



## Preses relīze

Luksemburgā, 2016. gada 24. maijā

### ES dzelzceļa kravu pārvadājumi: “pareizais ceļš vēl nav atrasts,” brīdina revidenti

Lai gan Eiropas Komisija ir noteikusi mērķi kravu pārvadājumus novirzīt no autoceļiem uz dzelzceļu, kopš 2011. gada dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars Eiropas Savienībā ir nedaudz samazinājies, secināts Eiropas Revīzijas palātas jaunākajā ziņojumā. Tajā norādīts, ka dzelzceļš ir vidi saudzējošs un izmanto mazāk importētas degvielas. Taču šis pārvadājumu veids zaudē konkurencē ar autopārvadājumiem.

Revidenti caurskatīja, kādi ir darbības rezultāti dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā Eiropas Savienībā kopš 2000. gada. Laikposmā no 2014. gada vidus līdz 2015. gada vidum viņi apmeklēja piecas dalībvalstis – Čehijas Republiku, Vāciju, Spāniju, Franciju un Poliju.

No ES budžeta tika sniegts finansējums aptuveni 28 miljardu EUR apmērā ar dzelzceļu saistītu projektu īstenošanai 2007.–2013. gadā. Lai gan tika ieguldīti lieli līdzekļi un Komisija bija noteikusi prioritāti kravu pārvadājumu novirzīšanai no autoceļiem uz dzelzceļu, revidenti atzīst, ka dzelzceļa kravu pārvadājumiem pēdējos 15 gados nav izdevies efektīvi konkurēt ar autopārvadājumiem. Kopumā darbības rezultāti dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā joprojām ir neapmierinoši.

Revidenti konstatēja, ka nosūtītāji preču pārvadāšanai nepārprotami dod priekšroku autoceļiem, nevis dzelzceļam. Lai gan dažām dalībvalstīm (piemēram, Austrijai, Vācijai un Zviedrijai) ir izdevies panākt labākus rezultātus, vidējais dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars ES līmenī kopš 2011. gada faktiski ir nedaudz samazinājies. Arī vidējais kravas vilcienu ātrums Eiropas Savienībā ir ļoti neliels (tikai aptuveni 18 km/h daudzos starptautiskos maršrutos).

Revidenti norāda, ka vienota Eiropas dzelzceļa telpa vēl nebūt nav izveidota. ES dzelzceļa tīkls lielā mērā joprojām ir sistēma, ko veido katrā valstī atsevišķi dzelzceļa tīkli, kurus pārvalda dažādas valstu iestādes un uz kuriem attiecas pavisam atšķirīgi noteikumi, kas reglamentē ceļu iedalīšanu, pārvaldību un cenu noteikšanu.

Satiksmes vadības procedūras nav pielāgotas dzelzceļa kravu vajadzībām, turklāt šāda situācija vērojama pat dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoros: kravas vilcieniem piemēro maksu par katru izmantoto dzelzceļa infrastruktūras kilometru. Šādi nosacījumi ne vienmēr ir spēkā attiecībā uz

*Šī preses relīze sagatavota, lai sniegtu kopsavilkumu par Eiropas Revīzijas palātas pieņemto īpašo ziņojumu.*

*Tā pilns teksts ir pieejams Palātas tīmekļa vietnē [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu).*

## ECA Press

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

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – preses sekretārs 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) @EUAuditorsECA [eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)

autopārvadājumiem.

Trijās no apmeklētajām dalībvalstīm laikposmā no 2007. līdz 2013. gadam lielāks ES finansējums tika piešķirts nevis dzelzceļam, bet gan autopārvadājumiem, un, ja ES finansējums tomēr bija piešķirts dzelzceļam, tas netika pirmām kārtām izmantots dzelzceļa kravu pārvadājumu nozares vajadzību risināšanai. Visbeidzot, dzelzceļa tīkla neatbilstīga uzturēšana var ietekmēt ilgtspēju un darbības rezultātus.

*“Ja netiks risināti mūsu ziņojumā apzinātie problēmjautājumi,” teica par šo ziņojumu atbildīgais Revīzijas palātas loceklis **Ladislav Balko**, “papildu finansējums vien šo problēmu nenovērsīs. Komisijai kopā ar dalībvalstīm ir jāpalīdz dzelzceļa un sliežu ceļu pārvaldītājiem uzlabot dzelzceļa pārvadājumu uzticamību, biežumu, elastīgumu, orientāciju uz klientu, kā arī pārvadājumu ilgumu un cenu.”*

Revidenti ieteica Komisijai kopā ar dalībvalstīm novērst nepilnības, kas skar dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus liberalizācijas procesu, satiksmes vadības procedūras, administratīvos un tehniskos ierobežojumus, dzelzceļa kravu pārvadājumu nozares darbības rezultātu uzraudzību un pārredzamību, kā arī ar dažādu pārvadājumu veidu godīgu konkurenci.

Lai efektīvāk izmantotu ES finansējumu, viņi arī ieteica Komisijai un dalībvalstīm konsekventāk pieskaņot politikas mērķiem finansējuma piešķiršanu un projektu atlasī, plānošanu un pārvaldību, kā arī dzelzceļa tīkla uzturēšanu.

### **Piezīmes izdevējiem**

Efektīvāku un ilgtspējīgāku pārvadājumu veidu, it īpaši dzelzceļa kravu pārvadājumu, veicināšana ir bijusi ES politikas būtisks elements pēdējos 25 gadus. Eiropas Komisija jau 1992. gadā par galveno mērķi noteica panākt dažādu pārvadājumu veidu līdzsvaru. 2001. gadā tā apstiprināja, ka ir svarīgi atdzīvināt dzelzceļa nozari un noteica mērķi līdz 2010. gadam saglabāt dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvaru Centrāleiropas un Austrumeiropas dalībvalstīs 35 % līmenī. Visbeidzot, Komisija 2011. gadā noteica mērķi līdz 2030. gadam 30 % no kravu autopārvadājumiem, kuru attālums pārsniedz 300 km, novirzīt uz citiem pārvadājumu veidiem, piemēram, uz dzelzceļu vai ūdensceļiem, un līdz 2050. gadam panākt, lai šis rādītājs pārsniegtu 50 %.

Pārvadājumu nozare veido aptuveni vienu trešo daļu no enerģijas patēriņa un kopējām CO<sub>2</sub> emisijām ES. Tādu efektīvu un ilgtspējīgu pārvadājumu veidu kā pārvadājumi pa dzelzceļu un pa iekšzemes ūdensceļiem veicināšana varētu palīdzēt mazināt Eiropas atkarību no importētās naftas un mazināt piesārņojumu. Saskaņā ar Eiropas Vides aģentūras sniegto informāciju *dzelzceļa pārvadājumi rada 3,5 reizes mazāk CO<sub>2</sub> emisiju* uz vienu tonnkilometru nekā autopārvadājumi. Ilgtspējīgāki pārvadājumu veidi varētu palīdzēt arī pazemināt izmaksas, kas saistītas ar sastrēgumiem uz autoceļiem (saskaņā ar pašreizējām prognozēm līdz 2050. gadam šādas izmaksas palielināsies par aptuveni 50 %, gadā sasniedzot gandrīz 200 miljardus EUR), kā arī samazināt satiksmes upuru skaitu.

Iekšzemes kravu pārvadājumu ikgadējais apjoms ES (pa autoceļiem, dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem) ir nostabilizējies aptuveni 2 300 miljardu tonnkilometru līmenī gadā, un autopārvadājumi veido aptuveni 75 % no šā kopējā apjoma.

Īpašais ziņojums Nr. 8/2016 “Dzelzceļa kravu pārvadājumi ES: pareizais ceļš vēl nav atrasts” ir pieejams 23 ES valodās.

