



Sporočilo za javnost

Luxembourg, 26. junija 2018

Železnice EU za visoke hitrosti so po besedah revizorjev neuspešen mozaik prog brez realističnega dolgoročnega načrta

Glede na novo poročilo Evropskega računškega sodišča sedanji dolgoročni načrt EU za železnice za visoke hitrosti verjetno ne bo uresničen, prav tako pa ni zanesljivega strateškega pristopa za celotno EU. Revizorji pravijo, da je železniško omrežje EU za visoke hitrosti zgolj mozaik nacionalnih prog, ki čezmejno niso usklajene. Države članice so jih načrtovale in zgradile same, zato so povezave slabe. Evropska Komisija nima pravnih orodij niti pristojnosti pri odločanju, da bi zagotovila hiter napredek držav članic pri izgradnji jedrnega omrežja.

EU je od leta 2000 zagotovila 23,7 milijarde EUR sofinanciranja za podporo naložbam v železniške proge za visoke hitrosti. Revizorji so obiskali šest držav članic (Francijo, Španijo, Italijo, Nemčijo, Portugalsko in Avstrijo) ter analizirali porabo za več kot 5 000 km prog za visoke hitrosti, ki predstavljajo približno 50 % vseh tovrstnih prog v EU. Ugotovili so, da so nacionalna železniška omrežja za visoke hitrosti sicer vse daljša, vendar pa cilj EU, da bi se dolžina prog za visoke hitrosti do leta 2030 potrojila (na 30 000 km), ne bo dosežen.

„Zgrajen je neuspešen mozaik nacionalnih prog, ki so slabo povezane med seboj,“ je povedal član Evropskega računškega sodišča Oskar Herics, ki je pristojen za poročilo. „Proge za visoke hitrosti, ki prečkajo nacionalne meje, ne spadajo med nacionalne prioritete za izgradnjo, Komisija pa nima pooblastil za njihovo spodbujanje. To pomeni, da je dodana vrednost sofinanciranja EU nizka.“

Odločitev o izgradnji prog za visoke hitrosti pogosto temelji na političnih okoliščinah, analize stroškov in koristi pa se na splošno ne uporabljajo v podporo sprejemanju stroškovno učinkovitih odločitev. Vlaki po progah za zelo visoke hitrosti pogosto vozijo s precej nižjimi povprečnimi hitrostmi (s hitrostjo samo 45 % najvišje hitrosti) od hitrosti, za kakršne je bila proga zgrajena. Ob toliko nižjih povprečnih hitrostih od konstrukcijsko določenih se zastavlja vprašanje, ali je bilo pri tem upoštevano dobro finančno poslovanje, pravijo revizorji.

Železniška infrastruktura za visoke hitrosti je draga: revidirane proge so v povprečju stale 25 milijonov EUR na km. Štiri od desetih prog bodo stale več kot 100 milijonov EUR na prihranjeno

Namen tega sporočila za javnost je predstaviti glavna sporočila posebnega poročila, ki ga je sprejelo Evropsko računsko sodišče.

Celo poročilo je na voljo na www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – uradni govorec

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – tiskovni predstavnik

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

minuto potovanja. Najvišji izračunani strošek je 369 milijonov EUR na prihranjeno minuto na progi Stuttgart–München. Po drugi strani pa bi se s posodobitvijo obstoječih prog za konvencionalne hitrosti kot alternativno rešitvijo lahko prihranilo milijarde evrov.

Prekoračitve stroškov in zamude so bile prej stalnica kot izjema. Prekoračitve stroškov za naložbe v železnice za visoke hitrosti nimajo posledic za proračun EU, saj je sofinanciranje EU omejeno in stroški se krijejo iz nacionalnih proračunov. Skupne prekoračitve stroškov za preučene projekte in proge so znašale 5,7 milijarde EUR na ravni projektov in 25,1 milijarde EUR na ravni prog. Pri osmih od 30 preučeni projektov so nastale zamude trajale najmanj eno letno, pri petih od desetih progah pa več kot deset let.

Glede na referenčno merilo bi morala proga za visoke hitrosti imeti v idealnem primeru devet milijonov potnikov letno, da bi bila uspešna, pravijo revizorji. Vendar je bilo prepeljanih potnikov na treh od sedmih zgrajenih prog, ki jih je revidiralo Sodišče, precej manj. To pomeni, da pri teh progah obstaja veliko tveganje neuspešne porabe sofinanciranja EU v višini 2,7 milijarde EUR. Poleg tega devet od 14 revidiranih prog in čezmejnih povezav ni imelo zadostnega števila potencialnih potnikov, ki živijo v zaledju prog, da bi bile te lahko uspešne.

Revizorji so že leta 2010 pozvali k nujnemu ukrepanju za odpravo tehničnih, upravnih in drugih ovir za interoperabilnost železnic. Toda ugotovili so, da te ovire tudi v letu 2018 še vedno obstajajo, to pa preprečuje povsem nemoteno in konkurenčno delovanje čezmejnih železnic za visoke hitrosti v EU. V Franciji in Španiji dostop do trga železniškega potniškega prometa še ni odprt. V Italiji in deloma v Avstriji, kjer obstaja konkurenca med železniškimi podjetji, so se storitve pogosteje izvajale in so bile kakovostnejše, cene vozovnic pa nižje. Splošna uspešnost železniških storitev visoke hitrosti bi se lahko povečala s celostnimi sistemi izdajanja vozovnic, boljše dostopnostjo postaj in izboljšanimi povezavami.

Revizorji Komisiji priporočajo, naj:

- opravi realistično dolgoročno načrtovanje,
- z državami članicami sklene dogovor o ključnih strateških odsekih, ki jih je treba najprej zgraditi, z oceno potrebe po progah zelo visokih hitrosti, natančnim spremljanjem in izvršljivimi pooblastili za zagotovitev, da se spoštujejo zaveze za dokončanje jedrnega železniškega omrežja EU za visoke hitrosti,
- sofinanciranje EU pogoji s predvidenimi strateškimi prednostnimi projekti, uspešno konkurenco med železniškimi podjetji in dosegom rezultatov,
- poenostavi čezmejne postopke javnega naročanja, za različne formalnosti uporablja sistem „vse na enem mestu“ ter odpravi vse preostale upravne in regulativne ovire za interoperabilnost,
- izboljša nemoteno delovanje železnic za visoke hitrosti za potnike, na primer z izdajanjem elektronskih vozovnic in poenostavitvijo uporabnine za dostop po tirih.

Pojasnila za urednike

Evropsko računsko sodišče predstavlja svoja posebna poročila Evropskemu parlamentu in Svetu EU ter zainteresiranim stranem, kot so nacionalni parlamenti, deležniki v gospodarstvu in predstavniki civilne

družbe. Velika večina priporočil Sodišča se izvede, kar dokazuje, da je delo Sodišča koristno za državljane.

Posebno poročilo št. 19/2018 – Evropsko železniško omrežje za visoke hitrosti ni realnost, temveč neuspešen mozaik – je na voljo na spletišču Evropskega računskega sodišča (eca.europa.eu) v angleščini, različice v ostalih jezikih pa bodo objavljene kasneje.