



## Priopćenje za medije

Luxembourg, 24. svibnja 2016.

### Željeznički prijevoz tereta u EU-u „i dalje nije na pravome putu”, upozoravaju revizori

Unatoč cilju Europske komisije da se s cestovnog prijevoza tereta prijeđe na prijevoz željeznicom, u stvarnosti je od 2011. godine došlo do smanjenja udjela željezničkog prijevoza tereta, stoji u novom izvješću Europskog revizorskog suda. Željeznički prijevoz ekološki je prihvatljiviji te se njime upotrebljava manje uvezene nafte, navodi se u izvješću. Međutim, njime se ne uspijeva pronaći odgovor na konkurentnost cestovnog prijevoza.

Revizori su provjerili razinu uspješnosti željezničkog prijevoza tereta u EU-u od 2000. godine. Od sredine 2014. do sredine 2015. godine posjetili su pet država članica: Češku Republiku, Njemačku, Španjolsku, Francusku i Poljsku.

U razdoblju 2007. – 2013. za financiranje željezničkih projekata iz proračuna EU-a izdvojen je doprinos od otprilike 28 milijardi eura. Unatoč tome, te unatoč naglasku koji Komisija stavlja na prelazak s cestovnog prijevoza tereta na željeznički, u posljednjih 15 godina željezničkim prijevozom nije pronađen djelotvoran odgovor na konkurentnost cestovnog prijevoza u EU-u, ističu revizori. Cjelokupno gledajući, uspješnost željezničkog prijevoza i dalje je na nezadovoljavajućoj razini.

Revizori su utvrdili da pošiljatelji pri odabiru načina prijevoza robe daju jasnu prednost cestama. Iako su neke države članice (kao što su Austrija, Njemačka ili Švedska) uspjele poboljšati svoje rezultate, u stvarnosti je od 2011. godine došlo do smanjenja udjela željezničkog prijevoza tereta na razini EU-a. Osim toga, prosječna brzina teretnih vlakova u EU-u vrlo je mala (samo otprilike 18 km/h na mnogim međunarodnim prugama).

Revizori napominju da je i dalje potrebno poduzeti mnogo koraka kako bi se uspostavio jedinstveni europski željeznički prostor. Željeznička mreža EU-a velikim je dijelom ostala sustav zasebnih željezničkih mreža s velikim brojem nacionalnih nadležnih tijela i vrlo različitim pravilima o dodjeli trasa, upravljanju i određivanju cijena.

Postupci upravljanja prometom nisu prilagođeni potrebama željezničkog prijevoza tereta čak ni na teretnim koridorima: za teretne vlakove naplaćuje se pristojba po svakom kilometru

*Svrha je ovog priopćenja za medije prenijeti glavne poruke tematskog izvješća koje je usvojio Europski revizorski sud.*

*Cjeloviti tekst izvješća dostupan je na [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu).*

## ECA Press

Mark Rogerson – glasnogovornik

Tel.: (+352) 4398 47063 Mob.: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – službenik za odnose s medijima

Tel.: (+352) 4398 45410 Mob.: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E-adresa: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu)

[@EUAuditorsECA](https://twitter.com/EUAuditorsECA)

[eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)

upotrijebljene željezničke infrastrukture, dok to nije uvijek slučaj kad je riječ o cestovnom prijevozu.

U razdoblju 2007. – 2013. u trima od posjećenih država više je financijskih sredstava EU-a izdvojeno za ceste nego za željeznice, a u slučajevima u kojima su financijska sredstva EU-a izdvojena za željeznice, ona nisu bila prvenstveno usmjerena na zadovoljavanje potreba sektora željezničkog prijevoza tereta. Naposljetku, loše održavanje željezničke mreže može utjecati na održivost i uspješnost.

„Dodatna financijska sredstva sama po sebi neće biti dovoljna za rješavanje tog problema ako se ne riješe pitanja istaknuta u ovom izvješću,” **rekao je Ladislav Balko, član Revizorskog suda odgovoran za izvješće.** „Komisija i države članice trebaju pomoći upraviteljima željeznica i željezničke infrastrukture da povećaju pouzdanost, učestalost i fleksibilnost željezničkog prijevoza tereta te njegovu usmjerenost na korisnike, kao i da poboljšaju njegovo trajanje i cijene.”

Revizori preporučuju da bi Komisija zajedno s državama članicama trebala otkloniti nedostatke koji su uočeni u vezi s liberalizacijom tržišta željezničkog prijevoza tereta, postupcima upravljanja prometom, administrativnim i tehničkim ograničenjima, praćenjem transparentnosti i uspješnosti sektora željezničkog prijevoza tereta te poštenim natjecanjem među različitim vrstama prijevoza.

Kako bi se sredstva EU-a bolje iskoristila, revizori također preporučuju da Komisija i države članice dosljednije usklade ciljeve politika s dodjelom sredstava, odabirom i planiranjem projekata, upravljanjem projektima te održavanjem željezničke mreže.

### **Napomena za urednike**

Promicanje učinkovitijih i održivijih načina prijevoza, posebno željezničkog prijevoza tereta, ključni je dio politike EU-a posljednjih 25 godina. Europska komisija još je 1992. godine kao jedan od svojih glavnih ciljeva utvrdila promjenu u udjelima različitih načina prijevoza. Važnost oživljavanja željezničkog sektora Komisija je potvrdila 2001. godine, kada je kao ciljnu vrijednost odredila održavanje tržišnog udjela željezničkog prijevoza tereta u državama članicama središnje i istočne Europe na razini od 35 % do 2010. godine. Konačno, 2011. godine Europska komisija odredila je ciljnu vrijednost prema kojoj se čak 30 % tereta prevezenog cestama na udaljenostima većima od 300 km do 2030. godine treba prevoziti drugim načinima prijevoza kao što su prijevoz željeznicom ili vodama, a do 2050. godine više od 50 % tereta.

Na prijevoz se troši otprilike jedna trećina energije u EU-u, a toliki udio zauzima i u ukupnim emisijama CO<sub>2</sub>. Promicanje učinkovitih i održivih načina prijevoza davanjem prednosti prijevozu željeznicom i unutarnjim plovnim putovima moglo bi doprinijeti manjoj ovisnosti Europe o uvezenoj nafti te smanjenju onečišćenja. Prema Europskoj agenciji za okoliš, željezničkim se prijevozom uzrokuje 3,5 puta manje emisija CO<sub>2</sub> po tonskom kilometru nego cestovnim prijevozom. Održiviji načini prijevoza također bi mogli doprinijeti smanjenju troškova povezanih sa zagušenjem cestovnog prometa (koji bi prema trenutačnim predviđanjima do 2050. godine trebali porasti za otprilike 50 % do iznosa od gotovo 200 milijardi eura godišnje), kao i smanjenju broja smrtno stradalih osoba u prometu.

Količina tereta koji se prevozi kopnom u EU-u (cestama, željeznicom ili unutarnjim plovnim putovima) iznosi otprilike 2300 milijardi tonskih kilometara godišnje, pri čemu cestovni prijevoz zauzima otprilike 75 % navedene ukupne količine.

Tematsko izvješće br. 8/2016 „Željeznički prijevoz tereta u EU-u i dalje nije na pravome putu”

dostupno je na 23 jezika EU-a.