

I

(Állásfoglalások, ajánlások és vélemények)

VÉLEMÉNYEK

EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁG

AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁG 562. PLENÁRIS ÜLÉSE – INTERACTIO,
2021. 07. 07. – 2021. 07. 08.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Intermodális szállítás és multimodális logisztika – a közlekedési módok kiegészítő jellege a környezetbarátabb közlekedés terén

[saját kezdeményezésű vélemény]

(2021/C 374/01)

Előadó: **Stefan BACK**

Közgyűlési határozat:	2021.3.25.
Jogalap:	az eljárási szabályzat 32. cikkének (2) bekezdése saját kezdeményezésű vélemény
Illetékes szekció:	„Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció
Elfogadás a szekcióülésen:	2021.6.24.
Elfogadás a plenáris ülésen:	2021.7.7.
Plenáris ülés száma:	562.
A szavazás eredménye:	
(mellette/ellene/tartózkodott)	230/0/6

1. Következtetések és ajánlások

1.1. Hatékony és fenntartható multimodális szállítás és logisztika fejlesztésére hosszú távon életképes megoldás csak akkor érhető el, ha kezeljük azokat a problémákat, amelyek a multimodális szállítás az unimodális közúti szállításnál drágábbá, lassabbá és kevésbé megbízhatóvá teszik. A megoldás nem alapulhat pénzügyi ösztönzőkön vagy szabályozási támogatáson.

1.2. Egy ilyen megközelítés szabályozási szempontból is erőforrás-hatékony lenne, mivel nem lenne szükség külön szabályozási keretre.

1.3. A multimodális szállítás javítása érdekében az EGSZB a műszaki innováción és a versenyképességi problémák megoldásán túl a külső költségek teljes internalizálását javasolja valamennyi szállítási mód esetében az egyenlő versenyfeltételek megteremtése céljából. Az EGSZB komoly intézkedéseket sürget az egyedi kocsirakományú szállítás európai rendszerének megőrzését vagy újraindítását, a stratégiai infrastruktúra (pl. kikötők) vasúti megoldásokkal való összekapcsolását, az iparvágányokba történő beruházásokat, valamint a nagy logisztikai vállalatok forgalmuk modális átalakításába való bevonását illetően.

1.4. A szállítási módok közötti tisztességes verseny biztosítása céljából az EGSZB azt ajánlja, hogy valamennyi szállítási mód társadalmilag példamutató magatartást tanúsítson a színvonalas közlekedési szolgáltatások, a jó minőségű munkahelyek és a jó szociális feltételek biztosítása érdekében, hogy egyenlő versenyfeltételeket teremtsenek valamennyi piaci szereplő számára.

1.5. A multimodális szállítással kapcsolatos jelenlegi problémák között az átrakodási műveletek miatti többletköltségek és a további tranzakciós költségek mellett vannak olyan hátrányok is, mint a hosszú szállítási határidők, az összetettség, a nagyobb kockázat és a kisebb megbízhatóság, ami megnehezíti a multimodalitás elterjedését.

1.6. Ezért olyan intézkedésekre van szükség, amelyek önmagukban versenyképessé teszik a multimodális áru fuvarozást, és az egyetlen szállítási módot alkalmazó (unimodális) szállítással azonos költségek mellett hatékony és zökkenőmentes multimodális áruszállítást valósítanak meg.

1.7. A vasútnak jobban kell alkalmazkodnia a nyitott piaci környezethez, és orvosolnia kell a pontosság, a megbízhatóság, a kiszámíthatóság és a rugalmasság hiánya miatt felmerülő problémákat, amelyek negatív hatással vannak a vasúti közlekedést érintő multimodális megoldásokra.

1.8. A belvízi szállítást illetően a jelek szerint javítani kell a határon átnyúló szállítási kapacitást.-

1.9. A megfelelő terminálinfrastruktúra megléte alapvető fontosságú az intermodalitás sikeréhez. Az erőforrás-hatékonyság érdekében a tagállamoknak készen kell állniuk arra is, hogy együttműködjenek a határ menti régiók terminálinfrastruktúrájának tervezésében. A terminálok közötti távolságot a kereslethez, a hálózat sűrűségéhez és egyéb helyi körülményekhez kell igazítani.

1.10. Az államadóssággal kapcsolatban az EGSZB azt ajánlja, hogy az intermodális infrastruktúrába történő közberuházásokat a Covid19-válságon túl is mentesítsék a Stabilitási és Növekedési Paktum rendelkezései alól.

1.11. A multimodalitás megfelelő működéséhez fontos biztosítani, hogy következetesek legyenek például a veszélyes áruk kezelésére vonatkozó szabályozások a különböző szállítási módok között, illetve megoldottak legyenek azok a szabályozási és gyakorlati kérdések, amelyek nehézségeket okozhatnak a szállítási módok közötti kapcsolódási pontokon vagy a tagállamok közötti szállításban.

1.12. Számos, az intermodális szállítást akadályozó probléma megoldható intelligens digitális megoldásokkal, például nyomkövetési és lokalizációs lehetőségek és más digitális eljárások segítségével, amelyek hatékonyabbá tehetik a multimodális szállítási forgalom irányítását.

1.13. Az elektronikus áruszállítási információkról szóló (EU) 2020/1056 európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 2024 augusztusától megkönnyíti a szabályozási információk cseréjét az üzemeltetők és a hatóságok között a digitális platformokon, és javítja az intermodális szállítás forgalmát.

1.14. Az EGSZB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy az intermodális szállításra vonatkozó szabályozási keret közelgő felülvizsgálatának kidolgozása során vegye figyelembe a fenti javaslatokat, és tegye lehetővé, hogy a multimodális szállítás külön támogató intézkedések nélkül is teljes mértékben betölthesse szerepét a szállítási rendszerben.

2. Háttér

2.1. Az Európai Bizottság fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló közleménye (COM(2020) 789) rámutat arra, hogy az európai teherszállítás környezetbarátabbá tételének támogatása érdekében az intermodális szállítás meglévő keretét jelentősen át kell alakítani, és azt hatékony eszközzé kell formálni. Külön kiemeli, hogy felül kell vizsgálni a szabályozási keretet, beleértve a kombinált szállításról szóló 92/106/EGK tanácsi irányelvet ⁽²⁾ (a továbbiakban: az irányelv), valamint azt a lehetőséget, hogy mind a műveletek, mind az infrastruktúra tekintetében gazdasági ösztönzőket vezessenek be. Ezeknek az ösztönzőknek a kibocsátások nyomon követésén kell alapulniuk.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1056 rendelete (2020. július 15.) az elektronikus áruszállítási információkról (HL L 249., 2020.7.31., 33. o.).

⁽²⁾ A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti, bizonyos típusú vegyes áruszállításra vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).

2.2. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia központi eleme az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának 2050-ig történő 90 %-os csökkentése. A multimodális szállítás fontos szerepet játszik a stratégiában, amelynek célja a szállítási módok környezetvédelmi szempontból optimalizált kölcsönhatásának biztosítása, beleértve a közúti fuvarozás túlsúlyának csökkentését.

2.3. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia hangsúlyozza továbbá a multimodális logisztika fontosságát, többek között a városi területeken, és kiemeli, hogy hatékony tervezésre van szükség az üresjáratok elkerülése érdekében, és hogy a teherszállítást be kell vonni a városi mobilitás tervezésébe.

2.4. A stratégia rámutat emellett az átrakodási infrastruktúra – többek között a szárazföldi multimodális terminálok – hiányának problémájára, valamint arra, hogy javítani kell az átrakodási technológiákat, ideértve a multimodális adatcserét és az intelligens forgalomirányítási rendszereket valamennyi szállítási módban. Az Európai Bizottság e problémák megoldása érdekében forrásokat kíván rendelkezésre bocsátani és szakpolitikákat elindítani, többek között a kutatás és az innováció területén. A vasútra vonatkozó állami támogatási szabályok is hasznosak lehetnek e tekintetben.

2.5. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégiát kísérő cselekvési tervben az Európai Bizottság 2022-ra tervezi az intermodális szállításra vonatkozó szabályozási keret, többek között az irányelv felülvizsgálatát.

2.6. Egy 2017-es javaslatban (COM(2017) 648) az Európai Bizottság módosításokat javasolt az irányelvhez, amelyek kiemelik, hogy javítani kell a tagállamok közötti koordinációt az intermodális terminálok építése és a különböző adminisztratív egyszerűsítések tekintetében, ugyanakkor elő kell mozdítani a piacra jutásra vonatkozó célzott szabályokat is magában foglaló megközelítést, különös tekintettel a közúti szállítási szakaszra. A jogalkotási folyamat során jelentős változtatásokat végeztek a javaslaton, ezért az Európai Bizottság úgy döntött, hogy visszavonja azt.

2.7. Az (EU) 2020/1055 európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽³⁾ azonban, amely az 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet⁽⁴⁾ módosította, a tagállamok lehetőséget kaptak arra, hogy eltérjenek a közúti szállítási szakaszhoz való piacra jutásra vonatkozó célzott szabályoktól, és a kabotázsra vonatkozó általános szabályokat alkalmazzák.

3. Általános megjegyzések

3.1. Hatékony és fenntartható multimodális szállítás és logisztika fejlesztésére hosszú távon életképes megoldás csak akkor érhető el, ha kezeljük azokat a problémákat, amelyek a multimodális szállítást az unimodális közúti szállításnál drágábbá, lassabbá és kevésbé megbízhatóvá teszik. A megoldás nem alapulhat pénzügyi ösztönzőkön vagy szabályozási támogatáson.

3.2. Ez a fajta megközelítés lehetővé tenné a kombinált vagy multimodális szállítást meghatározó bonyolult szabályok mellőzését is, és biztosítaná, hogy az üzemeltetők pénzügyi támogatásra legyenek jogosultak vagy egyedi piacra jutási szabályok vonatkozzanak rájuk. Ezért szabályozási szempontból is erőforrás-hatékony lenne.

3.3. A multimodális szállítás javítása érdekében az EGSZB a műszaki innováción és a versenyképességi megoldáson túl a külső költségek teljes internalizálását javasolja valamennyi szállítási mód esetében az egyenlő versenyfeltételek megteremtése céljából. Az EGSZB komoly intézkedéseket sürget az egyedi kocsirakományú szállítás európai rendszerének megőrzését vagy újraindítását, a stratégiai infrastruktúra (pl. kikötők) vasúti megoldásokkal való összekapcsolását, az iparvágányokba történő beruházásokat, valamint a nagy logisztikai vállalatok forgalmuk modális átalakításába való bevonását illetően.

3.4. A szállítási módok közötti tisztességes verseny biztosítása céljából az EGSZB azt ajánlja, hogy valamennyi szállítási mód társadalmilag példamutató magatartást tanúsítson a színvonalas közlekedési szolgáltatások, a jó minőségű munkahelyek és a jó szociális feltételek biztosítása érdekében, hogy egyenlő versenyfeltételeket teremtsenek valamennyi piaci szereplő számára.

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1055 rendelete (2020. július 15.) az 1071/2009/EK rendeletnek, az 1072/2009/EK rendeletnek és az 1024/2012/EU rendeletnek a közúti fuvarozási ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról (HL L 249., 2020.7.31., 17. o.).

⁽⁴⁾ 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.).

3.5. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy a képzett és motivált munkavállalók, valamint a jó munkakörülmények a multimodális szállítás sikeres fejlődésének fontos előfeltételei. Az EGSZB a kiküldetési szabályok felülvizsgálatát kéri, hogy azok figyelembe vegyék a rendkívül mobil vasúti személyzet helyzetét. Az EGSZB emellett egyszerű, világos és ellenőrizhető szabályokat és a megfelelés figyelemmel kísérésére szolgáló megfelelő rendszert javasol annak érdekében, hogy az egészséget és a tisztességes versenyt szem előtt tartva minden közlekedési dolgozó számára tisztességes munkafeltételeket (képzés, munkaidő és pihenőidő, nyelvi szint, fizetés, munkahelyi egészségvédelem és biztonság, korszerű tisztálkodási lehetőségek, megfelelő éjszakai szállás stb.) lehessen biztosítani.

3.6. A multimodális szállítással kapcsolatos problémák között tartjuk számon – az átrakodási műveletek miatti többletköltségek és a további tranzakciós költségek mellett – a hosszú szállítási határidőt, az összetettséget, a nagyobb kockázatot és a kisebb megbízhatóságot, melyek megnéhezítik a multimodalitás elterjedését.

3.7. Egy nemrégiben készült tanulmány⁽⁵⁾ rámutat az unimodális (csak közúti) és intermodális megoldások közötti jelentős költségkülönbségre. A többletköltségek a multimodális szállítás megszervezésével járó többletmunkából (szállítmányonként 50–100 EUR), a hosszabb (4–120 óras), átlagosan 25 órás szállítási időkből, szállítmányonként 75–100 EUR többletköltségből és a harmonizált dokumentációs eljárások hiányából erednek, ami szállítmányonként 5–150 EUR veszteséget okoz.

3.8. A tanulmány mindazonáltal arra a következtetésre jut, hogy a pénzügyi megtérülési szint nagy távolságokon valósul meg, a támogatási intézkedéseket nem számítva a megtérülési küszöb vasúton/közúton 595 km, belvízi utak/közutak esetében 266 km, rövid távú tengeri szállítás/közút esetén pedig 736 km.

3.9. A tanulmány különösen sajnálatosnak tartja a nyomkövethetőséghez és visszakérhetőséghez szükséges eszközök gyakori hiányát, és hogy az elektronikus dokumentumok egyáltalán nem használhatók.

3.10. Az irányelvre vonatkozó 2017. évi jogalkotási javaslat hatásvizsgálata szerint az intermodális szállítási megoldások esetében mintegy 60 %-os általános többletköltség mutatkozik, ami főként a végrehajtásnak, a késéseknek, a tranzakciós költségeknek stb. tulajdonítható⁽⁶⁾.

3.11. Olyan intézkedésekre van ezért szükség, amelyek önmagukban versenyképessé teszik a multimodális árufuvarozást, és megoldják a fent említett problémákat, hogy az unimodális szállítással azonos költségek mellett hatékony és zökkenőmentes multimodális áruszállítást valósítsanak meg.

3.12. Ebben az összefüggésben az is kiemelhető, hogy a vasútnak jobban kell alkalmazkodnia a nyitott piaci környezethez, és orvosolnia kell a pontosság, a megbízhatóság, a kiszámíthatóság és a rugalmasság hiánya miatt felmerülő problémákat, amelyek egyértelműen negatív hatással vannak a vasúti közlekedést érintő multimodális megoldásokra.

3.13. A belvízi szállítást illetően a jelek szerint javítani kell a határokon átnyúló szállítási kapacitást.

3.14. A multimodális terminálok és logisztikai csomópontok kapacitáshiányából eredő szűk keresztmetszetek további problémát jelentenek. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégiát kísérő európai bizottsági szolgálati munkadokumentum⁽⁷⁾ megítélése szerint például Finnországban és Svédország egyes részein a terminálok közötti 300 km-es távolság túl hosszú, mivel korlátozza a mintegy 150 km-es rövid közúti szakaszok lehetőségét. Elismerve ugyan a megfelelő terminálkapacitás döntő fontosságát, különösen a TEN-T törzshálózati folyosók mentén, azt is szem előtt kell tartani, hogy a terminálok közötti távolságnak az adott régió szállítási volumenéhez, valamint Európa különböző részein a hálózat sűrűségében mutatkozó különbségekhez is kapcsolódnia kell.

3.15. Az erőforrás-hatékonyság szempontjából azonban elengedhetetlen a határ menti régiók termináljai tervezésének összehangolása a szomszédos tagállamok között.

⁽⁵⁾ TRT (2017) – Gathering additional data on EU combined transport [Kiegészítő adatok gyűjtése az uniós kombinált szállításról] – végleges jelentés.

⁽⁶⁾ Bizottsági szolgálati munkadokumentum – hatásvizsgálat – SWD(2017) 362.

⁽⁷⁾ SWD(2020) 331.

3.16. Ebben az összefüggésben meg kell jegyezni, hogy egy a kabotázskorlátozásoknak a kombinált fuvarozás közúti szakaszaira gyakorolt hatásait elemző közelmúltbeli tanulmány⁽⁸⁾ arra a következtetésre jutott, hogy a „kombinált kabotázs” használata a járművezetők rendelkezésre állásával, a rugalmassággal és a költségbeli különbségekkel kapcsolatos problémák miatt meglehetősen gyakori, és hogy az ilyen kabotázásra vonatkozó korlátozások bizonyos azonnali negatív hatásokat okozhatnak az érintettek számára, beleértve az unimodális közúti szállításra való fordított átállást és a vasúti áruszállítási szolgáltatások csökkenését, miközben a terminálüzemeltetők úgy gondolják, hogy a magasabb termelékenység és a jobb szolgáltatások hosszú távon ellensúlyoznák a szállítási költségek esetleges növekedését.

3.17. Azt is fontos biztosítani, hogy következtetések legyenek például a veszélyes áruk kezelésére vonatkozó szabályozások a különböző szállítási módok között, illetve megoldottak legyenek azok a gyakorlati és szabályozási kérdések, amelyek nehézségeket okozhatnak a szállítási módok közötti kapcsolódási pontokon vagy a tagállamok közötti szállításban.

3.18. A felsorolt problémák egy része intelligens digitális megoldásokkal megoldható. Ilyen lehet például a nyomkövethetőség és visszakereshetőség lehetősége, valamint egyéb olyan digitális megoldások, amelyek megkönnyítik a multimodális forgalom hatékony ellenőrzését.

3.19. Az elektronikus áruszállítási információkról szóló (EU) 2020/1056 rendelet 2024 augusztusától megkönnyíti a szabályozási információk cseréjét az üzemeltetők és a hatóságok között a digitális platformokon, és legalább részben megoldja a fent ismertetett szabványos dokumentáció és elektronikus dokumentumcsere kérdését.

3.20. Úgy tűnik tehát, hogy a sikeres multimodális áruszállítás útjában álló, fent említett problémák legjobbjé orvosolható.

3.21. Ehhez azonban megfelelő terminálinfrastruktúrát kell biztosítani. Az erőforrás-hatékonyság érdekében a tagállamoknak készen kell állniuk arra is, hogy együttműködjenek a határ menti régiók terminálinfrastruktúrájának tervezésében.

3.22. Az államadóssággal kapcsolatban az EGSZB azt ajánlja, hogy a multimodális infrastruktúrába történő közberuházásokat a Covid19-válságon túl is mentesítsék a Stabilitási és Növekedési Paktum rendelkezései alól.

3.23. Amint arra a korábbiakban rámutattunk, piacorientáltabb megközelítésre van szükség a vasutak és különösen a belvízi utak esetében.

3.24. Az említett problémák megfelelő megoldása esetén a multimodális szállítás célzott finanszírozási intézkedések nélkül is teljes szerepet tölthet be a szállítási rendszerben.

Kelt Brüsszelben, 2021. július 7-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Christa SCHWENG

⁽⁸⁾ I. mobilitási csomag – Adatgyűjtés a kabotázskorlátozások által a kombinált közúti szállítási szakaszokra (TRT Transporti e Territorio SRL) gyakorolt hatásokról.