



Δελτίο Τύπου

Λουξεμβούργο, 26 Ιουνίου 2018

Σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας της ΕΕ: αναποτελεσματικό συνονθύλευμα γραμμών και απουσία ρεαλιστικού μακροπρόθεσμου σχεδίου, δηλώνουν οι ελεγκτές

Το τρέχον μακροπρόθεσμο σχέδιο της ΕΕ για το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας δεν είναι πιθανό να υλοποιηθεί και στερείται άρτιας στρατηγικής προσέγγισης σε επίπεδο ΕΕ, σύμφωνα με νέα έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου. Το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας δεν είναι, σύμφωνα με τους ελεγκτές, τίποτε περισσότερο από ένα συνονθύλευμα εθνικών γραμμών που δεν συντονίζονται καταλλήλως σε διασυνοριακό επίπεδο, σχεδιασμένων και κατασκευασμένων μεμονωμένα από κάθε κράτος μέλος, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν καλές συνδέσεις. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν διαθέτει νομικά μέσα ούτε εξουσίες λήψης αποφάσεων ώστε να διασφαλίσει ότι τα κράτη μέλη σημειώνουν γοργή πρόοδο όσον αφορά την ολοκλήρωση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου.

Από το 2000, η ΕΕ έχει χορηγήσει 23,7 δισεκατομμύρια ευρώ για τη στήριξη επενδύσεων σε σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας. Οι ελεγκτές επισκέφθηκαν έξι κράτη μέλη (Γαλλία, Ισπανία, Ιταλία, Γερμανία, Πορτογαλία και Αυστρία) και ανέλυσαν δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν για περισσότερα από 5 000 χιλιόμετρα γραμμών υψηλής ταχύτητας που καλύπτουν περίπου το 50 % του συνολικού σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας της ΕΕ. Διαπίστωσαν ότι, αν και το μήκος των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων υψηλής ταχύτητας αυξάνεται, ο στόχος που έχει θέσει η ΕΕ περί τριπλασιασμού του μήκους των σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας (σε 30 000 χλμ) έως το 2030 δεν θα επιτευχθεί.

«Αυτό που έχει διαμορφωθεί είναι ένα αναποτελεσματικό συνονθύλευμα εθνικών γραμμών που δεν συνδέονται ικανοποιητικά μεταξύ τους», δήλωσε ο Oskar Herics, Μέλος του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου και αρμόδιος για την έκθεση. «Η κατασκευή γραμμών υψηλής ταχύτητας διερχόμενων τα εθνικά σύνορα δεν καταλέγεται στις εθνικές προτεραιότητες, και η Επιτροπή δεν διαθέτει την εξουσία να την επιβάλλει. Η προστιθέμενη αξία της συγχρηματοδότησης από την ΕΕ είναι επομένως χαμηλή».

Πίσω από την απόφαση για την κατασκευή γραμμών υψηλής ταχύτητας βρίσκονται συχνά πολιτικές σκοπιμότητες, ενώ η λήψη αποφάσεων δεν συνοδεύεται κατά κανόνα από αναλύσεις κόστους-οφέλους. Σε πολλές περιπτώσεις, οι αμαξοστοιχίες κινούνται σε γραμμές πολύ υψηλής ταχύτητας με μέσες ταχύτητες (μόλις στο 45% της μέγιστης δυνατής ταχύτητας) πολύ κατώτερες εκείνων για τις οποίες κατασκευάστηκε η

Σκοπός του παρόντος δελτίου τύπου είναι η παρουσίαση των κύριων μηνυμάτων της ειδικής έκθεσης του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Το πλήρες κείμενο της έκθεσης διατίθεται στον ιστότοπο του ΕΕΣ www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Εκπρόσωπος Τύπου

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Υπεύθυνος Τύπου

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu @EUAuditors

eca.europa.eu

γραμμή. Σύμφωνα με τους ελεγκτές, μια μέση ταχύτητα τόσο χαμηλότερη από την εκ κατασκευής προβλεπόμενη δημιουργεί ερωτηματικά όσον αφορά τη χρηστή δημοσιονομική διαχείριση.

Οι σιδηροδρομικές υποδομές υψηλής ταχύτητας είναι δαπανηρές: κατά μέσο όρο, οι γραμμές που ελέγξαμε κοστίζουν 25 εκατομμύρια ευρώ ανά χιλιόμετρο. Τέσσερις εκ των δέκα ελεγχθεισών γραμμών θα κοστίζουν άνω των 100 εκατομμυρίων ευρώ για κάθε εξοικονομούμενο λεπτό από τον χρόνο μετακίνησης. Το υψηλότερο ποσό παρατηρείται στη γραμμή Στουτγάρδη-Μόναχο, όπου το κόστος ανά εξοικονομούμενο λεπτό θα ανέλθει σε 369 εκατομμύρια ευρώ. Από την άλλη πλευρά, η πρόκριση της εναλλακτικής λύσης της αναβάθμισης των υφιστάμενων συμβατικών γραμμών θα μπορούσε να αποφέρει εξοικονόμηση δισεκατομμυρίων ευρώ.

Οι υπερβάσεις κόστους και οι καθυστερήσεις ήταν ο κανόνας και όχι η εξαίρεση. Οι υπερβάσεις κόστους στις επενδύσεις σε σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας δεν επιβαρύνουν τον προϋπολογισμό της ΕΕ, καθώς προβλέπεται ανώτατο όριο συγχρηματοδότησης και το εναπομένον κόστος καλύπτεται από τους εθνικούς προϋπολογισμούς. Οι συνολικές υπερβάσεις κόστους για τις γραμμές και τα έργα που ελέγξαμε ανέρχονταν σε 5,7 δισεκατομμύρια ευρώ σε επίπεδο έργου και σε 25,1 δισεκατομμύρια ευρώ σε επίπεδο γραμμής. Οκτώ εκ των τριάντα ελεγχθέντων έργων είχαν καθυστερήσει κατά τουλάχιστον ένα έτος, και πέντε εκ των δέκα γραμμών είχαν καταγράψει καθυστερήσεις που υπερέβαιναν τη δεκαετία.

Για να θεωρείται επιτυχημένη μια γραμμή υψηλής ταχύτητας θα πρέπει, ιδανικά, να χρησιμοποιείται από εννέα εκατομμύρια επιβάτες ετησίως, αναφέρουν οι ελεγκτές βάσει των σχετικών τιμών αναφοράς. Ωστόσο, σε τρεις εκ των επτά ολοκληρωμένων γραμμών που ελέγχθηκαν, ο αριθμός των μεταφερόμενων επιβατών ήταν πολύ χαμηλότερος. Αυτό σημαίνει ότι υφίσταται υψηλός κίνδυνος να έχει δαπανηθεί αναποτελεσματικά στις γραμμές αυτές συγχρηματοδότηση της ΕΕ ύψους 2,7 δισεκατομμυρίων ευρώ. Επιπλέον, εννέα εκ των 14 ελεγχθεισών γραμμών και διασυνοριακών συνδέσεων δεν είχαν αρκετά υψηλό αριθμό πιθανών επιβατών στις ζώνες επιρροής τους, προκειμένου να θεωρηθούν επιτυχείς.

Ήδη το 2010 οι ελεγκτές είχαν ζητήσει να ληφθούν επείγοντως μέτρα για την άρση όλων των τεχνικών, διοικητικών και λοιπών φραγμών στη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων. Ωστόσο, διαπίστωσαν ότι οι φραγμοί αυτοί παραμένουν εν έτει 2018, γεγονός που αποτρέπει την αδιάλειπτη και ανταγωνιστική διασυνοριακή λειτουργία των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας. Η αγορά των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών στη Γαλλία και την Ισπανία δεν έχει ακόμη ανοίξει. Στην Ιταλία και, σε περιορισμένο βαθμό, στην Αυστρία, υπάρχει ανταγωνισμός στις γραμμές και οι υπηρεσίες ήταν συχνότερες και υψηλότερης ποιότητας, οι δε τιμές των εισιτηρίων χαμηλότερες. Η συνολική αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας θα αυξανόταν αν λειτουργούσαν ολοκληρωμένα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων και αν βελτιώνονταν η προσβασιμότητα σε σταθμούς και οι συνδέσεις.

Οι ελεγκτές συνιστούν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τα εξής:

- την πραγματοποίηση ενός ρεαλιστικού μακροπρόθεσμου σχεδιασμού·
- τη συμφωνία με τα κράτη μέλη σχετικά με τα βασικά στρατηγικά τμήματα τα οποία πρέπει να υλοποιηθούν πρώτα, η οποία θα συνοδεύεται από εκτίμηση των αναγκών για γραμμές πολύ υψηλής ταχύτητας, εκ του σύνεγγυς παρακολούθηση και εκτελεστές εξουσίες ώστε να διασφαλίζεται ότι οι δεσμεύσεις ολοκλήρωσης του κεντρικού σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας της ΕΕ τηρούνται·
- τη σύνδεση της συγχρηματοδότησης της ΕΕ με έργα που θεωρούνται στρατηγικής προτεραιότητας, με αποτελεσματικό ανταγωνισμό για τις γραμμές, καθώς και με την επίτευξη αποτελεσμάτων·

- την απλούστευση των διαγωνιστικών διαδικασιών για τις διασυνοριακές κατασκευές, τη χρήση «υπηρεσιών μιας στάσης» για τις διατυπώσεις και την άρση όλων των υπόλοιπων διοικητικών και κανονιστικών φραγμών στη διαλειτουργικότητα·
- την παροχή βελτιωμένων και αδιάλειπτων λειτουργιών στους σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας για τους επιβάτες, παραδείγματος χάριν, με την ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων και την απλούστευση των τελών τροχαίας πρόσβασης.

Σημείωμα προς τους συντάκτες

Το ΕΕΣ παρουσιάζει τις ειδικές εκθέσεις του στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της ΕΕ, καθώς και σε άλλους ενδιαφερομένους, όπως σε εθνικά κοινοβούλια, παράγοντες του αντίστοιχου κλάδου και εκπροσώπους της κοινωνίας των πολιτών. Στη συντριπτική πλειονότητά τους, οι συστάσεις που διατυπώνουμε στις εκθέσεις μας υλοποιούνται. Το υψηλό ποσοστό αποδοχής τους αποδεικνύει τον θετικό αντίκτυπο του έργου μας στους πολίτες της ΕΕ.

Η ειδική έκθεση αριθ. 19/2018, με τίτλο «Ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας: προς το παρόν, τίποτε άλλο από ένα αναποτελεσματικό συνονθύλευμα», είναι επί του παρόντος διαθέσιμη στον ιστότοπο του ΕΕΣ (eca.europa.eu) στα αγγλικά. Σύντομα θα είναι διαθέσιμη και σε άλλες γλώσσες της ΕΕ.