



## Sajtóközlemény

Luxembourg, 2016. május 24.

### Európai Számvevőszék: Az uniós vasúti áru fuvarozás „még nincs sínen”

**Az Európai Számvevőszék új jelentése szerint a forgalom közútról vasútra való áttérelésével kapcsolatosan az Európai Bizottság által meghatározott célkitűzések ellenére a vasúti áru fuvarozás részesedése 2011 óta valójában enyhén csökkent. A jelentés szerint a vasút sokkal inkább környezetbarát, és kevesebb importált olajat használ fel. A közúti fuvarozás konkurenciájával a vasút mégsem tudja felvenni a versenyt.**

Ellenőreink áttekintették az uniós vasúti áru fuvarozás teljesítményének alakulását 2000 óta. 2014 közepétől 2015 közepéig öt tagállamot – a Cseh Köztársaságot, Németországot, Spanyolországot, Franciaországot és Lengyelországot – keresték fel.

Az Unió költségvetéséből 2007 és 2013 között körülbelül 28 milliárd eurót fordítottak vasúti projektekre. Annak ellenére azonban, hogy a Bizottság prioritásként kezelte a forgalom közútról vasútra való áttérelését, ellenőreink véleménye szerint a vasúti áru fuvarozás az elmúlt 15 év során mégsem reagált megfelelően a közúti fuvarozás által támasztott versenyre, és teljesítménye összességében továbbra sem kielégítő.

Ellenőreink megállapítása szerint a fuvarozatók egyértelműen a közutat részesítik előnyben a vasúti áru fuvarozás helyett. Néhány tagállamnak (pl. Ausztria, Németország és Svédország) ugyan sikerült jobb eredményeket elérnie, ám a vasúti áru fuvarozás átlagos részesedése 2011 óta valójában enyhén csökkent. Emellett a tehervonatok átlagos sebessége az Unióban nagyon alacsony (számos nemzetközi útvonalon mindössze körülbelül 18 km/h).

Ellenőreink szerint az egységes európai vasúti térség még messze áll a megvalósítástól. Az uniós vasúti hálózat túlnyomórészt továbbra is különálló tagállami hálózatok rendszere, különböző nemzeti hatóságokkal és a menetvonal-elosztásra, irányításra és díjszabásra vonatkozó nagyban eltérő nemzeti szabályozással.

A forgalomirányítási eljárásokat nem igazították a vasúti áru fuvarozás igényeihez, még a vasúti áru fuvarozási folyosókon sem: a tehervonatok minden kilométernyi vasúti pálya után használati díjat fizetnek, míg ez nem minden esetben érvényes a közúti fuvarozásra

*E sajtóközlemény célja, hogy összefoglalót nyújtson az Európai Számvevőszék által elfogadott különjelentésről.*

*A jelentés teljes szövege letölthető: [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu).*

## ECA Press

Mark Rogerson – szóvivő

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – sajtófelelős

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide de Gasperi – L-1615 Luxemburg

E: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu) @EUAuditorsECA [eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)

A felkeresett öt tagállam közül háromban 2007 és 2013 között több uniós forrást különítették el a közutak, mint a vasút számára, és még a vasút számára elkülönített forrásokat sem elsősorban a vasúti árufuvarozás igényei szerint használták fel. Végül a vasúthálózat nem megfelelő karbantartása a fenntarthatóságra és teljesítményre is kihat.

*„A jelentésünkben szereplő kérdések figyelembevétele nélkül további finanszírozás egymagában nem lesz képes megoldani a problémát – jelentette ki Ladislav Balko, a jelentésért felelős számvevőszéki tag. – A Bizottság és a tagállamok segítsék a vasúttársaságokat és a pályahálózat-működtetőket abban, hogy javuljon a vasúti árufuvarozás megbízhatósága, a járatsűrűség, a rugalmasság, a vevőközpontúság, a szállítási idő és díjszabás.”*

Ellenőreink javasolják, hogy a Bizottság a tagállamokkal együtt orvosolja a következők kapcsán megfigyelhető hiányosságokat: a vasúti árufuvarozási piac liberalizációja, a forgalomirányítási eljárások, az adminisztratív és műszaki korlátok, a vasúti árufuvarozási ágazat teljesítményének nyomom követése és átláthatósága, valamint a különböző szállítási módok közötti tisztességes verseny.

Az uniós források jobb felhasználása érdekében a Számvevőszék javasolja azt is, hogy a Bizottság és a tagállamok gondoskodjanak javulásról az alábbi területeken: a szakpolitikai célkitűzések és a források elosztása közötti következetes kapcsolat, a projektek kiválasztása, tervezése és irányítása, valamint a vasúthálózat karbantartása.

### **A szerkesztők figyelmébe**

A hatékonyabb és fenntarthatóbb közlekedési módok, különösen a vasúti árufuvarozás előmozdítása az elmúlt 25 év során kulcsfontosságú összetevője volt az uniós politikának. Az Európai Bizottság már 1992-ben egyik fő céljául tűzte ki a különböző szállítási módok közötti megoszlás megváltoztatását. 2001-ben a Bizottság a vasúti ágazat újbóli fellendítésének fontosságát azzal is hangsúlyozta, hogy a közép-kelet-európai tagállamokban 2010-ig 35%-on kívánta fenntartani a vasúti árufuvarozás részesedését. Végezetül 2011-ben a Bizottság célul tűzte ki, hogy 2030-ig a több mint 300 km távolságot meghaladó közúti árufuvarozás 30%-át más közlekedési módokra, pl. vasúti vagy vízi szállítási módra terelje, és ezt az arányt 2050-ig több mint 50%-ra növelje.

A közlekedés mind az Unió energiaszámításának, mind a teljes uniós CO<sub>2</sub>-kibocsátásnak körülbelül egyharmadáért felelős. A hatékony és fenntartható, mint pl. vasúti és belvízi szállítási módoknak a közúti szállítással szembeni előmozdítása segíthet Európa olajimport-függőségének és a légszennyezésnek a csökkentésében. Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség szerint a vasúti fuvarozásból származó CO<sub>2</sub>-kibocsátás tonnakilométerre vetítve 3,5-szer kisebb, mint a közúti fuvarozás esetében. A fenntarthatóbb közlekedési módok a halálos kimenetelű közlekedési baleseteket és a közutak zsúfoltságához kapcsolódó költségeket is csökkenthetnék, mivel azok a jelenlegi előrejelzések szerint 2050-ig 50%-kal, közel évi 200 milliárd euróra nőnek.

Az Unión belüli szárazföldi árufuvarozás (beleértve a közúti, vasúti és belvízi szállítást) volumene körülbelül évi 2300 milliárd tonnakilométer körül van, amelynek körülbelül 75%-át a közúti fuvarozás teszi ki.

A 8/2016. sz. különjelentés, „Vasúti árufuvarozás az Unióban: az ágazat még nincs sínen”, 23 uniós nyelven elérhető.