



Sajtóközlemény

Luxembourg, 2018. június 26.

Európai Számvevőszék: az európai nagy sebességű vasúti hálózat rosszul, mozaikszerűen működik, és híján van a reális hosszú távú tervezésnek

Az Európai Számvevőszék most közzétett jelentése szerint az Unió nagy sebességű vasútra vonatkozó hosszú távú tervei várhatóan nem teljesülnek, és hiányzik az egész Unióra kiterjedő, megalapozott stratégiai megközelítés. A számvevők szerint az európai nagy sebességű vasúti hálózat egymástól elkülönülő nemzeti vasútvonalak határokon átívelő koordináció nélküli mozaikjának tekinthető, amelynek elemeit a tagállamok egymástól függetlenül tervezték és építették meg, s így azok kevéssé kapcsolódnak össze egymással. A Bizottságnak nincsenek jogi eszközei, illetve döntéshozatali hatáskörei annak biztosítására, hogy a tagállamok gyors előrelépést telessenek a törzshálózat kiépítése felé.

Az Unió 2000 óta eddig 23,7 milliárd euró társfinanszírozással támogatta a nagy sebességű vasútvonalakba történő beruházásokat. A számvevők hat tagállamot (Franciaország, Spanyolország, Olaszország, Németország, Portugália és Ausztria) kerestek fel, és az általuk elemzett kiadások több mint 5000 kilométernyi, az Unión belüli hálózat mintegy 50%-át kitevő nagy sebességű vasútvonalra vonatkoztak. Megállapításuk szerint a nagy sebességű nemzeti vasúthálózatok hossza ugyan növekedést mutat, ám az Unió azon célja, hogy 2030-ig (30 000 kilométerre) megháromszorozza a nagy sebességű vasúti vonalak hosszát, nem fog teljesülni.

„Ami megvalósult, az egy nemzeti vonalakkól álló, nem kellő hatékonysággal működő és kevés kapcsolódást felmutató mozaik” – jelentette ki Oskar Herics, a jelentésért felelős számvevőszéki tag. „A tagállami határokat átlépő nagy sebességű vonalak nem tartoznak a tagállamok beruházási prioritásai közé, és a Bizottságnak nincsen hatásköre arra, hogy kivitelezésüket kieszközölje. Ez azt jelenti, hogy az uniós társfinanszírozás alacsony hozzáadott értékkel bír”.

Gyakran politikai szempontok állnak a nagy sebességű vonalak megépítésére vonatkozó döntések mögött, és nem általános, hogy a költséghatékonyságot szem előtt tartó döntéshozatal a költség-haszon elemzés eszközével támogatják. A nagyon nagy sebességű vonalakon a vonatok sok esetben jóval alacsonyabb átlagsebességgel (a megengedett legnagyobb sebesség pusztán 45%-ával) haladnak,

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

A jelentés teljes szövege itt tölthető le: 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 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu

@EUAuditors

eca.europa.eu

mint amilyen sebességre a vonalat tervezték. A Számvevőszék szerint a tervezett sebességtől ennyire elmaradó átlagsebesség kérdéseket vet fel a gondos pénzgazdálkodást illetően.

A nagy sebességű vasúti infrastruktúra költséges, az ellenőrzött vonalak kilométerenkénti költsége átlagosan 25 millió eurót tesz ki. A tíz ellenőrzött vasútvonal közül négyenél minden megtakarított menetidőperc több mint százmillió euróba kerül. A legdrágább a Stuttgart–München vonal, ahol egy megtakarított perc 369 millió euróba kerül. Ha viszont alternatív megoldásként a meglévő hagyományos vonalakat korszerűsítének, azzal több milliárd eurót lehetne megtakarítani .

A költségtúllépések és a késések nem kivételnek bizonyultak, hanem szinte már szabálynak tekinthetők. A nagy sebességű vasúti beruházások költségtúllépései nem érintik az uniós költségvetést, mert a társfinanszírozott összeget az eredetileg megállapított összegben maximalizálják, a túllépést pedig a nemzeti költségvetésből fedezik. Az ellenőrzött projektek és vonalak összesített költségtúllépése projektszinten 5,7 milliárd euró, vonalszinten pedig 25,1 milliárd euró volt. Az általunk ellenőrzött 30 projekt közül nyolc legalább egy évet késett, az ellenőrzött tíz vonal közül ötnél pedig több mint egy évtizednél is hosszabb volt a késése.

A számvevők szerint a vonatkozó referenciaértékek szerint egy nagy sebességű vonalon ideális esetben évi 9 millió utasnak kellene utaznia ahhoz, hogy a beruházás sikeres legyen. Az általunk ellenőrzött hét kiépített vonal közül három esetében azonban a szállított utasok száma ettől jóval elmaradt. E vonalak esetében nagy a kockázata annak, hogy a 2,7 milliárd euró uniós társfinanszírozást nem hatékony módon költik el. Ezenkívül a 14 ellenőrzött vonal és határon átnyúló összeköttetés közül kilenc nem rendelkezik a gyűjtőterületein belül kellően nagy számú utassal ahhoz, hogy a nagy sebességű vonalat sikeresnek tekinthessük.

A Számvevőszék már 2010-ben sürgős intézkedéseket kért a vasúti átjárhatóságot gátló valamennyi műszaki, közigazgatási és egyéb akadály megszüntetésére. Amint azonban megállapítottuk, 2018-ban továbbra is ugyanezek az akadályok gátolják a határokon átnyúló nagy sebességű uniós vasútüzem zökkenőmentes és versenyképes működését. A vasúti személyszállítás piacát még sem Franciaországban, sem Spanyolországban nem nyitották meg. Olaszországban és – kisebb mértékben – Ausztriában megvalósul a pályaszintű verseny; ezekben a tagállamokban gyakoribbak és magasabb színvonalúak voltak a járatok, ugyanakkor alacsonyabbak a jegyárak. A nagy sebességű vasúti szolgáltatások általános hatékonyságát nagyban növelné az integrált jegyértékesítési rendszerek bevezetése, valamint az állomások jobb megközelíthetősége és az összeköttetések javítása.

A Számvevőszék a következő ajánlásokat teszi az Európai Bizottságnak:

- végezzen reális hosszú távú tervezést;
- állapodjon meg a tagállamokkal az elsőként megvalósítandó legfontosabb stratégiai szakaszokról, felmérve a nagyon nagy sebességű vonalak iránti igényt; rendelkezzen hatáskörrel a szoros figyelemmel kísérésre és a végrehajtásra nézve, hogy be lehessen tartatni a nagy sebességű vasút uniós törzshálózatának kiépítésére tett kötelezettségvállalásokat;
- az uniós társfinanszírozást a stratégiai kiemelt projektekre különítse el és a finanszírozást kösse tényleges pályaszintű versenyhez és az eredmények eléréséhez;
- egyszerűsítse a határokon átnyúló pályázattalási eljárásokat, vezesse be az „egyablakos ügyintézés” a különféle adminisztratív eljárásokhoz, valamint számolja fel az átjárhatóságot még mindig gátló valamennyi közigazgatási és szabályozási akadályt;

- tegye zökkenőmentessé a nagy sebességű vasúti személyszállítási szolgáltatásokat, például elektronikus jegyértékesítési rendszer bevezetésével és a pályahasználati díjak egyszerűsítésével.

A szerkesztők figyelmébe

Különjelentéseit a Számvevőszék bemutatja az Európai Parlamentnek és az Európai Unió Tanácsának, valamint az egyéb érdekelt feleknek, például a nemzeti parlamenteknek, ágazati szereplőknek és a civil társadalom képviselőinek. A jelentéseinkben megfogalmazott ajánlások döntő többsége a gyakorlatban végrehajtásra kerül. Ajánlásaink kedvező fogadtatása arról tanúskodik, hogy munkánk az uniós polgárok javát szolgálja.

A „Nagy sebességű vasút Európában: az uniós hálózat hiánya rosszul működő mozaikot eredményez” című, 19/2018. sz. különjelentés angol nyelven elérhető a Számvevőszék honlapján (eca.europa.eu), a többi nyelvi változatot is hamarosan közzé tesszük.