



Pressiteade

Luxembourg, 26. juuni 2018

Audiitorite sõnul on ELi kiirraudtee ebatõhus ja lünklik, ning sellel puudub pikaajaline realistlik ajakava

Euroopa Kontrollikoja uue aruande kohaselt ei saavuta ELi kiirraudtee praegune pikaajaline arengukava tõenäoliselt oma eesmärgi ning puudub kogu ELi hõlmav kindel strateegiline lähenemisviis. Audiitorite sõnul on Euroopa kiirraudteevõrk lünklik ja rajatud ilma nõuetekohase piiriülese koostööstamiseta; liikmesriigid kavandavad ja ehitavad seda omapäi, mistõttu on liinid omavahel halvasti ühendatud. Euroopa Komisjonil puuduvad õiguslikud vahendid ja volitused, mille abil tagada, et liikmesriigid teeksid põhivõrgukoridoride väljaarendamisel kiireid edusamme.

Alates 2000. aastast on EL eraldanud kiirraudteetaristu investeeringute kaasrahastamiseks 23,7 miljardit eurot. Audiitorid külastasid kuut liikmesriiki (Prantsusmaa, Hispaania, Itaalia, Saksamaa, Portugal ja Austria) ning analüüsisid kiirraudtee rajamise maksumust lõikudel kogupikkusega üle 5000 km, mis moodustab ligikaudu 50% ELi kiirraudteevõrgust. Audiitorid leidsid, et kuigi riikide kiirraudteeliinide pikkus suureneb, ei suudeta täita komisjoni eesmärki kolmekordistada kiirraudteeliinide pikkus 2030. aastaks 30 000 kilomeetrini.

„Rajatud on liikmesriikide raudteeliinide halvasti ühendatud, ebatõhus ja lünklik kooslus,“ ütles aruande eest vastutav kontrollikoja liige Oskar Herics. „Riigipiire ületavad kiirraudteeliinid ei ole liikmesriikide ehitusplaanides prioriteetsed ja komisjonil puuduvad volitused, et nõuda nende rajamist. See tähendab, et ELi eraldatud kaasrahastamise lisaväärtus on väike“.

Kiirrongiliinide ehitamise otsus põhineb sageli poliitilistel kaalutlustel ja tavaliselt ei tehta tasuvusanalüüsi, mis aitaks vastu võtta kulutõhusaid otsuseid. Paljudel juhtudel liiguvad rongid ülikiiretel liinidel palju väiksema keskmise kiirusega (vaid kuni 45% nende maksimumkiirusest) kui see, milleks liinid on projekteeritud. Audiitorite sõnul tekitavad projekteeritud kiirusetest palju väiksemad keskmised kiirused küsimusi seoses finantsjuhtimise usaldusvärsusega.

Kiirraudteetaristu on kallis: auditeeritud liinide maksumus oli keskmiselt 25 miljonit eurot kilomeetri kohta. Neljal liinil kümnest maksab iga kokkuhoitud sõiduminut enam kui 100 miljonit eurot. Suurim näitaja on Stuttgarti–Müncheni liinil, kus iga säästetud minut läheb maksma 369 miljonit eurot. Teisalt

Pressiteate eesmärk on edastada Euroopa Kontrollikoja eriaruande põhisõnumid.

Aruanne on tervikuna kättesaadav aadressil www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – kõnesisik

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – pressiametnik

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

võik kokku hoida miljardeid eurosid, kui kaaluda ka olemasolevate tavaraudteeliinide moderniseerimist.

Ülekulusid ja viivitusi oli palju ja need olid pigem reegel kui erand. Kiirraudteeinvesteeringute ülekulusid ei kaeta ELi eelarvest, sest kaasrahastamist ei saa suurendada ja kavandatust kallim maksumus kaetakse liikmesriikide eelarvetest. Auditeeritud projektide ja liinide maksumused ületasid kavandatud eelarve projektide tasandil kokku 5,7 miljardi euro ja liinide tasandil kokku 25,1 miljardi euro võrra. Kontrollikoja auditeeritud 30 projektist kaheksa valmimine viibis vähemalt aasta ja viis liini kümnest valmisid enam kui kümnendi kavandatust hiljem.

Auditorite sõnul peaks edukas kiirrongiliin asjakohaste võrdlusaluste kohaselt vedama ideaaljuhul üheksa miljonit reisijat aastat. Kontrollikoja auditeeritud seitsmest valminud kiirrongiliinist kolmel oli reisijate arv aga palju väiksem. See tähendab suurt riski, et neile eraldatud ELi kaasrahastamine (2,7 miljardit eurot) osutub ebatõhusaks. 14st auditeeritud liinist ja piiriülesest ühendusest üheksal ei olnud teeninduspiirkonnas piisavalt potentsiaalseid reisijaid, et olla edukas.

Auditorid kutsusid juba 2010. aastal üles võtma kiiremas korras meetmeid, et eemaldada kõik raudteevõrkude koostalitlust takistavad tehnilised, halduslikud ja muud tõkked. Kahjuks leiti nüüd, et 2018. aastaks ei ole need takistused endiselt kadunud, mis pärsib tõeliselt sujuva ja konkurentsipõhise ELi piiriülese kiirraudteeliikluse toimimist. Prantsusmaal ja Hispaanias ei ole turg veel avatud. Itaalias (ja piiratud määral ka Austrias), kus raudteesektor on konkurentsile avatud, sõitsid rongid sagedamini, olid teenused kvaliteetsemad ja piletihinnad madalamad. Kiirraudteeliikluse üldist tõhusust suurendaks ka integreeritud piletisüsteemid, mugavam juurdepääs jaamadele ja paremad ühendused.

Auditorid soovivad Euroopa Komisjonil

- koostada realistlik pikaajaline kava;
- leppida liikmesriikidega kokku peamistes strateegilistes lõikudes, mis peavad esimesena valmima, ning hinnata vajadust ülikiirete liinide järele; sellega peaks kaasnema seire ja jõustatavad volitused, mille abil tagada ELi kiirraudtee põhivõrgu väljaarendamise kohustustest kinnipidamine;
- siduda ELi kaasrahastamine kokkulepitud strateegiliste prioriteetsete projektide, raudteeliikluse tõhusa konkurentsi ja tulemuste saavutamiseks;
- lihtsustada piiriüleseid hankemenetlusi, kasutada formaalsuste lahendamiseks ühtseid kontaktpunkte ning kaotada kõik koostalitlusvõimet pärssivad haldus- ja õiguslikud tõkked;
- muuta kiirraudteetransport reisijate jaoks sujuvamaks – nt e-piletite kasutamise ja raudtee kasutustasude lihtsustamise abil.

Toimetajatele

Kontrollikoda tutvustab oma eriaruandeid Euroopa Parlamendile ja Euroopa Liidu Nõukogule ning ka teistele huvitatud pooltele, nagu liikmesriikide parlamendid, ettevõtlusringkondade sidusrühmad ja tsiviilühiskonna esindajad. Valdav osa kontrollikoja aruannetes antud soovitustest viiakse ka ellu. Täidetud soovituste suur osakaal näitab kontrollikoja töö kasulikkust ELi kodanike jaoks.

Eriaruanne nr 19/2018: „Euroopa kiirraudteevõrk: ebaühtlane kooslus, millest ei moodustu tervikut“ on kättesaadav kontrollikoja veebisaidil (eca.europa.eu) inglise keeles; aruande versioonid ELi teistes keeltes avaldatakse hiljem.