



Sajtóközlemény

Luxemburg, 2023. március 27.

Árufuvarozás az Unióban: még a kamion az úr

- o *Az uniós közúti árufuvarozás aránya (mintegy 77%) továbbra is növekedésben*
- o *Az egyéb szállítási módok előmozdítását célzó uniós szabályok részben elavultak vagy kontraproduktívak*
- o *Az európai infrastruktúra-hálózat még nem alkalmas az intermodális fuvarozásra*

Az Európai Számvevőszék ma közzétett jelentése szerint még hosszú az út, mire igazi uniós intermodális árufuvarozásról beszélhetünk: a vonatok és uszályok egyelőre nem versenyezhetnek egyenlő eséllyel a kamionokkal és a tehergépkocsikkal. Történtek ugyan kísérletek arra, hogy a teherszállítást eltereljék a közútról, de ezek nem jártak sikerrel a más fuvarozási módokat hátráltató szabályozási és infrastrukturális akadályok felszámolásában. Ezt a problémát meg kell oldani, ha az Unió el akarja érni zöld célkitűzéseit.

A közúti szállítás a legrugalmasabb módja az áruk szállításának, és gyakran egyben a leggyorsabb és legolcsóbb is. Ez magyarázza, miért szállítják az Unióban az áruk háromnegyedét még ma is közúton. A kamionok azonban jelentős szennyezők. A közutak helyett az egyéb közlekedési módok – például a vasút vagy a belvízi utak – fokozott használata kulcsszerepet játszhat az árufuvarozás környezetbarátabbá tételében. Hogy ez megtörténhessen, az Unió 2014 és 2020 között több mint 1,1 milliárd eurót fordított intermodalitási projektek támogatására.

„Amint azt az európai zöld megállapodás is leszögezi, a közlekedés szén-dioxid-mentesítése elengedhetetlen az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló uniós célkitűzések teljesítéséhez – jelentette ki Annemie Turtelboom, az ellenőrzést vezető számvevőszéki tag. – Az intermodalitás kulcsfontosságú eszköz ebben, mégsem mondható, hogy az uniós teherszállítás úton volna ennek megvalósítása felé.”

A számvevők megállapították, hogy nem létezik célzott uniós stratégia az intermodális árufuvarozásra vonatkozóan. Az intermodalitás inkább az árufuvarozás környezetbarátabbá tételére irányuló szélesebb körű stratégiákba épül be, amelyek konkrét mennyiségi célokat határoznak meg a vasúti és belvízi utak igénybevételének növelésére. Mivel azonban ezek a célok nem kötelező erejűek, az egyes uniós országok saját célértékeket tűztek ki maguknak, amelyek nem feltétlenül vethetőek össze és nincsenek minden esetben összhangban az uniós célokkal. Ezért lehetetlen felmérni, hogy a nemzeti szintű erőfeszítések együttesen elegendőek-e az Unió általános modális váltási célkitűzéseinek eléréséhez. A számvevők szerint a 2030-ra és 2050-re

E sajtóközlemény célja, hogy összefoglalót nyújtson az Európai Számvevőszék által elfogadott különjelentésről. A jelentés teljes szövege letölthető a Számvevőszék honlapján (eca.europa.eu).

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu @EUAuditors eca.europa.eu

kitűzött uniós célok (végső soron a vasúti forgalom megkétszerezése és a vízi utak használatának 50%-os növelése) egyébként is egyszerűen irreálisak.

A Számvevőszék szónak teszi továbbá, hogy egyes uniós szabályok csökkentik az intermodális szállítás vonzerejét. A kombinált szállításról szóló irányelv jelenlegi változata elavult (1992-ből származik) és hatástalan. Az előírások szerint például digitalizált munkafolyamat helyett a vasúti vagy kikötői hatóságoknak papíralapú dokumentumokat kell lebélyegezniük az utazás során. Az Európai Bizottság többször is kísérletet tett ugyan az irányelv felülvizsgálatára, de a tagállamokat nem sikerült közös nevezőre hozni. Eközben más – különösen a közúti szállításra vonatkozó – uniós szabályozási rendelkezések néha ellentétben állnak az intermodalitás ösztönzésének céljával. Ha nem kerül sor új jogalkotási intézkedésekre, akkor a kapacitásgazdálkodás és a kölcsönös átjárhatóság valószínűleg továbbra is problematikus marad (pl. a vasúti áru fuvarozásra vonatkozó résidők tervezése, a személy- és tehervonatokra vonatkozó elsőbbségi szabályok vagy a mozdonyvezetőkre vonatkozó nyelvi követelmények tekintetében).

A számvevők emellett rámutatnak: az uniós országok számos esetben késésben vannak annak biztosításában, hogy az infrastruktúra megfeleljen az uniós jogban meghatározott műszaki követelményeknek. A költséghatékonyságot illetően például a hosszabb, a 740 méteres uniós szabvány szerinti hosszúságú szerelvények üzemeltetése lenne az egyik legfontosabb előrelépés a közúti szállítással való versenyképesség szempontjából. Egyelőre azonban ilyen szerelvényeket elméletileg csak a transeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) törzsfolyosóinak felén lehet üzemeltetni. Az intermodális terminálokra és hálózati kapacitásokra vonatkozó információk hiánya is akadályozza, hogy a szállítványozók és a logisztikai szolgáltatók kedvező intermodális szállítási megoldásokat kínálhassanak ügyfeleiknek. A TEN-T rendelet javasolt felülvizsgálata javíthatna a helyzeten. A számvevők következtetése szerint azonban jelenlegi állapotában az uniós áruszállítási hálózat egyszerűen még nem alkalmas az intermodalitásra.

Háttér-információk

Az intermodális áru fuvarozás abban áll, hogy az árut egy rakodási egységként (pl. konténer vagy félpótkocsi), külön kezelés nélkül, különböző szállítási módok – közút, vasút, vízi vagy légi út – kombinációjával szállítják. Az intermodális szállítás lényege tehát, hogy kombinálja a különböző közlekedési módok egymáshoz viszonyított előnyeit.

A közúti, vasúti, belvízi, tengeri és légi személy- és áruszállítás egész Európára kiterjedő hálózatát szabályozó fő jogi aktus a transeurópai közlekedési hálózatról (TEN-T) szóló rendelet, amelynek jelenlegi változatát 2013-ban fogadták el. Emellett léteznek más releváns jogszabályok is, mint például a kombinált szállításról szóló 1992. évi irányelv, amely az egyetlen kifejezetten az intermodális áru fuvarozásra vonatkozó uniós jogszabály.

Az ellenőrzés céljára kiválasztott országok révén három olyan fő kereskedelmi forgalmi tengelyt tudunk megvizsgálni, amelyek átfedésben vannak a TEN-T folyosók szakaszaival: a Rajna–Alpok folyosót (Belgium és Hollandia irányából Olaszország felé), az északi-tengeri–balti folyosót (Lengyelország és Németország között), valamint az atlanti-mediterrán folyosót (Németországból Franciaországon át Spanyolország felé).

Az „Intermodális áruszállítás: Nem fognak egyhamar eltűnni a kamionok az Unió útjairól” című, 08/2023. sz. számvevőszéki különjelentés már elérhető [a Számvevőszék honlapján](#).

A sajtó rendelkezésére áll:

A Számvevőszék sajtóirodája: press@eca.europa.eu

– Vincent Bourgeais: vincent.bourgeais@eca.europa.eu – M: (+352) 691 551 502

- Damijan Fišer: damijan.fiser@eca.europa.eu – M: (+ 352) 621 552 224
- Claudia Spiti: claudia.spiti@eca.europa.eu – M: (+352) 691 553 547