



Preses relīze

Luksemburgā, 2018. gada 26. jūnijā

ES ātrgaitas dzelzceļš: neefektīva līniju sadrumstalotība bez reāla ilgtermiņa plāna, uzskata revidenti

Jaunajā Eiropas Revīzijas palātas ziņojumā teikts, ka pašreizējais ES ilgtermiņa plāns ātrgaitas dzelzceļam, visticamāk, netiks izpildīts un nav ES mēroga stratēģiskas pieejas. Revidenti ziņo, ka Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīkls ir tikai sadrumstalotas valsts mēroga līnijas, ko dalībvalstis atsevišķi ir izplānojušas un izbūvējušas bez pienācīgas pārrobežu koordinācijas, tāpēc savienojumi ir vāji. Eiropas Komisijai nav juridisku instrumentu un lēmumu pieņemšanas pilnvaru, lai nodrošinātu, ka dalībvalstis strauji virzās uz pamattīkla koridoru pabeigšanu.

Kopš 2000. gada ES ir piešķīrusi 23,7 miljardus EUR līdzfinansējuma, lai atbalstītu ieguldījumus ātrgaitas dzelzceļa līnijās. Revidenti apmeklēja sešas dalībvalstis (Franciju, Spāniju, Itāliju, Vāciju, Portugāli un Austriju) un analizēja izdevumus par vairāk nekā 5000 km ātrgaitas līniju, aptverot apmēram 50 % no visa ES ātrgaitas dzelzceļa tīkla. Viņi konstatēja, ka, lai gan valstu ātrgaitas dzelzceļa tīklu garums palielinās, ES mērķis — līdz 2030. gadam trīskāršot ātrgaitas dzelzceļa līniju garumu (līdz 30 000 km) — netiks sasniegts.

Ir uzbūvētas neefektīvi sadrumstalotas un vāji savienotas valsts mēroga līnijas,” sacīja par šo ziņojumu atbildīgais Eiropas Revīzijas palātas loceklis Oskar Herics. “Ātrgaitas līnijas, kas šķērso valstu robežas, nav starp valstu būvniecības prioritātēm, un Komisijai nav pilnvaru, lai piespiestu valstis rīkoties. Tas nozīmē, ka ES līdzfinansējuma pievienotā vērtība ir zema”.

Lēmums izbūvēt ātrgaitas līnijas nereti balstās uz politiskiem apsvērumiem, un rentablu lēmumu pieņemšanai parasti netiek izmantota izmaksu un ieguvumu analīze. Daudzos gadījumos vilcieni ļoti liela ātruma līnijās tiek izmantoti ar daudz mazāku vidējo ātrumu (tikai 45 % no maksimālā ātruma), nekā līnijām projektēts. Revidenti uzskata, ka rodas šaubas par pareizu finanšu pārvaldību, ja jau vidējais ātrums ir tik ļoti mazāks par projektēto ātrumu.

Ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūra ir dārga: revidētās līnijas vidēji izmaksāja 25 miljonus EUR/km. Četras no desmit līnijām izmaksās vairāk nekā 100 miljonus EUR par katru ietaupīto brauciena minūti. Vislielākās izmaksas tika konstatētas Štutgartes–Minhenes līnijā, kur katra ietaupītā minūte izmaksās 369 miljonus EUR. No otras puses, alternatīva risinājuma, proti, pastāvošo parasto līniju modernizēšanas pienācīga apsvēršana varētu ietaupīt miljardiem euro.

Šī preses relīze sniedz kopsavilkumu par Eiropas Revīzijas palātas sagatavoto īpašo ziņojumu.

Tā pilns teksts ir pieejams Palātas tīmekļa vietnē 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

@EUAuditors

eca.europa.eu

Izmaksu pārsniegumi un kavējumi bija norma, nevis izņēmums. Izmaksu pārsniegumi ātrgaitas dzelzceļa ieguldījumiem neietekmē ES budžetu, jo līdzfinansējumam ir noteikta maksimālā summa, un tos sedz no valstu budžetiem. Kopējais izmaksu pārsniegums mūsu pārbaudītajos projektos un līnijās bija 5,7 miljardi EUR projektu līmenī un 25,1 miljards EUR līniju līmenī. Astoņi no 30 projektiem, kurus pārbaudījām, aizkavējās vismaz par gadu, un piecās no revidētajām desmit līnijām kavējumi pārsniedza desmit gadus.

Revidenti atgādina, ka ņemot vērā attiecīgus atskaites kritērijus, ātrgaitas līnijai, lai tā būtu sekmīga, ideālā gadījumā vajadzētu pārvadāt deviņus miljonus pasažieru gadā. Tomēr trim no septiņām pabeigtajām un revidētajām līnijām pārvadāto pasažieru skaits bija krietni mazāks. Tādējādi pastāv liels risks, ka ES līdzfinansējums (2,7 miljardi EUR) šīm līnijām tiks izmantots neefektīvi. Turklāt deviņās no 14 revidētajām līnijām un pārrobežu savienojumiem nebija pietiekami liela potenciālo pasažieru skaita to aptvēruma teritorijās, lai ekspluatācija būtu sekmīga.

Revidenti jau 2010. gadā aicināja steidzami rīkoties, lai novērstu tehniskos, administratīvos un citus šķēršļus, kas kavē dzelzceļa savstarpēju izmantojamību. Taču viņi secināja, ka 2018. gadā šie šķēršļi joprojām eksistē, un tas traucē realizēt patiesi netraucētu un konkurētspējīgu ES pārrobežu ātrgaitas satiksmi. Francijā un Spānijā dzelzceļa pasažieru tirgus vēl nav atvērts. Itālijā un (mazākā mērā) Austrijā, kur pastāv konkurence attiecībā uz sliežu ceļiem, pakalpojumi bija regulārāki un kvalitatīvāki, savukārt biļešu cenas — zemākas. Kopējo ātrgaitas pakalpojumu efektivitāti varētu palielināt ar integrētām biļešu pārdošanas sistēmām, labāku piekļuvi stacijām un uzlabotiem savienojumiem.

Revidenti iesaka Eiropas Komisijai

- veikt reālistisku ilgtermiņa plānošanu;
- vienoties ar dalībvalstīm, kuri svarīgākie stratēģiskie posmi tiek īstenoti pirmie, izvērtējot nepieciešamību pēc ļoti liela ātruma līnijām, piemērojot ciešu uzraudzību un īstenojamas pilnvaras, lai panāktu, ka tiek ievērota apņemšanās pabeigt ES ātrgaitas dzelzceļa pamattīkla izbūvi;
- saistīt ES līdzfinansējumu ar īpaši iezīmētiem stratēģiski prioritāriem projektiem, efektīvu sliežu ceļu konkurenci un rezultātu sasniegšanu;
- vienkāršot pārrobežu iepirkuma konkursa procedūras, dažādajām formalitātēm izmantot “vienas pieturas aģentūras” un atcelt visus administratīvos un regulatīvos šķēršļus, kas kavē savstarpēju izmantojamību;
- uzlabot ātrgaitas dzelzceļa netraucētu darbību pasažieriem, piemēram, ieviešot e-biļetes un vienkāršojot maksas par piekļuvi sliežu ceļiem.

Piezīmes izdevējiem

Ar īpašajiem ziņojumiem ERP iepazīstina Eiropas Parlamentu un ES Padomi, kā arī citas ieinteresētās personas, tādas kā valstu parlamenti, nozares un pilsoniskās sabiedrības pārstāvji. Lielākā daļa no mūsu sagatavotajiem un ziņojumos iekļautajiem ieteikumiem tiek īstenota. Augstais ieteikumu īstenošanas līmenis liecina, ka mūsu darbs dod labumu ES iedzīvotājiem.

Īpašais ziņojums Nr. 19/2018 “Ātrgaitas dzelzceļš Eiropā — nav ES tīkla un rodas neefektīva sadrumstalotība” ir pieejams ERP tīmekļa vietnē (eca.europa.eu) angļu valodā, un drīzumā tiks publicēts pārējās ES valodās.