

Brüsszel, 2018.4.16.
COM(2018) 189 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

a 913/2010/EU rendelet 23. cikke értelmében, a rendelet alkalmazásáról

{SWD(2018) 101 final}

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

a 913/2010/EU rendelet 23. cikke értelmében, a rendelet alkalmazásáról

A versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló, 2010. szeptember 22-i 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ (a továbbiakban: a rendelet) 2010 novemberében lépett hatályba.

Elfogadását az Európai Unió arra irányuló hosszú távú politikájának összefüggésébe kell helyezni, hogy a közlekedést fenntarthatóbbá tegye, különösen az üvegházhatásúgáz-kibocsátások csökkentésével és az ágazat dekarbonizálásával. A vasúti árufuvarozás valóban kiemelt szerepet játszik a jövő közlekedési modelljében. A törekvés új lendületet kapott a rotterdami miniszteri nyilatkozattal² és a rotterdami ágazati nyilatkozattal³, amelyeket 2016-ban fogadtak el.

A rendelet meghatározza a nemzetközi vasúti folyosók (vasúti árufuvarozási folyosók) létrehozásának és megszervezésének szabályait, a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat kialakítása céljából. A rendelet előmozdítja a vasúti árufuvarozás legfontosabb érdekelt szereplői (elsődlegesen a vasúti közlekedésért felelős tagállami hatóságok és a vasúti pályahálózat-működtetők, de ideértve a vasúttársaságokat és a terminálok üzemeltetőit is) közötti együttműködést. Különösen elősegíti a koordinációt a kapacitáskínálat, a forgalomirányítás, az infrastrukturális munkálatok és a beruházási tervezés terén.

A rendeletben meghatározott első kilenc vasúti árufuvarozási folyosó létrejött (hat folyosó 2013 novemberében, az utolsó három pedig 2015 novemberében), és teljes körűen üzemel. Egy további („későbbi”) vasúti árufuvarozási folyosó kiépítése zajlik, egy másikra pedig az érintett tagállamok és Szerbia tettek javaslatot.

A rendelet 23. cikke értelmében a Bizottság rendszeres időközönként megvizsgálja a rendelet alkalmazását. További előírásként pedig első alkalommal 2015. november 10-ig, ezt követően pedig háromévente jelentést küld az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A Bizottság ezennel benyújtja első jelentését az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz. A jelentést a Bizottság némi késedelemmel terjeszti elő, mivel szeretne volna teljes mértékben visszaadni a csak 2015 végén létrehozott vasúti árufuvarozási folyosóktól beérkező visszajelzéseket, és mivel az a döntés született, hogy kiterjedt konzultációt (felhívás állásfoglalásra, nyílt és nyilvános konzultáció) folytatnak az érdekeltekkel a vasúti árufuvarozási folyosók tárgykörében 2016-ban. A konzultációra biztató számban érkeztek be válaszok, valamint fokozódott érdeklődés volt tapasztalható és fontos visszajelzések jöttek a rendelet alkalmazása kapcsán, melyek közül egyes megfontolások e jelentésben is tükröződnek.

E jelentés bemutatja a rendelet eddigi végrehajtásával kapcsolatos legfontosabb következtetéseket. Célja, hogy rávilágítson a rendelet elsődleges pozitív hatásaira, egyúttal a legfőbb kihívásokra és problémákra. A vasúti árufuvarozási folyosók kialakításának részletesebb elemzését az e jelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum

¹ HL L 276., 2010.10.20., 22. o.

² Miniszteri nyilatkozat: „Vasúti árufuvarozási folyosók a nemzetközi vasúti árufuvarozás fellendítésére”: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/rfc-declaration.pdf>

³ Ágazati nyilatkozat: „A nemzetközi vasúti árufuvarozás fellendítése”: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/corridor-sector-statement.pdf>

tartalmazza. Mindkettő egyrészt közvetlen visszajelzéseken alapul, amelyeket a bizottsági szolgálatok különösen a vasúti árufuvarozási folyosókkal kapcsolatos értekezleteken kaptak, másrészt számos, a vasúti árufuvarozási folyosókat érintő dokumentumon és jelentésen, továbbá az egységes európai vasúti térség bizottsága vasúti árufuvarozási folyosókkal foglalkozó munkacsoportjának kétéves értekezletein folytatott megbeszéléseken.

A vasúti árufuvarozási folyosók kialakítása összességében hozzájárult a határokon átnyúló fokozott együttműködéshez, amelyre a rendelet hatálybalépése előtt nem volt példa a vasúti árufuvarozási ágazatban, különösen az operatív pályahálózat-működtetést illetően. A rendelet elfogadása nagyratörő lépést jelentett a határokon átnyúló együttműködés hiányosságainak felszámolásában. A rendelet nyomán létrejött együttműködési mechanizmusok közvetett hatásai is mérhetőek voltak, pl. a nemzetközi szintű operatív kapcsolatok megkönnyítése, még a vasúti árufuvarozást nem érintő kérdésekben is, vagy a koordinációs folyamatok és az IT-eszközök fejlesztésének ösztönzése (pl. a RailNetEurope⁴ keretében). Ez jelentős siker.

Ugyanakkor egyes vagy szerény eredmények születtek néhány területen, többek között a vasúti árufuvarozási folyosók célhoz rendelt kapacitását, a munkálatok összehangolását vagy a forgalomirányítás összehangolását illetően. Ezek azok a kulcsterületek, ahol előrelépésre van szükség ahhoz, hogy a határokon átnyúló vasúti árufuvarozási szolgáltatások minősége és megbízhatósága javuljon, ami előfeltétele annak, hogy a vasúti árufuvarozás versenyképesebbé váljon és végső soron bekövetkezzen a modális váltás.

A gyakorlatban egy vonat többnyire nem csak belép vagy kilép egy folyosóra, illetve folyosóról, hanem át is lép egyik folyosóról a másikra. Ezért a folyosók közötti együttműködést több szinten is kezdeményezték (tagállamok, pályahálózat-működtetők, vasúttársaságok) a meglévő jogi kereteken belül. Ez azt jelzi, hogy a tendencia a versenyképes árufuvarozást szolgáló hálózati megközelítés megerősítésének irányába mutat.

A vasúti árufuvarozási folyosók kínálta szolgáltatások és kapacitástermékek összhangban vannak a rendelet szellemével, de a visszajelzések vagy a korlátozott piaci felhasználás azt sugallja, hogy azokat nem igazították kellően a vasúti árufuvarozás ügyfeleinek igényeihez. Ráadásul az általában nemzetközi irányultságú szabályok és folyamatok továbbra is gátat jelentenek a hatékonyabb és zökkenőmentes nemzetközi áruforgalom előtt.

Számos ágazati kezdeményezés helyes irányba mutat, és sok érdekes, proaktív megközelítés áll jelenleg tesztelés alatt, például az eseti forgalmat érintő kísérleti kapacitástermékek, vagy a végfelhasználók nagyobb bevonása stratégiai értekezleteken keresztül. A Bizottság kiemelt szerepvállalásával kidolgozott rotterdami miniszteri nyilatkozat és a TEN-T napokon 2016-ban elfogadott rotterdami ágazati nyilatkozat által a vasúti árufuvarozásnak adott lendület feltétlenül hozzájárult e folyamathoz.

Bizonyos kérdésekben mindenképpen több tapasztalatot kell szerezni, például a munkálatok összehangolása és a határokon átnyúló kapacitáskezelés terén. Az e területek folyamatai és eszközei még fejlesztés vagy tervezés alatt állnak. A vasúti árufuvarozási folyosók valóban még mindig kialakulóban vannak, a gyakorlat általi tanulás és a „próba–szerencse” fázisában.

Fontos figyelembe venni a regionális eltéréseket is pl. a piaci várakozásokat vagy az infrastruktúra-kapacitás rendelkezésre állását illetően. Ezért nem lehet általánosítani és egyenmegoldást alkalmazni a vasúti árufuvarozási folyosók nagyratörő kialakítására. Ráadásul számos hatás nem mérhető, ezért nehéz számszerűsíteni (pl. a nemzeti irányultságról az európaibb gondolkodásra való átállást vagy a fokozott kommunikációt).

⁴ A RailNetEurope (RNE) az európai vasúti pályahálózat-működtetők és az elosztó szervek többsége által létrehozott egyesület, amelynek célja a nemzetközi forgalom megkönnyítése az európai vasutakon; <http://www.rne.eu/>

A részt vevő felek általánosságban csak annyiban hajlanak a rendeletnek való megfelelésre, amennyiben az kifejezett kötelezettségük, és a rendelet szűk hatályán belül maradnak. A rendelet különböző rendelkezéseit többféleképpen végre lehet hajtani, ambiciózusabb vagy kevésbé nagyratörő módon, ami kihat a rendelet általános célkitűzéseinek elérésére. Ugyanakkor a vasúti árufuvarozási folyosók bővítésének és a két további folyosó létrehozásának példája azt mutatta, hogy e folyosók kialakítása iránt nagy az érdeklődés, és hogy támogatottságuk általános.

A rendelet egyedi irányítási struktúráról rendelkezik, amelyben az érintett feleknek lehetőségük van a minimális feladatokon és kompetenciákon túlmutatókat is vállalni. A gyakorlatban a vasúti árufuvarozási folyosó integrált operatív struktúra, és azt különböző, gyakran egymást kiegészítő célokra lehet használni. „Piaci eszközként” a vasúti árufuvarozási folyosó minőségi és versenyképes szolgáltatásokat tud biztosítani a közvetlen és a végfelhasználók számára. „Politikai és együttműködési eszközként” az a szerepe, hogy javítsa az üzemi feltételeket a folyosó mentén, ideértve a nemzeti gyakorlatok koordinációját/harmonizációját számos területen, de különböző, széleskörű problémák kezelését is, amely problémák – mint például a határokon átnyúló és az interoperabilitási nehézségek – gátat jelentenek a vasúti árufuvarozás számára. Annak mértéke, hogy az egyik vagy másik megközelítést alkalmazzák-e, vasúti árufuvarozási folyosónként eltérő.

A vasúti árufuvarozási folyosók alapját a kormányközi és ágazati együttműködés adja. Az eddigi tapasztalat azt mutatta, hogy sikerük elsődlegesen – különösen a magas szintű – tagállami hatóságok (irányító testületek) és pályahálózat-működtetők (üzemeltető testületek) törekvéseinek mértékétől függ. Ráadásul, egyes folyosók tekintetében a rendelet minimumkövetelménynek volt tekinthető, és csak e minimum meghaladása esetén kerültek az érintett felek közelebb a rendelet célkitűzéséhez: a versenyképesebb vasúti árufuvarozáshoz.

Röviden, a Bizottság úgy értékeli jelenleg, hogy a vasúti árufuvarozási folyosók elérték néhány nagyon fontos sikert, pl. az együttműködési mechanizmusok létrehozásának vonatkozásában, és hogy hatalmas potenciál rejlik bennük. Ugyanakkor, e lehetőségeket csak a különböző érdekelt fél fokozott elkötelezettsége mellett lehet kiaknázni, ha egyértelmű célul tűzik ki a változtatást, különösen a gondolkodásmódot és a nemzeti irányultságú folyamatokat illetően.

Fontos megjegyezni, hogy noha a vasúti árufuvarozási folyosók a Bizottság vasúti árufuvarozás élénkítésére irányuló szakpolitikájának kulcsfontosságú elemei, önmagukban nem fogják megoldani a vasúti árufuvarozást akadályozó összes problémát. A vasúti árufuvarozási folyosókkal kapcsolatos munka kiegészíti különösen a Bizottság interoperabilitással és piacnyitással összefüggő, régóta fennálló politikáját, és közelebbről a 4. vasúti csomag műszaki és piaci pillérjének végrehajtását, a TEN-T és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz politikáin keresztül megvalósított infrastruktúra-fejlesztést, a Shift2Rail-kezdményezés keretében zajló innovációt és digitalizációt, továbbá az intermodális versenyelőnyök helyreállítása céljából a kapcsolódó szakpolitikai területeken tett erőfeszítéseket.

Végül, de nem utolsósorban, a vasúti árufuvarozás versenyképességét olyan külső tényezők is befolyásolják, mint a tágabb értelemben vett gazdaság, az ágazati modellek, az infrastruktúra állapota és a kapcsolódó beruházások, a fuvarozási módok közötti tisztességes verseny mértéke, a nemzeti vasúti árufuvarozási szakpolitikák törekvéseinek foka stb.

Összességében a rendelet végrehajtása egyértelmű lendületet adott a nemzetközi vasúti árufuvarozás fejlesztésének. A vasúti árufuvarozási folyosók koncepciójának hatékonysága nagymértékben a résztvevők hatékony végrehajtás iránti elkötelezettségén múlik, szükség esetén magas szintű támogatáson alapulva. A vasúti árufuvarozás helyzete Európában

továbbra is kockázatnak van kitéve. A Bizottság 2019-ben végzi el a rendelet formális értékelését, amelynél teljes körűen figyelembe fogja venni a legújabb fejleményeket és a folyamatban lévő olyan ágazati kezdeményezéseket, amelyek a rotterdami ágazati nyilatkozat megvalósítására irányulnak.