



## Pressemeddelelse

Luxembourg, 27. marts 2023

### EU's godstransport: Lastbilen er fortsat dominerende

- *Andelen af gods, der transporteres ad vej i EU (ca. 77 %), stiger stadig*
- *Nogle af de EU-regler, der skal fremme andre transportformer, er forældede eller virker mod hensigten*
- *Det europæiske infrastrukturnet er endnu ikke egnet til intermodal transport*

Lang vej igen for EU's intermodale godstransport: Ifølge en særberetning, som Den Europæiske Revisionsret offentliggør i dag, kan tog og pramme på nuværende tidspunkt ikke konkurrere på lige fod med lastbiler. Indsatsen for at flytte gods væk fra vejene har ikke været effektiv med hensyn til at fjerne lovgivnings- og infrastrukturmæssige hindringer for andre transportformer. Hvis EU ønsker at opfylde sine grønne ambitioner, skal disse problemer tackles.

Vejtransport er den mest fleksible måde at levere varer på og ofte også den hurtigste og billigste. Det er forklaringen på, hvorfor tre fjerdedele af EU's gods stadig transporteres ad vej. Lastbiler forurener dog meget. Et skift væk fra vejene og øget brug af andre transportformer såsom jernbaner og indre vandveje kan spille en central rolle i at gøre godstransporten grønnere. For at føre dette skift ud i livet ydede EU mellem 2014 og 2020 over 1,1 milliard euro i støtte til intermodalitetsprojekter.

*"I den europæiske grønne pagt er dekarbonisering af transportsektoren kernen i EU's mål om at reducere drivhusgasemissionerne,"* siger Annemie Turtelboom, det medlem af Revisionsretten, der ledte revisionsarbejdet. *"Intermodal godstransport er et vigtigt element i denne indsats, men EU er ikke på rette spor i den henseende."*

Revisorerne konstaterede, at der ikke fandtes en særlig EU-strategi for intermodal godstransport. Intermodalitet indgår derimod i bredere strategier vedrørende grønnere godstransport, som fastsætter specifikke kvantitative mål for øget anvendelse af jernbaner og indre vandveje. Men da disse mål ikke er bindende, fastsætter EU-landene deres egne mål. Disse nationale mål kan ikke nødvendigvis sammenlignes med og er ikke tilpasset EU's mål. Det er derfor umuligt at vurdere, om EU-landenes samlede indsats er tilstrækkelig til at opfylde EU's overordnede mål for trafikoverflytning. Under alle omstændigheder er de mål, EU har fastsat for 2030 og 2050 (og

Formålet med denne pressemeddelelse er at gengive hovedbudskaberne i Den Europæiske Revisionsrets særberetning. Beretningen i sin helhed kan fås på [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)

som i sidste ende vil indebære en fordobling af jernbanetrafikken og en forøgelse af anvendelsen af vandveje med 50 %), urealistiske, siger revisorerne.

Revisorerne hævder også, at nogle EU-regler begrænser fordelene ved intermodal transport. Den nuværende udgave af direktivet om kombineret transport (som er fra 1992) er forældet og ineffektiv. F.eks. indeholder direktivet et krav om et papirdokument, der under transporten skal stemples af jernbane- eller havnemyndighederne, i stedet for at der foreligger en digitaliseret arbejdsgang. Kommissionen har gjort flere forsøg på at revidere direktivet uden dog at opnå medlemsstaternes samtykke. Samtidig er der andre lovgivningsmæssige EU-bestemmelser, navnlig om vejtransport, som kan modvirke målet om at fremme intermodalitet. Der vil sandsynligvis fortsat være problemer med kapacitetsforvaltning og interoperabilitet, hvis der ikke træffes nye lovgivningsmæssige foranstaltninger (f.eks. hvad angår planlægning af slots for jernbanegodstransport, regler for prioritering mellem passagertog og godstog og krav til lokomotivføreres sprogkundskaber).

Revisorerne peger også på, at EU-landene er forsinkede med hensyn til at sikre, at infrastrukturen overholder de tekniske krav fastsat i EU-lovgivningen. Anvendelse af længere tog, som når op på den europæiske standardlængde på 740 meter, ville være en af de forbedringer, der kunne give størst omkostningseffektivitet og medvirke til, at togtransport kunne konkurrere med vejtransport. Sådanne længere tog kan i teorien dog kun anvendes i halvdelen af korridorerne i det transeuropæiske transportnet (TEN-T). Manglen på oplysninger om intermodale terminaler og netkapacitet forhindrer desuden afskibere og logistikoperatører i at tilbyde deres kunder gode intermodale transportløsninger. Den foreslåede revision af TEN-T-forordningen har potentiale til at forbedre situationen. Men som tingene står lige nu, er EU's godstransportnet ganske enkelt endnu ikke egnet til intermodalitet, konkluderer revisorerne.

## Baggrundsoplysninger

Intermodal godstransport består i at transportere gods i en enkelt lasteenhed (f.eks. en container eller en sættevogn) uden at håndtere det særskilt og ved hjælp af en kombination af transportformer, dvs. vej-, jernbane-, vandvejs- eller lufttransport. Intermodal transport handler derfor om at udnytte de forskellige transportformers relative styrker.

Den vigtigste retsakt vedrørende det europæiske net af vej- og jernbanetransport, transport ad indre vandveje, søtransport og lufttransport af passagerer og gods er forordningen om det transeuropæiske transportnet (TEN-T), hvis nuværende udgave blev vedtaget i 2013. Der findes også andre relevante retsakter, f.eks. direktivet om kombineret transport fra 1992, som er den eneste EU-lovgivning, der specifikt vedrører intermodal godstransport.

Med de lande, der er udvalgt til denne revision, dækkes tre centrale handelsstrømme, som overlapper med flere strækninger af TEN-T-korridorerne: Rhinen-Alperne-korridoren (fra Belgien og Nederlandene til Italien), Nordsø-Østersø-korridoren (mellem Polen og Tyskland) og Atlanterhavs- og Middelhavs-korridorerne (forbinder Tyskland med Spanien via Frankrig).

Særberetning 08/2023, "Intermodal godstransport: EU er stadig langt fra at flytte godstransporten væk fra vejene" kan fås på [Revisionsrettens websted](#).

## Pressekontakt

Revisionsrettens pressekontor: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu)

- Vincent Bourgeois: [vincent.bourgeois@eca.europa.eu](mailto:vincent.bourgeois@eca.europa.eu) - M: (+352) 691 551 502
- Damijan Fišer: [damijan.fiser@eca.europa.eu](mailto:damijan.fiser@eca.europa.eu) - M: (+352) 621 552 224

— Claudia Spiti: [claudia.spiti@eca.europa.eu](mailto:claudia.spiti@eca.europa.eu) - M: (+352) 691 553 547