



Съобщение за пресата

Люксембург, 27 март 2023 г.

Превоз на товари в ЕС: пътният транспорт продължава да е водещ

- *Дялът на товарите, транспортирани по пътищата в ЕС (около 77 %), продължава да се увеличава.*
- *Някои правила на ЕС, насочени към популяризиране на други видове транспорт, са остарели или имат обратен ефект.*
- *Инфраструктурната мрежа на ЕС все още не е подготвена за интермодален транспорт.*

Пред интермодалния товарен транспорт предстои дълъг път — влаковете и шлеповете засега не могат да се конкурират на равни начала с камионите и тировеите, се посочва в публикувания днес доклад на Европейската сметна палата. Усилията за прехвърляне на товарните превози от пътния към други видове транспорт не са премахнали ефективно регулаторните и инфраструктурните пречки, които ощетяват алтернативните видове превоз. Тези проблеми трябва да се преодолеят, ако ЕС желае да постигне своите екологични амбиции.

Транспортът по пътищата е най-гъвкавият начин за доставяне на стоки, а често е и най-бързият и най-евтиният. Поради това три четвърти от превоза на товари в ЕС все още се извършва по този начин. Товарните камиони обаче са големи замърсители на околната среда. Преминаването от пътен към други видове транспорт, като например железопътен или вътрешен воден транспорт, и по-засиленото им използване могат да имат ключова роля за екологизирането на превоза на товари. За да се постигне тази промяна, в периода 2014—2020 г. ЕС е отпуснал 1,1 млрд. евро за проекти, насочени към интермодалността.

„Декарбонизацията на транспорта е в основата на целта на ЕС за намаляване на емисиите от парникови газове, съгласно Европейския зелен пакт“ заяви г-жа Анеми Тюртелбоом, член на ЕСП и ръководител на одита. *„Въпреки че интермодалността е важен инструмент в тези усилия, товарният транспорт в ЕС не се движи в правилната посока.“*

Одиторите установиха, че липсва специална стратегия на ЕС за интермодален товарен транспорт. Вместо това интермодалността е част от по-обща стратегии за екологизиране на

Настоящото съобщение за пресата има за цел да представи основните послания на специалния доклад, приет от Европейската сметна палата. Пълният текст на доклада е публикуван на eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

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

товарния транспорт, които определят конкретни количествени цели за увеличено използване на железопътния транспорт и вътрешните водни пътища. Тези цели обаче не са обвързващи и поради това държавите от ЕС определят собствени целеви нива. Националните цели не винаги са сравними или съобразени с целите на ЕС. Поради това не е възможно да се оцени дали комбинираните национални усилия са достатъчни, за да се постигнат общите цели на ЕС за преминаване от пътен към други видове транспорт. Одиторите считат, че във всички случаи определените от ЕС целеви нива за 2030 г. и 2050 г. (удвояване на железопътния превоз и увеличаване на превоза по вътрешни водни пътища с 50 %) не са реалистични.

Те посочват също така, че някои от правилата на ЕС правят интермодалния транспорт непривлекателен. Прилаганата понастоящем Директива относно комбинирания транспорт е загубила актуалност (тя е въведена през 1992 г.) и не е ефективна. Например, съществува изискване за документ на хартиен носител, подпечатан от железопътните или пристанищните власти по време на цялото пътуване, вместо цифровизиран работен процес. Няколко опита на Европейската комисия да преразгледа Директивата не са получили одобрението на държавите членки. Междувременно други регулаторни разпоредби на ЕС, по-специално в областта на пътния транспорт, понякога са в противоречие с целта за увеличаване на привлекателността на интермодалния транспорт. Проблемите, свързани с управлението на капацитета и оперативната съвместимост, вероятно ще продължат да съществуват при липсата на нови законодателни действия на ЕС (например при планирането на слотове за железопътен товарен превоз, правилата за приоритет за пътническите спрямо товарните влакове и изискванията за езиковите умения на машинистите).

Одиторите също така посочват закъсненията в държавите членки при осигуряването на съответствие на инфраструктурата с техническите изисквания, определени от законодателството на ЕС. Например, експлоатацията на по-дълги влакови композиции, достигащи европейската стандартна дължина от 740 метра, би било едно от подобренията с най-висока икономическа ефективност за интермодалния транспорт в усилията да се конкурира с пътния транспорт. Такива влакове понастоящем могат да се използват само по половината от коридорите на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T). Липсата на информация относно капацитета на интермодалните терминали и на мрежата също пречи на превозвачите и логистичните оператори да предлагат на своите клиенти добри интермодални превози. Предложеното преразглеждане на нормативната уредба на TEN-T има потенциал да подобри ситуацията. Одиторите заключават обаче, че в сегашното си състояние инфраструктурната мрежа за товарни превози на ЕС все още не е подготвена за интермодален транспорт.

Обща информация

Интермодалният товарен транспорт представлява превоз на стоки в една и съща товарна единица (например контейнер или полуремарке), без преместване на стоките, при който се използва комбинация от няколко вида транспорт — шосеен, железопътен, воден или въздушен. Така интермодалният транспорт използва преимуществата на различните видове транспорт.

Основният правен акт, уреждащ общоевропейската мрежа за автомобилен, железопътен, вътрешен воден, морски и въздушен транспорт на пътници и товари, е Регламентът за трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), чиято актуална версия е приета през 2013 г. Съществуват и други законодателни актове, като например Директивата относно

комбинирания транспорт, която е единственото законодателство на ЕС, насочено конкретно към интермодалния товарен транспорт.

Избраните за одита държави обхващат три ключови търговски потока, които се припокриват с участъци от коридорите на TEN-T: Рейнско-Алпийския коридор (от Белгия и Нидерландия до Италия), Северноморско-Балтийския коридор (между Полша и Германия) и Атлантическия и Средиземноморския коридори (свързващи Германия с Испания през Франция).

Специален доклад 08/2023 „Интермодални товарни превози — ЕС все още не успява да замени шосейния транспорт с други начини за превоз на товари“ е публикуван на [уебсайта на ЕСП](#).

Контакт с Пресслужбата

Пресслужба на ЕСП: press@eca.europa.eu

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