



## Priopćenje za medije

Luxembourg, 26. lipnja 2018.

### Željeznice velikih brzina u EU-u: nedjelotvorna mreža nepovezanih dionica bez realističnog dugoročnog plana, poručuju revizori EU-a

Trenutačni dugoročni plan EU-a za željeznice velikih brzina vjerojatno se neće ostvariti te ne postoji utemeljen strateški pristup na razini cijelog EU-a, stoji u novom izvješću Europskog revizorskog suda. Europska mreža željeznica velikih brzina tek je mreža nepovezanih nacionalnih dionica bez odgovarajuće prekogranične koordinacije, s prugama koje države članice planiraju i izgrađuju neovisno jedna o drugoj, što vodi do loše povezanosti, ističu revizori. Europska komisija nema ni pravne instrumente ni ovlasti za donošenje odluka kojima bi se zajamčio brz napredak država članica prema dovršetku osnovne mreže.

EU je od 2000. godine izdvojio 23,7 milijardi eura za sufinanciranje ulaganja u željezničke pruge za velike brzine. Revizori su posjetili šest država članica (Francusku, Španjolsku, Italiju, Njemačku, Portugal i Austriju) i analizirali rashode za više od 5000 km pruga za velike brzine, čime je obuhvaćeno otprilike 50 % svih takvih pruga u EU-u. Utvrdili su da se usprkos postojanom rastu ukupne duljine pruga u nacionalnim mrežama željeznica velikih brzina neće dostići ciljna vrijednost EU-a prema kojoj bi se ukupna duljina pruga za velike brzine do 2030. trebala utrostručiti (i dosegnuti 30 000 km).

„Izgrađena je nedjelotvorna mreža slabo povezanih nacionalnih dionica”, **poručio je Oskar Herics, član Europskog revizorskog suda zadužen za ovo izvješće.** „Pruge za velike brzine koje prelaze državne granice ne nalaze se na popisima nacionalnih prioriteta za izgradnju, a Komisija nema ovlasti koje bi joj omogućile da zajamči njihovo uvođenje. To znači da se sredstvima koja EU izdvaja za sufinanciranje ostvaruje mala dodana vrijednost.”

Odluka o izgradnji pruga za velike brzine često se temelji na političkim razmatranjima, a analize troškova i koristi u pravilu se ne upotrebljavaju kao temelj za donošenje isplative odluke. U mnogim slučajevima vlakovi na prugama za vrlo velike brzine prometuju mnogo manjom prosječnom brzinom (tek otprilike 45 % najveće moguće brzine) od brzine za koju su te pruge izgrađene. Budući da je prosječna brzina toliko manja od konstrukcijske brzine dovodi se u pitanje dobro financijsko upravljanje, napominju revizori.

*Svrha je ovog priopćenja za medije prenijeti glavne poruke tematskog izvješća Europskog revizorskog suda.*

*Cjeloviti tekst izvješća dostupan je na [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu).*

## ECA Press

Mark Rogerson – glasnogovornik

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – službenik za odnose s medijima

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)

Željeznička je infrastruktura za velike brzine skupa: za dionice obuhvaćene revizijom trošak po kilometru u prosjeku je iznosio 25 milijuna eura. U slučaju četiriju od deset obuhvaćenih dionica trošak po minuti ušteđenog vremena putovanja bit će veći od 100 milijuna eura. Taj je trošak najveći za dionicu Stuttgart – München, na kojoj će iznositi 369 milijuna eura po uštedenoj minuti. S druge strane, ako bi se temeljito razmotrilo alternativno rješenje nadogradnje postojeće konvencionalne željezničke pruge, mogle bi se uštedjeti milijarde eura.

Prekoračenja troškova i kašnjenja bila su pravilo, a ne iznimka. Prekoračenja troškova za ulaganja u željezničkih sustav velikih brzina ne utječu na proračun EU-a jer je iznos sufinanciranja ograničen te se preostala razlika namiruje iz državnih proračuna. Prekoračenja troškova u ispitanim projektima iznosila su ukupno 5,7 milijardi eura na razini projekata i 25,1 milijardu eura na razini dionica. U osam od 30 ispitanih projekata zabilježeno je kašnjenje od najmanje jedne godine, a u slučaju pet od 10 dionica kasnilo se više od jednog desetljeća.

Prema relevantnim referentnim vrijednostima prugom za velike brzine u idealnim bi uvjetima trebalo proputovati devet milijuna putnika godišnje da bi ona bila uspješna, ističu revizori. Međutim, na trima od sedam dovršenih dionica obuhvaćenih revizijom broj putnika bio je znatno manji. Stoga postoji velik rizik od toga da su sredstva od 2,7 milijardi eura koja je EU izdvojio za sufinanciranje tih dionica potrošena nedjelotvorno. Povrh toga, devet od 14 dionica i prekograničnih veza obuhvaćenih revizijom nije imalo dovoljan broj potencijalnih putnika u svojim gravitacijskim područjima da bi bile uspješne.

Revizori su već 2010. pozvali na hitno djelovanje kako bi se uklonile tehničke, administrativne i druge prepreke željezničkoj interoperabilnosti. Međutim, utvrdili su da 2018. prepreke i dalje postoje, čime se onemogućava istinski neometan i konkurentan prekogranični željeznički promet velikih brzina u EU-u. Tržište željezničkog prijevoza putnika u Francuskoj i Španjolskoj još nije otvoreno. U Italiji i, u ograničenoj mjeri, Austriji, gdje postoji konkurentnost među različitim željezničkim prijevoznicima, usluge su bile češće i kvalitetnije, dok su cijene putnih karata bile niže. Cjelokupna djelotvornost usluga prijevoza velikih brzina povećala bi se uvođenjem integriranih sustava izdavanja karata, većom pristupačnošću postaja i boljim vezama.

Revizori preporučuju Europskoj komisiji da:

- izrađuje realistične dugoročne planove
- postigne dogovor s državama članicama o tome koje će se strateške dionice izgraditi prve, uz procjenu potreba za dionicama vrlo velikih brzina, pomno praćenje i izvršne ovlasti na temelju kojih će moći zajamčiti da se poštuju obveze u vezi s dovršetkom osnovne željezničke mreže velikih brzina u EU-u
- poveže sredstva koja EU izdvaja za sufinanciranje s projektima koji su utvrđeni kao strateški prioritet, kao i s djelotvornom konkurentnošću među željezničkim prijevoznicima i postizanjem rezultata
- pojednostavi prekogranične postupke javne nabave, upotrebljava jedinstvene kontaktne točke za obavljanje raznih formalnosti te ukloni sve preostale administrativne i regulatorne prepreke interoperabilnosti
- unaprijedi neometan putnički prijevoz željeznicama velikih brzina, primjerice, uvođenjem sustava e-karata ili pojednostavnjenjem sustava pristojbi za pristup prugama.

**Napomene za urednike**

Sud predstavlja svoja tematska izvješća Europskom parlamentu i Vijeću EU-a, kao i drugim zainteresiranim stranama kao što su nacionalni parlamenti, dionici u predmetnom sektoru i predstavnici civilnog društva. Velika većina preporuka koje Sud iznosi u svojim izvješćima provede se u djelo. Tako visoka razina prihvaćanja preporuka Suda naglašava koristi koje građani EU-a imaju od rada Suda.

Tematsko izvješće br. 19/2018 „Europska mreža željeznica velikih brzina nije stvarnost, već nedjelotvoran sustav nepovezanih dionica” dostupno je na internetskim stranicama Suda ([eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)) na engleskom jeziku, a uskoro će biti dostupno i na drugim jezicima.