



## Pressemeddelelse

Luxembourg, den 26. juni 2018

### Højhastighedsjernbanerne i EU er et ineffektivt kludetæppe af linjer uden en realistisk langsigtet plan, siger revisorerne

Den Europæiske Revisionsret konstaterer i en ny beretning, at EU's nuværende langsigtede plan for højhastighedsjernbanerne sandsynligvis ikke vil blive realiseret, og at der mangler en solid strategisk tilgang, som omfatter hele EU. Ifølge revisorerne er det europæiske højhastighedsjernbanenet kun et kludetæppe af nationale linjer, som er individuelt planlagt og anlagt uden ordentlig koordination på tværs af grænserne, hvilket resulterer i dårlige forbindelser. Kommissionen har ingen retlige værktøjer og ingen beføjelser i beslutningstagningen til at sikre, at medlemsstaterne gør hurtige fremskridt med hensyn til at færdiggøre hovednettet.

Siden år 2000 har EU ydet 23,7 milliarder euro i medfinansiering for at støtte investeringer i højhastighedsjernbaner. Revisorerne besøgte seks medlemsstater (Frankrig, Spanien, Italien, Tyskland, Portugal og Østrig) og analyserede udgifter til mere end 5 000 km højhastighedslinjer, svarende til ca. 50 % af EU-nettet. De konstaterede, at selv om længden af de nationale højhastighedsjernbanenet vokser, vil EU-målet om tredobling af højhastighedsjernbanelinjernes samlede længde (til 30 000 km) inden 2030 ikke blive nået.

*"Der er blevet anlagt et ineffektivt kludetæppe af dårligt forbundne nationale linjer," siger Oskar Herics, det medlem af Den Europæiske Revisionsret, der er ansvarligt for beretningen.*

*"Højhastighedslinjer, der krydser de nationale grænser, er ikke blandt de nationale anlægsprioriteter, og Kommissionen har ingen beføjelser til at kræve dem anlagt. Det betyder, at EU-medfinansieringen har en lav merværdi."*

Beslutninger om anlæggelse af højhastighedslinjer baseres ofte på politiske overvejelser, og cost-benefit-analyser bruges generelt ikke som et redskab til at understøtte omkostningseffektiv beslutningstagning. I mange tilfælde kører tog på linjer til meget høje hastigheder med langt lavere gennemsnitshastigheder, end linjerne er konstrueret til at kunne klare (kun 45 % af den maksimale hastighed). Gennemsnitshastigheder så langt under de konstruktivt bestemte

*Formålet med denne pressemeddelelse er at gengive hovedbudskaberne i Den Europæiske Revisionsrets særberetning. Beretningen i sin helhed kan fås på [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu).*

## ECA Press

Mark Rogerson – Talsmand

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Pressesekretær

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

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

@EUAuditors

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

hastigheder sætter spørgsmålstegn ved forsvarligheden af den økonomiske forvaltning, siger revisorerne.

Højhastighedsjernbaneinfrastruktur er dyr: I gennemsnit kostede de undersøgte linjer 25 millioner euro pr. km. Fire af de ti linjer vil koste mere end 100 millioner euro pr. sparet minut i rejsetid. Det højeste beløb vedrører Stuttgart-München-linjen, som vil koste 369 millioner euro pr. sparet minut. Ved behørig hensyntagen til den alternative løsning med opgradering af eksisterende konventionelle linjer kunne man spare milliarder af euro.

Omkostningsoverskridelser og forsinkelser var reglen snarere end undtagelsen. Omkostningsoverskridelserne i forbindelse med højhastighedsjernbaneinvesteringer påvirker ikke EU-budgettet, da der er fastsat et loft for EU's medfinansiering, og overskridelserne dækkes derfor af de nationale budgetter. De sammenlagte omkostningsoverskridelser for de undersøgte projekter og linjer var 5,7 milliarder euro på projektniveau og 25,1 milliard euro på linjeniveau. Otte af de 30 undersøgte projekter var blevet forsinket med mindst et år, og fem af de ti linjer havde oplevet forsinkelser på mere end ti år.

Ifølge de relevante benchmarks skal en højhastighedslinje ideelt set have ni millioner passagerer om året for at være en succes, siger revisorerne. På tre af de syv færdiggjorte højhastighedslinjer, der blev undersøgt, var antallet af passagerer imidlertid langt lavere. Det betyder, at der er en høj risiko for ineffektiv brug af EU's medfinansiering på 2,7 milliarder euro vedrørende disse linjer. Hertil kommer, at 9 af de 14 undersøgte linjer og grænseoverskridende forbindelser ikke havde tilstrækkelig mange potentielle passagerer i deres opland til at blive en succes.

I 2010 efterlyste revisorerne en hurtig indsats med henblik på at fjerne tekniske, administrative og andre barrierer for jernbaneinteroperabilitet. I forbindelse med denne revision konstaterede de imidlertid, at disse barrierer stadig findes i 2018, hvilket forhindrer en virkelig optimal højhastighedsjernbanedrift på tværs af EU's grænser. Jernbanepassagermarkedet er endnu ikke åbent i Frankrig og Spanien. Der er konkurrence på skinnerne i Italien og - i begrænset omfang - i Østrig, og her var forbindelserne karakteriseret ved hyppigere afgang og højere kvalitet, mens billetpriserne var lavere. Højhastighedsjernbanernes samlede effektivitet kunne forbedres ved hjælp af integrerede billetsystemer, bedre adgang til stationer og bedre forbindelser.

Revisorerne siger i deres anbefalinger, at Europa-Kommissionen bør:

- foretage en realistisk langsigtet planlægning
- aftale med medlemsstaterne, hvilke vigtige strategiske strækninger der skal anlægges først, med vurdering af behovet for linjer til meget høje hastigheder og med nøje overvågning og håndhævelsesbeføjelser til at sikre, at forpligtelserne til at færdiggøre EU's hovednet til højhastighedstog respekteres
- knytte EU-medfinansieringen til øremærkede strategisk prioriterede projekter, reel konkurrence på skinnerne og opnåelse af resultater
- forenkle udbudsprocedurerne vedrørende grænseoverskridende projekter, anvende kvikskranker til de forskellige formaliteter og fjerne alle resterende administrative og lovgivningsmæssige barrierer for interoperabilitet

- sikre en mere optimal højhastighedsjernbanedrift for passagererne ved f.eks. at indføre e-billetter og forenkle sporadgangsafgifterne.

#### **Bemærkninger til redaktører**

Revisionsretten præsenterer sine særberetninger for Europa-Parlamentet og EU-Rådet samt for andre interessenter såsom de nationale parlamenter, aktører i erhvervslivet og repræsentanter for civilsamfundet. Langt hovedparten af de anbefalinger, vi fremsætter i vores særberetninger, bliver gennemført i praksis. Den høje gennemførelsesgrad viser, at vores arbejde kommer EU's borgere til gode.

Særberetning nr. 19/2018 "Et europæisk højhastighedsjernbanenet: ikke en realitet, men et ineffektivt kludetæppe" foreligger nu på engelsk på Revisionsrettens websted ([eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)). De øvrige sprogudgaver vil foreligge senere.