



Pranešimas spaudai

Liuksemburgas, 2016 m. gegužės 24 d.

ES krovinišis geležinkelių transportas: „vis dar netinkamame kelyje“, – įspėja auditoriai

Naujoje Europos Audito Rūmų ataskaitoje nurodyta, kad nepaisant Europos Komisijos tikslo perkelti krovinių vežimą iš kelių į geležinkelius, geležinkeliams tenkanti ES krovinių dalis nuo 2011 m. faktiškai šiek tiek sumažėjo. Ataskaitoje teigiama, kad geležinkeliai yra ekologiškesni ir suvartoja mažiau importuojamos naftos. Tačiau jiems nepavyksta pateikti atsako į kelių transporto sudarytą konkurenciją.

Auditoriai patikrino nuo 2000 m. ES krovinišio geležinkelių transporto srityje pasiektus veiklos rezultatus. Jie nuo 2014 m. vidurio iki 2015 m. vidurio apėmė penkias valstybes nares – Čekiją, Vokietiją, Ispaniją, Prancūziją ir Lenkiją.

Nuo 2007 iki 2013 metų iš ES biudžeto buvo skirta apie 28 milijardai eurų geležinkelių projektams finansuoti. Auditoriai teigia, kad nepaisant šio fakto ir Komisijos prioriteto, teikiamo krovinių vežimo perkėlimui iš kelių į geležinkelius, per pastaruosius 15 metų krovinišiam geležinkelių transportui nepavyko pateikti veiksmingo atsako į kelių transporto sudarytą konkurenciją Europos Sąjungoje. Jo veiklos rezultatai iš esmės išlieka nepatenkinami.

Auditoriai nustatė, kad veždami krovinius siuntėjai aiškiai teikia pirmenybę kelių, o ne geležinkelių, transportui. Nors kai kurioms valstybėms narėms (pavyzdžiui, Austrijai, Vokietijai ir Švedijai) pavyko pasiekti geresnių rezultatų, vidutinė krovinišio geležinkelių transporto dalis ES lygmeniu nuo 2011 m. faktiškai šiek tiek sumažėjo. Be to, vidutinis krovinių traukinių greitis ES yra labai mažas (tik apie 18 km/h daugelyje tarptautinių kelių).

Auditoriai teigia, kad bendra Europos geležinkelių erdvė dar toli gražu nėra pasiekta. ES geležinkelių tinklas visais atžvilgiais išlieka sistema, sudaryta iš atskirų nacionalinių tinklų, kuri turi įvairias nacionalines institucijas ir labai skirtingas taisykles, reglamentuojančias maršrutų paskirstymą, valdymą ir kainų nustatymą.

Eismo valdymo procedūros nėra pritaikytos krovinišio geležinkelių transporto poreikiams net ir krovinių vežimo geležinkelio koridoriuose: kroviniai traukiniai apmokestinami už kiekvieną

Šio pranešimo spaudai tikslas – pateikti Europos Audito Rūmų priimtos specialiosios ataskaitos pagrindines mintis.

Visą ataskaitos tekstą galima rasti www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – atstovas ryšiams Tel. (+352) 4398 47063 Mob. tel. (+352) 621 55 30 63

Damijan Fišer – atstovas spaudai Tel. (+352) 4398 45410 Mob. tel. (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E. paštas: press@eca.europa.eu @EUAuditorsECA eca.europa.eu

nuvažiuotą geležinkelių infrastruktūros kilometrą. Tai ne visada taikytina kelių transportui.

Trijose aplankytose valstybėse narėse 2007–2013 m. daugiau ES lėšų buvo skirta keliams nei geležinkeliams, o tais atvejais, kai ES lėšos buvo skiriamos geležinkeliams, jos nebuvo visų pirma tikslingai naudojamos krovinio geležinkelių transporto poreikiams. Galiausiai prasta geležinkelių tinklo priežiūra gali daryti poveikį tvarumui ir veiklos rezultatams.

„Neišsprendus mūsų ataskaitoje įvardytų klausimų“, – pareiškė už ataskaitą atsakingas Audito Rūmų narys Ladislav Balko, – papildomos lėšos nepadės pašalinti problemos. Komisija ir valstybės narės turi padėti geležinkelio infrastruktūros ir geležinkelio įmonių valdytojams didinti krovinio geležinkelių transporto patikimumą, dažnumą, gerinti lankstumą, orientavimąsi į vartotojus, vežimo laiką ir kainą“.

Auditoriai rekomenduoja Komisijai ir valstybėms narėms pašalinti su krovinio geležinkelių transporto rinkos liberalizavimu, eismo valdymo procedūromis, administraciniais ir techniniais apribojimais, krovinio geležinkelių transporto sektoriaus veiklos rezultatų stebėjimu ir skaidrumu ir sąžininga konkurencija tarp įvairių rūšių transporto priemonių susijusius nustatytus trūkumus.

Siekiant geriau panaudoti ES lėšas, jie taip pat rekomenduoja Komisijai ir valstybėms narėms nuosekliau derinti politikos tikslus su finansiniais asignavimais ir projektų atranka, planavimu ir valdymu bei tinklų priežiūra.

Pastabos leidėjams:

Efektyvesnių ir tvaresnių transporto rūšių, visų pirma krovinio geležinkelių transporto, skatinimas buvo labai svarbi ES politikos dalis per pastaruosius 25 metus. Dar 1992 m. Europos Komisija nustatė pagrindinį tikslą pakeisti skirtingų transporto rūšių balansą. 2001 m. Komisija patvirtino, kad svarbu atgaivinti geležinkelių sektorių, ir nustatė tikslą iki 2010 m. išlaikyti krovinių vežimo geležinkeliais 35 % rinkos dalį Vidurio ir Rytų Europos valstybėse narėse. Galiausiai, 2011 m. Komisija nustatė tikslą iki 2030 m. perkelti net 30 % krovinių, kurie vežami keliais toliau kaip 300 km, į kitų rūšių transportą, pavyzdžiui, geležinkelius arba vandens transportą, o iki 2050 m. – daugiau kaip 50 %.

Jam tenka apie trečdalis viso suvartojamo energijos kiekio ir viso išmetamo CO₂ kiekio Europos Sąjungoje. Kelių pakeitimo efektyviomis ir tvariomis transporto rūšimis, pavyzdžiui, geležinkeliais ir vidaus vandenų transportu, skatinimas galėtų padėti mažinti Europos priklausomybę nuo importuojamos naftos ir sumažinti taršą. Remiantis Europos aplinkos agentūra, geležinkelių transporto išmetamas CO₂ kiekis vienam tonos kilometrui yra 3,5 karto mažesnis nei kelių transporto. Tvaresni transporto būdai taip pat galėtų padėti sumažinti sąnaudas, susijusias su spūstimis keliuose (kurios pagal dabartines prognozes iki 2050 m. išaugs apie 50 % ligi beveik 200 milijardų eurų per metus), ir transporto aukų skaičių.

Vidaus krovinio transporto (sudaryto iš kelių, geležinkelių ir vidaus vandenų transporto) apyvarta ES siekia maždaug 2 300 milijardų tonkilometrų per metus, iš kurių keliams iš viso tenka apie 75 %.

Specialioji ataskaita Nr. 8/2016 „Krovinis geležinkelių transportas Europos Sąjungoje: vis dar netinkamame kelyje“ paskelbta 23 ES kalbomis.