



Δελτίο Τύπου

Λουξεμβούργο, 24 Μαΐου 2016

Σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές: «Παραμένουν εκτός τροχιάς», προειδοποιούν οι ελεγκτές

Παρά τον στόχο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη στροφή των εμπορευματικών μεταφορών από τα οδικά στα σιδηροδρομικά δίκτυα, το μερίδιο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην ΕΕ παρουσιάζει ελαφριά μείωση από το 2011, σύμφωνα με νέα έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου. Οι σιδηρόδρομοι είναι περισσότερο φιλικόι προς το περιβάλλον και χρησιμοποιούν λιγότερο εισαγόμενο πετρέλαιο, σύμφωνα με την έκθεση. Ωστόσο, αδυνατούν να ανταγωνιστούν τις οδικές μεταφορές.

Οι ελεγκτές εξέτασαν τις επιδόσεις των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην ΕΕ από το 2000. Πραγματοποίησαν επισκέψεις ελέγχου σε πέντε κράτη μέλη -την Τσεχική Δημοκρατία, τη Γερμανία, την Ισπανία, τη Γαλλία και την Πολωνία- από τα μέσα του 2014 έως τα μέσα του 2015.

Μεταξύ 2007 και 2013, από τον προϋπολογισμό της ΕΕ διατέθηκαν περί τα 28 δισεκατομμύρια ευρώ για τη χρηματοδότηση σιδηροδρομικών έργων. Παρ' όλα αυτά και παρά την προτεραιότητα που έδωσε η Επιτροπή στη στροφή των εμπορευματικών μεταφορών από τα οδικά στα σιδηροδρομικά δίκτυα, την τελευταία 15ετία, οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές στην ΕΕ αδυνατούν να αντεπεξέλθουν αποτελεσματικά στον ανταγωνισμό των οδικών μεταφορών, δηλώνουν οι ελεγκτές. Οι συνολικές επιδόσεις τους παραμένουν μη ικανοποιητικές.

Οι ελεγκτές διαπίστωσαν ότι οι πράκτορες διαμετακόμισης προτιμούν σαφώς τα οδικά από τα σιδηροδρομικά δίκτυα για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Μολονότι ορισμένα κράτη μέλη (όπως η Αυστρία, η Γερμανία και η Σουηδία) έχουν επιτύχει καλύτερα αποτελέσματα, στην πραγματικότητα, σε επίπεδο ΕΕ, το μέσο μερίδιο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μειώθηκε ελαφρώς από το 2011. Επιπλέον, η μέση ταχύτητα των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών στην ΕΕ είναι πολύ χαμηλή (μόλις περί τα 18 χλμ./ώρα σε πολλές διεθνείς διαδρομές).

Ο ενιαίος ευρωπαϊκός σιδηροδρομικός χώρος εξακολουθεί να αποτελεί μακρινό στόχο,

Σκοπός του παρόντος δελτίου Τύπου είναι η παρουσίαση των κύριων μηνυμάτων της σχετικής ειδικής έκθεσης που ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο.

Το πλήρες κείμενο της έκθεσης διατίθεται στον ιστότοπο του ΕΕΣ www.eca.europa.eu

ECA Press

Mark Rogerson – Εκπρόσωπος Τύπου Τ: (+352) 4398 47063

Damijan Fišer – Υπεύθυνος Τύπου Τ: (+352) 4398 45410

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

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

M: (+352) 691 55 30 63

M: (+352) 621 55 22 24

σύμφωνα με τους ελεγκτές. Το σιδηροδρομικό δίκτυο της ΕΕ παραμένει σε μεγάλο βαθμό ένα σύστημα χωριστών εθνικών δικτύων, με την εμπλοκή διαφόρων εθνικών αρχών και την ισχύ πολύ διαφορετικών κανόνων για την κατανομή διαδρομών, τη διαχείριση και την τιμολόγηση.

Οι διαδικασίες διαχείρισης της κυκλοφορίας δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ακόμη και εντός των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων: στις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες επιβάλλονται χρεώσεις για κάθε χιλιόμετρο σιδηροδρομικής υποδομής που χρησιμοποιούν. Αυτό δεν ισχύει πάντοτε στις οδικές μεταφορές.

Σε τρία από τα κράτη μέλη στα οποία πραγματοποιήθηκε επίσκεψη, κατά την περίοδο 2007-2013, τα κονδύλια της ΕΕ που διατέθηκαν στις οδικές υποδομές ήταν περισσότερα από αυτά που διατέθηκαν στις σιδηροδρομικές και, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες κονδύλια της ΕΕ διατέθηκαν στους σιδηροδρόμους, αυτά δεν χρησιμοποιήθηκαν πρωτίστως για την κάλυψη των αναγκών των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Τέλος, η ανεπαρκής συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου μπορεί να πλήξει τη βιωσιμότητα και τις επιδόσεις.

«Εάν δεν αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που αναδεικνύονται στην έκθεσή μας», δήλωσε ο Ladislav Balko, Μέλος του Ελεγκτικού Συνεδρίου και αρμόδιος για την έκθεση, «η πρόσθετη χρηματοδότηση δεν θα λύσει το πρόβλημα από μόνη της. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη πρέπει να βοηθήσουν τους σιδηροδρόμους και τους διαχειριστές των υποδομών να βελτιώσουν την αξιοπιστία, τη συχνότητα, την ευελιξία, την εστίαση στον πελάτη, τον χρόνο μεταφοράς και τις τιμές των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.»

Οι ελεγκτές συνιστούν στην Επιτροπή και τα κράτη μέλη να εστιάσουν στις αδυναμίες που παρατηρούνται στην απελευθέρωση της αγοράς των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, στις διαδικασίες διαχείρισης της κυκλοφορίας, στους διοικητικούς και τεχνικούς περιορισμούς, στην παρακολούθηση και τη διαφάνεια των επιδόσεων του τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και στον θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς.

Για την καλύτερη χρήση των κονδυλίων της ΕΕ, συνιστούν επίσης στην Επιτροπή και τα κράτη μέλη να μεριμνήσουν για τη συνεπέστερη αντιστοίχιση των στόχων πολιτικής με την κατανομή των κονδυλίων, την επιλογή, τον σχεδιασμό και τη διαχείριση των έργων και τη συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου.

Σημείωμα προς τους συντάκτες

Η προώθηση περισσότερο αποδοτικών και βιώσιμων μεθόδων μεταφοράς, και ιδίως των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, αποτελεί βασικό μέρος της πολιτικής της ΕΕ την τελευταία 25ετία. Ήδη το 1992 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή όρισε ως κύριο στόχο τη μετατόπιση της ισορροπίας μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Το 2001 η Επιτροπή επιβεβαίωσε τη σημασία της αναζωογόνησης του σιδηροδρομικού τομέα, ορίζοντας ως στόχο τη διατήρηση του μεριδίου αγοράς των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στα κράτη μέλη της Κεντρικής και της Ανατολικής Ευρώπης στο 35 % μέχρι το 2010. Τέλος, το 2011, η Επιτροπή όρισε ως στόχο το 30 % των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε αποστάσεις άνω των 300 χιλιομέτρων να έχει στραφεί έως το 2030 σε άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές ή οι πλωτές μεταφορές, και το ποσοστό αυτό να υπερβεί το 50 % έως το 2050.

Οι μεταφορές αντιστοιχούν περίπου στο ένα τρίτο της κατανάλωσης ενέργειας και των συνολικών εκπομπών CO₂ στην ΕΕ. Η προώθηση αποδοτικών και βιώσιμων τρόπων μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές, αντί των οδικών θα μπορούσε να περιορίσει την εξάρτηση της Ευρώπης από το εισαγόμενο πετρέλαιο και να συμβάλει στη μείωση της ρύπανσης. Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος, οι εκπομπές CO₂ από τις σιδηροδρομικές μεταφορές είναι 3,5 φορές χαμηλότερες ανά τονοχιλιόμετρο από αυτές που προκαλούνται από τις οδικές μεταφορές. Η χρήση περισσότερο βιώσιμων τρόπων μεταφοράς θα μπορούσε επίσης να συμβάλει στη μείωση του κόστους που συνδέεται με την κυκλοφοριακή συμφόρηση (το οποίο αναμένεται επί του παρόντος να αυξηθεί κατά περίπου 50 % μέχρι το 2050, αγγίζοντας σχεδόν τα 200 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως), καθώς και να περιορίσει τον αριθμό των θανατηφόρων ατυχημάτων στον τομέα των μεταφορών.

Οι όγκοι των εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών στην ΕΕ (οδικές, σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές) ανέρχονται σε περίπου 2 300 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα ετησίως, με τις οδικές μεταφορές να αντιστοιχούν περίπου στο 75 % του συνόλου.

Η ειδική έκθεση αριθ. 8/2016, με τίτλο «Οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές στην ΕΕ παραμένουν εκτός τροχιάς», είναι διαθέσιμη σε 23 γλώσσες της ΕΕ.