



Pressmeddelande

Luxemburg den 26 juni 2018

EU:s järnvägsnät för höghastighetstrafik: ett oändamålsenligt lapptäcke av banor utan en realistisk långsiktig plan, säger revisorerna

EU:s nuvarande långsiktiga plan för höghastighetstrafik på järnväg kommer sannolikt inte att uppfyllas, och det saknas en solid EU-omfattande strategi, enligt en ny rapport från Europeiska revisionsrätten. Det europeiska järnvägsnätet för höghastighetståg, säger revisorerna, är enbart ett lapptäcke av nationella banor utan ordentlig samordning över gränserna som har planerats och byggts av de enskilda medlemsstaterna och resulterat i bristfälliga sammanlänkningar. Europeiska kommissionen saknar rättsliga verktyg och beslutsbefogenheter för att säkerställa att medlemsstaterna gör snabba framsteg mot att slutföra stamnätskorridorerna.

Sedan år 2000 har EU tillhandahållit 23,7 miljarder euro i medfinansiering för att stödja investeringar i höghastighetsbanor. Revisorerna besökte sex medlemsstater (Frankrike, Spanien, Italien, Tyskland, Portugal och Österrike) och analyserade utgifterna för mer än 5 000 kilometer höghastighetsbanor, vilket motsvarar cirka 50 % av EU:s hela järnvägsnät för höghastighetstrafik. De konstaterade att EU:s mål att tredubbla antalet kilometer av höghastighetsjärnväg (till 30 000 kilometer) fram till 2030 inte kommer att förverkligas, trots att de nationella järnvägsnäten för höghastighetstrafik växer.

"Ett oändamålsenligt lapptäcke av bristfälligt sammanlänkade nationella banor har byggts", sade Oskar Herics, den ledamot av Europeiska revisionsrätten som ansvarar för rapporten. "Anläggning av höghastighetsbanor som korsar nationella gränser är inte något som prioriteras på nationell nivå, och kommissionen saknar befogenheter att genomdriva sådana projekt. Det innebär att det europeiska mervärdet av EU:s medfinansiering är lågt".

Beslut om att bygga höghastighetsbanor grundas ofta på politiska överväganden, och lönsamhetsanalyser används i regel inte som ett verktyg till stöd för kostnadseffektivt beslutsfattande. I många fall körs tåg på banor för mycket höga hastigheter i betydligt lägre genomsnittshastighet (motsvarande endast 45 % av den högsta hastigheten) än banan är utformad för att klara av. Genomsnittliga hastigheter som ligger så långt under den hastighet banan är byggd för väcker frågan om den ekonomiska förvaltningen är sund, säger revisorerna.

Avsikten med detta pressmeddelande är att presentera huvudbudskapen i Europeiska revisionsrättens särskilda rapport. Hela rapporten finns på www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Talesperson T: (+352) 4398 47063

Damijan Fišer – Pressekreterare T: (+352) 4398 45410

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu @EUAuditors eca.europa.eu

M: (+352) 691 55 30 63

M: (+352) 621 55 22 24

Järnvägsinfrastruktur för höghastighetstrafik är dyr: på de banor vi granskade var kostnaden i genomsnitt 25 miljoner euro per kilometer. Fyra av de tio banorna kommer att kosta mer än 100 miljoner euro per minut sparad restid. Stuttgart–München-banan står för det största beloppet: den kommer att kosta 369 miljoner euro per insparad minut. Den alternativa lösningen som består i att uppgradera befintliga konventionella banor övervägs ofta inte i tillräcklig utsträckning, trots att den kan medföra besparingar på flera miljarder euro.

Budgetöverskridanden och förseningar var snarare regel än undantag. Budgetöverskridandena för investeringar i höghastighetsjärnväg påverkar inte EU-budgeten eftersom det finns ett tak för den summa som medfinansieras av EU och de betalas ur de nationella budgetarna. Sammanlagt uppgick budgetöverskridandena för de granskade projekten och banorna till 5,7 miljarder euro på projektnivå och 25,1 miljarder euro på bannivå. Åtta av de 30 projekt vi granskade hade försenats med minst ett år, och fem av de tio banor vi granskade hade försenats med mer än tio år.

Enligt de relevanta referensvärdena bör en höghastighetsbana helst ha nio miljoner passagerare per år för att anses vara en lyckad satsning, säger revisorerna. När det gäller tre av de sju slutförda banor som vi granskade var antalet passagerare dock betydligt lägre. Det innebär att det finns en stor risk för att EU:s medfinansiering på 2,7 miljarder euro av dessa banor har varit oändamålsenlig. Vid nio av de fjorton granskade banorna och gränsöverskridande förbindelserna fanns det dessutom inte tillräckligt många potentiella passagerare i upptagningsområdet för att de skulle kunna bli lyckade satsningar.

Redan 2010 efterlyste revisorerna omedelbara åtgärder för att undanröja tekniska, administrativa och övriga hinder för driftskompatibilitet på järnvägsområdet. De konstaterade dock att dessa hinder fortfarande kvarstår 2018, vilket förhindrar en verkligt smidig och konkurrenskraftig gränsöverskridande höghastighetstrafik på järnväg i EU. Persontrafikmarknaden är ännu inte öppen i Frankrike och Spanien. I Italien och, i begränsad omfattning, i Österrike, där det råder konkurrens på banorna, var tidtabellerna tätare och tjänsterna av högre kvalitet samtidigt som biljettpiserna var lägre. Höghastighetstrafikens övergripande ändamålsenlighet skulle öka genom integrerade biljettsystem och bättre tillgänglighet till stationer och sammanlänkningspunkter.

Revisorerna rekommenderar att Europeiska kommissionen

- utarbetar en realistisk, långsiktig plan,
- enas med medlemsstaterna om de viktigaste strategiska sträckor som ska genomföras först, i kombination med en bedömning av behovet av banor för mycket höga hastigheter, noggrann övervakning och verkställandebefogenheter för att se till att åtaganden om att slutföra EU:s stombanor med höghastighetsbanor respekteras,
- kopplar EU:s medfinansiering till öronmärkta strategiska prioriterade projekt, ändamålsenlig konkurrens på banorna och uppnående av resultat,
- förenklar gränsöverskridande upphandlingsförfaranden, använder gemensamma kontaktpunkter för de olika formaliteterna och undanröjer alla återstående administrativa och rättsliga hinder för driftskompatibilitet,
- främjar sammanhängande och smidig höghastighetstrafik på järnväg för passagerarna genom till exempel e-biljettförsäljning och förenklade banavgifter.

Meddelande till redaktörer

Revisionsrätten presenterar sina särskilda rapporter för Europaparlamentet och rådet samt för andra intressenter, såsom nationella parlament, berörda parter inom näringslivet och företrädare för det civila samhället. De allra flesta av rekommendationerna i våra rapporter genomförs. Det visar att vårt arbete gagnar EU:s medborgare.

Särskild rapport nr 19/2018 *Ett europeiskt järnvägsnät för höghastighetstrafik: ännu inte verklighet utan fortfarande ett oändamålsenligt lapptäcke* finns på revisionsrättens webbplats (eca.europa.eu) på engelska och inom kort även på andra språk.