



Sporočilo za javnost

V Luksemburgu, dne 27. marec 2023

Prevoz tovora v EU: tovornjaki še vedno brez prave konkurence

- o *V EU se delež prevoza tovora po cesti (približno 77 %) še naprej povečuje*
- o *Nekatera pravila EU za spodbujanje drugih načinov prevoza so zastarela ali kontraproduktivna*
- o *Evropsko infrastrukturno omrežje še ne ustreza intermodalnemu prevozu*

Pred intermodalnim prevozom tovora v EU je še dolga pot: vlaki in tovarne ladje trenutno ne morejo pod enakimi pogoji konkurirati tovornjakom, navaja današnje poročilo Evropskega računskega sodišča (Sodišča). Prizadevanja za to, da se prevoz tovora spravi s cest, niso bila uspešna pri odpravi regulativnih in infrastrukturnih ovir, ki škodijo drugim načinom prevoza. EU mora te probleme rešiti, če želi uresničiti svoje zelene ambicije.

Cestni prevoz je najprožnejši in pogosto tudi najhitrejši in najcenejši način dostave blaga. Zato se tri četrtine tovora v EU še vedno prevaža po cesti. Vendar pa so tovornjaki največji onesnaževalci okolja. Preusmeritev prevoza tovora s cest in s tem večja uporaba drugih načinov prevoza, kot so železnice ali celinske plovne poti, imata zato pomembno vlogo pri okolju prijaznejšem prevozu tovora. Za doseg te spremembe je EU med letoma 2014 in 2020 zagotovila več kot 1,1 milijarde EUR za podporo projektom intermodalnosti.

„Razogljičenje prometa je osrednji del cilja EU za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v skladu z evropskim zelenim dogovorom,“ je povedala Annemie Turtelboom, članica Sodišča, ki je vodila revizijo. „Intermodalnost je eno ključnih orodij v okviru teh prizadevanj, vendar prevoz tovora v EU s tega vidika ni na pravi poti.“

Revizorji so ugotovili, da EU nima strategije, ki bi bila posebej namenjena intermodalnemu prevozu tovora, temveč je intermodalnost del širših strategij za okolju prijaznejši prevoz tovora, v katerih so določeni posebni količinski cilji za večjo uporabo železnic in celinskih plovni poti. Ker pa ti cilji niso zavezujoči, so države EU določile lastne cilje. Vendar ti nacionalni cilji niso nujno primerljivi med seboj in usklajeni s cilji EU. Zato ni mogoče oceniti, ali prizadevanja vseh držav članic skupaj zadostujejo za izpolnitev skupnih ciljev EU glede prehoda na druge oblike prevoza. V

Namen tega sporočila za javnost je predstaviti glavna sporočila posebnega poročila, ki ga je sprejelo Evropsko računsko sodišče. Celo poročilo je na voljo na eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

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

vsakem primeru so cilji, ki jih je EU določila za leti 2030 in 2050 (podvojitve obsega železniškega prometa in povečanje uporabe plovnih poti za 50 %), po mnenju revizorjev preprosto nerealni.

Revizorji tudi trdijo, da nekatera pravila EU zmanjšujejo privlačnost intermodalnega prevoza. Sedanja različica direktive o kombiniranem prevozu je zastarela (iz leta 1992) in neučinkovita. Vsebuje na primer zahtevo, na podlagi katere je treba pripraviti papirno listino, ki jo železniški ali pristaniški organi žigosajo med celotno potjo, medtem ko bi bil digitalizirani potek dela učinkovitejši. Evropska komisija je že večkrat skušala zadevno direktivo revidirati, vendar ni pridobila soglasja držav članic. Poleg tega obstajajo regulativne določbe EU, zlasti tiste, ki urejajo cestni prevoz, ki pa so včasih v nasprotju s ciljem spodbujanja intermodalnosti. Upravljanje zmogljivosti in interoperabilnost bosta brez novih zakonodajnih ukrepov (npr. za načrtovanje vlakovnih poti za prevoz tovora, prednostna pravila za potniške in tovarne vlake, jezikovne zahteve za strojevodje) verjetno problematična tudi v prihodnje.

Revizorji opozarjajo tudi na zamude, ki jih imajo države EU pri zagotavljanju skladnosti infrastrukture s tehničnimi zahtevami, določenimi v zakonodaji EU. Uporaba daljših vlakov, ki bi dosegli evropski standard dolžine 740 metrov, bi bila na primer ena od najbolj stroškovno učinkovitih izboljšav v prizadevanjih za to, da bi bil železniški prevoz tovora konkurenčnejši cestnemu. Vendar pa trenutno lahko takšni vlaki teoretično vozijo le na polovici koridorjev jedrnega vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T). Problem je tudi pomanjkanje informacij o intermodalnih terminalih in omrežnih zmogljivostih, brez katerih špediterji in izvajalci logističnih storitev svojim strankam ne morejo ponuditi dobrih rešitev intermodalnega prevoza. Te razmere bi se lahko izboljšale s predlagano revizijo uredbe o TEN-T. Glede na trenutno stanje pa omrežje EU za prevoz tovora preprosto še ne ustreza potrebam intermodalnosti, ugotavljajo revizorji.

Informacije o poročilu

Intermodalni prevoz tovora zajema prevoz blaga v eni nakladalni enoti (kot je zabojnik ali polpriklonnik) brez dodatnega pretovarjanja in s kombinacijo načinov prevoza: cestnega, železniškega, zračnega ali prevoza po plovnih poteh. Intermodalnost torej pomeni izkoriščanje relativnih prednosti različnih načinov prevoza.

Glavni zakonodajni akt, ki ureja vseevropsko omrežje za prevoz potnikov in blaga po cestah, železnici, celinskih plovnih poteh, morju in zraku je uredba o vseevropskem prometnem omrežju (TEN-T), katere zadnja različica je bila sprejeta leta 2013. Obstajajo tudi drugi pomembni zakonodajni akti, kot je direktiva o kombiniranem prevozu iz leta 1992, ki je edini zakonodajni akt EU, ki posebej obravnava intermodalni prevoz tovora.

Z državami, izbranimi za revizijo, so zajeti tri ključni trgovinski tokovi, ki sovpadajo z odseki koridorjev TEN-T: koridor Ren–Alpe (ki sega od Belgije in Nizozemske do Italije), koridor Severno morje–Baltik (med Poljsko in Nemčijo) ter atlantski in sredozemski koridor (ki povezujeta Nemčijo s Španijo prek Francije).

Posebno poročilo 08/2023 z naslovom Intermodalni prevoz tovora – EU še daleč od tega, da prevoz tovora spravi s cest je na voljo na [spletišču Sodišča](#).

Kontakti za medije

Tiskovni urad Sodišča: press@eca.europa.eu

- Vincent Bourgeais: vincent.bourgeais@eca.europa.eu – T: (+352) 691 551 502
- Damijan Fišer: damijan.fiser@eca.europa.eu – T: (+352) 621 552 224
- Claudia Spiti: claudia.spiti@eca.europa.eu – T: (+352) 691 553 547