



## Pranešimas spaudai

Liuksemburgas, 2023 m. kovo 27 d.

### Krovinių vežimas ES: toliau viešpatauja sunkvežimiai

- o *Keliais vežamų ES krovinių dalis (apie 77 %) vis dar didėja*
- o *Kai kurios ES taisyklės, kuriomis siekiama skatinti kitų rūšių transportą, yra pasenusios arba duoda priešingų rezultatų*
- o *Europos infrastruktūros tinklas dar nėra tinkamas įvairiarūšiam vežimui*

Laukia ilgas kelias ES įvairiarūšio krovinių vežimo srityje: traukiniai ir baržos šiuo metu negali konkuruoti vienodomis sąlygomis su sunkvežimiais, teigiama šiandien paskelbtoje Europos Audito Rūmų ataskaitoje. Pastangos perkelti krovinius iš kelių nebuvo veiksmingos šalinant reguliavimo ir infrastruktūros kliūtis, dėl kurių nukenčia kitos transporto rūšys. Šiuos probleminius klausimus reikia spręsti, jei ES nori įgyvendinti savo žaliuosius užmojus.

Vežimas keliais yra lanksčiausias prekių pristatymo būdas ir dažnai greičiausias bei pigiausias. Tai paaiškina, kodėl trys ketvirtadaliai ES pervežamų krovinių vis dar vežami keliais. Tačiau sunkvežimiai yra didžiausi teršėjai. Perėjimas nuo kelių ir dažnesnis kitų transporto rūšių, pavyzdžiui, geležinkelių ar vidaus vandenų kelių, naudojimas gali atlikti svarbų vaidmenį žalinant krovinių vežimą. Siekdama šio pokyčio, 2014–2020 m. ES įvairiarūšio vežimo projektams remti skyrė daugiau kaip 1,1 milijardo eurų.

*„Transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas yra ES tikslo sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį pagrindas, kaip nustatyta Europos žaliajame kurse,– teigė auditui vadovavusi Audito Rūmų narė Annemie Turtelboom. – Nors įvairiarūšis vežimas yra pagrindinė priemonė dedant šias pastangas, ES krovinių vežimas nevyksta tinkamai.“*

Auditoriai nustatė, kad specialios ES įvairiarūšio krovinių vežimo strategijos nėra. Įvairiarūšis vežimas veikia ypač platesnių krovinių vežimo žalinimo strategijų, kuriose nustatyti konkretūs kiekybiniai didesnio geležinkelių ir vidaus vandenų kelių naudojimo tikslai, dalis. Tačiau kadangi šie tikslai nėra privalomi, skirtingos ES šalys nustatė savo tikslus. Šie nacionaliniai tikslai nebūtinai yra palyginami ir suderinti su ES tikslais. Todėl neįmanoma įvertinti, ar bendrų nacionalinių pastangų pakanka bendriems ES perėjimo prie kitų transporto rūšių tikslams pasiekti. Bet kuriuo

Šio pranešimo spaudai tikslas – pateikti Europos Audito Rūmų specialiosios ataskaitos pagrindines mintis. Visa ataskaita pateikta [eca.europa.eu](https://eca.europa.eu).

## ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

E: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu) @EUAuditors [eca.europa.eu](https://eca.europa.eu)

atveju, auditorių teigimu, 2030 ir 2050 m. ES nustatyti tikslai (galiausiai padvigubinti geležinkelių eismą ir 50 % padidinti vandens kelių naudojimą) yra tiesiog nerealistiški.

Auditoriai taip pat teigia, kad kai kurios ES taisyklės mažina įvairiarūšio vežimo patrauklumą. Dabartinė (1992 m. priimta) Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos redakcija yra pasenusi ir neveiksminga. Pavyzdžiui, yra reikalavimas, kad visos kelionės metu geležinkelio arba uosto institucijos antspaudu pažymėtų popierinį dokumentą vietoj suskaitmenintos darbo eigos. Keliems Europos Komisijos bandymams peržiūrėti direktyvą valstybės narės nepritarė. Tuo tarpu kitos ES reglamentavimo nuostatos, visų pirma tos, kuriomis reglamentuojamas vežimas keliais, kartais prieštarauja tikslui skatinti įvairiarūšį vežimą. Tikėtina, kad pajėgumų valdymas ir sąveikumas išliks problemiški, jei nebus imtasi naujų teisėkūros veiksmų (pavyzdžiui, dėl krovinių vežimo geležinkeliais laiko tarpų planavimo, keleiviniams ir kroviniams traukiniams taikomų prioritetinių taisyklių arba traukinių mašinistams taikomų kalbos reikalavimų).

Auditoriai taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad ES šalys vėlavo užtikrinti, kad infrastruktūra atitiktų ES teisės aktuose nustatytus techninius reikalavimus. Pavyzdžiui, ilgesnių traukinių, pasiekiančių Europos standartinį 740 metrų ilgį, naudojimas būtų vienas iš patobulinimų, kurių išlaidų efektyvumas yra didžiausias, siekiant konkuruoti su vežimu keliais. Tačiau teoriškai tokie traukiniai dabar gali būti eksploatuojami tik pusėje pagrindinio transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) koridorių. Informacijos apie įvairiarūšio vežimo terminalų ir tinklo pajėgumus stygius taip pat trukdo siuntėjams ir logistikos operatoriams pasiūlyti savo klientams gerus įvairiarūšio vežimo sprendimus. Siūloma TEN-T reglamento peržiūra galima pagerinti padėtį. Tačiau auditoriai daro išvadą, kad, atsižvelgiant į dabartinę padėtį, ES krovinių vežimo tinklas tiesiog dar nėra tinkamas įvairiarūšiam vežimui.

## Bendroji informacija

Įvairiarūšis krovinių vežimas – tai prekių vežimas vienu krovinių vežimo vienetu (pavyzdžiui, konteineriu arba puspriekabe) krovinių atskirai netvarkant ir naudojant transporto rūšių derinį: kelius, geležinkelius, vandens kelius ar oro transportą. Taigi įvairiarūšis vežimas yra susijęs su skirtingų transporto rūšių santykinų stipriųjų pusių panaudojimu.

Pagrindinis teisės aktas, kuriuo reglamentuojamas visos Europos kelių, geležinkelių, vidaus vandenų kelių, jūrų ir oro transporto keleivių ir prekių tinklas, yra Transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) reglamentas, kurio dabartinė redakcija buvo priimta 2013 m. Yra ir kitų svarbių teisės aktų, pavyzdžiui, 1992 m. Kombinuoto krovinių vežimo direktyva, kuri yra vienintelis ES teisės aktas, skirtas įvairiarūšiam krovinių vežimui.

Su šiam auditui atrinktomis šalimis aprėpiami trys pagrindiniai prekybos srautai, kurie sutampa su TEN-T koridorių atkarpomis: Reino-Alpių koridorius (besidriekiantis nuo Belgijos ir Nyderlandų į Italiją), Šiaurės jūros-Baltijos koridorius (tarp Lenkijos ir Vokietijos), taip pat Atlanto ir Viduržemio jūros koridoriai (jungiantys Vokietiją su Ispanija per Prancūziją).

Specialioji ataskaita 08/2023 „Įvairiarūšis krovinių vežimas. ES vis dar labai atsilieka nuo tikslo perkelti krovinius iš kelių į kitas transporto rūšis“ paskelbta [Audito Rūmų interneto svetainėje](#).

## Kontaktai spaudai

Audito Rūmų spaudos tarnyba, [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu)

- Vincent Bourgeois: [vincent.bourgeois@eca.europa.eu](mailto:vincent.bourgeois@eca.europa.eu), mob. tel. (+352) 691 551 502
- Damijan Fišer: [damijan.fiser@eca.europa.eu](mailto:damijan.fiser@eca.europa.eu), mob. tel. (+352) 621 552 224
- Claudia Spiti: [claudia.spiti@eca.europa.eu](mailto:claudia.spiti@eca.europa.eu), mob. tel. (+ 352) 691 553 547