



Tlačová správa
Luxemburg, dňa 27. marca 2023

Nákladná doprava EÚ: cestám i naďalej vládne kamión

- o *Podiel nákladu prepravovaného po cestách EÚ (približne 77%) je stále na vzostupe*
- o *Niektoré pravidlá EÚ na podporu iných druhov dopravy sú zastarané alebo kontraproduktívne*
- o *Európska sieť infraštruktúry zatiaľ nie je vhodná pre intermodálnu dopravu*

Podľa správy, ktorú dnes uverejnil Európsky dvor audítorov, má intermodálna nákladná doprava EÚ pred sebou ešte dlhú cestu: vlaky a nákladné člny v súčasnosti nemôžu konkurovať kamiónom a nákladným vozidlám. Snahy o odklon nákladnej dopravy z ciest neboli účinné pri odstraňovaní regulačných a infraštruktúrnych prekážok, ktoré znevýhodňujú iné druhy dopravy. Ak chce EÚ dosiahnuť svoje ekologické ambície, je potrebné tieto problémy riešiť.

Cestná doprava je najflexibilnejší spôsob dodávania tovaru a často je aj najrýchlejšia a najlacnejšia. To vysvetľuje, prečo tri štvrtiny nákladu prepravovaného v EÚ sa stále prepravuje po ceste. Kamióny však patria k hlavným zdrojom znečistenia. Kľúčovú úlohu pri ekologizácii nákladnej dopravy môže hrať presun dopravy z ciest a väčšie využívanie iných druhov dopravy, ako sú železnice alebo vnútrozemské vodné cesty. Na realizáciu tejto zmeny poskytla EÚ v rokoch 2014 až 2020 viac než 1,1 mld. EUR na podporu projektov intermodality.

„Základom cieľa EÚ znížiť emisie skleníkových plynov, ako je stanovené v Európskej zelenej dohode, je dekarbonizácia dopravy,“ uviedla Annemie Turtelboom, členka EDA, ktorá viedla tento audit. *„Hoci intermodalita je v tomto úsilí kľúčovým nástrojom, nákladná doprava EÚ nie je na správnej ceste.“*

Audítori zistili, že EÚ nemá osobitnú stratégiu EÚ pre intermodálnu nákladnú dopravu. Intermodalita je skôr súčasťou širších stratégií ekologizácie nákladnej dopravy, ktoré stanovujú špecifické kvantitatívne ciele pre väčšie využívanie železníc a vnútrozemských vodných ciest. No vzhľadom na to, že tieto ciele sú nezáväznú, jednotlivé krajiny EÚ si stanovujú svoje vlastné ciele. Tieto vnútroštátne ciele nie sú nevyhnutne porovnateľné a v súlade s cieľmi EÚ. Nie je preto možné posúdiť, či je spoločné úsilie členských štátov dostatočné na splnenie celkových cieľov EÚ v oblasti presunu na iné druhy dopravy. Ciele, ktoré si EÚ stanovila na roky 2030 a 2050

Účelom tejto tlačovej správy je prezentovať hlavné body osobitnej správy Európskeho dvora audítorov. Úplné znenie správy je uverejnené na webovom sídle eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

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

(v konečnej fáze zdvojnásobenie objemu železničnej dopravy a zvýšenie využívania vodných ciest o 50%), sú podľa audítorov v každom prípade jednoducho nereálne.

Audítori tiež tvrdia, že niektoré pravidlá EÚ atraktivitu intermodálnej dopravy obmedzujú. Súčasné znenie smernice o kombinovanej doprave je zastarané (z roku 1992) a neúčinné. Obsahuje napríklad požiadavku, aby bol v priebehu cesty vystavený dokument v papierovej podobe s pečiatkou železničného orgánu alebo prístavného orgánu namiesto digitalizovaného pracovného postupu. Viaceré pokusy Európskej komisie o revíziu smernice narazili na neschopnosť členských štátov nájsť dohodu. Iné právne predpisy EÚ, a to najmä tie, ktorými sa riadi cestná doprava, sú zatiaľ niekedy v rozpore s cieľom stimulovať intermodalitu. Riadenie kapacity a interoperabilita budú pravdepodobne i naďalej problematické, pokiaľ nebudú prijaté nové legislatívne opatrenia (napr. o plánovaní prevádzkových intervalov pre nákladnú železničnú dopravu alebo jazykových požiadavkách na rušňovodičov).

Audítori tiež poukazujú na oneskorenia, ku ktorým dochádza v krajinách EÚ pri zabezpečovaní súladu infraštruktúry s technickými požiadavkami stanovenými v právnych predpisoch EÚ. Napríklad jedným zo zlepšení s najvyššou nákladovou účinnosťou by z hľadiska konkurencieschopnosti s cestnou dopravou bolo využívanie dlhších vlakov dosahujúcich európsku štandardnú dĺžku 740 metrov. Teraz sa však takéto vlaky môžu teoreticky prevádzkovať len na polovici koridorov základnej transeurópskej dopravnej siete (TEN-T). Nedostatok informácií o intermodálnych termináloch a kapacitách siete takisto bráni prepravcom a prevádzkovateľom logistiky ponúkať svojim klientom dobré intermodálne dopravné riešenia. Návrh na revíziu nariadenia o TEN-T má potenciál zlepšiť situáciu. Audítori dospeli k záveru, že sieť pre nákladnú dopravu EÚ v súčasnosti ešte jednoducho nie je vhodná pre potreby intermodality.

Základné informácie

Intermodálna nákladná doprava pozostáva z prepravy tovaru v jednej nákladovej jednotke (napríklad v kontajneri alebo návese) bez samostatnej manipulácie prostredníctvom kombinovaných spôsobov dopravy: cestnej, železničnej, vodnej alebo leteckej dopravy. Intermodalita je teda o využívaní relatívne silných stránok rôznych druhov dopravy. Hlavným právnym predpisom upravujúcim celoeurópsku sieť cestnej, železničnej, námornej, leteckej dopravy cestujúcich a tovarov a ich dopravy po vnútrozemských vodných cestách je nariadenie o transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T), ktorého aktuálna verzia bola prijatá v roku 2013. Existujú i iné relevantné právne predpisy, ako je smernica o kombinovanej doprave z roku 1992, ktorá je jediným legislatívnym aktom EÚ špecifickým pre intermodálnu nákladnú dopravu.

Výber krajín na tento audit pokrýva tri kľúčové obchodné toky, ktoré sa prekrývajú s úsekmi koridorov TEN-T: rýnsko-alpský koridor (siahajúci z Belgicka a Holandska do Talianska), koridor Severné more – Baltské more (medzi Poľskom a Nemeckom) a atlantický a stredomorský koridor (prepájajúci Nemecko a Španielsko cez Francúzsko).

Osobitná správa 08/2023 *Intermodálna nákladná doprava: Pre EÚ je presun nákladnej dopravy z ciest stále v nedohľadne* je k dispozícii na [webovom sídle EDA](#).

Kontakt pre tlač

Tlačové oddelenie EDA: press@eca.europa.eu

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