



Komunikat prasowy

Luksemburg, 26 czerwca 2018 r.

Unijne koleje dużych prędkości – nieefektywny i fragmentaryczny system linii krajowych bez realistycznego planu długofalowego – twierdzą kontrolerzy

Jak wynika z nowego sprawozdania Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, jest mało prawdopodobne, by obecny unijny plan długofalowego rozwoju kolei dużych prędkości miał zostać zrealizowany. Brakuje też solidnego ogólnounijnego podejścia strategicznego w tym zakresie. W opinii kontrolerów europejska sieć kolei dużych prędkości to w rzeczywistości mozaika linii krajowych, pozbawiona odpowiedniej koordynacji na szczeblu międzynarodowym. Linie te zostały zaplanowane i wybudowane każda z osobna przez państwa członkowskie, czego skutkiem są słabo rozwinięte połączenia. Komisja Europejska nie dysponuje instrumentami prawnymi ani kompetencjami, by podejmować decyzje mające skłonić państwa członkowskie do szybkiego ukończenia budowy korytarzy sieci bazowej.

Począwszy od 2000 r. Unia udzieliła wsparcia w wysokości 23,7 mld euro w celu współfinansowania inwestycji w rozwój linii kolejowych dużych prędkości. Kontrolerzy przeprowadzili wizyty w sześciu państwach członkowskich (we Francji, w Hiszpanii, we Włoszech, w Niemczech, Portugalii i Austrii) i przeanalizowali wydatki poniesione na ponad 5 000 km linii dużych prędkości, tj. około 50% całej sieci w UE. Z ich ustaleń wynika, że choć krajowe sieci kolei dużych prędkości wciąż są rozbudowywane, unijny cel potrojenia kilometrażu takich linii (do 30 000 km) do 2030 r. nie zostanie osiągnięty.

– Obecny system to nieefektywna mozaika słabo skomunikowanych ze sobą krajowych linii kolejowych – **powiedział Oskar Herics, członek Europejskiego Trybunału Obrachunkowego odpowiedzialny za to sprawozdanie.** – Budowa transgranicznych linii kolei dużych prędkości nie należy do krajowych priorytetów, a Komisja nie ma żadnych uprawnień do egzekwowania ich realizacji. Oznacza to, że unijne współfinansowanie w tym obszarze ma niską wartość dodaną.

Decyzje o budowie linii dużych prędkości nierzadko są podejmowane ze względów politycznych, a w procesie decyzyjnym generalnie nie korzysta się z analizy kosztów i korzyści, która zapewniłaby większą racjonalność kosztów. W wielu przypadkach pociągi na liniach dużych prędkości jeżdżą z o wiele niższymi średnimi prędkościami (zaledwie

Niniejszy komunikat prasowy stanowi streszczenie sprawozdania specjalnego przyjętego przez Europejski Trybunał Obrachunkowy.

Pełny tekst sprawozdania dostępny jest na stronie www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Rzecznik

Tel.: (+352) 4398 47063

Tel. kom.: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Urzędnik ds. kontaktów z prasą

Tel.: (+352) 4398 45410

Tel. kom.: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luksemburg

E-mail: press@eca.europa.eu

@EUAuditors

eca.europa.eu

45% prędkości maksymalnej), niż pozwalałyby na to parametry linii. Kontrolerzy stwierdzili, że średnie prędkości są póki co znacznie niższe niż prędkości projektowe, co budzi wątpliwości co do należytego zarządzania finansami.

Infrastruktura kolei dużych prędkości jest droga – przeciętny koszt jednego kilometra linii skontrolowanych przez Trybunału wynosił 25 mln euro. Koszt czterech z dziesięciu linii objętych kontrolą przekroczy natomiast 100 milionów euro w przeliczeniu na każdą zaoszczędzoną minutę podróży. Najwyższy koszt odnotowano dla linii Stuttgart–Monachium, gdzie wyniesie on 369 mln euro w przeliczeniu na zaoszczędzoną minutę. Tymczasem gdyby wziąć pod rozwagę alternatywne rozwiązanie polegające na modernizacji istniejących linii konwencjonalnych, można by zaoszczędzić wiele miliardów euro.

Przypadki przekroczenia kosztów i opóźnień nie stanowiły wyjątku, lecz normę. Jeśli chodzi o inwestycje w koleje dużych prędkości, przekroczenia kosztów nie wpływają na budżet UE, ponieważ kwota współfinansowania pozostaje na pierwotnie uzgodnionym poziomie, lecz są pokrywane z budżetów krajowych. W przypadku skontrolowanych linii i projektów koszty zostały przekroczone łącznie o 5,7 mld euro na poziomie projektów oraz 25,1 mld euro na poziomie linii. Osiem z 30 projektów objętych kontrolą Trybunału było opóźnionych o co najmniej rok, a w przypadku pięciu z dziesięciu linii opóźnienia wynosiły ponad 10 lat.

Kontrolerzy podkreślają, że zgodnie z poziomami odniesienia linia dużych prędkości powinna obsługiwać rocznie 9 mln pasażerów, aby można uznać, że funkcjonuje z powodzeniem. W przypadku trzech z siedmiu ukończonych linii, które skontrolował Trybunał, liczba pasażerów była jednak znacznie mniejsza. Świadczy to o wysokim ryzyku, że środki unijne w kwocie 2,7 mld euro przeznaczone na współfinansowanie tych linii nie zostały wydatkowane efektywnie. Ponadto dziewięć z 14 skontrolowanych linii i połączeń transgranicznych nie miało dostatecznie dużej potencjalnej liczby pasażerów w strefach zasięgu, by móc funkcjonować z powodzeniem.

W 2010 r. kontrolerzy wezwali już do pojęcia pilnych działań w celu usunięcia wszystkich technicznych, administracyjnych i innych barier dla interoperacyjności kolei. Przeprowadzona kontrola pokazała jednak, że w 2018 r. bariery te wciąż istnieją, utrudniając wykonywanie przewozów transgranicznych kolejami dużych prędkości w UE w sposób sprawny i konkurencyjny. We Francji i w Hiszpanii dostęp do rynku przewozów pasażerskich nie został jak dotąd otwarty. Dla porównania we Włoszech oraz do pewnego stopnia w Austrii, gdzie istnieje konkurencja wśród przewoźników kolejowych, częstotliwość i jakość świadczenia usług są wyższe, a ceny biletów niższe. Na ogólną efektywność usług przewozowych kolejami dużych prędkości korzystnie wpłynęłoby wprowadzenie zintegrowanych systemów sprzedaży biletów, łatwiejszy dojazd do stacji oraz lepsze połączenia.

Kontrolerzy zalecają zatem, aby Komisja Europejska:

- przeprowadziła realistyczne planowanie długofalowe;
- uzgodniła z państwami członkowskimi, które kluczowe odcinki strategiczne należy zrealizować w pierwszej kolejności, a także oceniła zapotrzebowanie na linie kolejowe bardzo dużych prędkości, prowadziła ściśle monitorowanie i dysponowała uprawnieniami pozwalającymi skutecznie wyegzekwować zobowiązania do ukończenia unijnej sieci bazowej kolei dużych prędkości;
- zarezerwowała współfinansowanie unijne na priorytetowe projekty strategiczne i uzależniła przyznanie środków od faktycznej konkurencji w sektorze kolejowym i osiągnięcia rezultatów;
- uprościła procedury udzielania zamówień na projekty transgraniczne, ułatwiła korzystanie z punktów kompleksowej obsługi w celu załatwienia różnych formalności i wyeliminowała wszelkie istniejące nadal bariery administracyjne i regulacyjne dla interoperacyjności;

- usprawniła przewozy pasażerskie kolejami dużych prędkości, na przykład poprzez stworzenie możliwości zakupu biletów elektronicznych i uproszczenie zasad obliczania opłat za dostęp do infrastruktury.

Informacje dla redaktorów

Trybunał przedstawia swoje sprawozdania specjalne Parlamentowi Europejskiemu i Radzie UE, a także innym z zainteresowanym stronom, takim jak parlamenty narodowe, podmioty związane z danym sektorem i przedstawiciele społeczeństwa obywatelskiego. Zdecydowana większość zaleceń formułowanych w tych sprawozdaniach jest wprowadzana w życie, co dowodzi korzyści płynących z prac Trybunału dla obywateli UE.

Sprawozdanie specjalne nr 19/2018 pt. „Europejska sieć kolejowa dużych prędkości – nieefektywny i fragmentaryczny system zamiast realnego rozwiązania” jest dostępne na stronie internetowej Trybunału (eca.europa.eu) w języku angielskim. Pozostałe wersje językowe zostaną opublikowane wkrótce.