



Pressmeddelande

Luxemburg den 27 mars 2023

Lastbilar fortfarande vanligaste transportsättet för gods i EU

- *Andelen gods som transporteras på väg (77 %) fortsätter att öka i EU.*
- *En del EU-regler som ska främja andra transportsätt är föråldrade eller kontraproduktiva.*
- *EU:s infrastrukturnät uppfyller ännu inte kraven för intermodala transporter.*

Det är lång väg kvar innan intermodala godstransporter blir verklighet i EU, och tåg och pråmar kan inte konkurrera på lika villkor med lastbilar och långtradare. Detta framkommer av en rapport som Europeiska revisionsrätten offentliggör i dag. Trots att ansträngningar gjorts för att flytta godstrafiken från vägarna har man inte lyckats få bort de regelmässiga och infrastrukturrelaterade hinder som råder för andra transportsätt. Dessa problem behöver lösas om EU ska kunna uppnå sina miljömål.

Vägtransporter är det flexiblaste sättet att frakta gods på. Ofta är det också det snabbaste och billigaste sättet. Det är förklaringen till att tre fjärdedelar av allt gods som transporteras i EU fortfarande fraktas på väg. Men lastbilar är stora förorenare. En omställning av godstrafiken bort från vägarna och en ökad användning av andra transportsätt, såsom järnväg eller inre vattenvägar, kan spela en stor roll när det gäller att göra godstransporterna miljövänligare. För att åstadkomma denna förändring anslog EU över 1,1 miljarder euro till intermodalitetsprojekt under perioden 2014–2020.

"Utfasningen av fossila bränslen är ett av EU:s viktigaste mål för att minska växthusgasutsläppen, såsom fastställts i den europeiska gröna given," säger Annemie Turtelboom, den ledamot av revisionsrätten som ledde revisionen. *"Trots att intermodalitet är ett nyckelverktyg i det arbetet är EU:s godstransporter inte på rätt väg."*

Revisorerna konstaterar att det saknas en EU-strategi som är särskilt inriktad på intermodala godstransporter. I stället ingår intermodalitet i bredare strategier för miljöanpassning av godstransporter som innehåller kvantitativa mål för en ökad användning av järnvägar och inre vattenvägar. Men eftersom dessa mål inte är bindande har de olika EU-länderna fastställt egna mål. De nationella målen är inte nödvändigtvis jämförbara med eller anpassade till EU:s mål. Därför går det inte att bedöma om det räcker med en kombination av nationella insatser för att

Avsikten med detta pressmeddelande är att presentera huvudbudskapen i Europeiska revisionsrättens särskilda rapport. Hela rapporten finns på eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

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

uppfylla EU:s övergripande mål för trafikomställning. Men EU:s mål för 2030 och 2050 (att fördubbla järnvägstrafiken och öka användningen av vattenvägar med 50 %) är hursomhelst orealistiska, menar revisorerna.

Revisorerna hävdar också att en del EU-regler gör det mindre attraktivt att använda intermodala transporter. Den nu gällande versionen av direktivet om kombinerad transport är föråldrad (den är från 1992) och uppfyller inte sitt syfte. Till exempel innehåller direktivet ett krav på ett pappersdokument som längs hela resan ska stämpas av järnvägs- eller hamnmyndigheterna, i stället för ett digitalt arbetsflöde. Europeiska kommissionen har gjort flera försök att ändra direktivet men har inte fått medlemsstaternas samtycke. Samtidigt finns det andra EU-bestämmelser, särskilt de som reglerar vägtransporter, som ibland motverkar syftet att främja intermodalitet. Problem med kapacitetsförvaltning och driftskompatibilitet kommer sannolikt att finnas kvar så länge inga nya lagstiftningsåtgärder vidtas (t.ex. om planeringen av ankomst- och avgångstider för godstransporter på järnväg, reglerna om hur passagerartåg respektive godståg ska prioriteras eller kraven på lokförare).

Revisorerna lyfter också fram att EU-länderna är sena med att se till att infrastrukturen uppfyller de tekniska kraven i EU-lagstiftningen. Till exempel skulle användningen av längre tåg upp till den europeiska standardlängden på 740 meter vara en av de mest kostnadseffektiva förbättringarna i konkurrensen med vägtransporter. Men i nuläget kan sådana tåg i teorin endast framföras på hälften av stomnätskorridorerna i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Det faktum att det saknas information om de intermodala terminalernas och transportnätets kapacitet gör det också svårt för transportörer och logistikoperatörer att erbjuda kunderna bra intermodala transportlösningar. Kommissionens förslag om en översyn av TEN-T-förordningen skulle kunna förbättra situationen. Men som läget är nu är EU:s godstransportnät helt enkelt inte anpassat för intermodalitet, slår revisorerna fast.

Bakgrundsinformation

Intermodal godstransport innebär att man transporterar varor i en och samma lastenhet (t.ex. en container eller en påhängsvagn), utan separat hantering, med hjälp av olika kombinerade transportsätt, det vill säga via väg eller järnväg, till sjöss eller med flyg. Intermodalitet handlar således om att dra nytta av de olika transportsättens relativa styrkor.

Den viktigaste rättsakten för det europeiska nätet för vägar, järnvägar, inre vattenvägar samt sjö- och lufttransport av passagerare och gods är förordningen om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), som antogs i sin nuvarande version 2013. Det finns även andra rättsakter som är relevanta, till exempel direktivet om kombinerad transport från 1992, som är den enda EU-rättsakt som gäller specifikt för intermodala godstransporter.

Med de länder som valdes ut för denna revision täcker vi in tre viktiga handelsflöden som överlappar vissa sträckor av TEN-T-korridorerna, nämligen korridoren Rhen–Alperna (från Belgien och Nederländerna till Italien), korridoren Nordsjön–Östersjön (mellan Polen och Tyskland) och Atlant- och Medelhavskorridorerna (som förbinder Tyskland med Spanien via Frankrike).

Särskild rapport 08/2023 *Intermodala godstransporter: långt kvar innan EU får bort godstrafiken från vägarna* finns på [revisionsrättens webbplats](#).

Presskontakt

Revisionsrättens presstjänst: press@eca.europa.eu

- Vincent Bourgeois: vincent.bourgeois@eca.europa.eu – M: +352 691551502
- Damijan Fišer: damijan.fiser@eca.europa.eu – M: +352 621552224
- Claudia Spiti: claudia.spiti@eca.europa.eu – M: +352 691553547