



## Pranešimas spaudai

Liuksemburgas, 2018 m. birželio 26 d.

### ES greitasis geležinkelis: neveiksmingas padrikų linijų darinys be realistiško ilgalaikio plano, teigia auditoriai

Dabartinis ES ilgalaikis planas vargu ar bus įvykdytas, jis nėra pagrįstas tvirtu visos ES požiūriu, teigiama naujoje Europos Audito Rūmų ataskaitoje. Europos greitojo geležinkelio tinklas, teigia auditoriai, tai tik padrikas darinys, susidedantis iš nacionalinių linijų, kurios nėra tinkamai koordinuojamos tarpvalstybinio lygmeniu ir kurias valstybės narės planavo ir kūrė izoliuotai, o tai nulėmė prastas jungtis. Europos Komisija neturi teisinių priemonių ir sprendimų priėmimo galių, kad galėtų užtikrinti sparčią valstybių narių pažangą kuriant pagrindinį tinklą.

Nuo 2000 m. Europos Sąjunga investicijoms į greitojo geležinkelio linijas skyrė 23,7 milijardo eurų bendrojo finansavimo. Auditoriai apėmė šešias valstybes nares (Prancūziją, Ispaniją, Italiją, Vokietiją, Portugaliją ir Austriją) ir išnagrinėjo išlaidas, skirtas daugiau kaip 5000 km greitojo geležinkelio linijų, o tai sudaro apie 50 % visų tokių ES linijų. Jie nustatė kad, nors nacionalinių greitojo geležinkelio linijų ilgis nuolat auga, ES tikslinis rodiklis iki 2030 m. tris kartus padidinti greitojo geležinkelio linijų ilgį (iki 30 000 km) nebus pasiektas.

*„Sukurtas neveiksmingas padrikas prastai sujungtų nacionalinių linijų darinys. – teigė už šią ataskaitą atsakingas Europos Audito Rūmų narys Oskar Herics. – Greitojo geležinkelio linijos kertančios nacionalines sienas nėra nacionalinio statybų prioriteto objektai ir Komisija neturi galių jas įgyvendinti. Tai reiškia, kad ES bendrojo finansavimo pridėtinė vertė yra maža“.*

Sprendimas tiesti greitojo geležinkelio linijas dažnai grindžiamas politiniais sumetimais ir paprastai nėra atliekama sąnaudų ir naudos analizė, kad būtų pagrįstas ekonomiškai efektyvus sprendimų priėmimas. Daugeliu atvejų, labai greito geležinkelio traukiniai rieda vidutiniškai daug mažesniais greičiais (tik 45 % maksimalaus greičio), nei projektinis tų linijų greitis. Dėl to, kad vidutiniai greičiai yra daug mažesni už projektinį greitį, kyla klausimų dėl tinkamo finansų valdymo, teigia auditoriai.

Greitojo geležinkelio infrastruktūra yra brangi: vidutiniškai 1 km audituotų linijų kainuoja 25 milijonus eurų. Keturiuose iš šių dešimties linijų viena sutaupyta kelionės minutė kainuos daugiau kaip 100 milijonų eurų. Didžiausias skaičius yra Štutgarto – Miuncheno linijoje, kurioje viena sutaupyta minutė kainuos 369 milijonus eurų. Kita vertus, deramai atsižvelgus į alternatyvų sprendimą atnaujinti esamas paprastas linijas, galima būtų sutaupyti milijardus eurų.

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

Visa ataskaita pateikta [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu).

## ECA Press

Mark Rogerson – atstovas ryšiams su visuomene

Damijan Fišer – atstovas spaudai

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu)

@EUAuditors

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

[eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)

Išlaidų viršijimas ir vėlavimai buvo ne išimtis, o norma. Išlaidų greitojo geležinkelio investicijoms viršijimas nepaveikia ES biudžeto, kadangi bendram finansavimui taikoma viršutinė riba ir viršijimas dengiamas iš nacionalinių biudžetų. Bendrasis išlaidų perviršis nagrinėtuose projektuose ir linijose sudarė 5,7 milijardo eurų projektų lygmeniu ir 25,1 milijardo eurų linijų lygmeniu. Aštuonių iš trisdešimties mūsų nagrinėtų projektų įgyvendinimas vėlavo mažiausiai vienus metus, o penkių iš dešimties linijų tiesimas vėlavo daugiau nei dešimtmetį.

Idealiu atveju, kad veiktų sėkmingai, pagal lyginamuosius rodiklius, greitojo geležinkelio linija turėtų būti pervežama devyni milijonai keleivių per metus, teigia auditoriai. Tačiau trijose iš septynių audituotų užbaigtų linijų pervežamų keleivių skaičius buvo mažesnis. Tai reiškia, kad yra didelė 2,7 milijardo eurų ES bendrojo finansavimo neveiksmingo panaudojimo rizika. Be to, devyniose iš 14 audituotų linijų ir tarpvalstybinių jungčių, kad jos veiktų sėkmingai, aptarnaujamose teritorijose nesusidarė pakankamas potencialių keleivių skaičius.

Jau 2010 metais auditoriai paragino imtis skubių veiksmų, kad būtų pašalintos techninės, administracinės ir kitos kliūtys geležinkelių sąveikumui. Tačiau jie nustatė, kad šios kliūtys iki šiol nepašalintos 2018 metais ir toliau trukdo vykdyti integruoto ir konkurencingo greitojo geležinkelio operacijas. Prancūzijoje ir Ispanijoje geležinkelio keleivių rinka dar nėra atvira. Italijoje ir, mažesniu mastu Austrijoje, kur yra operatorių konkurencija, paslaugos buvo dažnesnės ir geresnės kokybės, tuo tarpu bilietų kainos buvo mažesnės. Bendras greitojo geležinkelio paslaugų veiksmingumas padidėtų įdiegus integruotas bilietų pardavimo sistemas, pagerinus prieigą prie stočių ir patobulinus jungtis.

Auditoriai rekomenduoja Europos Komisijai:

- vykdyti realistinį ilgalaikį planavimą;
- susitarti su valstybėmis narėmis, kurias strategines atkarpas įgyvendinti pirmiausia, įvertinus labai greito geležinkelio poreikį, įdiegti griežtą stebėjimą ir veiksmingas galias, leidžiančias užtikrinti, kad būtų vykdomi įsipareigojimai sukurti pagrindinį ES greitojo geležinkelio tinklą;
- ES bendrą finansavimą susieti su nustatytais strateginio prioriteto projektais, faktine geležinkelių eksploatuotojų konkurencija ir rezultatų pasiekimu;
- supaprastinti pirkimų procedūras, įvairiems formalumams taikyti „vieno langelio“ principą ir pašalinti visas likusias administracines ir reglamentavimo kliūtis sąveikumui;
- pagerinti integruoto greitojo geležinkelio operacijas keleiviams, kaip antai įdiegti e. bilieto sistemą ir supaprastinti prieigos prie geležinkelio kelio mokesčius;

### **Pastabos leidėjams**

Europos Audito Rūmai pristato savo specialiąsias ataskaitas Europos Parlamentui ir ES Tarybai bei kitoms suinteresuotosioms šalims, kaip antai nacionaliniams parlamentams, pramonės suinteresuotiesiems subjektams ir pilietinės visuomenės atstovams. Didžioji dauguma mūsų ataskaitose pateikiamų rekomendacijų yra praktiškai įgyvendinamos. Šis aukštas rekomendacijų įgyvendinimo lygis atspindi mūsų darbo naudą ES piliečiams.

Specialioji ataskaita Nr. 19/2018 „Greitieji geležinkeliai Europoje. Nesant ES tinklo, neefektyviai veikia skirtingi nacionaliniai geležinkelių tinklai“ paskelbta Europos Audito Rūmų interneto svetainėje ([eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)) anglų kalba; vėliau ji bus paskelbta kitomis kalbomis.