



Lehdistötiedote

Luxemburg 27. maaliskuu 2023

EU:n tavaraliikenne – Kuorma-auto on edelleenkin tärkein kuljetusväline

- o *Maantiekuljetusten osuus EU:n tavaraliikenteestä (noin 77 prosenttia) on edelleenkin kasvussa*
- o *Jotkin niistä EU-säännöistä, joilla on pyritty edistämään muita kuljetusmuotoja, ovat vanhentuneita tai haitallisia*
- o *Eurooppalainen infrastruktuuriverkosto ei ole vielä intermodaalisuuden edellyttämässä kunnossa*

Euroopan tilintarkastustuomioistuin toteaa tänään julkaisemassaan kertomuksessa, että intermodaaliseen tavaraliikenteeseen on EU:ssa vielä pitkä matka. Junat ja proomut eivät tällä hetkellä kykene kilpailemaan samalta viivalta kuorma-autojen kanssa. Vaikka rahteja on pyritty siirtämään pois maanteiltä, sääntely- ja infrastruktuuriesteitä, jotka rankaisevat muita kuljetusmuotoja, ei ole onnistuttu poistamaan riittävästi. Näihin kysymyksiin on puuttettava, jos EU haluaa saavuttaa vihreät tavoitteensa.

Maantiekuljetukset ovat joustavin ja usein myös nopein ja halvin tapa toimittaa tavaroita perille. Tästä syystä kolme neljäsosaa EU:n rahdista kuljetetaan edelleen maanteitse. Samalla kuorma-autot ovat merkittäviä saastuttajia. Tavarakuljetusten viherryttämisen kannalta olisi keskeistä, että tavaraliikennettä siirtyisi pois maanteiltä ja muita kuljetusmuotoja, kuten raide- tai sisävesikuljetuksia, käytettäisiin enemmän. Tämän muutoksen aikaansaamiseksi EU myönsi vuosina 2014–2020 intermodaalisuushankkeille yli 1,1 miljardin euron tuet.

”Liikenteen irtautuminen hiilestä on keskiössä, kun EU pyrkii vähentämään kasvihuonekaasupäästöjään. Tämä on vahvistettu Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa”, sanoo tarkastusta johtanut Euroopan tilintarkastustuomioistuimen jäsen Annemie Turtelboom. *”Vaikka intermodaalisuus on keskeinen väline näissä pyrkimyksissä, EU:n tavaraliikenne on tältä osin vielä väärillä raiteilla.”*

Tarkastajat totesivat, että EU ei ole laatinut strategiaa, joka koskisi nimenomaan intermodaalista tavaraliikennettä. Sen sijaan intermodaalisuus on paremminkin osa laajempia strategioita, jotka koskevat tavaraliikenteen viherryttämistä. Näissä strategioissa asetetaan raide- ja sisävesikuljetusten lisäämiseen liittyviä määrällisiä tavoitteita. Nämä tavoitteet eivät kuitenkaan

Lehdistötiedotteessa esitetään Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomuksen keskeiset tiedot. Kertomus löytyy kokonaisuudessaan sivustolta eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

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

ole sitovia, joten eri EU-maat ovat asettaneet omia tavoitteitaan. Kansalliset tavoitteet eivät välttämättä ole vertailukelpoisia tai samassa linjassa EU:n tavoitteiden kanssa. Tästä syystä on mahdotonta arvioida, kyetäänkö kaikilla kansallisilla toimilla yhteenlaskettuna saavuttamaan kokonaistavoitteet, jotka EU on asettanut liikennemuotosiirtymälle. Tarkastajat katsovat joka tapauksessa, että EU:n tavoitteet vuosille 2030 ja 2050 – viime kädessä raidekuljetusten kaksinkertaistaminen ja vesikuljetusten lisääminen 50 prosentilla – ovat yksinkertaisesti epärealistisia.

Tarkastajat toteavat myös, että jotkin EU-säännöt vähentävät intermodaalisten kuljetusten houkuttelevuutta. Tämänhetkinen yhdistettyjä kuljetuksia koskeva direktiivi, joka on peräisin vuodelta 1992, on vanhentunut ja tehoton. Esimerkistä käy vaatimus, jonka mukaan rautatie- tai satamaviranomaisten on leimattava paperiasiakirja aina matkan edistyessä sen sijaan, että työnkulku olisi digitalisoitu. Euroopan komissio on pyrkinyt useaan otteeseen tarkistamaan direktiiviä, mutta jäsenvaltiot eivät ole hyväksyneet ehdotuksia. Samaan aikaan eräät muut EU:n säädökset, jotka koskevat erityisesti maantieliikennettä, sotivat toisinaan sitä pyrkimystä vastaan, että intermodaalisuudesta tulisi houkuttelevampaa. Kapasiteetin hallintaan ja yhteentoimivuuteen liittyvät ongelmat todennäköisesti jatkuvat, sillä uutta lainsäädäntöä ei ole. Sääntelyä kaipaisivat esimerkiksi rautateiden tavaraliikenteen lähtö- ja saapumisaikojen suunnittelu, veturinkuljettajien kielitaitovaatimukset tai kysymys siitä, annetaanko etuajo-oikeus matkustajajunille vai tavarajunille.

Tarkastajat huomauttavat lisäksi, että EU-maat ovat viivästyneet sen varmistamisessa, että infrastruktuuri olisi EU-lainsäädännön teknisten vaatimusten mukaista. Esimerkiksi se, että käytettäisiin pidempiä junia, jotka saavuttaisivat junien eurooppalaisen vakiopituuden (740 metriä), olisi yksi kustannusvaikuttavimmista parannuksista kilpailussa maantieliikenteen kanssa. Tällä hetkellä noin pitkiä junia voidaan kuitenkin teoriassa operoida vain puolessa Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinkäytävistä. Lisäksi se, että intermodaalisesta terminaali- ja verkostokapasiteetista ei ole riittävästi tietoa, estää rahdinantajia ja logistiikkaoperaattoreita tarjoamasta asiakkailleen hyviä intermodaalisia kuljetusratkaisuja. Ehdotus TEN-T-asetuksen tarkistamisesta voi parantaa tilannetta. Tarkastajien johtopäätös kuitenkin on, että nykytilassaan EU:n tavarakuljetusinfrastruktuuri ei vielä ole intermodaalisuuden edellyttämässä kunnossa.

Taustatietoa

Intermodaalisella tavaraliikenteellä tarkoitetaan tavaroiden kuljettamista yhdessä lastausyksikössä (kuten kontissa tai puoliperävaunussa) liikennemuotojen yhdistelmänä (maantie-, rautatie-, vesi- tai ilmakuljetukset) ilman tavaroiden erillistä käsittelyä. Intermodaalisuuden tarkoituksena on näin ollen hyödyntää eri liikennemuotojen suhteellisia vahvuuksia.

Keskeinen säädös, joka koskee Euroopan laajuisia matkustajien ja tavaroiden kuljettamiseen käytettävää maantie-, rautatie-, sisävesi-, meri- ja ilmaliikenteen verkkoa, on Euroopan laajuisesta liikenneverkosta (TEN-T) annettu asetus, jonka nykyinen versio hyväksyttiin vuonna 2013. Muiden relevanttien säädösten joukkoon kuuluu esimerkiksi yhdistettyjä kuljetuksia koskeva direktiivi vuodelta 1992. Tämä direktiivi on ainoa EU-säädös, joka koskee nimenomaan intermodaalista tavaraliikennettä.

Tämä tarkastus kattaa siihen valittujen maiden avulla kolme keskeistä kauppavirtaa, jotka ovat osin päällekkäisiä TEN-T-käytävien kanssa: Reinin ja Alppien välinen käytävä (Belgiasta ja Alankomaista Italiaan), Pohjanmeri-Itämeri-käytävä (Puolan ja Saksan välillä) sekä Atlantin ja Välimeren käytävät (Saksasta Ranskan kautta Espanjaan).

Erityiskertomus 08/2023 *Intermodaalinen tavaraliikenne – Tavaraliikenteen poistamiseen tieliikenteestä on EU:ssa vielä pitkä matka* on saatavilla [Euroopan tilintarkastustuomioistuimen verkkosivustolla](#).

Lehdistö – yhteydenotot

Euroopan tilintarkastustuomioistuimen lehdistöpalvelu: press@eca.europa.eu

- Vincent Bourgeois: vincent.bourgeois@eca.europa.eu – matkapuhelin: (+352) 691 551 502
- Damijan Fišer: damijan.fiser@eca.europa.eu – matkapuhelin: (+352) 621 552 224
- Claudia Spiti: claudia.spiti@eca.europa.eu – matkapuhelin: (+352) 691 553 547