



Sporočilo za javnost

Luxembourg, 24. maja 2016

Revizorji opozarjajo, da železniški tovorni promet v EU še vedno ni na pravi poti

Kot ugotavlja Evropsko računsko sodišče v svojem novem poročilu, se je v EU delež tovornega prevoza po železnici od leta 2011 kljub cilju Evropske komisije, da bi tovorni promet preusmerila s cest na železnico, nekoliko zmanjšal. Glede na poročilo je železnica bolj okolju prijazna in porabi manj uvožene nafte, vendar ni konkurenčna cestnemu prometu.

Revizorji so pregledali uspešnost železniškega tovornega prometa v EU od leta 2000. Od sredine leta 2014 do sredine leta 2015 so obiskali pet držav članic: Češko, Nemčijo, Španijo, Francijo in Poljsko.

Med letoma 2007 in 2013 je bilo iz proračuna EU zagotovljenih približno 28 milijard EUR za financiranje železniških projektov. Kljub temu in kljub prednosti, ki jo Evropska komisija daje preusmeritvi tovora s cest na železnico, se po besedah revizorjev železniški tovorni promet v zadnjih 15 letih ni uspešno odzival na konkurenco, ki jo zanj pomeni cestni promet. Njegova uspešnost ostaja v glavnem nezadovoljiva.

Revizorji so ugotovili, da naročniki pri prevozu blaga očitno dajejo prednost cestam pred železnico. Čeprav je nekaterim državam članicam (npr. Avstriji, Nemčiji in Švedski) uspelo doseči boljše rezultate, se je povprečni delež železniškega tovornega prometa na ravni EU od leta 2011 v resnici nekoliko zmanjšal. Poleg tega je povprečna hitrost tovornih vlakov v EU zelo majhna (na mnogih mednarodnih progah samo pribl. 18 km/uro).

Revizorji zatrjujejo, da je pot do uresničitve enotnega evropskega železniškega območja še dolga. Železniško omrežje EU v glavnem ostaja sistem ločenih nacionalnih omrežij z različnimi nacionalnimi organi in zelo različnimi pravili, ki urejajo dodeljevanje vlakovnih poti, upravljanje in cene.

Postopki upravljanja prometa niso prilagojeni potrebam tovornega prometa niti v samih koridorjih za tovorni železniški promet. Za tovarne vlake se zaračunava vsak kilometer uporabljene železniške infrastrukture, v cestnem prometu pa to ne velja povsod.

V treh obiskanih državah članicah je bilo med letoma 2007 in 2013 več sredstev EU dodeljenih za

Namen tega sporočila za javnost je predstaviti glavna sporočila posebnega poročila, ki ga je sprejelo Evropsko računsko sodišče.

Celo poročilo je na voljo na www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson, uradni govorec,

tel.: (+352) 4398 47063, prenosni tel.: (+352) 621 55 30 63

Damijan Fišer, tiskovni predstavnik,

tel.: (+352) 4398 45410, prenosni tel.: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

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

ceste kot železnico, kadar pa so bila sredstva EU dodeljena za železnico, niso bila porabljena v prvi vrsti za zadovoljitev potreb sektorja tovarnega železniškega prometa. In končno, slabo vzdrževanje železniškega omrežja lahko negativno vpliva na trajnost in uspešnost.

„Če ugotovitve iz našega poročila ne bodo obravnavane, dodatna sredstva sama po sebi ne bodo rešila problema,“ je izjavil Ladislav Balko, član Računskega sodišča, pristojen za poročilo.

„Komisija in države članice morajo pomagati upravljavcem vlakov in tirov, da bodo izboljšali zanesljivost, pogostost, prožnost, usmerjenost k strankam, trajanje prevoza in cene.“

Revizorji priporočajo, naj Komisija in države članice odpravijo slabosti, ugotovljene pri liberalizaciji trga železniškega tovarnega prometa, postopkih za upravljanje prometa, upravnih in tehničnih omejitvah, spremljanju in preglednosti uspešnosti sektorja železniškega tovarnega prometa ter poštenu konkurenci med različnimi vrstami prevoza.

Poleg tega priporočajo, naj bodo Komisija in države članice zaradi boljše uporabe sredstev EU doslednejše pri usklajevanju ciljev politike z dodeljevanjem sredstev ter izbiro, načrtovanjem in vodenjem projektov ter vzdrževanjem železniškega omrežja.

Opombe za urednike

Spodbujanje učinkovitejših in bolj trajnostnih načinov prevoza, zlasti železniškega prevoza tovora, je ključni del politike EU zadnjih 25 let. Že leta 1992 je Evropska komisija kot glavni cilj določila spremembo v ravnovesju med različnimi načini prevoza. Leta 2001 je Komisija potrdila pomen oživitve železniškega sektorja, tako da je postavila cilj ohranitve tržnega deleža sektorja železniškega tovarnega prometa v državah članicah srednje in vzhodne Evrope na ravni 35 % do leta 2010. In končno, Komisija je leta 2011 določila cilj preusmeritve kar 30 % cestnega tovora, ki se prevaža na razdaljah, večjih od 300 km, na druge načine prevoza, kot sta železniški prevoz in prevoz po plovni poti, do leta 2030, in več kot 50 % do leta 2050.

Za prevoz se porabi približno tretjina energije in v povezavi z njim nastane tretjina vseh emisij CO₂ v EU. Spodbujanje učinkovitih in trajnostnih načinov prevoza, kot so železnice in celinske plovne poti, namesto cestnega prevoza bi lahko pomagalo zmanjšati evropsko odvisnost od uvožene nafte in onesnaženost. Po podatkih Evropske agencije za okolje so emisije CO₂ iz železniškega prometa na tonski kilometer 3,5-krat manjše kot emisije iz cestnega prometa. Bolj trajnostni načini prevoza bi lahko pripomogli tudi k zmanjšanju stroškov, povezanih z zastoji v cestnem prometu (ki se bodo po sedanjih predvidevanjih do leta 2050 povečali za približno 50 %, na skoraj 200 milijard EUR letno), in k zmanjšanju števila smrtnih žrtev v prometu.

Obseg celinskega tovarnega prometa v EU (ki vključuje cestni in železniški promet ter promet po celinskih plovni poti) znaša približno 2 300 milijard tonskih kilometrov letno, od česar je približno 75 % cestni promet.

Posebno poročilo št. 8/2016 „Železniški tovorni promet v EU še vedno ni na pravi poti“ je na voljo v 23 jezikih EU.