



Preses relīze

Luksemburgā, 2023. gada 27. marts

ES kravu pārvadājumi: kravas automobiļi turpina uzvaras braucienu

- *Pa autoceļiem pārvadāto ES kravu īpatsvars (aptuveni 77 %) turpina pieaugt*
- *Daži ES noteikumi, kas veicina citus pārvadājuma veidus, ir novecojuši vai izraisa pretēju efektu*
- *Eiropas infrastruktūras tīkls vēl nav piemērots intermodalitātes vajadzībām*

Šodien publicētajā Eiropas Revīzijas palātas ziņojumā teikts, ka vēl tāls ceļš priekšā ES intermodālo kravu pārvadājumu jomā, jo vilcieniem un baržām pašlaik nav vienlīdzīgu konkurences apstākļu ar kravas automobiļiem. Centieni novirzīt kravu no autoceļiem nav bijuši efektīvi, jo nav izdevies likvidēt regulatīvos un infrastruktūras šķēršļus, kas diskriminē citus transporta veidus. Šīs problēmas ir jārisina, ja ES vēlas īstenot savas zaļās ieceres.

Autotransports ir elastīgākais un nereti arī ātrākais un lētākais preču pārvadāšanas veids. Tas izskaidro, kādēļ trīs ceturtdaļas ES kravu joprojām tiek pārvadātas pa autoceļiem. Tomēr kravas automobiļi rada lielu piesārņojumu. Modālajai pārvirzei no autoceļiem un citu transporta veidu, piemēram, dzelzceļa vai iekšējo ūdensceļu, plašākai izmantošanai var būt izšķiroša nozīme kravu pārvadājumu zaļināšanā. Lai panāktu šīs pārmaiņas, ES laikposmā no 2014. līdz 2020. gadam piešķīra vairāk nekā 1,1 miljardu EUR intermodalitātes projektu atbalstam.

“Transporta dekarbonizācija ir pamatā ES mērķim samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas, kā noteikts Eiropas zaļajā kursā,” sacīja par šo revīziju atbildīgā ERP locekle Annemie Turtelboom. *“Lai gan intermodalitāte ir šo centienu būtisks instruments, ES kravu pārvadājumi nav uz pareizā ceļa.”*

Revidenti konstatēja, ka nav konkrētas ES intermodālo kravu pārvadājumu stratēģijas. Tā vietā intermodalitāte ir daļa no plašākām stratēģijām par kravu pārvadājumu zaļināšanu, kurās noteikti konkrēti kvantitatīvi mērķrādītāji dzelzceļa un iekšzemes ūdensceļu plašākai izmantošanai. Tomēr, tā kā šie mērķrādītāji nav saistoši, ES valstis nosaka savus mērķrādītājus. Šie valstu mērķrādītāji ne vienmēr ir salīdzināmi un saskaņoti ar ES mērķiem. Tāpēc nav iespējams novērtēt, vai apvienotie valstu centieni ir pietiekami, lai sasniegtu ES vispārējos modālās pārvirzes mērķus.

Šī preses relīze sniedz kopsavilkumu par Eiropas Revīzijas palātas sagatavoto īpašo ziņojumu. Tā pilns teksts ir pieejams Palātas tīmekļa vietnē www.eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

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

Revidenti uzskata, ka 2030. un 2050. gadam izvirzītie ES mērķrādītāji (galu galā divkāršojot dzelzceļa satiksmi un palielinot ūdensceļu izmantošanu par 50 %) vienkārši nav reālistiski.

Revidenti arī apgalvo, ka daži ES noteikumi mazina intermodālo pārvadājumu pievilcību. Kombinēto pārvadājumu direktīvas pašreizējā redakcija ir novecojusi (tā ir publicēta 1992. gadā) un nav efektīva. Piemēram, pastāv prasība, ka visā brauciena laikā dzelzceļa vai ostas iestādes apzīmogo papīra formāta dokumentu, nevis izmanto digitalizētu darbplūsmu. Vairāki Eiropas Komisijas mēģinājumi pārskatīt direktīvu neguva dalībvalstu piekrišanu. Pastāv arī citi ES regulatīvie noteikumi, jo īpaši noteikumi, kas reglamentē autotransportu, un tie reizēm ir pretrunā mērķim stimulēt intermodalitāti. Jaudas pārvaldība un sadarbība, visticamāk, joprojām būs problemātiska, kamēr netiks pieņemti jauni tiesību akti (piemēram, par vilcienu ceļu plānošanu dzelzceļa kravu pārvadājumiem, par prioritāriem noteikumiem attiecībā uz pasažieru un kravas vilcieniem vai valodas prasībām vilcienu vadītājiem).

Revidenti arī norāda uz ES valstu kavēšanos nodrošināt infrastruktūras atbilstību ES tiesību aktos noteiktajām tehniskajām prasībām. Piemēram, viens no uzlabojumiem ar vislielāko izmaksu lietderību centienos konkurēt ar autotransportu būtu garāku vilcienu izmantošana, sasniedzot Eiropas standartu – 740 m. Tomēr pašlaik šādus vilcienus teorētiski var ekspluatēt tikai pusē no Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) galvenajiem koridoriem. Informācijas trūkums par intermodālo termināļu un tīkla jaudu arī liedz kravu nosūtītājiem un loģistikas operatoriem nodrošināt saviem klientiem labus intermodālo pārvadājumu risinājumus. Priekšlikumam pārskatīt *TEN-T* regulu ir potenciāls uzlabot situāciju. Revidenti secina, ka pašlaik ES kravu pārvadājumu tīkls vienkārši vēl nav piemērots intermodalitātes vajadzībām.

Konteksts

Intermodālie kravu pārvadājumi ietver preču pārvadāšanu vienā kravas vienībā (piemēram, konteinerā vai puspiekabē) bez atsevišķas apstrādes, kombinējot vairākus transporta veidus: autotransportu, dzelzceļu, ūdensceļu vai gaisa transportu. Attiecīgi intermodalitāte nozīmē izmantot dažādu transporta veidu relatīvās priekšrocības.

Galvenais tiesību akts, kas reglamentē Eiropas mēroga tīklu pasažieru un preču pārvadāšanai ar autotransportu, dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļu, jūras un gaisa transportu ir Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) regula, kuras pašreizējā redakcija tika pieņemta 2013. gadā. Pastāv arī citi svarīgi tiesību akti, piemēram, 1992. gada Kombinēto pārvadājumu direktīva, kas ir vienīgais ES tiesību akts, kurš ir īpaši paredzēts intermodālajiem kravu pārvadājumiem.

Ar šai revīzijai atlasītajām valstīm mēs aptveram trīs galvenās tirdzniecības plūsmas, kas pārklājas ar *TEN-T* koridoru posmiem, un tie ir Reinas-Alpu koridors (no Beļģijas un Nīderlandes līdz Itālijai), Ziemeļjūras-Baltijas koridors (starp Poliju un Vāciju) un Atlantijas un Vidusjūras koridori (caur Franciju savieno Vāciju un Spāniju).

Īpašais ziņojums 08/2023 "Intermodālie kravu pārvadājumi: Eiropas Savienībai joprojām nav izdevies novirzīt kravas no autoceļiem" ir pieejams [ERP tīmekļa vietnē](#).

Kontaktinformācija presei

ERP preses birojs: press@eca.europa.eu

- *Vincent Bourgeois*: vincent.bourgeois@eca.europa.eu - Mob. tālr.: (+352) 691 551 502
- *Damijan Fišer*: damijan.fiser@eca.europa.eu - Mob. tālr.: (+352) 691 553 224
- *Claudia Spiti*: claudia.spiti@eca.europa.eu - Mob. tālr.: (+352) 691 553 547