



Tisková zpráva
Lucemburk 27. března 2023

Nákladní doprava v EU: silnicím i nadále vládnou kamiony

- *Podíl silniční nákladní dopravy v EU (přibližně 77 %) je stále na vzestupu*
- *Některá pravidla EU na podporu jiných druhů dopravy jsou zastaralá nebo kontraproduktivní*
- *Evropská síť infrastruktury zatím není vhodná pro intermodální dopravu*

Intermodální nákladní doprava v EU má před sebou ještě dlouhou cestu: vlaky a čluny v současné době nemohou konkurovat nákladním automobilům, uvádí se ve zprávě, kterou dnes zveřejnil Evropský účetní dvůr. Snahy o odklon nákladní dopravy ze silnic nebyly účinné při odstraňování regulačních a infrastrukturních překážek, které postihují jiné druhy dopravy. Pokud EU chce realizovat své ekologické ambice, je třeba tyto problémy řešit.

Silniční doprava je nejflexibilnější způsob dodání zboží a často je také nejrychlejší a nejlevnější. To vysvětluje, proč se tři čtvrtiny nákladu přepravovaného v EU stále přepravují po silnici. Kamiony však patří k hlavním zdrojům znečištění. Klíčovou úlohu při ekologizaci nákladní dopravy může hrát odklon dopravy ze silnic a větší využívání jiných druhů dopravy, jako jsou železnice nebo vnitrozemské vodní cesty. Na realizaci této změny poskytla EU v letech 2014 až 2020 více než 1,1 miliardy EUR na podporu projektů intermodality.

„Jádrem cíle EU snížit emise skleníkových plynů, jak je stanoveno v Zelené dohodě pro Evropu, je dekarbonizace dopravy,“ uvedla Annemie Turtelboomová, členka EÚD, která tento audit vedla. „Přestože je intermodalita klíčovým nástrojem tohoto úsilí, nákladní doprava EU není na správné cestě.“

Auditoři zjistili, že EU nemá samostatnou strategii pro intermodální nákladní dopravu. Intermodalita je spíše součástí širších strategií pro ekologizaci nákladní dopravy, které stanovují specifické kvantitativní cíle pro větší využívání železnic a vnitrozemských vodních cest. Protože tyto cíle jsou nezávazné, stanovují si jednotlivé země EU své vlastní cíle. Tyto vnitrostátní cíle nejsou nutně srovnatelné a v souladu s cíli EU. Není proto možné posoudit, zda snahy členských států ve svém úhrnu dostačují ke splnění celkových cílů EU v oblasti přechodu na jiné druhy dopravy. Cíle, které si EU stanovila pro roky 2030 a 2050 (v konečné fázi zdvojnásobení objemu

Účelem této tiskové zprávy je informovat o hlavních zjištěních zvláštní zprávy Evropského účetního dvora. Plné znění této zprávy je k dispozici na internetové stránce eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

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

železniční dopravy a zvýšení využívání vodních cest o 50 %), jsou podle auditorů v každém případě jednoduše nereálné.

Auditoři rovněž uvádí, že některá pravidla EU přitažlivost intermodální dopravy limitují. Stávající znění směrnice o kombinované dopravě je zastaralé (z roku 1992) a neúčinné. Požaduje například překládat v průběhu cesty tištěný doklad orazítovaný železničními nebo přístavními orgány, místo aby stanovil digitalizovaný pracovní postup. Několik pokusů Evropské komise o revizi směrnice narazilo na neschopnost členských států nalézt shodu. Jiné právní předpisy EU, zejména předpisy upravující silniční dopravu, jsou dále někdy v rozporu s cílem podporovat intermodalitu. Řízení kapacity a interoperabilita budou pravděpodobně i nadále problematické, pokud nebudou přijata nová legislativní opatření (např. plánování časových intervalů pro železniční nákladní dopravu, pravidla pro určování priority osobních a nákladních vlaků nebo jazykové požadavky na strojvedoucí).

Auditoři rovněž poukazují na zpoždění, ke kterým dochází v zemích EU při zajišťování souladu infrastruktury s technickými požadavky stanovenými právními předpisy EU. Například zlepšením s nejvyšší nákladovou efektivitou z hlediska konkurenceschopnosti se silniční dopravou by bylo používání delších vlaků dosahujících evropské standardní délky 740 metrů. Nyní však mohou být tyto vlaky teoreticky provozovány pouze na polovině hlavních koridorů transevropské dopravní sítě (TEN-T). Nedostatek informací o kapacitách intermodálních terminálů a sítí rovněž znemožňuje přepravcům a provozovatelům logistiky nabízet svým klientům dobrá intermodální dopravní řešení. Navrhovaná revize nařízení o TEN-T má potenciál situaci zlepšit. Auditoři dospěli k závěru, že síť pro nákladní dopravu v EU jednoduše v současné době neodpovídá požadavkům na intermodalitu.

Základní informace

Intermodální nákladní doprava spočívá v přepravě zboží v jedné nákladové jednotce (např. kontejner nebo návěs) bez samostatné manipulace za použití kombinace různých druhů dopravy: silniční, železniční, vodní nebo letecké. Intermodalita je tedy o využívání relativních silných stránek různých druhů dopravy.

Hlavním právním aktem, kterým se řídí celoevropská síť pro silniční, železniční, vnitrozemskou vodní, námořní a leteckou přepravu cestujících a zboží, je nařízení o transevropské dopravní síti (TEN-T), jehož stávající znění bylo přijato v roce 2013. Existují i jiné relevantní právní předpisy, jako je směrnice o kombinované dopravě z roku 1992, která je jediným právním předpisem EU specifickým pro intermodální nákladní dopravu.

Výběr zemí k auditu pokrývá tři klíčové obchodní toky, které se překrývají s úseky koridorů TEN-T: rýnsko-alpského koridoru (vede z Belgie a Nizozemska do Itálie), severomořsko-baltského koridoru (mezi Polskem a Německem) a atlantického a středomořského koridoru (propojujících Německo se Španělskem přes Francii).

Zvláštní zpráva 08/2023 „Intermodální nákladní doprava – odklon nákladní dopravy z pozemních komunikací v EU je stále v nedohlednu“ je k dispozici na [internetových stránkách EÚD](#).

Kontakt pro tisk

Tiskové oddělení EÚD: press@eca.europa.eu

- Vincent Bourgeois: vincent.bourgeois@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