



Съобщение за пресата

Люксембург, 24 май 2016 г.

Одиторите предупреждават, че все още липсва развитие в правилната посока на железопътните товарни превози в ЕС

Според нов доклад на Европейската сметна палата въпреки определените от Комисията цели на политиката на ЕС за прехвърляне на товари от автомобилния към железопътния транспорт, делът на железопътните товарни превози на равнище ЕС всъщност бележи лек спад от 2011 г. насам. Според доклада железопътният транспорт е по-екологичен и използва по-малко вносни горива. Но той не успява да реагира на конкуренцията на автомобилния превоз.

Одиторите провериха резултатите на железопътните товарни превози в ЕС от 2000 г. насам. Те посетиха пет държави членки – Чешката република, Германия, Испания, Франция и Полша – от средата на 2014 г. до средата на 2015 г.

За периода 2007—2013 година от бюджета на ЕС са били отпуснати около 28 млрд. евро за финансиране на железопътни проекти. Според одиторите въпреки това и въпреки приоритетът от Комисията за прехвърляне на товари от автомобилния към железопътния транспорт, през последните 15 години железопътният товарен превоз не е успял да реагира ефективно на конкуренцията на автомобилния превоз. Общите резултати са останали незадоволителни.

Одиторите установиха, че спедиторите очевидно предпочитат автомобилния пред железопътния превоз на товари. Някои държави членки (като Австрия, Германия и Швеция) са успели да постигнат по-добри резултати, но като цяло относителният дял на железопътните товарни превози на равнище ЕС всъщност бележи лек спад от 2011 г. насам. В допълнение, средната скорост на товарните влакове в ЕС е много ниска (само около 18 км/ч по много международни маршрути).

Според одиторите все още е далеч осъществяването на единно европейско железопътно пространство. Железопътната мрежа в ЕС като цяло продължава да бъде система от отделни национални мрежи с различни национални органи и много различни национални

Настоящото съобщение за пресата има за цел да представи основните послания на специалния доклад, приет от Европейската сметна палата.

Пълният текст на доклада е публикуван на www.eca.europa.eu

Пресслужба на ЕСП

Mark Rogerson – Говорител Т: (+352) 4398 47063

М: (+352) 621 55 30 63

Damijan Fišer – Служител в Пресслужбата Т: (+352) 4398 45410

М: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

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

правила, регулиращи разпределянето на маршрутите, управлението и ценообразуването.

Процедурите за управление на железопътното движение не са пригодени към потребностите на сектора на железопътния товарен превоз дори в рамките на коридорите за железопътен превоз — товарните влакове се таксуват за всеки използван километър от железопътната инфраструктура. Това невинаги е така при автомобилния превоз.

В три от посетените държави членки повече средства на ЕС са били разпределени за шосета, отколкото за релсови пътища за периода 2007—2013 г., а разпределените за железопътния транспорт средства от ЕС не са били насочени основно към потребностите на железопътния товарен превоз. На последно място, лошата поддръжка на железопътната мрежа засяга устойчивостта и резултатите от изпълнението.

„Ако установените в нашия доклад слабости не се преодолеят, допълнителното финансиране само по себе си няма да разреши проблема“, заяви г-н Ladislav Balko, членът на Сметната палата, който отговаря за изготвянето на доклада. Необходимо е Комисията и държавите членки да помогнат на ръководния състав на влаковете и железопътните трасета да подобрят надеждността, честотата, гъвкавостта, ориентацията към потребителя, продължителността и цената на железопътния товарен превоз.“

Одиторите препоръчват на Комисията и на държавите членки да се справят с установените слабости на либерализацията на пазара на железопътния товарен превоз, процедурите за управление на железопътното движение, административните и техническите ограничения, мониторинга и прозрачността по отношение на резултатите на сектора на железопътния товарен превоз, както и лоялната конкуренция между различните видове транспорт.

За да бъдат използвани по-добре средствата на ЕС, одиторите също така препоръчват на Комисията и на държавите членки да съгласуват по-последователно целите на политиката с разпределянето на финансирането и подбора, планирането и управлението на проектите и поддръжката на мрежата.

Бележки към издателите

Насърчаването на по-ефективни и устойчиви начини на транспорт, и по-специално на железопътния товарен превоз, е ключов елемент от политиката на ЕС през последните 25 години. Още през 1992 г. Европейската комисия постави като основна цел изместването на баланса между различните видове транспорт. През 2001 г. Комисията подчерта отново, че съживяването на железопътния сектор е от голямо значение, като постави цел пазарният дял на железопътния товарен превоз в държавите членки от Централна и Източна Европа да се запази на равнище от 35 % до 2010 г. На последно място, през 2011 г. Комисията определя цел за прехвърляне до 2030 г. на 30 % от товарите, превозвани на разстояние над 300 км чрез автомобилен транспорт, към други видове транспорт — например железопътен или воден, като този процент следва да надхвърли 50 % до 2050 г.

Транспортът представлява около една трета от потреблението на енергия и от общите емисии на CO₂ в ЕС. Насърчаването на ефективни и устойчиви начини на транспорт, като железопътния и вътрешния воден транспорт, за сметка на автомобилния, би могло да помогне за намаляване на зависимостта на Европа от вноса на петрол и да намали замърсяването. Според Европейската агенция за околната среда *емисиите на CO₂ от железопътния транспорт са 3,5 пъти по-ниски* на тон-километър в сравнение с тези от

автомобилния транспорт. Използването на по-устойчиви начини на транспорт би могло също така да помогне за намаляване на разходите, свързани със задръстванията по пътищата (които при текущите прогнози се очаква до 2050 г. да нараснат с около 50 % до почти 200 млрд. евро годишно), и за намаляване на броя на смъртните случаи при транспортни произшествия.

Обемите на вътрешните товарни превози в ЕС (шосейни, релсови и вътрешни водни пътища) са около 2,300 млрд. тон-километра годишно, като автомобилният превоз възлиза на около 75 % от общия обем.

Специален доклад № 8/2016 „Железопътни товарни превози в ЕС — все още липсва развитие в правилната посока“ е публикуван на 23 официални езика на ЕС.