



Priopćenje za medije

Luxembourg, 27. ožujka 2023.

Prijevoz tereta u EU-u: kamion i dalje caruje

- o *Udio tereta koji se u EU-u prevozi cestama (oko 77 %) i dalje se povećava*
- o *Pojedina pravila EU-a za promicanje drugih vrsta prijevoza zastarjela su ili su kontraproduktivna*
- o *Europska infrastrukturna mreža još nije prikladna za intermodalni prijevoz*

Pred intermodalnim prijevozom tereta u EU-u još je dug put – vlakovi i teretna plovila trenutačno se ne mogu na ravnopravnoj osnovi natjecati s teretnim vozilima, stoji u izvješću koje je danas objavio Europski revizorski sud (Sud). Nastojanja da se teret makne s cesta nisu bila djelotvorna kad je riječ o uklanjanju regulatornih i infrastrukturnih prepreka kojima se koči upotreba drugih vrsta prijevoza. Na te probleme treba reagirati ako EU želi ispuniti svoje zelene ambicije.

Cestovni prijevoz najfleksibilniji je način dostave robe, a često i najbrži i najjeftiniji. To objašnjava zašto se tri četvrtine tereta u EU-u i dalje prevozi cestama. Međutim, kamioni su teški zagađivači. Odmak od cestovnog prijevoza i povećana upotreba drugih vrsta prijevoza, npr. željeznice ili unutarnjih plovnih putova, može odigrati ključnu ulogu u ozelenjivanju prijevoza tereta. Kako bi se ta promjena postigla, EU je u razdoblju 2014. – 2020. za potporu projektima intermodalnosti dodijelio sredstva u iznosu od 1,1 milijarde eura.

„Dekarbonizacija prijevoza u središtu je cilja EU-a da smanji emisije stakleničkih plinova, kako je navedeno u europskom zelenom planu”, izjavila je Annemie Turtelboom, članica Suda koja je predvodila ovu reviziju. „Iako je intermodalnost jedno od ključnih sredstava u tim naporima, prijevoz tereta u EU-u nije na pravom putu.”

Revizori su utvrdili da nije postojala posebna strategija EU-a u pogledu intermodalnog prijevoza tereta. Umjesto toga, intermodalnost je dio širih strategija za ozelenjivanje prijevoza tereta, u kojima su utvrđene posebne kvantitativne ciljne vrijednosti u pogledu povećane upotrebe željeznice i unutarnjih plovnih putova. Međutim, budući da te ciljne vrijednosti nisu obvezujuće, različite zemlje EU-a utvrdile su vlastite, koje nisu nužno usporedive i usklađene s ciljevima EU-a. Stoga je nemoguće procijeniti jesu li kombinirane nacionalne mjere dovoljne za ispunjavanje cjelokupnih ciljeva EU-a u pogledu odmaka od cestovnog prijevoza. U svakom slučaju, ciljne vrijednosti koje je EU utvrdio za 2030. i 2050. (prema kojima bi se željeznički promet trebao

U ovom priopćenju za medije iznesene su glavne poruke tematskog izvješća Europskog revizorskog suda. Cjeloviti tekst izvješća dostupan je na eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

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

udvostručiti, a upotreba unutarnjih plovnih putova povećati za 50 %) jednostavno nisu realne, navode revizori.

Revizori ujedno smatraju da se nekim pravilima EU-a umanjuje privlačnost intermodalnog prijevoza. Trenutačna inačica Direktive o kombiniranom prijevozu, objavljena 1992., zastarjela je i nije djelotvorna. Primjerice, u skladu s tom direktivom potreban je papirnati dokument s pečatom željezničkih ispostava ili lučkih tijela tijekom cjelokupnog putovanja umjesto određenog digitaliziranog tijeka rada. Nekoliko pokušaja Europske komisije da izmijeni tu direktivu nije dovelo do sporazuma s država članicama. U međuvremenu su neke druge regulatorne odredbe EU-a, posebno one kojima se uređuje cestovni prijevoz, ponekad išle nauštrb cilja poticanja intermodalnosti. Upravljanje kapacitetima i interoperabilnost vjerojatno će u izostanku novih zakonodavnih mjera (npr. u pogledu planiranja intervala za željeznički prijevoz tereta, pravila o prednosti za putničke vlakove u odnosu na teretne ili poznavanja stranih jezika koje se traži od strojovođa) i dalje ostati problematični.

Revizori su istaknuli i kašnjenja koje su zemlje EU-a zabilježile u jamčenju usklađenosti infrastrukture s tehničkim zahtjevima utvrđenima u zakonima EU-a. Primjerice, upotreba duljih vlakova čija duljina doseže europski standard od 740 metara bilo bi jedno od najisplativijih poboljšanja kad je riječ o konkuriranju cestovnom prijevozu. Takvi se vlakovi, međutim, trenutačno teoretski mogu upotrebljavati samo na polovici koridora osnovne transeuropske prometne mreže (TEN-T). Nedostatak informacija o kapacitetima intermodalnih terminala i mreža također sprječava otpremnike i pružatelje logističkih usluga da pruže dobra rješenja intermodalnog prijevoza svojim klijentima. Predložena izmjena Uredbe o TEN-T-u mogla bi poboljšati situaciju, no mreža EU-a za prijevoz tereta u svojem sadašnjem obliku jednostavno još uvijek nije prikladna za intermodalnost, zaključuju revizori.

Kontekst

Intermodalni prijevoz tereta obuhvaća prijevoz robe u jednoj utovarnoj jedinici (primjerice kontejneru ili poluprikolici) bez odvojenog rukovanja, na način da se upotrebljava kombinacija više vrsta prijevoza (cestovni, željeznički, plovni ili zračni prijevoz). Bit intermodalnosti stoga je iskorištavanje relativnih prednosti različitih vrsta prijevoza.

Uredba o transeuropskoj prometnoj mreži (TEN-T), čija je trenutačna inačica donesena 2013., glavni je zakonodavni akt kojim je uređena europska mreža za cestovni, željeznički i zračni prijevoz putnika i robe te njihov prijevoz unutarnjim plovnim putovima i morem. Postoje i drugi relevantni zakonodavni akti, npr. Direktiva o kombiniranom prijevozu iz 1992., jedini zakonodavni akt EU-a koji se posebno odnosi na intermodalni prijevoz tereta.

Zemljama koje je odabrao za reviziju Sud pokriva tri ključna trgovinska toka koji se preklapaju s dijelovima koridora TEN-T-a, tj. s Rajnsko-alpskim koridorom (koji se proteže od Belgije i Nizozemske do Italije), sa Sjevernomorsko-baltičkim koridorom (između Poljske i Njemačke) te s Atlantskim i Mediteranskim koridorom (koji Njemačku preko Francuske povezuju sa Španjolskom).

Tematsko izvješće 08/2023 „Intermodalni prijevoz tereta – EU je i dalje daleko od uklanjanja tereta s cesta” dostupno je na [internetskim stranicama Suda](#).

Kontakt za medije

Služba Suda za odnose s medijima: 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