



Съобщение за пресата

Люксембург, 26 юни 2018 г.

Високоскоростният железопътен транспорт в ЕС представлява неефективна и разпокъсана мрежа без реалистичен дългосрочен план, посочват одиторите на ЕС

Според новия доклад на Европейската сметна палата настоящият дългосрочен план на ЕС за високоскоростния железопътен транспорт вероятно няма да бъде изпълнен, а същевременно липсва стратегически подход, който да обхваща целия ЕС. Одиторите считат, че европейската високоскоростна ЖП мрежа е разпокъсано съчетание от национални линии без добра трансгранична координация, планирана и изградена от държавите членки изолирано, което води до лоша свързаност. Европейската комисия не разполага с правни инструменти и правомощия при вземането на решения, за да гарантира, че държавите членки ще постигнат бърз напредък по завършването на коридорите на основната мрежа.

От 2000 г. насам ЕС е предоставил съфинансиране в размер на 23,7 млрд. евро за подпомагане на инвестициите във високоскоростна железопътна инфраструктура. Одиторите посетиха шест държави членки (Франция, Испания, Италия, Германия, Португалия и Австрия) и анализираха разходите за високоскоростни линии с дължина над 5 000 км, обхващайки по този начин около 50 % от общата дължина на линиите в ЕС. Те установиха, че дължината на националните високоскоростни мрежи нараства, но въпреки това целта на ЕС за утрояване на дължината на високоскоростните линии (до 30 000 км) до 2030 г. няма да бъде постигната.

„Изградена е неефективна и разпокъсана мрежа от лошо свързани национални линии“, заяви Оскар Херикс — членът на Европейската сметна палата, отговарящ за изготвянето на доклада.

„Изграждането на високоскоростни линии, пресичащи национални граници, не е сред приоритетите на държавите членки, а Комисията няма правомощия да го наложи. Това означава, че добавената стойност от съфинансирането на ЕС е ниска“.

Решението за изграждане на високоскоростни линии често се основава на политически съображения и като цяло анализите на разходите и ползите не се използват за подпомагане на икономически ефективното вземане на решения. В много случаи влаковете се движат по свръхвисокоскоростни линии с много по-ниска средна скорост (само 45 % от максималната), отколкото е проектирана да поеме

Настоящото съобщение за пресата има за цел да представи основните послания на специалния доклад, приет от Европейската сметна палата.

Пълният текст на доклада е публикуван на www.eca.europa.eu.

Пресслужба на ЕСП

Mark Rogerson – Говорител

Damijan Fišer – Служител в пресслужбата

12, rue Alcide De Gasperi, 1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu @EUAuditors

T: (+352) 4398 47063

T: (+352) 4398 45410

eca.europa.eu

M: (+352) 691 55 30 63

M: (+352) 621 55 22 24

линията. Тази много по-ниска от проектираната средна скорост поставя въпроси относно доброто финансово управление, посочват одиторите.

Високоскоростната железопътна инфраструктура е скъпа: средната цена на одитираните линии е била 25 млн. евро на км. Четири от десетте линии са стрували над 100 млн. евро за всяка минута спестено време за път. Линията Щутгарт – Мюнхен е с най-голяма стойност — тя ще струва 369 млн. евро за една спестена минута. От друга страна обаче, внимателното разглеждане на алтернативното решение за модернизиране на съществуващите конвенционални ЖП линии може да спести милиарди евро.

Преразходите и закъсненията са правило, а не изключение. Преразходите по инвестициите за високоскоростен железопътен транспорт не засягат бюджета на ЕС, тъй като съфинансирането е ограничено, а увеличенията на разходите се поемат от националните бюджети. Общият размер на преразходите за разгледаните линии и проекти възлиза на 5,7 млрд. евро на равнището на проектите и 25,1 млрд. евро на равнището на линиите. Осем от 30-те одитирани от ЕСП проекта са били забавени с най-малко една година, а при пет от десетте одитирани линии се наблюдават закъснения от повече от едно десетилетие.

Одиторите посочват, че съгласно съответните целеви показатели, в идеалния случай една високоскоростна линия следва да превозва девет милиона пътници на година, за да бъде успешна. По три от одитираните седем завършени линии обаче броят на превозваните пътници е далеч по-малък. Това означава, че съществува голям риск от неефективно изразходване на съфинансирането от ЕС за тези линии, което е в размер на 2,7 млрд. евро. Освен това 9 от 14-те одитирани линии и трансгранични връзки не разполагат с достатъчно голям брой потенциални пътници в прилежащите им райони на обслужване по линията, за да бъдат успешни.

Още през 2010 г. Сметната палата вече призова за спешни действия за премахване на всички технически, административни и други пречки пред оперативната съвместимост на железопътния транспорт. Одиторите обаче установиха, че тези пречки продължават да съществуват и през 2018 г., което пречи на изграждането на истински безпрепятствени и конкурентни трансгранични високоскоростни ЖП операции в ЕС. В Испания и Франция достъпът до железопътния пътнически пазар все още не е отворен. В Италия, а в ограничена степен и в Австрия, където има конкуренция в железопътния транспорт, услугите са по-чести и с по-високо качество, а цените на билетите са по-ниски. Общата ефективност на високоскоростните железопътни услуги би се повишила с въвеждането на интегрирани билетни системи и по-добър достъп до гарите, както и с по-добра свързаност.

Сметната палата препоръчва на Европейската комисия да:

- извърши реалистично дългосрочно планиране;
- съгласува с държавите членки кои основни стратегически отсечки ще бъдат реализирани най-напред, с оценка на нуждата от свръхвисокоскоростни линии, строг мониторинг и правомощия за изпълнение, които да гарантират спазването на ангажиментите за завършване на основната високоскоростна железопътна мрежа на ЕС;
- обвърже съфинансирането от ЕС с определени стратегически приоритетни проекти, ефективна конкуренция и постигане на резултати;
- опрости трансграничните обществени поръчки, използва „обслужване на едно гише“ за различните формалности и премахне всички съществуващи административни и регулаторни пречки пред оперативната съвместимост;

- подобри безпрепятственото функциониране на високоскоростните ЖП операции за пътниците, като например въведе електронни билети и опрости таксите за релсов достъп.

Бележки към редакторите

ЕСП представя своите специални доклади на Европейския парламент и на Съвета на ЕС, както и пред други заинтересовани страни, като националните парламенти, заинтересовани страни от промишлеността и представители на гражданското общество. По-голямата част от препоръките, отправени от ЕСП в нейните доклади, се изпълняват. Това високо ниво на изпълнение подчертава ползата от дейността на ЕСП за гражданите на ЕС.

Специален доклад № 19/2018 „Европейската високоскоростна железопътна мрежа — неефективна и разпокъсана, а не реално функционираща“ е публикуван на уебсайта на ЕСП (eca.europa.eu) на английски език, като останалите езикови версии ще бъдат добавени своевременно.