB ir dėl sutaupytų išorės sąnaudų apskaičiavimo bei agreguotųjų duomenų rengimo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1056

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

(C/2024/2488)

Pranešėjas **Pierre Jean COULON**


| | |
|---|---|
| Prašymai pateikti nuomonę | Europos Parlamentas, 2023 12 14 |
| | Taryba, 2024 2 16 |
| Teisinis pagrindas | Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 91 straipsnio 1 dalies c ir d punktai |
| Atsakingas skyrius | Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius |
| Priimta skyriuje | 2024 1 26 |
| Priimta plenarinėje sesijoje | 2024 2 14 |
| Plenarinė sesija Nr. | 585 |
| Balsavimo rezultatai | |
| (už / prieš / susilaikė) | 171 / 0 / 1 |


## 1. **Išvados ir rekomendacijos**

1.1. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas (EESRK) iš esmės pritaria 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyvos 92/106/EEB dėl kombinuoto krovinių vežimo peržiūrai, nes iš esmės pritaria visam dokumentų rinkiniui „Krovininio transporto žalinimas“, kuris buvo nagrinėjamas 2023 m. liepos mėn. ([1]) ir 2023 m. spalio mėn. ([2]) priimtose nuomonėse.

1.2. Jo sėkmę lems pilietinės visuomenės ir EESRK dalyvavimas.

1.3. EESRK pakartoja, kad siekiant teisingos pertvarkos būtina užtikrinti ekonominę, socialinę ir aplinkosauginę pusiausvyrą.

1.4. EESRK teigia, kad būtina užtikrinti įvairiarūšį visų krovinių vežimą, kartu visada laikantis pareigos koordinuoti ir optimizuoti kiekvieną transporto rūšį Europos lygmeniu.

1.5. Šios politikos sėkmė priklauso nuo kuo geresnio socialinių taisyklių laikymosi ir konkrečios sistemingos įmonių darbuotojų ir vadovų mokymo politikos, todėl EESRK apgailestauja, kad apie tai neužsimenama direktyvos tekste.

## 2. **Bendrosios pastabos**

2.1. Kaip nurodyta Europos Komisijos pateiktame pasiūlyme dėl direktyvos, tampa vis aiškiau, kad šiuo metu Europos Sąjungoje (ES) krovinių vežimui naudojamos transporto rūšys turi didelių trūkumų ir neskatina darnaus vystymosi.

2.2. EESRK pripažįsta esminį transporto vaidmenį augant ekonomikai ir tai, kad judumo paklausą slegia spaudimas, atsirandantis dėl būtino transporto žalinimo, įvairiarūšio krovinių vežimo konkurencingumo, palyginti su vežimu vien kelių transportu, ir žaliojo kurso įgyvendinimo.

([1]) OL C 349, 2023 9 29, p. 12.
([2]) OL C, C/2024/890, 2024 2 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/890/oj; OL C, C/2024/891, 2024 2 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj.

2.3. Socialinis sąmoningumas turi įtakos transporto politikai, nes susirūpinimas dėl aplinkos apsaugos ir dabartinių vežimo sistemų socialinių sąnaudų yra akivaizdus visose šalyse. Todėl transportas vertinamas ne tik iš siauros tradicinės ekonominės perspektyvos, bet ir pagal jo poveikį aplinkos ir ekologinėms sistemoms, taip pat visai visuomenei, ypač neturtingoms gyventojų grupėms kaimo vietovėse.

2.4. Pasiūlymu dėl direktyvos siekiama, kad krovinių vežimas taptų tvaresnis didinant įvairiarūšio krovinių vežimo, t. y. krovinių vežimo naudojant bent dviejų rūšių transportą, konkurencingumą, palyginti su vežimu vien kelių transportu.

2.5. Juo atnaujinama šiuo metu galiojanti Tarybos direktyva 92/106/EEB ([3]) dėl kombinuoto krovinių vežimo ir pavėluotai papildomas 2023 m. liepos mėn. priimtas dokumentų rinkinys „Krovininio transporto žalinimas“, dėl kurio EESRK jau turėjo galimybę pareikšti savo nuomonę.

2.6. EESRK pažymi, kad vežimas kelių transportu Europos Sąjungoje sukelia didžiąją dalį neigiamo išorinio transporto poveikio dėl to, kad tai yra labiausiai naudojama transporto rūšis (2020 m. vežimas kelių transportu sudarė 74,4 % ES vidaus sausumos transporto ir 53,3 % viso ES vidaus transporto) ([4]), ir dėl to, kad šiuo metu jis sukelia didesnį išorinių veiksnių poveikį krovinių vežimo tonkilometriui nei vežimas geležinkeliais, vidaus vandenų keliais ar trumpųjų nuotolių laivybos maršrutais.

2.7. Todėl EESRK daro išvadą, kad perėjimas nuo vežimo kelių transportu prie įvairiarūšio vežimo padėtų sumažinti neigiamą transporto išorinių veiksnių poveikį, kartu užtikrinti reikiamą lankstumą krovinių vežimo paslaugoms teikti bet kurioje ES teritorijos vietoje naudojantis terminalo ir pakrovimo (iškrovimo) vietą jungiančiomis kelių atkarpomis.

2.8. Tačiau EESRK taip pat pripažįsta, kad įvairiarūšis vežimas negali konkuruoti su vežimu kelių transportu vidutinio nuotolio ir trumpaisiais atstumais dėl administracinių kliūčių, perkrovimo sąnaudų ir nevisiško išorės sąnaudų internalizavimo. Todėl pasiūlymu dėl direktyvos dėl mišriojo vežimo siekiama ištaisyti šią padėtį sukuriant paramos sistemą įvairiarūšio ir mišriojo vežimo konkurencingumui didinti ir taip skatinti perėjimą nuo vežimo vien kelių transportu.

2.9. Pasiūlymą sudaro dvi dalys: viena yra bendrojo pobūdžio, o kita konkrečiai skirta mišriajam krovinių vežimui. Bendrojoje dalyje įvairiarūšis vežimas prilyginamas vienarūšiam transportui, nes jam nebetaikoma kvotų ir leidimų sistema.

Joje valstybių narių reikalaujama nustatyti nacionalinės strategijos pagrindus, kad būtų kuo daugiau vykdoma įvairiarūšio vežimo operacijų, ir įvedama skaidrumo prievolė įvairiarūšio transporto perkrovimo terminalams, siekiant užtikrinti, kad potencialiems klientams būtų lengva gauti informaciją apie teikiamas paslaugas ir turimą įrangą.

2.10. Konkrečiojoje dalyje įvedama ES lygmens išimtis netaikyti draudimo vairuoti naktį, savaitgaliais ir švenčių dienomis mišriajam vežimui trumpomis kelio atkarpomis, ir nustatomas tikslas valstybėms narėms per septynerius metus bent 10 % sumažinti vidutines mišriojo vežimo nuo durų iki durų sąnaudas.

## 3. **Konkrečios pastabos**

3.1. Įvairiarūšis vežimas yra būtina, bet nepakankama ekologiškesnio transporto sąlyga, nes nesunku įsivaizduoti iš tiesų veiksmingą ir sklandžiai veikiančią, bet visų tvarumo kriterijų neatitinkančią įvairiarūšio transporto sistemą.

3.2. EESRK nuomone, tvari transporto sistema turi būti ekonomiškai efektyvi, nekenkti aplinkai, būti patikima ir saugi bei prisidėti prie socialinio vystymosi. Kiekvienam šių reikalavimų būdingi trys aspektai, į kuriuos reikia atsižvelgti, kad įvairiarūšio vežimo sistema atitiktų tvarumo tikslą: technologija, politikos planavimas ir formavimas bei socialinė etika.

([3]) 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (OL L 368, 1992 12 17, p. 38).

([4]) Klausimai ir atsakymai apie pasiūlymą dėl Kombinuoto transporto direktyvos.

3.3. Kuriant įvairiarūšio vežimo sistemą, visuomenė turi būti informuojama apie patrauklias sistemos teikiamas perspektyvas: įvairiarūšio vežimo sistema kuriama tam, kad tarnautų visuomenei, ir būtent visuomenė turi daryti įtaką sprendimams, susijusiems su transporto projektais ir politika, ir galiausiai nulemti naujos sistemos veiksmingumą. Kaip nurodyta poveikio vertinime, naujoji bendra ES išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio apskaitos transporto ir logistikos srityje sistema pagerins skaidrumą, atskaitomybę transporto srityje ir informaciją apie išorės sąnaudas.

3.4. EESRK pažymi, kad pažangus atstumu grindžiamas apmokestinimas taikant skirtingus mokesčius priklausomai nuo transporto priemonės tipo, kaip numatyta peržiūrėtoje Eurovinjetės direktyvoje ([5]), gali paskatinti rinktis tvarius ir ekonomiškai veiksmingus sprendimus, padėti valdyti eismą ir mažinti spūstis.

3.5. Kaip pabrėžta poveikio vertinime ([6]), įvairiarūšiam vežimui yra būdingi įvairūs sudėtingi aspektai, įskaitant nacionalinės ir Europos politiko sąveiką, nes šiame sektoriuje visada dalyvauja daug šalių, sudaroma daugybė sutarčių ir taikomi skirtingi įstatymai bei taisyklės. Logistikos įmonės ir krovinių ekspeditoriai turi spręsti sąnaudų problemą, priimdami krovinių siuntėjams naudingus sprendimus.

Tačiau pasiūlymams turi pritarti visuomenė, todėl siekiant tikro visuomenės dalyvavimo EESRK ragina rengti plataus masto pilietinės visuomenės informuotumo didinimo kampanijas, prie kurių prisidės ir jis pats.

3.6. EESRK pažymi, kad taip pat labai svarbus yra bendradarbiavimas tarp visų terminalų. Terminalų vykdomų operacijų, turimos įrangos ir paslaugų skaidrumo trūkumas yra didelė problema, kuri nepakankamai sprendžiama teisės aktais. Informacijos apie terminalus trūkumas buvo nurodytas kaip viena iš problemų neseniai paskelbtoje Europos Audito Rūmų ataskaitoje ([7]). Geležinkelių sektoriui taisyklės yra nustatytos Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2017/2177 ([8]) dėl galimybės naudotis geležinkelių paslaugų įrenginiais, tačiau jo taikymas problemą išsprendė tik iš dalies. Nėra skaidrumo užtikrinimo reikalavimų, susijusių su informacijos apie vidaus vandenų kelius ir trumpųjų nuotolių laivybos terminalus teikimu visuomenei. Tai reiškia, kad net jei pageidaujamos įvairiarūšio vežimo operacijos būtų įmanomos, neįmanoma atlikti pradinių vertinimų nebendradarbiaujant su visais terminalais.

Todėl Komitetas mano, kad pasiūlymu dėl direktyvos siekiama išspręsti šią didelę problemą.

3.7. EESRK palankiai vertina tai, kad Europos Komisija direktyvoje pripažįsta, jog trumpųjų nuotolių laivyba iš salų ir į salas gali padėti sumažinti kelių transporto išmetamų teršalų kiekį ir spūstis žemyninėje dalyje. Komitetas pabrėžia, kad 1c straipsnio 2 dalies b punkte pateiktas teiginys „jei salos ir žemyno nejungia automobilių kelias, operacijos išorės sąnaudos yra bent 40 % mažesnės už tokias įvairiarūšio vežimo jūra alternatyviosios operacijos sąnaudas“ taip pat turi apimti jungtis tarp saloje esančios valstybės narės ir ES žemyninės dalies.

3.8. Siūlomos direktyvos 1c straipsnio 6 ir 7 dalyse teigiama: „Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios šio straipsnio 2 dalyje nurodytų išorės sąnaudų apskaičiavimo taisyklės“ ir „Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais sudaromas šio straipsnio 2 dalies b punkte nurodytų iš anksto nustatytų jūrinių atkarpų, skirtų įvairiarūšio vežimo jūra alternatyviosioms operacijoms, sąrašas“. EESRK nuomone, išorės sąnaudų apskaičiavimo metodika ir iš anksto nustatytų jūrinių atkarpų, skirtų įvairiarūšio vežimo jūra alternatyviosioms operacijoms, sąrašas turėtų būti parengti ir šioje direktyvoje pateikti kaip priedas. Taip būtų galima nustatyti trumpesnį nei 30 mėnesių perkėlimo į nacionalinę teisę laikotarpį, kuris numatytas 3 straipsnio 1 dalyje, tuo siekiant paankstinti naudą, kurios galėtų duoti ankstesnis šios direktyvos taikymas.

3.9. EESRK palankiai vertina tai, kad siūloma peržiūra atitinka neseniai priimtą komunikatą dėl NAIADES III ([9]), kuriame raginama vidaus vandenų kelius labiau integruoti į šiuolaikinę transeuropinę įvairiarūšio vežimo sistemą, kaip jau seniai ragina EESRK. Jis priduria, kad norint naudotis įvairiarūšiu ir daugiarūšiu vežimu būtina turėti tinkamą infrastruktūrą su pakankamais pajėgumais.

---

([5]) 2022 m. vasario 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/362, kuria iš dalies keičiamos Direktyvos 1999/62/EB, 1999/37/EB ir (ES) 2019/520, kiek tai susiję su transporto priemonių apmokestinimu už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra (OL L 69, 2022 3 4, p. 1).

([6]) Briuselis, 2023 11 7, SWD(2023) 351 *final*, p. 9.

([7]) Europos Audito Rūmų specialioji ataskaita 08/2023 „Įvairiarūšis krovinių vežimas: ES vis dar labai atsilieka nuo tikslo perkelti krovinius iš kelių į kitas transporto rūšis“.

([8]) 2017 m. lapkričio 22 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/2177 dėl galimybės naudotis geležinkelių paslaugų įrenginiais ir su geležinkeliais susijusiomis paslaugomis (OL L 307, 2017 11 23, p. 1).

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

3.10. Todėl EESRK pabrėžia, kad reikia įgūdžių, kurie padėtų planuoti, valdyti ir naudoti įvairiarūšį vežimą. Šiandien plačiai pripažįstama, kad tokių įgūdžių trūksta, nes Europoje vykdomuose transporto srities mokymuose vis dar daugiausia dėmesio skiriama vienarūšiam vežimui.

EESRK apgailestauja, kad pasiūlyme dėl direktyvos šis klausimas nesvarstomas.

3.11. Dėl naujų technologijų kūrimo ir naudojimo švietimo sistemoms tenka nauja ir didelė atsakomybė. Transporto tinklams projektuoti, planuoti, eksploatuoti ir prižiūrėti reikia naujų įgūdžių turinčių kvalifikuotų darbuotojų. Taip pat yra didelių infrastruktūros poreikių, kuriuos reikia patenkinti. Kad įvairiarūšis krovinių vežimas veiktų gerai, nepakanka sukurti tranzito sistemas – turi būti numatytos ir tinkamos informacinės struktūros, kad vežimas būtų sklandus.

3.12. Būtina taip pat rengti mokymus technologijų klausimais. Technologijos jau padarė didelį poveikį įvairiarūšio vežimo plėtrai – kaip pavyzdžius galima paminėti dviaukščius traukinius, didžiulius laivus-konteinervežius, plataus fiuzeliažo orlaivius, novatorišką logistikos įmonių, kaip antai „UPS“ ir „FedEx“, veiklą – ir labai tikėtina, kad naujos ir besiformuojančios technologijos, ypač palydovinis ryšys ir apskritai informacinės ir ryšių technologijos, turės panašų poveikį ateityje.

3.13. Šios technologijos atlieka svarbų vaidmenį šalinant daugelį fizinių kliūčių, trukdančių sklandžiam krovinių judėjimui. Daugelyje vietovių, ypač miestuose, tiesiamų naujų kelių nebepakanka, kad būtų sumažintos transporto spūstys. Vis labiau aiškėja, kad dėl žemės plotų, kuriuose galima pagerinti šią infrastruktūrą, mažėjimo ir dėl „sugeneruotos paklausos“ reiškinio nebegalima taikyti strategijos, pagal kurią spūsčių problemai išspręsti užtenka statybų.

Todėl EESRK pažymi, kad, norint veiksmingai naudoti naujas technologijas, reikia stiprinti išteklių koordinavimą ir integravimą.

3.14. Siūlomos direktyvos 9a straipsnyje nustatoma nauja priemonė: „Transporto priemonėms, naudojamoms mišriojo vežimo operacijų atkarpoms, einančioms automobilių keliu, netaikomas vairavimo savaitgalį, naktį ir šventinę dieną draudimas, nustatytas tik sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms. Ši išimtis nedaroma, jei bendrai uždrausta vairuoti visas asmeninėms reikmėms naudojamas transporto priemones.“

3.15. Europos Komisijos teigimu, tokie eismo draudimai kelia didelių problemų logistikos grandinei, nes automobilių keliais einančios atkarpos negali būti iš karto prieš ne automobilių keliais einančias atkarpas arba po jų. Dėl to skirstymo stotyse susidaro eismo spūstys, kurios dar labiau padidėja prieš pat vairavimo draudimo laikotarpius ir po jų, taip pat nesugebama veiksmingai užpildyti geležinkelių, vykdyti krovinių tranzito ir siuntimo paslaugas arba naudotis trumpųjų nuotolių jūrų transporto priemonėmis ir (arba) laivais šiais laikotarpiais, o tai apriboja vežimo ne keliais laiką ([10]).

3.16. EESRK ragina taikant šią naują priemonę laikytis sunkiųjų transporto priemonių vairuotojams nustatyto poilsio ir pertraukų laiko, nes dėl ekonominio pelno neturi nukentėti nei kelių eismo saugumas, nei vairuotojų darbo sąlygos ES.

3.17. Keli tyrimai dėl nuovargį sukeliančių veiksnių tarpusavio ryšio rodo, kad didžiausia avarijų rizika, būtent naktį, gali būti dešimt kartų didesnė nei dieną ([11]).

Pažymėtina, kad sunkiųjų transporto priemonių vairuotojai, kurie dažnai turi praleisti naktį poilsio aikštelėse, skundžiasi, kad prastas stovėjimo vietų suplanavimas ir nepalankios aplinkos sąlygos yra veiksniai, lemiantys blogą miego kokybę.

Be to, 71 % sunkiųjų transporto priemonių vairuotojų teigia, kad svarbus nuovargio veiksnys yra ir vairavimas naktį ([12]). Naktinis darbas sutrikdo cirkadinį ritmą ir reguliaraus miego režimą.

Briuselis, 2024 m. vasario 14 d.

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto pirmininkas*

Oliver RÖPKE

([10]) SWD(2023) 351 *final*, Briuselis, 2023 11 7, p. 128.
([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.