



Pressemeddelelse

Luxembourg, den 24. maj 2016

Jernbanegodstransport i EU: "Stadig ikke på rette spor," advarer EU-revisorerne

Trods Europa-Kommissionens mål om at overflytte gods fra vejene til jernbanerne er jernbanernes andel af godstransporten i EU faldet en smule siden 2011, siger Den Europæiske Revisionsret i en ny beretning. Ifølge beretningen er jernbanetransporten mere miljøvenlig og kræver mindre importeret olie, men den reagerer ikke effektivt på konkurrencen fra vejtransporten.

Revisorerne gennemgik jernbanegodstransportens præstationer i EU siden 2000. De besøgte fem medlemsstater - Den Tjekkiske Republik, Tyskland, Spanien, Frankrig og Polen - fra medio 2014 til medio 2015.

Mellem 2007 og 2013 bidrog EU-budgettet med ca. 28 milliarder euro til finansiering af jernbaneprojekter. Men trods dette, og selv om det har været en prioritet for Kommissionen at overflytte gods fra vejene til jernbanerne, er det i de sidste 15 år ikke lykkedes jernbanegodstransporten i EU at reagere effektivt på konkurrencen fra vejtransporten. Jernbanegodstransportens præstationer er samlet set stadig utilfredsstillende.

Revisorerne konstaterede, at speditørerne klart foretrækker veje frem for jernbaner til transport af varer. Det er lykkedes nogle medlemsstater (f.eks. Østrig, Tyskland og Sverige) at opnå bedre resultater, men i gennemsnit er jernbanegodssektorens andel af transporten på EU-niveau faldet lidt siden 2011. Hertil kommer, at gennemsnitshastigheden for kommercielle godstog i EU er meget lav (kun ca. 18 km/t på mange internationale ruter).

Ifølge revisorerne er der stadig lang vej at gå, før det fælles europæiske jernbaneområde er en realitet. EU's jernbanenet er stort set forblevet et system bestående af særskilte jernbanenet, som har forskellige nationale myndigheder og meget forskellige nationale regler for kanaltildeling, forvaltning og prissætning.

Trafikstyringsprocedurerne er ikke tilpasset jernbanegodstransportens behov, heller ikke i godstogskorridorerne: Jernbanevirksomhederne skal betale for hver kilometer infrastruktur, de bruger. Det er ikke altid tilfældet i forbindelse med vejtransport.

Formålet med denne pressemeddelelse er at gengive hovedbudskaberne i Den Europæiske Revisionsrets særberetning. Beretningen i sin helhed kan fås på www.eca.europa.eu

ECA Press

Mark Rogerson – Talsmand

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Pressesekretær

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

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

I tre af de besøgte medlemsstater blev der mellem 2007 og 2013 tildelt flere EU-midler til veje end til jernbaner, og de midler, der blev tildelt jernbanetransport, blev ikke primært målrettet mod jernbanegodssektorens behov. Desuden kan dårlig vedligeholdelse af jernbanenettet påvirke den EU-finansierede infrastrukturens bæredygtighed og præstationer.

"Hvis de forhold, der beskrives i vores beretning, ikke bliver behandlet," siger Ladislav Balko, det medlem af Revisionsretten, der er ansvarligt for beretningen, "vil ekstra finansiering ikke i sig selv kunne løse problemet. Kommissionen og medlemsstaterne er nødt til at hjælpe jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne med at øge jernbanegodstransportens pålidelighed, frekvens, fleksibilitet, kundeorientering, transporttid og pris."

Revisorerne anbefaler, at Kommissionen og medlemsstaterne afhjælper de konstaterede svagheder på følgende områder: liberalisering af markedet for jernbanegodstransport, trafikstyringsprocedurer, administrative og tekniske begrænsninger, overvågning af og gennemsigtige oplysninger om jernbanegodssektorens præstationer samt fair konkurrence mellem forskellige transportformer.

Med henblik på at sikre en bedre anvendelse af EU-midlerne anbefaler de også, at Kommissionen og medlemsstaterne sørger for bedre overensstemmelse mellem politikmål og tildeling af midler, bedre udvælgelse, planlægning og forvaltning af projekter samt bedre vedligeholdelse af jernbanenettet.

Bemærkninger til redaktører

I de sidste 25 år har det været et centralt element i EU's politik at fremme mere effektive og bæredygtige transportmetoder, især jernbanegodstransport. Allerede i 1992 gjorde Europa-Kommissionen det til et af sine hovedmål at sikre en bedre balance mellem forskellige transportformer. I 2001 fremhævede Kommissionen betydningen af at modernisere jernbanesektoren og opstillede et mål om at fastholde jernbanegodstransportens markedsandel i de central- og østeuropæiske medlemsstater på 35 % i 2010. Endelig opstillede Kommissionen i 2011 et mål om at overflytte 30 % af vejgodstransporten på strækninger over 300 km til andre transportformer såsom jernbane- eller søtransport inden 2030 og mere end 50 % inden 2050.

Transporten står for ca. en tredjedel af energiforbruget og de samlede CO₂-emissioner i EU. Hvis man fremmede anvendelsen af effektive og bæredygtige transportmetoder såsom jernbanetransport og transport ad indre vandveje i stedet for vejtransport, ville det bidrage til at mindske Europas afhængighed af importeret olie og reducere forureningen. Ifølge Det Europæiske Miljøagentur er CO₂-emissionerne fra jernbanetransport 3,5 gange lavere pr. tonkilometer end CO₂-emissionerne fra vejtransport. En øget anvendelse af bæredygtige transportmetoder ville også bidrage til at mindske de omkostninger, som knytter sig til overbelastningen af vejnettet (og som ifølge prognoser i 2050 vil være steget med ca. 50 % til næsten 200 milliarder euro om året), og reducere antallet af trafikdødsfald.

Transportmængden i landgodstransporten (vejtransport, jernbanetransport og transport ad indre vandveje) ligger på ca. 2 300 milliarder tonkilometer om året, og vejtransporten tegner sig for ca. 75 %.

Særberetning nr. 8/2016 "Jernbanegodstransport i EU: Stadig ikke på rette spor" foreligger på 23 EU-sprog.