



## Komunikat prasowy

Luksemburg, dnia 27 marca 2023

### Transport towarów w UE – ciężarówki wciąż górami

- o *Transportem drogowym przewozi się w UE coraz więcej (obecnie ok. 77%) towarów*
- o *Część przepisów unijnych promujących inne rodzaje transportu jest przestarzała i przynosi skutki przeciwne do zamierzonych*
- o *Sieć infrastruktury UE nie jest jeszcze dostosowana do potrzeb intermodalności*

Przed intermodalnym transportem towarowym w UE wciąż jeszcze długa droga, a pociągi i barki nie są w stanie obecnie konkurować z ciężarówkami – taki wniosek płynie ze sprawozdania specjalnego opublikowanego dzisiaj przez Europejski Trybunał Obrachunkowy. Wysiłki na rzecz przesunięcia transportu towarowego z dróg nie były skuteczne, jeśli chodzi o usunięcie barier regulacyjnych i infrastrukturalnych, które obniżają konkurencyjność innych rodzajów transportu. Problemy te powinny zostać rozwiązane, jeśli UE chce zrealizować swoje cele ekologiczne.

Transport drogowy jest najbardziej elastycznym sposobem przewożenia towarów, a w wielu wypadkach również najszybszym i najtańszym. Nic więc dziwnego, że trzy czwarte towarów jest przewożonych w UE drogami. Samochody ciężarowe są jednak istotnym źródłem zanieczyszczeń. Odejście od transportu drogowego i zwiększenie wykorzystania innych rodzajów transportu, takich jak kolej lub śródlądowy transport wodny, mają kluczowe znaczenie, jeśli przewóz towarów ma stać się bardziej ekologiczny. Aby wspierać ten proces zmiany, w latach 2014–2020 UE przeznaczyła ponad 1,1 mld euro na finansowanie projektów związanych z intermodalnością.

– Zmniejszenie emisji z sektora transportu jest niezbędne, by zrealizować unijny cel zakładający zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, jak przewidziano w Europejskim Zielonym Ładzie – podkreśliła Annemie Turtelboom, członkini Trybunału odpowiedzialna za tę kontrolę. – Intermodalność jest kluczowym narzędziem w tym procesie, tymczasem transport towarów w UE wciąż nie zmierza właściwą drogą.

Kontrolerzy Trybunału ustalili, że UE nie stworzyła odrębnej strategii dotyczącej intermodalnego transportu towarowego. Intermodalność została natomiast uwzględniona w szerszych strategiach dotyczących ekologizacji transportu towarowego, w których ustanowiono ilościowe cele odnoszące się do zwiększonego wykorzystania kolei i śródlądowych dróg wodnych. Ponieważ

Niniejszy komunikat prasowy stanowi streszczenie sprawozdania specjalnego przyjętego przez Europejski Trybunał Obrachunkowy. Pełny tekst sprawozdania dostępny jest na stronie [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)

jednak cele te są niewiążące, poszczególne państwa UE wprowadziły własne cele krajowe, które nie zawsze są porównywalne i spójne z celami UE. Nie sposób w związku z tym ocenić, czy połączone wysiłki poszczególnych państw wystarczą do zrealizowania ogólnego unijnego celu dotyczącego przesunięcia przewozu towarów na inne rodzaje transportu. Niezależnie od tych trudności kontrolerzy uznają, że cele, jakie Unia wyznaczyła sobie na lata 2030 i 2050 (ostateczne podwojenie ruchu kolejowego i zwiększenie wykorzystania dróg wodnych o 50%), są nierealistyczne.

Kontrolerzy zwracają również uwagę, że niektóre przepisy unijne obniżają atrakcyjność transportu intermodalnego. Obecnie obowiązująca wersja dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego jest przestarzała (pochodzi z 1992 r.), a przepisy są nieskuteczne. Przykładowo obejmują one wymóg posiadania przez całą podróż papierowego dokumentu stemplowanego przez organy kolejowe lub portowe, zamiast stosowania cyfrowego obiegu dokumentów. Komisja Europejska kilkakrotnie próbowała dokonać zmian w dyrektywie, ale nie uzyskała zgody państw członkowskich. Jednocześnie inne przepisy unijne, zwłaszcza te regulujące transport drogowy, niekiedy działają wbrew celowi, jakim jest zachęcanie do transportu intermodalnego. Ponadto problemy związane z zarządzaniem przepustowością i interoperacyjnością prawdopodobnie utrzymają się, jeśli UE nie podejmie nowych działań legislacyjnych (np. w zakresie planowania przydziałów tras dla kolejowych przewozów towarowych, zasad pierwszeństwa dla pociągów pasażerskich i towarowych lub wymogów językowych obowiązujących maszynistów).

Kontrolerzy zwracają również uwagę na opóźnienia w zapewnianiu przez państwa UE zgodności infrastruktury z parametrami technicznymi wymaganymi przepisami prawa unijnego. Przykładowo eksploatacja dłuższych pociągów osiągających długość 740 metrów zgodną z normą europejską byłaby jednym z najbardziej opłacalnych usprawnień, zwiększających konkurencyjność transportu kolejowego względem drogowego. Tymczasem obecnie tego rodzaju pociągi mogą być eksploatowane na jedynie połowie długości korytarzy sieci bazowej TEN-T. Ponadto brak informacji na temat terminali intermodalnych i przepustowości sieci uniemożliwia spedytorom i operatorom logistycznym oferowanie klientom korzystnych połączeń w ramach transportu intermodalnego. Proponowana zmiana rozporządzenia w sprawie TEN-T może poprawić istniejącą sytuację, ale – jak stwierdzili kontrolerzy – w obecnym stanie rzeczy sieć transportu towarowego w UE nie jest jeszcze przygotowana do potrzeb intermodalności.

### **Informacje ogólne**

Intermodalny transport towarowy oznacza przewożenie towarów w jednej jednostce ładunkowej (np. kontenerze lub naczepie), bez oddzielnych przeładunków, z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu: drogowego, kolejowego, wodnego lub lotniczego. Intermodalność polega więc na wykorzystaniu zalet różnych rodzajów transportu.

Głównym aktem prawnym dotyczącym ogółośeuropejskiej sieci transportu drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego, morskiego i lotniczego osób i towarów jest rozporządzenie w sprawie transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), którego aktualna wersja została przyjęta w 2013 r. Obok rozporządzenia istnieją również inne istotne przepisy w tej dziedzinie, w tym dyrektywa z 1992 r. w sprawie transportu kombinowanego, która jest jedynym unijnym aktem prawnym odnoszącym się konkretnie do intermodalnego transportu towarowego.

Przez państwa wybrane do objęcia kontrolą przebiegają trzy kluczowe szlaki handlowe, które pokrywają się z odcinkami korytarzy TEN-T: korytarz Ren – Alpy (rozciągający się od Belgii i Niderlandów po Włochy), korytarz Morze Północne – Morze Bałtyckie (między Polską

a Niemcami) oraz korytarze atlantycki i śródziemnomorski (łącznie Niemcy z Hiszpanią przez Francję).

Sprawozdanie specjalne 08/2023 pt. „Intermodalny transport towarowy – UE wciąż daleko od przeniesienia większości przewozów towarowych z dróg” jest dostępne na [stronie internetowej Trybunału](#).

### **Kontakt dla prasy**

Biuro prasowe Trybunału – e-mail: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu)

- Vincent Bourgeois – e-mail: [vincent.bourgeois@eca.europa.eu](mailto:vincent.bourgeois@eca.europa.eu) – tel.: (+352) 691 551 502
- Damijan Fišer – e-mail: [damijan.fiser@eca.europa.eu](mailto:damijan.fiser@eca.europa.eu) – tel.: (+352) 621 552 224
- Claudia Spiti – e-mail: [claudia.spiti@eca.europa.eu](mailto:claudia.spiti@eca.europa.eu) – tel.: +(352) 691 553 547