



Pressiteade

Luxembourg, 27. märts 2023

Kaubavedu ELis: põhiraskus on endiselt maanteetranspordil

- o *Maanteetranspordi osakaal ELi kaubaveos on umbes 77% ja kasvab endiselt*
- o *ELi nõuded muude transpordiliikide edendamiseks on kohati aegunud või vastupidise mõjuga*
- o *Euroopa taristuvõrk ei vasta veel ühendveo vajadustele*

Ühendveo arendamiseks on vaja endiselt palju ära teha: Euroopa Kontrollikoja täna avaldatud aruande kohaselt ei saa rongid ja praamid praegu veel veoautodega võrdsetel alustel konkureerida. Kaubaveo maanteedelt mujale juhtimiseks tehtud jõupingutustega ei ole veel suudetud kõrvaldada regulatiivseid ja taristutõkkeid, mis seavad teised transpordiliigid ebasoodsasse olukorda. Kui EL soovib oma keskkonnahoidlikud eesmärgid saavutada, tuleb need küsimused lahendada.

Maanteetransport on kõige paindlikum ning sageli ka kiireim ja odavam viis kaupade kohaletoimetamiseks. See selgitab, miks kolm neljandikku ELi kaubaveost toimub endiselt maanteel. Veokid on aga suured saastajad. Maanteetranspordi vähendamisel ning muude transpordiliikide, näiteks raudtee- ja siseveeteede ulatuslikumal kasutamisel võib olla oluline roll kaubaveo keskkonnahoidlikumaks muutmisel. Selle muutuse saavutamiseks eraldas EL aastatel 2014–2020 ühendveoprojektide toetamiseks üle 1,1 miljardi euro.

„Transpordi CO₂ koguste vähendamine on kesksel kohal ELi eesmärgis vähendada kasvuhoonegaaside heidet, nagu on sätestatud Euroopa rohelistes kokkuleppes,“ ütles auditit juhtinud kontrollikoja liige Annemie Turtelboom. „Kuigi ühendveo kontseptsioon on selle tegevuse üks olulisematest komponentidest, ei ole ELi kaubavedu endiselt õigel teel.“

Audiitorid leidsid, et ELil puudub ühendkaubaveo jaoks spetsiaalne strateegia. Pigem on ühendvedu osaks kaubaveo keskkonnasäästlikumaks muutmise laiematest strateegiatest, millega määratakse kindlaks kvantitatiivsed eesmärgid raudtee- ja siseveeteede kasutamise suurendamiseks. Kuna seatud ELi eesmärgid ei ole aga siduvad, seavad liikmesriigid oma eesmärgid. Samas ei ole need alati võrreldavad ja kooskõlas ELi eesmärkidega. Seetõttu ei ole võimalik hinnata, kas liikmesriikide jõupingutustest kokku piisab, et saavutada ELi üldised kaubaveo ümbersuunamise eesmärgid. Audiitorid leidsid, et kaubaveo raudtee- ja siseveeteede

Pressiteate eesmärk on edastada Euroopa Kontrollikoja eriaruande põhisõnumid. Eriaruanne on tervikuna kättesaadav veebisaidil eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

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

osakaalu suurendamisele 2030. ja 2050. aastaks seatud eesmärgid on igatahes lihtsalt ebarealistlikud.

Audiitorid jõudsid ka seisukohale, et mõned ELi nõuded vähendavad ühendveo atraktiivsust. Kombineeritud transpordi direktiivi kehtiv versioon on vananenud (see võeti vastu aastal 1992) ja ebatõhus. Näiteks sisaldab see nõuet, et digiteeritud töövoo asemel peavad vedajad kogu reisi vältel omama raudtee- või sadamavaldajate poolt tembeldatavat paberdokumenti. Komisjon on teinud mitu katset direktiiv läbi vaadata, kuid tal ei ole õnnestunud liikmesriikidega muudatustes kokku leppida. Samal ajal on mõned ELi õigusnormid (eriti need, mis reguleerivad maanteetransporti) osaliselt vastuolus eesmärgiga ühendvedu atraktiivsemaks muuta. Läbilaskevõime haldamise ja koostalitlusvõime probleemid ei kao, kui ei võeta vastu uusi ELi õigusakte (see puudutab nt raudteekaubaveo teenindusaegade planeerimist, reisijate ja kaubarongide prioriteetsuse määramise eeskirju ja rongijuhtide keeleoskuse nõudeid).

Audiitorid juhivad tähelepanu ka viivitustele taristu vastavuse tagamisel ELi õigusega kehtestatud tehnilistele nõuetele. Üks suurema kulutõhususega täiustustest oleks näiteks 740-meetrise Euroopa standardpikkusega rongide kasutamine, mis võimaldaks ühendveol konkureerida maanteetranspordiga. Praegu saab aga nii pikki ronge teoreetiliselt käitada vaid pooltes üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) põhikoridorides. Teabe puudumine ühendveoterminalide ja võrgu läbilaskevõime kohta takistab vedajatel ja logistikaettevõtjatel pakkuda oma klientidele häid ühendveolahendusi. TEN-T määruse läbivaatamisega saaks olukorda parandada. Audiitorid leidsid, et praegusel kujul ei ole ELi kaubaveotaristu veel lihtsalt ühendveoks sobiv.

Selgitav taustteave

Ühendkaubavedu on kaupade vedu ühes laadimisüksuses (näiteks konteineris või sadulhaagises) ilma eraldi käitlemiseta, kasutades eri transpordiliikide kombinatsiooni (maantee, raudtee, veeteed ja õhustransport). Ühendveo põhimõte on seega kasutada eri transpordiliikide suhtelisi eeliseid.

Peamine õigusakt üleeuroopalise reisijate- ja kaubaveo maantee-, raudtee-, sisevee-, mere- ja õhustranspordi võrgu kohta on üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) määrus, mille praegu kehtiv versioon võeti vastu 2013. aastal. Lisaks on ka muid õigusakte, näiteks 1992. aastal vastu võetud kombineeritud transpordi direktiiv, mis on ainus ühendvedu käsitlev ELi õigusakt.

Kõnealuseks auditiks valitud riigid hõlmavad kolme peamist kaubaveokoridori, mis osaliselt kattuvad TEN-T koridoridega: Reini-Alpi koridor (Belgiast ja Madalmaadest Itaaliasse), Põhjamere-Läänemere koridor (Poola ja Saksamaa vahel) ning Atlandi ja Vahemere koridor (mis ühendab Saksamaad Prantsusmaa kaudu Hispaaniaga).

Eriaruanne 08/2023: „Ühendkaubavedu – EL peab veel palju tegema, et kaubavedu maanteedelt mujale suunata“ on kättesaadav [kontrollikoja veebisaidil](#).

Pressikontakt

Kontrollikoja pressibüroo: press@eca.europa.eu

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