

Specialioji ataskaita

Europos greitųjų traukinių tinklas ne tikrovė, o tik neveiksminga samplaika

(pagal SESV 287 straipsnio 4 dalies antrą pastraipą)



EUROPOS
AUDITO
RŪMAI

AUDITO GRUPĖ

Specialiosiose ataskaitose Audito Rūmai pateikia savo auditų, susijusių su ES politikomis ir programomis arba su konkrečių biudžeto sričių valdymo temomis, rezultatus. Audito Rūmai audito užduotis atrenka ir nustato taip, kad jos turėtų kuo didesnį poveikį, atsižvelgdami į neveiksmingumo ar neatitikties teisės aktams rizikas, susijusių pajamų ar išlaidų lygį, būsimus pokyčius ir politinį bei viešąjį interesą.

Šį veiksmingumo auditą atliko Audito Rūmų narės Ilianos Ivanovos vadovaujama II audito kolegija, atsakinga už investicijų sanglaudai, augimo ir įtraukties išlaidų sritis. Auditui vadovavo Audito Rūmų narys Oskar Herics, jam padėjo kabineto vadovas Thomas Obermayr, pagrindinis vadybininkas Pietro Puricella, užduoties vadovas Luc T'Joen, auditoriai Marcel Bode, Dieter Böckem, Guido Fara, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Nils Odins, Milan Smid. Lingvistinę pagalbą teikė Richard Moore.



Iš kairės į dešinę: Thomas Obermayr, Guido Fara, Milan Smid, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Richard Moore, Luc T'Joen, Marcel Bode, Pietro Puricella, Dieter Böckem, Oskar Herics.

TURINYS

	Dalis
Santrumpos ir žodynėlis	
Santrauka	I–XI
Įvadas	1–13
Greitieji geležinkeliai Europoje	1–2
ES greitųjų geležinkelių tinklas didėja ir juo naudojasi vis daugiau keleivių	3–4
ES politika greitųjų geležinkelių atžvilgiu	5–9
Transporto politika	5–7
Sanglaudos politika	8–9
ES parama greitųjų traukinių linijoms tiesti – didelė, bet tai tik dalis visų sąnaudų	10–13
Audito apimtis ir metodas	14–20
Pastabos	21–95
ES bendrai finansuojamos investicijos į greituosius geležinkelius gali būti naudingos, tačiau ES stokoja vientiso visą ES apimančio strateginio požiūrio.	21–36
Greitieji geležinkeliai yra naudinga transporto rūšis, padedanti siekti ES tvaraus judumo tikslų.	21–22
Komisijos galios yra ribotos ir jos planas triskart padidinti greitojo geležinkelio tinklų ilgį vargu ar bus įvykdytas	23–26
Valstybės narės planuoja ir priima sprendimus dėl savo nacionalinių tinklų, taip susiformuoja prastai sujungta skirtingų nacionalinių greitųjų geležinkelių tinklų sistema.	27–36
Sprendimų priėmimo procesui trūksta patikimų sąnaudų ir naudos analizių	37–58
„Labai didelis greitis“ ne visur reikalingas	37–44
Išlaidų efektyvumo patikros vykdomos retai	45–48
Valstybės narės netaiko sąnaudų ir naudos vertinimų kaip priemonių sprendimams priimti	49–51
Sąnaudų viršijimas, statybų vėlavimai ir uždelsta eksploatavimo pradžia: veikiau norma nei išimtis	52–58

Piliečių nuomonė: kelionės laiko, kainų ir jungčių, keleiviams skirtų paslaugų ir stočių ir jų traukos zonų vertinimas realiuoju laiku	59–77
Kelionės laikas ir bilietų kainos yra svarbūs sėkmės faktoriai	59–63
Tolesni patobulinimai, reikalingi traukinių bilietų pardavimui ir keleivių paslaugų duomenų stebėjimui užtikrinti	64–67
Svarbus tiek stočių skaičius, tiek jų vieta	68–77
Greitųjų geležinkelių tvarumas: ES bendro finansavimo veiksmingumui kyla pavojus	78–85
Keleivių duomenų analizė: trimis iš septynių baigtų greitųjų geležinkelių linijų keliauja mažiau keleivių nei lyginamojo indekso devyni milijonai per metus	79
Žmonių, gyvenančių prie linijų, pasiekiamumo zonos analizė: devyniose iš 14 audituotų greitųjų linijų ir ruožų nėra pakankamai didelio potencialių keleivių skaičiaus	80–82
Greitųjų geležinkelių konkurencingumas, palyginti su kitomis transporto rūšimis: dar netaikomas principas „teršėjas moka“	83–85
Sklandi ir konkurencinga tarpvalstybinių greitųjų geležinkelių veikimas: stinga universalumo	86–95
Tebėra daugybė kliūčių, todėl reikės nueiti ilgą kelią, kol ES greitųjų linijų rinkos taps atviros ir konkurencingos	86–88
Naudojimo bėgių keliu mokesčiai pernelyg sudėtingi ir galbūt kenkiantys konkurencijai	89–92
Stipri ir nepriklausoma reguliavimo institucija: reikalinga, tačiau ne visada realu	93–95
Išvados ir rekomendacijos	96–106
Greitojo geležinkelio operacijos turi daug privalumų, tačiau nėra realistiško ilgalaikio ES plano, ir iš tikrųjų nėra ES greitojo geležinkelio tinklo	96–98
Investicijoms į audituotą greitųjų geležinkelių infrastruktūrą nenuosekliai taikyti patikimo finansų valdymo principai	99–100
Vertinant ES piliečių padėtį, atkreipiamas dėmesys į greitųjų geležinkelių privalumus, tačiau kyla pavojus greitųjų geležinkelių linijoms skiriamo ES bendro finansavimo tvarumui	101–103
Vis dar nepasiektas sklandus ir konkurencingas tarpvalstybinių greitųjų geležinkelių veikimas	104–106

I priedas. Europos greitųjų geležinkelių tinklo žemėlapis

II priedas. Greitųjų geležinkelių finansavimo valstybėse narėse nuo 2000 m. apžvalga ir valdymo būdas

III priedas. Projektų analizė

IV priedas. Pagrindiniai duomenys apie greituosius geležinkelius pagal valstybę narę

V priedas. Greičio efektyvumo analizė

IV priedas. Piliečio požiūris: Kelionės laiko, kainų ir jungčių audituotose greitojo geležinkelio linijose vertinimas: metodika ir duomenys

VII priedas. Stojų poveikis kelionės laikui ir greičiui

VIII priedas. Kiekvienos iš audituotų greitųjų geležinkelių linijų traukos zonos žemėlapis ir minėtų linijų bei įvertintų sienos kirtimo taškų pagrindiniai duomenys

IX priedas. Stojų analizė

Komisijos atsakymai

SANTRUMPOS IR ŽODYNĖLIS

Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (ERTMS)	Svarbus europinis projektas, kuriuo siekiama pakeisti skirtingas nacionalines traukinių kontrolės ir valdymo sistemas, kad būtų skatinama jų sąveika.
Europos infrastruktūros tinklų priemonė (EITP)	Priemonė, pagal kurią nuo 2014 m. teikiama finansinė parama trims sektoriams: energetikos, transporto ir informacinių ir ryšių technologijų (IRT). Šioje trijose srityse pagal EITP nustatomi investiciniai prioritetai, kurie turėtų būti įgyvendinti per ateinantį dešimtmetį. Transporto srityje šie prioritetai – tai sujungti transporto koridoriai ir švaresnės transporto priemonės.
Europos pridėtinė vertė (EPV)	Įgyvendinus ES intervencinius veiksmus sukuriami papildoma vertė, kuri nebūtų sukurta, jeigu atitinkamų veiksmų valstybė narė būtų ėmusi viena. Kalbant apie greitųjų geležinkelių linijas, ES lėšas investuojant į valstybių narių viduje veikiančias linijas, taip pat sukuriami pridėtinė vertė ES piliečiams (pavyzdžiui, keleiviams paprasčiau keliauti ir sutrumpėja bendras kelionės laikas). Vis dėlto, dėl bendrojo intereso išlaidos tarpnacionaliniams koridoriams, kuriuos nutiesus būtų sukurtas pagrindinis ES tinklas, savaime yra svarbesnės įgyvendinant būsimus ES veiksmus – šių išlaidų Europos pridėtinė vertė yra didesnė.
Europos regioninės plėtros fondas (ERPF)	Investicinis fondas, kurio tikslas – padėti ištaisyti pagrindinius regionų pusiausvyros sutrikimus teikiant finansinę paramą infrastruktūrai kurti ir pelningoms investicijoms, kuriomis būtų skatinamas darbo vietų kūrimas, ir taip stiprinti ekonominę ir socialinę sanglaudą Europos Sąjungoje.
Europos Sąjungos geležinkelių agentūra (ERA)	2004 m. įkurta agentūra, kurios tikslas – padėti rengti technines sąveikos specifikacijas, įskaitant Europos geležinkelių eismo valdymo sistemą (ERTMS), ir padėti užtikrinti bendros Europos geležinkelių erdvės veikimą.
Ex ante sąlygos	Sąlygos, kurios turi būti įvykdytos, kad būtų galima pritarti ilgalaikiams ir strateginiams infrastruktūros vystymo planams ir kuriomis remiantis investicijos bendrai finansuojamos ES lėšomis.
Greičio efektyvumas	Faktinio greičio, kaip jį suvokia keliaujantys asmenys, ir maksimalaus darbinio ir projekcinio greičio linijoje santykis.
Greitieji geležinkeliai	Geležinkeliai, eksploatuojami naujose, specialiai suprojektuotose linijose, kuriose didžiausias važiavimo greitis yra ne mažiau kaip 250 km/h, ir geležinkeliai, eksploatuojami paprastose linijose, kuriose didžiausias važiavimo greitis yra ne mažiau kaip 200 km/h.

Inovacijų ir tinklų programų vykdomoji įstaiga (INEA)	Įstaiga, perėmusi veiklą iš Transeuropinio transporto tinklo vykdomosios įstaigos (TEN-T EA), kurią 2006 m. įsteigė Europos Komisija, kad ši valdytų techninį ir finansinį programos TEN-T įgyvendinimą. 2014 m. sausio 1 d. INEA pradėjo operacijas įgyvendinant šių ES programų dalis: Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP), programos „Horizontas 2020“ ir praėjusio laikotarpio programų (transeuropinio transporto tinklo ir programos „Marco Polo“ (2007–2013 m.)).
Keliavimo traukiniais koeficientas	Šiame kontekste naudojimosi greitosiomis linijomis lygio rodiklis, kuris apibrėžiamas kaip linija besinaudojančių keleivių skaičius, padalintas iš linijos ilgio kilometrais.
MOVE	Mobilumo ir transporto generalinis direktoratas
Naudojimosi bėgių keliu mokesčiai	Mokesčiai, kuriuos geležinkelių eksploatuotojai moka infrastruktūros valdytoji, kad būtų padengta dalis infrastruktūros sąnaudų.
REGIO	Regioninės ir miestų politikos generalinis direktoratas
Sąnaudų ir naudos analizė (SNA)	Analizės priemonė, kurią naudojant sprendimas dėl investavimo vertinamas numatomas sąnaudas palyginant su numatoma nauda. SNA paskirtis – padėti efektyviau paskirstyti išteklius, kad sprendimus priimančioms asmenims būtų lengviau priimti visa turima informacija pagrįstą sprendimą įgyvendinti investicinį pasiūlymą ar galimas alternatyvas arba jų neįgyvendinti.
Sanglaudos fondas (SF)	Fondas, kurio tikslas – finansuoti valstybių narių, kurių BNP vienam gyventojui sudaro mažiau nei 90 % ES vidurkio, aplinkos ir transporto projektus ir taip didinti ekonominę ir socialinę sanglaudą Europos Sąjungoje.
Sąveika	Europos Komisijos iniciatyva, kuria siekiama skatinti kurti bendrąją rinką geležinkelių sektoriuje. Techninėse sąveikos specifikacijose apibrėžti techniniai standartai, kuriuos būtina įgyvendinti, kad būtų įvykdyti esminiai reikalavimai sąveikai užtikrinti. Šie reikalavimai apima, be kita ko, saugą, patikimumą ir prieinamumą, sveikatą, aplinkos apsaugą ir techninį suderinamumą ir užtikrina, kad traukiniai galėtų sklandžiai veikti bet kuriame Europos geležinkelių tinklo ruože.
Transeuropiniai transporto tinklai (TEN-T)	Planinė kelių, geležinkelių, oro ir vandens transporto tinklų Europoje visuma. TEN-T tinklai yra platesnės transeuropinių tinklų (TEN) sistemos, apimančios ir telekomunikacijų tinklus (eTEN) bei pasiūlytą energetikos tinklą (TEN-E), dalis.
Traukos zona	Teritorija, iš kurios į greitųjų geležinkelių stotį lengvuoju automobiliu galima atvykti per tam tikrą laiką (šioje ataskaitoje – per 15, 30 arba 60 minučių).
VN (valstybės narės)	Europos Sąjungos valstybės narės.

SANTRAUKA

- I. Greitieji geležinkeliai – tai patogi, saugi, paprastai pritaikoma ir ekologiškai tvari transporto rūšis. Greitųjų geležinkelių aplinkosauginis veiksmingumas ir teikiama socialinė bei ekonominė nauda gali padėti įgyvendinti ES transporto ir sanglaudos politikos tikslus. Nuo 2000 m. ES skyrė 23,7 milijardo eurų, kuriais bendrai finansavo investicijas į greitųjų geležinkelių infrastruktūrą.
- II. Mes atlikome ES greitųjų linijų ilgalaikio strateginio planavimo rezultatų, taip pat sąnaudų efektyvumo (vertintos statybos sąnaudos, vėlavimai, sąnaudų perviršiai ir greitųjų linijų, kurioms buvo paskirtas ES bendras finansavimas, naudojimas) ir ES bendro finansavimo tvarumo bei Europos pridėtinės vertės auditą. Mes vykdėme auditą šešiose valstybėse narėse ir nagrinėjome išlaidas daugiau kaip 5000 km infrastruktūroje dešimtyje greitojo geležinkelio linijų ir keturis sienos kirtimo taškus, o tai sudaro apie 50 % visų greitojo geležinkelio linijų Europoje.
- III. Mes nustatėme, kad dabartinis ES ilgalaikis planas nėra paremtas patikima analize, jis vargu ar bus įvykdytas ir jis nėra pagrįstas tvirtu visos ES strateginiu požiūriu. Nors nacionalinių greitojo geležinkelio linijų ilgis nuolat auga, Komisijos tikslinis rodiklis iki 2030 m. tris kartus padidinti greitojo geležinkelio linijų ilgį nebus pasiektas. Šiuo metu eksploatuojama 9 000 km greitųjų geležinkelių, 2017 m. buvo tiesiama maždaug 1 700 km greitųjų geležinkelių. Nuo darbų pradžios iki naujų greitųjų linijų eksploatacijos pradžios praeina vidutiniškai maždaug 16 metų.
- IV. Europos greitųjų geležinkelių tinklo nėra ir Komisija neturi nei teisinių priemonių, nei įgaliojimų, kuriais naudodamasi sprendimų priėmimo procese galėtų užtikrinti, kad valstybės narės kuo greičiau užbaigtų tiesti ENT-T reglamente numatytus pagrindinius tinklo koridorius. Todėl Europos Sąjungoje veikia tik skirtingi nacionaliniai greitųjų geležinkelių tinklai, kuriuos kiekviena valstybė narė projektuoja ir tiesia atskirai. Tokia padrika sistema sukurta valstybėms tinkamai nekoordinuojant savo veiksmų – valstybių sienas kertančios greitosios linijos neįtrauktos į nacionalinių prioritetinių statybos projektų sąrašą, nors tarptautiniai susitarimai pasirašyti ir į TEN-T reglamentą įtrauktos nuostatos, pagal kurias

pagrindiniai tinklo koridoriai turi būti nutiesti iki 2030 m. Tai reiškia mažą investicijų į greitojo geležinkelio infrastruktūrą ES bendrojo finansavimo dalies pridėtinę vertę.

V. Valstybėse narėse netinkamai atliekamas realių poreikių vertinimas ir neretai nepakankamai dėmesio skiriama alternatyvai – galimybei modernizuoti esamas paprastas linijas, nors pasirinkus tokią galimybę, būtų galima sutaupyti nemažai lėšų. Sprendimas tiesti greitąsias linijas neretai priimamas atsižvelgiant į politines aplinkybes ir paprastai neatliekamos sąnaudų ir naudos analizės, kuriomis remiantis būtų galima priimti ekonomiškai efektyvų sprendimą.

VI. Greitųjų geležinkelių infrastruktūra yra brangi ir kainuoja vis daugiau – mūsų audituotos linijos kainuoja vidutiniškai 25 milijonus eurų už vieną kilometrą (neįskaičiuojant brangesnių tunelių statybos projektų). Iš tiesų susijusios išlaidos galėjo būti gerokai mažesnės ir tai nebūtų turėję jokio poveikio geležinkelių veiklai arba tas poveikis būtų buvęs nedidelis. Taip yra todėl, kad labai greitų geležinkelių linijų nereikia visur, kur jos buvo nutiestos. Daugeliu atvejų labai greitose geležinkelių linijose traukiniai važiuoja gerokai mažesniu vidutiniu greičiu, nei buvo numatyta važiuoti toje linijoje. Linijos sąnaudos didėja proporcingai numatytam greičiui ir linijos, kurioje traukinys gali važiuoti labai dideliu greičiu (300 km/h arba didesniu greičiu), infrastruktūra yra ypač brangi. Tačiau praktiškai tokie dideli greičiai niekada nepasiekiami – audituotose linijose traukiniai rieda vidutiniškai tik 45 % projekcinio linijos greičio, ir tik dviejose linijose vidutinis darbinis greitis viršijo 200 km/h, ir nė vienoje jų neviršijo 250 km/h. Esant tokiam dideliame vidutinio ir numatyto greičio skirtumui, kyla klausimų dėl finansų valdymo patikimumo.

VII. Mes taip pat analizavome, kiek pavyktų sumažinti sąnaudas per minutę, pradėjus eksploatuoti greituosius geležinkelius. Nustatėme, kad keturiose iš dešimties mūsų audituotų linijų sąnaudos sumažės šimtu milijonų eurų per minutę. Labiausiai sąnaudos sumažės Štutgarto–Miuncheno linijoje – 369 milijonais eurų per minutę. Sąnaudų perviršiai, kurie padengiami nacionalinių biudžetų lėšomis, ir vėlavimai buvo norma, o ne išimtis. Bendri audituotų linijų ir projektų sąnaudų perviršiai siekė 5,7 milijardo eurų projektų lygmeniu ir 25,1 milijardo eurų linijų lygmeniu (atitinkamai 44 ir 78 %). Įgyvendinant projektus ir tiesiant greitųjų geležinkelių linijas taip pat buvo labai vėluojama – aštuonis iš 30 audituotų projektų vėluota įgyvendinti ne mažiau kaip vienus metus, o penkias linijas (pusė iš audituotų linijų)

vėluota nutiesti daugiau kaip dešimtmetį. Ypatingą dėmesį skiriant šiems dalykams, būtų galima sutaupyti šimtus milijonų eurų ir užtikrinti, kad nutiestos linijos būtų tinkamai naudojamos.

VIII. Siekdami suprasti, kiek greitieji geležinkeliai yra naudingi ES piliečiams, mes taip pat analizavo ir palyginome kelionės nuo durų iki durų laiką, kainas ir jungčių skaičių tarp greitųjų geležinkelių ir šio sektoriaus konkurentų (oro transporto, paprastųjų geležinkelių ir kelių transporto sektorių). Priėjome prie išvados, kad tiek bendras kelionės laikas, tiek kainos dydis yra svarbūs sėkmingos konkurencijos veiksniai. Kartu su efektyviai teikiamomis įprastinėmis paslaugomis, šie veiksniai leistų greitųjų geležinkelių sektoriui atsirišti didesnę rinkos dalį. Tarprūšinė konkurencija yra negailestinga ir ji turi poveikį greitojo geležinkelio tvarumui: greitas geležinkelis nekonkuruoja vienodomis sąlygomis su kitomis transporto rūšimis.

IX. Manome, kad kyla grėsmė ES bendrojo finansavimo tvarumui. Pagal lyginamąjį indeksą, viena greitojo geležinkelio linija, kad veiktų sėkmingai, idealiu atveju turėtų aptarnauti devynis milijonus keleivių per metus. Vis dėlto trijose iš septynių nutiestų greitųjų linijų, kuriose atlikome auditą, traukiniais važiavo daug mažiau keleivių. Šių linijų infrastruktūros sąnaudos siekė 10,6 milijardo eurų, iš kurių ES padengė maždaug 2,7 milijono eurų. Tai reiškia, kad kyla didelis pavojus, jog šiose linijose ES bendrojo finansavimo lėšos bus panaudotos neefektyviai. Įvertinę audituotų linijų traukos zonose gyvenančių žmonių skaičių, nustatėme, kad devynios iš 14 audituotų linijų ir tarpvalstybinių jungčių turi nepakankamai galimų keleivių, kad galėtų sėkmingai veikti. Prie jų priskiriamos ir pirmiau minėtos trys linijos, kuriose traukiniais važiuoja mažiau nei būtini devyni milijonai keleivių.

X. 2010 m. paskelbėme ataskaitą, kurioje raginame kuo skubiau imtis veiksmų, kad būtų pašalintos visos techninės, administracinės ir kitos kliūtys geležinkelių sąveikai užtikrinti. Tačiau nustatėme, kad 2018 m. šios kliūtys vis dar nepašalintos. Prancūzijoje ir Ispanijoje geležinkelio keleivių rinka nėra atvira. Operatoriai konkuruoja Italijos greitųjų geležinkelių sektoriuje, taip pat nedidelė konkurencija juntama Austrijoje; šiose valstybėse narėse paslaugos buvo teikiamos dažniau ir jos buvo kokybiškesnės, o bilietų kainos – mažesnės. Integravus bilietų pardavimo sistemas ir skiriant daugiau dėmesio klientų pasitenkinimo

paslaugomis ir punktualumo duomenų stebėjimui bei standartizavimui, būtų galima dar labiau pagerinti keleivių patirtį.

XI. Kad ES galėtų toliau sėkmingai bendrai finansuoti greitųjų geležinkelių infrastruktūrą kitame programavimo laikotarpyje, rekomenduojame Komisijai imtis keleto žingsnių, t. y.:

- i) parengti realistiškus ilgalaikius planus ir sutarti su valstybėmis narėmis dėl pagrindinių strategiškai svarbių atkarpų, kurias reikėtų nutiesti pirmiausia, taip pat atidžiai stebėti ir įgaliojimus, kad būtų laikomi įsipareigojimų sukurti pagrindinį ES greitųjų geležinkelių tinklą;
- ii) ES bendrą finansavimą susieti su nustatytais strateginio prioriteto projektais, faktine operatorių konkurencija ir rezultatų pasiekimu;
- iii) supaprastinti tarpvalstybines statybas, t. y., pagerinti pirkimų procedūras, formalumams tvarkyti taikyti vieno langelio principą ir pašalinti visas likusias kliūtis;
- iv) imtis priemonių, skirtų pagerinti integruoto greitojo geležinkelio operacijas keleiviams, kaip antai įdiegti e. bilieto sistemą, supaprastinti prieigos prie geležinkelio kelio mokesčius ir pagerinti piliečiams skirtas ataskaitas susijusias su punktualumu ir klientų atsiliepimų duomenimis.

IVADAS

Greitieji geležinkeliai Europoje

1. Europoje greitieji geležinkeliai išpopuliarėjo po 1974 m. degalų kainų krizės. Europos energetinė priklausomybė kėlė grėsmę vidaus judumui, taigi kelios valstybės narės nusprendė sukurti saugią, greitą, patogią ir ekologišką transporto rūšį – greitųjų geležinkelių linijas. Italija buvo pirmoji Europos valstybė, kurioje buvo atidaryta greitųjų geležinkelių linija – 1977 m. pradėta eksploatuoti linija „Florencija – Roma“. Netrukus Prancūzijoje atidaryta linija „Trains à Grande Vitesse“. Vokietijoje pirmosios greitųjų traukinių linijos, kuriomis kursavo „Intercity Express“ (ICE) traukiniai, buvo atidarytos XX a. paskutinio dešimtmečio pradžioje, o Ispanijos „Alta Velocidad Española“ savo veiklą greitųjų geležinkelių paslaugų sektoriuje pradėjo 1992 m.
2. Šiuo metu nėra bendro Europos greitųjų geležinkelių tinklo – kiekvienoje valstybėje narėje eksploatuojami skirtingo veikimo modelio geležinkelių tinklai (**1 pav.**). Pavyzdžiui, veikia mišrios greitųjų geležinkelių sistemos (Prancūzijoje, Ispanijoje ir Italijoje) ir visiškai mišrios greitosios linijos (Vokietijoje, Austrijoje ir dviejose atkarpose Italijoje).

1 paveikslas. Greitųjų geležinkelių eismo veikimo modeliai

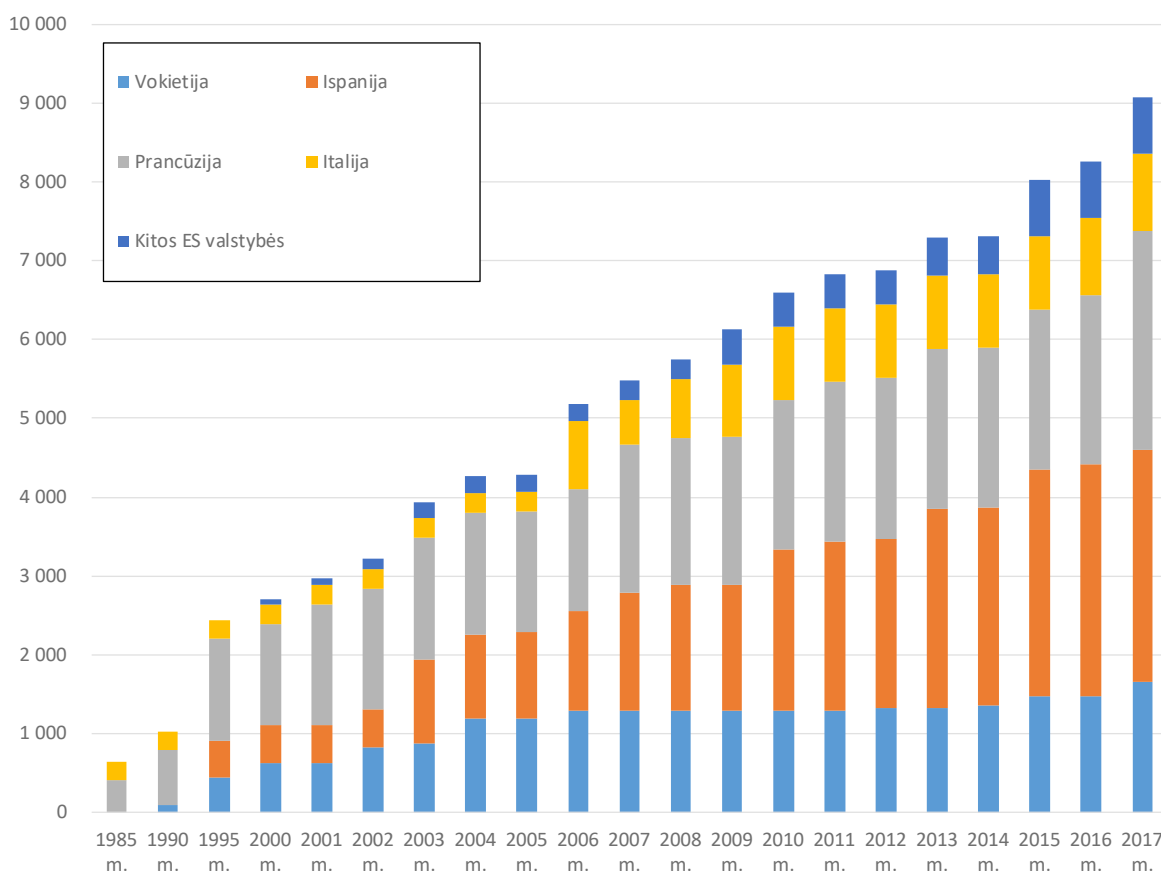


Šaltinis: De Rus, G. (ed.), I. Barrón, J. Campos, P. Gagnepain, C. Nash, A. Ulied and R.Vickerman (2009): *Economic Analysis of High Speed Rail in Europe* („Ekonominė greitojo geležinkelio Europoje analizė“). BBVA fondas, Bilbao

ES greitųjų geležinkelių tinklas didėja ir juo naudojasi vis daugiau keleivių

3. 2017 m. pabaigoje Europos Sąjungoje buvo eksploatuojama 9 067 km greitųjų linijų (**2 pav.; I priede** pateiktas detalus žemėlapis). Šis tinklas plečiasi – šiuo metu tiesiama 1 671 km naujų greitųjų geležinkelių linijų. Užbaigus visas numatytas investicijas į greitųjų geležinkelių infrastruktūrą, Ispanijoje veiks antras pagal ilgį pasaulyje (po Kinijos) greitųjų geležinkelių tinklas.

2 paveikslas. ES valstybių nacionalinių greitųjų geležinkelių tinklų ilgis. Ilgalaikis augimas



Šaltinis – ES statistikos duomenys glaustai (angl. *EU Statistical Pocketbook*), 2017 m., UIC. *Pastaba.* Šioje diagramoje nurodytos tik tos linijos (arba linijų atkarpos), kuriose traukiniai tam tikru kelionės momentu gali viršyti 250 km/h greitį.

4. Europoje greitaisiais geležinkeliais keliaujančių keleivių skaičius nuosekliai didėja – šių paslaugų poreikis padidėjo nuo vos 15 milijardų keleivių kilometrų¹ (kkm) 1990 m. iki daugiau nei 124 milijardų kkm 2016 m. 2015 m. greitaisiais geležinkeliais keliavo daugiau kaip ketvirtadalis (26 proc.) visų valstybėse narėse, kuriose teikiamos greitųjų geležinkelių paslaugos, geležinkeliais keliavusių keliautojų.

ES politika greitųjų geležinkelių atžvilgiu

Transporto politika

5. Transeuropinio transporto tinklo (TENT-T) programa² atlieka svarbų vaidmenį įgyvendinant Europos pažangaus, tvaraus ir integracinio augimo strategiją „Europa 2020“. Ji padeda siekti ekonominės plėtros, regionų konkurencingumo, regioninės ir socialinės sanglaudos ir aplinkos tvarumo tikslų. Joje taip pat nustatytos pagrindinės jungtys, kurios yra būtinos siekiant sudaryti palankesnes sąlygas transportui, optimizuoti esamos infrastruktūros pajėgumą, užtikrinti tinklų sąveikos specifikacijų įgyvendinimą ir integruoti su aplinka susijusius nerimą keliančius klausimus. TEN-T tikslai – nacionalinių transporto tinklų sujungimas ir sąveika, optimali visų transporto rūšių integracija ir sujungimas ir efektyvus infrastruktūros naudojimas.

6. Naujausioje Komisijos 2011 m. transporto srities Baltojoje knygoje³ nustatyti šie konkretūs greitųjų geležinkelių keleivių eismo tikslai⁴: i) iki 2030 m. patrigubinti esamo greitųjų geležinkelių tinklo ilgį, kad iki 2050 m. dauguma vidutiniais nuotoliais vežamų keleivių keliautų geležinkeliais (50 % vidutiniais nuostoliais iš vieno miesto į kitą keliais

¹ kkm – tai matas, gautas sujungus greitųjų geležinkelių keleivių skaičių per metus su jų nukeliautu atstumu, siekiant optimizuoti naudojimosi greitaisiais geležinkeliais matavimą.

² 1996 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 1692/96/EB pateikiantis Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros (OL L 228, 1996 9 9, p. 1).

³ 2011 m. kovo 28 d. „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM (2011) 144).

⁴ Kartu su šiais tikslais ES nustatė plataus užmojo tikslus per ateinančius dešimtmečius sumažinti į aplinką išmetamo anglies dioksido kiekį (taip pat žr. **22 dalį**).

vežamų keleivių ir krovinių būtų vežami geležinkeliais). Greitųjų geležinkelių paslaugų sektorius, kai kelionės atstumas mažesnis nei 1 000 km, turėtų augti greičiau nei oro transporto paslaugų sektorius, ir iki 2050 m. visi pagrindiniai tinklo oro uostai turėtų būti sujungti su geležinkelių tinklu, geriausiai greitųjų geležinkelių linijomis.

7. Siekdama šių tikslų įgyvendinimo pažangos, 2013 m. gruodžio mėn. ES priėmė naują transporto infrastruktūros politiką⁵, kuria siekiama sumažinti atotrūkį tarp valstybių narių transporto tinklų, pašalinti kliūtis, kurios vis dar trukdo vidaus rinkai sklandžiai veikti, ir pašalinti technines kliūtis (pavyzdžiui, suderinti nesuderinamus geležinkelių eismo standartus). Tuo pat metu priimta Europos infrastruktūros tinklų priemonė (EITP)⁶ padeda finansiškai įgyvendinti šiuos tikslus.

Sanglaudos politika

8. Nuo 2000 m. struktūrinių fondų valdymas turi atitikti kitas ES politikos sritis, kaip antai transporto politikos nuostatas⁷. Ir pagal ERPF, ir pagal SF reglamentą remiamos investicijos, kuriomis padedama kurti ir plėsti TEN-T tinklus⁸, taip pat remiami bendro intereso transporto infrastruktūros projektai⁹.

9. Pagal dabartinę 2014–2020 m. sanglaudos politikos programą ES sanglaudos politikos lėšomis vis dar remiama transporto infrastruktūra, bet, siekiant didinti ES bendro finansavimo veiksmingumą, buvo nustatytos vadinamosios *ex ante* sąlygos. Tai reiškia, kad

⁵ 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

⁶ 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1316/2013, kuriuo sukuriamas Europos infrastruktūros tinklų priemonė (OL L 348, 2013 12 20, p. 129).

⁷ Tarybos reglamento (EB) Nr. 1260/1999, nustatančio bendrąsias nuostatas dėl struktūrinių fondų (OL L 161, 1999 6 26, p. 1), 2 straipsnio 5 dalis.

⁸ 1999 m. birželio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1783/1999 dėl Europos regioninės plėtros fondo (OL L 213, 1999 8 13, p. 1) 2 straipsnio 1 dalies b punktas.

⁹ 1994 m. gegužės 16 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 1164/94, įsteigiančio Sanglaudos fondą, 3 straipsnio 1 dalis ir II priedo priedėlis (OL L 130, 1994 5 25, p. 1).

valstybės narės turi įrodyti, kad pasiūlyti projektai bus įgyvendinti vykdant visapusišką nacionalinį ar regioninį ilgalaikį transporto sektoriaus planą, kuriam pritarė visi suinteresuotieji ir dalyvaujantys subjektai.

ES parama greitųjų traukinių linijoms tiesti – didelė. bet tai tik dalis visų sąnaudų

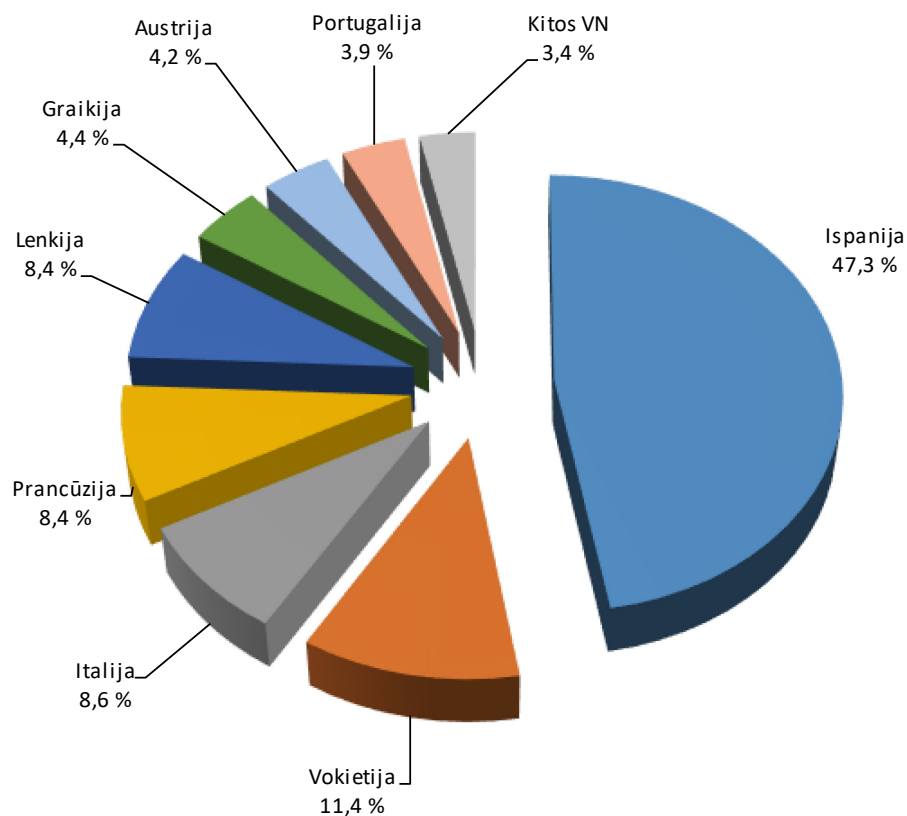
10. 2000–2017 m.¹⁰ ES skyrė 23,7 milijardo eurų dotacijoms, kuriomis buvo bendrai finansuotos investicijos į greitųjų geležinkelių infrastruktūrą, taip pat skyrė 4,4 milijardo eurų paramą ERTMS diegimui greitųjų geležinkelių linijose. Maždaug 14,6 milijardo eurų bendrojo finansavimo lėšų arba 62 % visos sumos buvo skirta pagal pasidalijamojo valdymo finansavimo mechanizmus (ERPF ir SF), o pagal tiesiogiai valdomas investavimo programas (pavyzdžiui, EITP) skirta 9,1 milijardo eurų arba 38 %. ES bendrojo finansavimo lėšomis galima finansuoti studijas ir infrastruktūros darbus, susijusius ir su naujomis greitosiomis linijomis, ir su esamų paprastųjų geležinkelių linijų modernizavimu siekiant pritaikyti jas greitųjų traukinių važiavimui.

11. Be šios pagalbos, nuo 2000 m. Europos investicijų bankas (EIB) suteikė 29,7 milijardo eurų paskolų greitųjų geležinkelių linijų tiesimui finansuoti.

12. Beveik pusė ES skirtų lėšų investicijoms į greituosius geležinkelius (daugiau kaip 11 milijardų eurų) buvo paskirta investicijoms Ispanijoje. Iš viso septynioms valstybėms narėms buvo paskirta 21,8 milijardo eurų – 92,7 % visos sumos (**3 diagrama** ir **II priedas**).

¹⁰ Šie duomenys apima naujausio (2017 m.) pagal EITP paskelbto konkurso duomenis. Visi pateikti skaičiai išreikšti nominaliąja verte.

3 diagrama. Greitųjų geležinkelių ES bendrojo finansavimo apžvalga pagal valstybę narę (2000–2017 m.)



Šaltinis – Europos Komisija.

13. Nors tai yra didelės sumos, ES bendrojo finansavimo lėšos tėra nedidelė visų į greitųjų geležinkelių infrastruktūros darbus ES investuojamų lėšų dalis. Pavyzdžiui, priklausomai nuo taikytų finansavimo priemonių, bendrojo finansavimo dalis svyravo nuo 2 % Italijoje iki 26 % Ispanijoje. Vidutiniškai ES bendrojo finansavimo lėšomis padengta maždaug 11 % visų statybos sąnaudų.

AUDITO APIMTIS IR METODAS

14. Mes atlikome nuo 2000 m. skirtą ES bendrojo finansavimo investicijoms į greitųjų geležinkelių infrastruktūrą sąnaudų efektyvumo ir veiksmingumo auditą. Mes vertinome: i) ar ES greitosios linijos buvo tiesiamos vadovaujantis ilgalaikiu strateginiu planu; ii) ar greitųjų geležinkelių projektai buvo įgyvendinami vadovaujantis sąnaudų efektyvumo principu (vertintos statybų sąnaudos, vėlavimai, sąnaudų perviršiai ir greitųjų linijų, kurioms buvo

skirta parama investicijoms, naudojimas); iii) ar užbaigus projektą investicijos buvo tvarios (įskaitant greitųjų geležinkelių poveikį konkuruojančioms transporto rūšims); ir iv) ar ES bendrasis finansavimas sukūrė pridėtinę vertę. Siekiant atsakyti į šiuos klausimus, ataskaitoje pirmiausiai nagrinėjamas planavimas ir sprendimų priėmimas, po to vertinamos sąnaudos, po to iš ES piliečių pozicijos analizuojamas kelionės laikas, kainos, jungtys ir stotys, galiausiai įvertinamos kliūtys ir operatorių konkurencija bei daroma išvada dėl greitojo geležinkelio operacijų.

15. Vykdydami auditą, mes taikėme įvairias procedūras, pvz., peržiūrėjome ir analizavome ES ir nacionalinių ilgalaikių strateginių plėtros planų dokumentus, kalbėjomės su Komisijos tarnybų atstovais ir valstybių narių darbuotojais, susitikome su geležinkelių eksploatuotojais ir infrastruktūros valdytojais ir apklausėme pagrindinius suinteresuotuosius subjektus¹¹. Mes paprašėme išorės ekspertų, kad jie įvertintų: i) sąnaudų ir naudos analizių ir būsimos paklausos analizių kokybę¹²; ii) atrinktų greitųjų geležinkelių stočių pasiekiamumą, jungtis ir atkuriamąjį poveikį¹³; iii) Paryžiaus–Briuselio–Amsterdamo greitąją liniją¹⁴ ir iv) jungčių, kuriose naudojamas skirtingų rūšių transportas, kainas, kelionės laikus ir skaičių¹⁵. Mes taip pat palyginome savo audito rezultatus su greitųjų geležinkelių veikla ir keleivių vežimo paslaugomis Japonijoje ir Šveicarijoje.

16. Mes atlikome auditą Europos Komisijoje (DG MOVE, įskaitant INEA, taip pat Europos Sąjungos geležinkelių agentūrą (ERA), ir DG Regio) ir šešias valstybes nares (Prancūziją, Ispaniją, Italiją, Vokietiją, Portugaliją ir Ausiriją). Šios valstybės narės gavo 83,5 % viso nuo

¹¹ Gavome kelis atsakymus iš pavienių trijų suinteresuotųjų subjektų grupių – Europos geležinkelių bendrijos (CER), Tarptautinės geležinkelių sąjungos (UIC) ir Signalizacijos sistemų gamintojų sąjungos (UNISIG) – narių.

¹² Briuselio universitetas (VUB).

¹³ Profesorių ir tyrėjų iš Liono, Milano, Barselonos ir Berlyno konsorciumas.

¹⁴ Antverpeno universitetas.

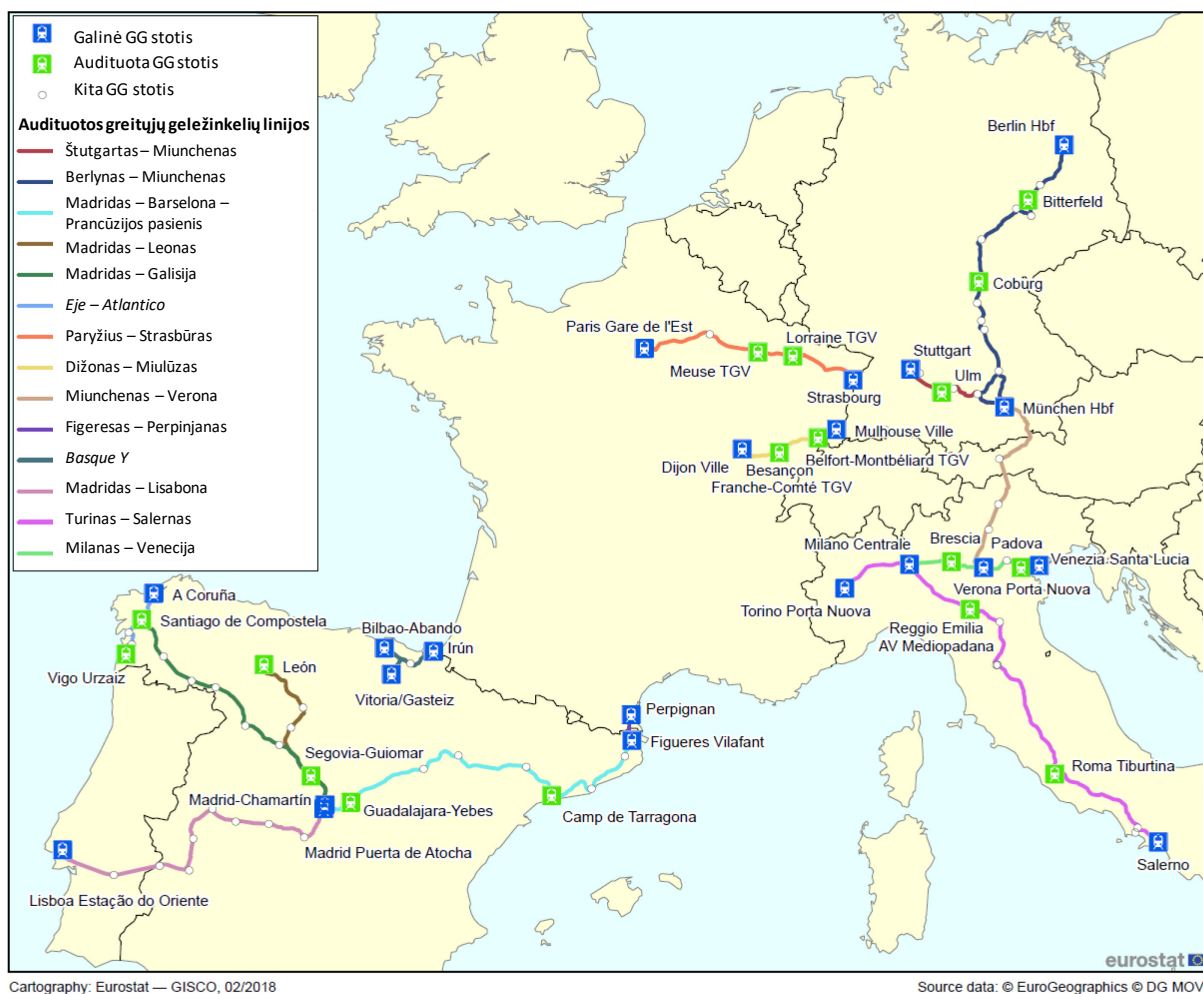
¹⁵ Bendrovė „Advito“.

2000 m. ES skirto finansavimo greitųjų geležinkelių linijoms (23,7 milijardo eurų, tai atitinka 46 eurus vienam ES gyventojui)¹⁶.

17. Taikydami kelis konkrečius atrankos kriterijus, susijusius su ES bendrojo finansavimo suma, linijos ilgiu, ir atsižvelgdami į tai, ar sostinė sujungta su ta linija, auditui pasirinkome 10 greitųjų linijų. Atsižvelgdami į greitųjų linijų dydį, atlikome keturių Ispanijos greitųjų linijų auditą ir po du Vokietijos, Italijos, Prancūzijos greitųjų linijų auditus. Taip pat įvertinome keturis tarpvalstybinius projektus: Miuncheną ir Veroną, Ispaniją ir Prancūziją (ir Atlanto vandenyno, ir Viduržemio jūros pusėse) bei Ispaniją ir Portugaliją sujungusias jungtis (**4 pav.**).

¹⁶ Šaltinis – Eurostatas, 2017 m. Europos Sąjungoje gyveno 512 milijonų žmonių, <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/>.

4 pav. Audituotų linijų apžvalga (10 greitųjų linijų, keturios tarpvalstybinės jungtys)



Šaltinis – Audito Rūmai ir Eurostatas.

18. Kadangi auditavome greitąsias linijas, turėjome galimybę įvertinti daugiau kaip 5000 km jau nutiestų, dar tiesiamų arba dar tik projektuojamų linijų (išsamūs duomenys apie audituotų linijų ilgį pateikti **4 lentelėje**). Taip patikrinome daugiau kaip 50 proc. ES eksploatuojamų arba tebetiesiamų greitųjų geležinkelių linijų.

19. Mes taip pat išanalizavome 30 šiose greitosiose linijose įgyvendintų ES bendrai finansuotų projektų (didžiausius projektus pagal kiekvieną valdymo būdą). Bendra nurodyta šių 30 audituotų projektų sąnaudų suma siekė 41,56 milijardo eurų. Šiems audituotiems projektams buvo paskirta iš viso 6,18 milijardo eurų dotacijų, iš kurių 3,64 milijardo eurų buvo išmokėta iki atliekant auditą; 967 milijonų eurų finansavimas buvo panaikintas (**1 lentelė**).

1 lentelė. Audituotų projektų pagrindinių finansinių duomenų apžvalga

Greitojo geležinkelio projektų vieta	Visos audituotų projektų sąnaudos (milijonais eurų)	Tinkamos finansuoti audituotų projektų sąnaudos (milijonais eurų)	Skirtas ES įnašas (milijonais eurų)	Panaikintas EU finansavimas (milijonais eurų)
Vokietija	8 074,8	3 006,5	540,4	6,3
Ispanija	2 830,7	2 305,3	1 729,9	10,8
Tarpvalstybinis projektas	19 505,2	8 534,3	2 968,2	894,9
Prancūzija	3 693,4	2 840,1	277,7	2,2
Italija	6 646,0	1 957,5	540,1	53,1
Portugalija	814,7	315,4	127,7	—
Iš viso	41 564,8	18 959,1	6 184,0	967,3

Šaltinis – Audito Rūmai. Tarpvalstybiniai projektai pažymėti šalies kodu „ES“.

20. Su projektais susijusios išlaidos, kurias mes auditavome, apėmė 2 100 km įvairių greitųjų geležinkelių infrastruktūros objektų (geležinkelio sankasas, tunelius ir viadukus). Be Miuncheno–Veronos tarpvalstybinės atkarpos projektų, mūsų atliktas projektų auditas apėmė 45 % viso aplankytose valstybėse narėse esančių greitųjų geležinkelių ilgio. Išsamus visų audituotų projektų sąrašas, taip pat pagrindinės mūsų atliktos analizės pastabos ir išvados dėl pasiektų rezultatų ir tikslų įgyvendinimo pateiktos ***III priede***.

PASTABOS

ES bendrai finansuojamos investicijos į greituosius geležinkelius gali būti naudingos, tačiau ES stokoja vientiso visą ES apimančio strateginio požiūrio.

Greitieji geležinkeliai yra naudinga transporto rūšis, padedanti siekti ES tvaraus judumo tikslų.

21. Investicijos į greitųjų geležinkelių infrastruktūrą ir veiklą labai naudingos visuomenei apskritai, nes jos padeda keleiviams sutaupyti laiko, užtikrina aukštą saugos ir saugumo lygį bei patogumą keliaujant. Tokios investicijos padeda išnaudoti dar nepanaudotą perpildytų kelių ir paprastųjų geležinkelių tinklą, taip pat oro uostų pajėgumą. Greitieji geležinkeliai taip pat gali sustiprinti socialinį ir ekonominį dinamiškumą ir padėti atkurti prie stočių esančių ekonomiškai sustingusių miesto teritorijų gyvybingumą.

22. Nors šis ryšys nėra visiškai akivaizdus¹⁷, įvairios institucijos¹⁸ priėjo prie išvados, kad greitieji geležinkeliai taip pat yra naudingi aplinkai, nes traukinių anglies pėdsakas yra mažesnis nei daugumos kitų transporto priemonių.

Komisijos galios yra ribotos ir jos planas triskart padidinti greitojo geležinkelio tinklų ilgį vargu ar bus įvykdytas

23. Dabartinis ES ilgalaikis planas, paskelbtas jos 2011 m. baltojoje knygoje ir EITP reglamente (11-oje konstatuojamojoje dalyje), iki 2030 m. triskart padidinti greitojo geležinkelio linijų ilgį (nuo 9 700 km 2008 m.¹⁹ iki 30 750 km 2030 m.) nėra pagrįstas patikima analize. Atsižvelgiant į nacionalinio viešojo sektoriaus įsiskolinimą (valstybių narių vyriausybės yra pagrindinės investuotojos), nedidelę šių viešųjų investicijų grąžą ir laiką, kurio reikės siekiant praktiškai įgyvendinti investicijas į greituosius geležinkelius, tikimybė, kad pavyks pasiekti tikslą tris kartus padidinti greitųjų geležinkelių tinklą, yra labai nedidelė.

24. Remiantis mūsų atlikto audito duomenimis, nuo darbų pradžios iki eksploatavimo pradžios praeina vidutiniškai 16 metų (**2 lentelė**), net neatsižvelgiant į laiką, kurio reikia išankstiniam planavimui. Tai taikytina net jei neatsižvelgtume į projektus, kuriuos įgyvendinant būtina atlikti daug laiko trunkančius tunelių kasimo darbus, pavyzdžiui, Brenero pagrindinį tunelį Miuncheno-Veronos ruože.

¹⁷ Į aplinką išmetamas anglies dioksido kiekis priklauso nuo naudojamos elektros kilmės, traukinių užimtumo rodiklių ir nuo to, ar pakankamai keleivių nebesinaudoja kelių ir oro transportu. Siekiant kompensuoti greitųjų traukinių naudojamos elektros energijos gamybos sukeltą taršą ir didelę greitųjų geležinkelių apkrovą, į greituosius traukinius būtina pritraukti daug kitų rūšių transportu besinaudojančių keleivių. Be to, daugeliui greitųjų geležinkelių linijų reikia atidėti žemės. Greitųjų geležinkelių linijos gali kirsti aplinkosaugos požiūriu vertingas vietas, kuriose bėgių keliai taps kliūtimi, kels triukšmą ir gadins kraštovaizdį, ir gali tekti laukti kelis dešimtmečius, kol greitieji geležinkeliai kompensuos juos tiesiant į aplinką išmestą didelį teršalų kiekį.

¹⁸ Pavyzdžiui, Europos aplinkos agentūra ir UIC.

¹⁹ 2011 m. Baltojoje knygoje nurodytas skaičius kelia abejonių, nes, mūsų duomenimis, 2017 m. pabaigoje ES buvo eksploatuojama tik 9 067 km greitųjų geležinkelių linijų.

2 lentelė. Laiko nuo plano parengimo iki eksploataavimo pradžios vertinimas

Audituotos greitojo geležinkelio linijos ir Miuncheno–Veronos ruožas	Planuoti pradėta	Darbai pradėti	Veikia*	Nuo suplanavimo praėję metai	Darbų trukmė metais
Berlynas–Miunchenas	1991 m.	1996 m.	2017**	26	21
Štutgartas–Miunchenas	1995 m.	2010 m.	2025 m.*	30	15
Reinas–Rona	1992 m.	2006 m.	2011 m.	19	5
<i>LGV Est Européenne</i>	1992 m.	2002 m.	2016 m.	24	14
Madridas–Barselona–Prancūzijos pasienis	1988 m.	1997 m.	2013 m.	25	16
<i>Eje Atlántico</i>	1998 m.	2001 m.	2015 m.	17	14
Madridas–Leonas	1998 m.	2001 m.	2015 m.	17	14
Madridas–Galisija	1998 m.	2001 m.	2019 m.*	21	18
Milanas–Venecija	1995 m.	2003 m.	2028 m.*	33	25
Turinas–Salernas	1987 m.	1994 m.	2009 m.	22	15
Miunchenas–Verona	1986 m.	2003 m.	2040 m.*	54	37

* Laukiama.

** 52 km ne anksčiau kaip 2018 m.

Šaltinis – Audito Rūmai.

25. TEN-T reglamente apibrėžta pagrindinė infrastruktūra, kurią Europa turi pastatyti, siekdama padėti įgyvendinti ES tvaraus judumo tikslus. Jame nurodyta, kurios investicijos į transportą turi būti įgyvendintos iki 2030 m. (pagrindinis tinklas) ir kurios turi būti

įgyvendintos iki 2050 m. (visas tinklas). Komisija apskaičiavo, kad pagrindiniam tinklui užbaigti reikės 500 milijardų eurų, o visapusiškai išplėtotam tinklui reikia 1,5 trilijono eurų²⁰.

26. Komisija neturi žodžio teisės sprendimų priėmimo procese ir neturi nei teisinių priemonių, nei galių priversti valstybes nares laikytis savo ankstesnių įsipareigojimų nutiesti greitąsias linijas, kurios būtinos siekiant užbaigti kurti pagrindinį tinklą. Taip pat Komisija neturi jokios įtakos priimant sprendimus dėl tarpvalstybinių jungčių tarp dviejų ar daugiau valstybių narių, kadangi EITP ir TEN-T reglamentuose²¹ nenumatyta galimybės Komisijai užtikrinti nustatytą ES prioritetų įgyvendinimą.

Valstybės narės planuoja ir priima sprendimus dėl savo nacionalinių tinklų, taip susiformuoja prastai sujungta skirtingų nacionalinių greitųjų geležinkelių tinklų sistema.

ES tarpvalstybiniai koridoriai nėra prioritetas

27. Nors TEN-T reglamento prieduose nustatyta, kur greitojo geležinkelio linijos turi būti nutiestos, tik valstybės narės sprendžia, ar tai turi būti daroma ir kada būtent tai įvyks. Jos taip pat skiria didžiąją reikalingo finansavimo dalį ir pačios prisiima atsakomybę už visų būtinų veiksmų (tyrimų, leidimų, viešųjų pirkimų, veiklos stebėjimo ir visų dalyvaujančių šalių priežiūros) vykdymą. **IV priede** pateikti pagrindiniai veiksmingumo rodikliai pagal atrinktas valstybes nares, atspindintys įvairius jų nacionalinių tinklų ypatumus. Šie rodikliai rodo, kad Prancūzija pirmauja, kai kalbama apie greitųjų linijų naudojimą (vieno keleivio kilometrų vienam gyventojui santykis ir vieno keleivio kilometrų vienam greitųjų linijų kilometrui santykis), kad Ispanijoje didžiausios statybos sąnaudos gyventojui (1 159 eurai) ir didžiausias bendras ES finansavimas, skirtas greitųjų geležinkelių linijoms, gyventojui (305 eurai) ir kad Italijoje didžiausios vieno kilometro vienam gyventojui statybos sąnaudos (0,46 euro).

²⁰ Šaltinis – Europos Komisija, TEN-T įgyvendinimo faktai ir skaičiai (angl. Delivering TEN-T Facts & figures) (2017 m. rugsėjo mėn.) ir Tarybos išvados dėl transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo pažangos ir Europos infrastruktūros tinklų priemonės transportui (15 425/17, 2017 m. gruodžio 5 d.).

²¹ EITP reglamento 22 straipsnis ir TEN-T reglamento 38 straipsnio 3 dalis.

28. Atskirose valstybėse narėse skirtingi subjektai atlieka tam tikrą vaidmenį, o ar statybos bus tęsiamos, ar ne, kaip planuota iš pradžių, labai priklauso nuo įvairių veiksnių ir parametrų. Pavyzdžiui:

- i) „Eurocaprail“ projekto tikslas buvo greitųjų geležinkelių linijomis sujungti Briuselį, Liuksemburgą ir Strasbūrą, kad Liuksemburgas iš Briuselio ir atvirkščiai būtų pasiekiamas per 90 minučių. Savo 1994 m. gruodžio mėn. posėdyje Taryba nurodė, kad šis projektas vienas iš 30 svarbiausių statybos prioritetų (darbai turėjo būti pradėti ne vėliau kaip 2010 m. ir baigti iki 2020 m.). Tačiau iki 2004 m. nė viena atskira valstybė narė nelaikė šio projekto nacionaliniu prioritetu. Nors ES skyrė 96,5 milijono eurų paprastosioms geležinkelių linijoms patobulinti, kelionės iš Briuselio į Liuksemburgą dabar trunka iki 3 valandų ir 17 minučių. Tai yra daugiau nei dvigubai ilgiau 2003 m. nustatyto tikslo ir beveik viena valanda lėčiau nei 1980 m., kai tas pats atstumas būdavo įveikiamas per 2 valandas ir 26 minutes. Todėl daugelis potencialių keleivių tiesiog keliauja keliais;
- ii) Ispanija investavo į naują greitųjų geležinkelių tinklą. Siekdama ją paremti, ES nuo 1994 m. jau investavo daugiau nei 14 milijardų eurų į Ispanijos greitąsias linijas. Traukiniams Ispanijoje tradiciškai buvo naudojama platesnė vėžė nei kitose Europos šalyse, tačiau paprastai greitųjų geležinkelių sistemoms naudojama tokia pati standartinė vėžė kaip ir kitose Europos šalyse. Tačiau trijose iš audituotų linijų („Eje Atlántico“, Madrido ir Galisijos greitosios linijos dalyje ir Madrido ir Ekstremadūros greitojoje linijoje) tebenaudojama tradicinė platesnė vėžė. Tai paveikia veiksmingumą: maksimalus darbinis greitis yra ribojamas iki 250 km/h (tai daug mažiau nei Ispanijoje nustatytas maksimalus darbinis greitojo geležinkelio 300 km/h greitis), ir paslaugos teikiamos arba plačių vėžių riedmenimis, arba specialiais kintamų vėžių traukiniais. Tokiems traukiniams reikia vadinamųjų vėžės keitiklių, tokių Ispanijoje 2017 m. sausio mėn. buvo 20. Vienas tokių vėžės keitiklių kainuoja iki aštuonių milijonų eurų, o ES bendrai skyrė 5,4 milijonų eurų jų statybai finansuoti.

29. Nors, siekiant patvirtinti politinę valių įsteigti jungtis, pasirašyta tarptautinių susitarimų, ir nors pagal EITP Reglamentą teikiama 40 % bendro finansavimo paskata, valstybės narės

netiesia greitųjų geležinkelių, jei jie nėra laikomi nacionaliniu prioritetu, net jei tokia linija yra tarptautiniame koridoriuje ir ja užbaigiamas pagrindinis tinklas. Komisijos laikotarpio vidurio ataskaitoje dėl EITP ši pastaba patvirtinta²².

30. Taip apribojama ES bendro finansavimo pridėtinė vertė, nes tarpvalstybinėmis jungtimis sukurama didžiausia ES pridėtinė vertė. Be to, kai trūksta jungčių ir jos nenutiesiamos laiku, tai gali brangiai kainuoti visuomenei²³.

Komisija neturi įgaliojimų vykdyti tarpvalstybinių projektų

31. ES turi skirti ypatingą dėmesį didiesiems tarpvalstybiniams projektams. Būtina glaudžiai koordinuoti darbus, kad projektų rezultatais būtų galima naudotis panašiu laiku ir kad jie būtų susieti su vietos tinklais abiejose sienos pusėse.

32. Dabar Komisija neturi būtinų priemonių veiksmingai įsikišti, jei dėl vėlavimų vienoje sienos pusėje trukdoma laiku naudotis kitoje sienos pusėje sukurta greitųjų geležinkelių infrastruktūra. Be to, visi suinteresuotieji subjektai turi įvairių galimybių prieštarauti darbams, todėl gali būti vėluojama, arba net stabdyti projektus, dėl kurių susitarta anksčiau.

33. Buvo pateikti keli pavyzdžiai, kai vienoje valstybėje narėje pasiekti rezultatai nebus veiksmingi dar bent du dešimtmečius dėl to, kad darbai kaimyninėje valstybėje narėje nėra pabaigti (žiūrėti **1 langelį**).

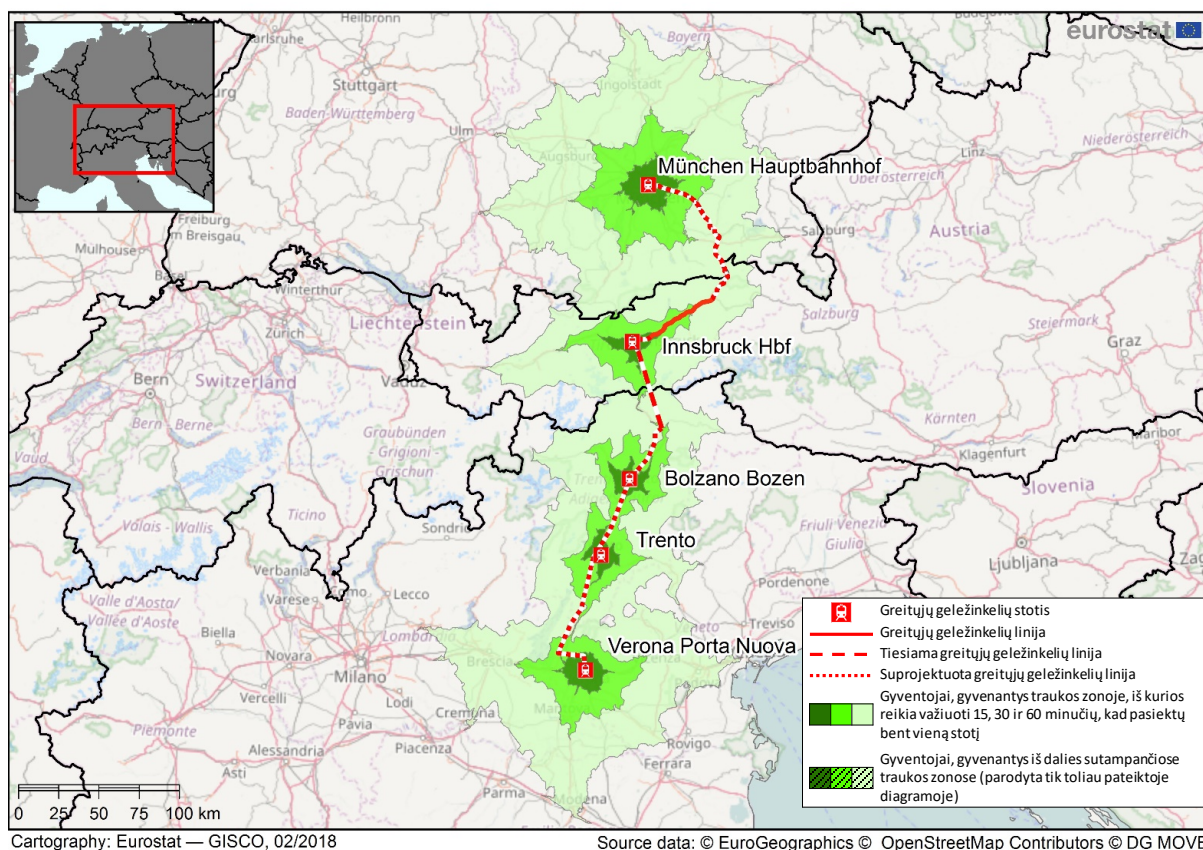
²² „Nacionaliniame biudžete niekada nebus teikiama pakankamai daug dėmesio daugiašalėms, tarpvalstybinėms investicijoms tam, kad reikalinga infrastruktūra būtų aprūpinta bendroji rinka.“ *Šaltinis* – Komisijos ataskaita Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP) laikotarpio vidurio vertinimo, SWD(2018) 44 *final*, COM(2018) 66 *final*, 2018 02 14, p. 6.

²³ 2015 m. tyrime „TEN-T tinklo nesukūrimo kaina“ nustatyta, kad „kaina“, kurią turėtų sumokėti ES ekonomika, jei valstybės narės ir kitos suinteresuotosios šalys neįgyvendintų pagrindinio tinklo laiku, kaip pagrindinio naujosios TEN-T tinklo politikos elemento, būtų prarastas 1,8 % BVP augimo potencialas ir kad 10 milijonų žmogaus darbo metų nebūtų realizuoti. *Šaltinis* – *Fraunhofer ISI, 2015 6 15 galutinė ataskaita, p. 14.*

1 langelis. Prastai sujungti nacionaliniai tinklai ir jų poveikis

1. Miuncheno–Veronos ruožas ir Brenerio pagrindinis tunelis. Dėl skirtingų Austrijos, Italijos ir Vokietijos statybos prioritetų ir terminų susidarė įvairaus pajėgumo ir galimų kliūčių visame Skandinavijos – Viduržemio jūros koridoriuje mišinys iki mažiausiai 2040 m.

Siekdama sumažinti kiekvieną dieną per Alpes važiuojančių sunkvežimių skaičių, ES į Brenerio pagrindinį tunelį, kaip ruožo Miunchenas–Verona dalį, investuoja jau nuo 1986 m.²⁴. Austrija ir Italija stato tunelį, pasinaudodamos bendru 1,58 milijardų eurų ES finansavimu.



Šaltinis – Europos Audito Rūmai ir Eurostatas.

Tunelio statybos darbai Austrijoje ir Italijoje bus baigti iki 2027 m., bet šiauriniame prieigos kelyje, daugiausia Vokietijoje, vykdomi nedideli statybos darbai. Kelias dar net nesuprojektuotas ir nebus baigtas iki 2035 m. (Austrija) ar net 2040 m. (Vokietija). Priešingai nei Austriją ir Italiją, Vokietiją menkai domina tokie tikslo miestai kaip Insbrukas ar Verona, kurie nėra svarbiausi Vokietijai kasdien veikiančio eismo požiūriu. Todėl ji neteikia pirmenybės šiaurinio prieigos kelio kūrimui, nors keliu

²⁴ Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE – Asse Ferroviario Monaco – Verona; Elaborazione tecnica del progetto, Rapporto 2002; Eisenbahnachse München – Verona – Technische Aufbereitung, 2002 m.

prisidedama prie tikslo iki 2030 m. sukurti pagrindinį tinklą. Tai reiškia, kad praeis daugiau nei pusė amžiaus, kol investicijos bus faktiškai panaudotos, ir kad daugiau nei 1,5 milijardo eurų iš esmės yra neveiksmingi ilgiau nei du dešimtmečius.

2. Portugalijos ir Ispanijos jungtis (Ekstremadūra)

Buvo planuojama, kad greitųjų geležinkelių jungtis sujungs Lisaboną ir Madridą. Tačiau buvo nuspręsta, kad dėl didelio vyriausybės įsiskolinimo, ji yra per brangi. Nepaisant to, kad tyrimams ir paruošiamiesiems darbams skirti 43 milijonai eurų bendro ES finansavimo jau buvo sumokėti Portugalijai, greitųjų geležinkelių tarpvalstybinės jungties nėra. Paprastoji geležinkelių linija baigiasi Evoroje. Tuo metu, kai buvo atliekamas auditas, iš Portugalijos pusės darbai buvo pradėti, tuo tarpu iš Ispanijos pusės darbai greitajame geležinkelyje buvo nutraukti apie 6 km nuo sienos, kaip parodo rodyklė **1 paveiksle**.

1 paveikslas. Trūkstama jungtis sienos kirtimo taške Madrido ir Lisabonos greitojoje linijoje



Šaltinis – © Ferropedia, Inserco ingenieros.

34. Nors politikos strategija buvo rengiama ypač siekiant pagrindinį tinklą užbaigti iki 2030 m.²⁵, tebėra daug politikos trūkumų, su kuriais reikia susidoroti. Pavyzdžiui, vertindami tarpvalstybinę veiklą, susijusią su Brenerio pagrindiniu tuneliu, atkreipėme dėmesį į tai, kad

²⁵ Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 38 straipsnio 3 dalis.

- i) viešieji pirkimai yra pagrindinė TEN-T projektų problema: nėra gairių, kaip sumažinti būdingą procedūrinę riziką, nėra bendros tarpvalstybinių projektų teisinės sistemos, skiriasi pirkimo dokumentai, sutartys ir apskaitos sistemos, taip pat jų kalba, skirti darbams Austrijos ir Italijos teritorijoje, ginčų sprendimo procedūros nevienodos.
- ii) Nėra supaprastintų procedūrų, kaip palengvinti ir pagreitinti įgyvendinimą (pavyzdžiui, vieno langelio principas, kaip savo specialiojoje ataskaitoje Nr. 23/2016²⁶ jau pasiūlė Audito Rūmai), nėra bendros institucijos, kuri supaprastintų formalumus abiejose sienos pusėse (pavyzdžiui, geležinkelių statybai gali būti taikomi skirtingi aplinkosaugos teisės aktai, o teisinis atsakas į suinteresuotųjų šalių ieškinius gali skirtis).

35. Kadangi dauguma šių statybų grindžiamos atitinkamų valstybių narių ir ES tarptautiniais susitarimais ir kadangi greitosios linijos yra tarptautiniuose koridoriuose, darbų eigą prižiūri ES koordinatoriai koridorių lygmeniu ir nagrinėja vadinamuosiuose koridorių forumuose. Šie koordinatoriai turi išskirtinę galimybę apžiūrėti, kas veikia ir kas neveikia koridoriuje (ir reguliariai praneša apie reikalingus pokyčius²⁷), tačiau jie taip pat neturi teisinės galios.

36. Nėra ne tik tarpvalstybinio įgyvendinimo koordinavimo, bet taip pat trūksta kai kurių kitų aspektų: i) nėra „atskiro koridoriaus institucijų“, kurios stebėtų ilgalaikius rezultatus ir poveikį būsimoms investicijoms į greituosius geležinkelius; ii) nėra laiko apribojimų teisinių ar administracinių veiksmų skaičiui ir trukmei apriboti ir nėra atskiros institucijos apeliaciniams skundams nagrinėti; ir iii) darbų pažangos koridoriuje vertinimas tebėra grindžiamas bendraisiais veiklos rezultatų rodikliais, kurie vis dar yra pagrįsti rezultatais²⁸. Kaip Audito

²⁶ Specialioji ataskaita Nr. 23/2016 „Jūrų transportas Europos Sąjungoje: neramūs vandenys – daug neveiksmingų ir netvarių investicijų“. Žiūrėti ypač 2 rekomendacijos a punktą.

²⁷ Pavyzdžiui, reguliariose bendrosios pažangos ataskaitose.

²⁸ geležinkelių infrastruktūros projektų pagrindiniai veiklos rezultatų rodikliai: tinklo elektrifikavimo lygis, vėžės plotis 1 435 mm, ERTMS įgyvendinimas (taip pat geležinkelių krovinių projektams, linijos greitis (≥ 100 km/h), ašies apkrova (≥ 22.5 t) ir traukinio ilgis (740 m)).

Rūmai jau įrodinėjo savo specialiojoje ataskaitoje dėl jūrų transporto²⁹, Inovacijų ir tinklų programų vykdomosios įstaigos projektų stebėjimas pirmiausia apima statybas *per se* (rezultatus) ir neapima nei linijų rezultatų, nei jų panaudojimo. Todėl rezultatai ir poveikis nėra įvertinti, ir jokia institucija nenustato, ar ES bendrai finansuojamais projektais dėl pagrindinio tinklo koridorių buvo pasiekta rezultatais grindžiamų tikslų.

Sprendimų priėmimo procesui trūksta patikimų sąnaudų ir naudos analizių

„Labai didelis greitis“ ne visur reikalingas

37. Greitųjų geležinkelių infrastruktūra brangiai kainuoja: linijos, kurių auditą vykdėme, vidutiniškai kainuoja 25 milijonus eurų vienam kilometrui (neatsižvelgiant į brangesnius tunelių projektus), o bendros Brenerio pagrindinio tunelio sąnaudos siekia 145 milijonus eurų vienam kilometrui. Sąnaudos ilgainiui didėja: naujausiose statybose (Milanas–Venecija ir Štutgartas–Miunchenas) dėl žemės trūkumo, dėl to, kad kertami miestų transporto mazgai, dėl viadukų ir tunelių paviršiaus nurodoma vertė viršija 40 milijonų eurų vienam kilometrui. Tačiau šiek tiek patobulinus geležinkelių veikimo procesus, sąnaudas būtų galima sumažinti.

38. Dideli greičiai yra neabejotinai svarbus greitojo geležinkelio ypatumas³⁰: jie yra tas veiksnys, kuris leidžia greitajam geležinkeliui konkuruoti su kelionėmis lėktuvais ir kompensuoja patogumą naudoti privatų automobilį paskutiniams kelionės kilometrams. Tačiau greitųjų geležinkelių sistemos veikimą lemia ne tik didžiausias teorinis greitis, kurį galima pasiekti geležinkelio linijoje, bet taip pat tikras greitis, kurį jaučia keleiviai. Todėl audituotose greitosiose linijose analizavome greičio efektyvumą, daugiausia dėmesio skirdami visam kelionės laikui ir vidutiniam greičiui.

²⁹ Specialioji ataskaita Nr. 23/2016 „Jūrų transportas Europos Sąjungoje: neramūs vandenys – daug neveiksmingų ir netvarių investicijų“. Žiūrėti ypač 80 ir 81 dalis.

³⁰ Šveicarijoje laikomasi prieštaringo požiūrio: pirmenybė teikiama paslaugos teikimo punktualumui ir reguliarumui, klientams skirtos informacijos aiškumui ir keleivių aptarnavimui, o ne greičiui.

39. Investicijos į greitąjį geležinkelį pateisinamos tik tuo atveju, jei gali būti pasiektas itin didelis greičio efektyvumas: kuo didesnė populiacijos bazė (būsima paklausa) ir kuo didesnis kelionės laiko elastingumas³¹ bei greičio efektyvumas, tuo naudingesnis yra greitojo geležinkelio plėtojimas.

40. Ši greičio efektyvumo mūsų audituotose linijose analizė (**V priedas**) parodė, kad vienoje atskiroje linijoje traukiniai rieda vidutiniškai tik apie 45 % projektinio linijos greičio. Tik dviejose linijose pasiekiamas vidutinis daugiau nei 200 km/h, greitis ir nė vienoje linijoje nepasiekiamas vidutinis 250 km/h greitis. Mažiausias greičio efektyvumas užbaigtoje greitojoje linijoje yra Madrido–Leono greitojoje linijoje (39 % projektinio greičio). Tarpvalstybinėje atkarpoje Figueresas–Perpinjanas taip pat pasiekama tik 36 % projektinio greičio, nes joje veikia mišraus transporto priemonės. Vidutinis greitis kol kas yra mažesnis už projektinį greitį, ir tai rodo, kad norint pasiekti nustatytų tikslų, pakaktų atnaujinti paprastąją liniją gerokai mažesnėmis sąnaudomis, ir kyla klausimas dėl patikimo finansų valdymo.

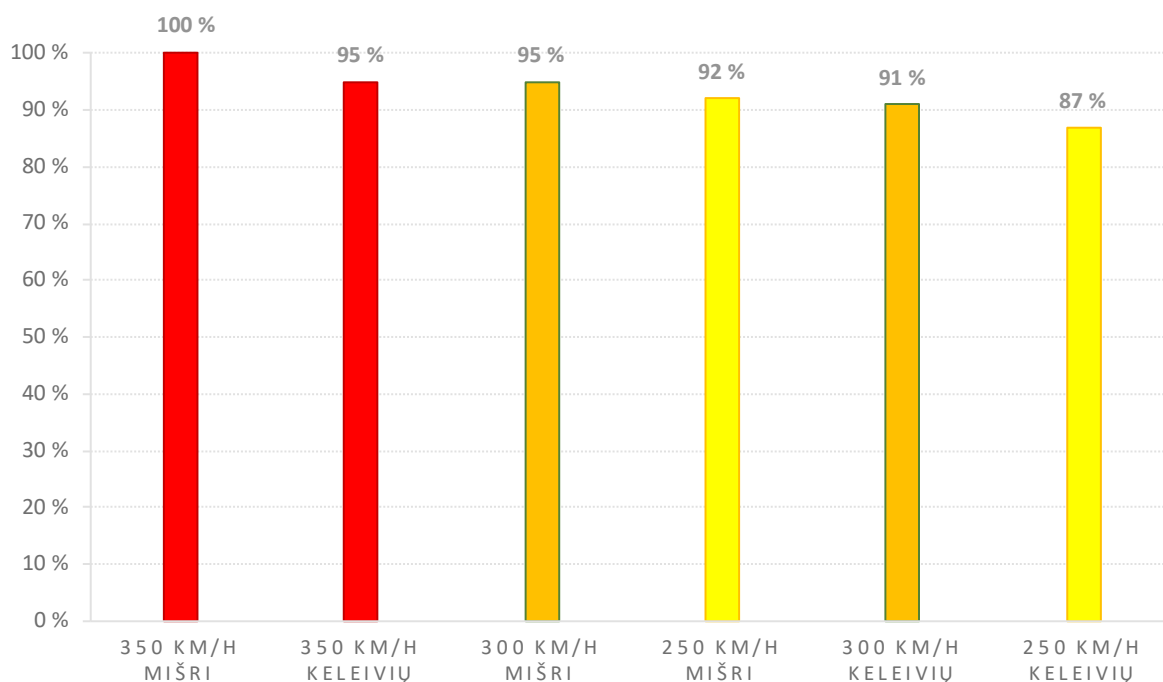
41. Todėl siekiant nuspręsti, ar reikalinga linija, kurioje traukiniai išvysto visą labai didelį greitį, reikia analizuoti kiekvieną konkretų atvejį. Šis sprendimas yra svarbus, nes statybų sąnaudos yra didesnės, kai didesnis projektinis greitis. Nutiesti linijas, kuriose didžiausias greitis siekia 160 km/h, kainuoja mažiausiai 5 % pigiau nei linijas, kuriose ta greičio riba viršijama. Taip yra todėl, kad atstumas tarp bėgių didesnio greičio linijose turi būti didesnis. Iki 160 km/h greičio, standartinis tarpas yra keturi metrai, viršijant šį greitį būtinas tarpas tarp linijų mažiausiai 4,5 metro. Vadinasi, tuneliai turi būti platesni, o tai kainuoja brangiau.

42. Be to, „mišrių“ greitųjų linijų (bendro keleivių ir krovinių transporto) kaina yra didesnė nei tik keleiviams skirtų greitųjų linijų, nes dėl nuolydžių ir kelio kreivės spindulio koridorių centravimas tampa mažiau lankstus, ir paprastai reikia didesnių žemės plotų. Mišrių linijų techninės priežiūros sąnaudos taip pat bus didesnės, nes intensyviau naudojama infrastruktūra.

³¹ Tai priklauso nuo potencialių keleivių noro keisti savo elgseną atsižvelgiant į kelionės laiką: didelis kelionės laiko elastingumas rodo, kad keleiviai, sumažinus kelionės laiką, santykinai noriai renkasi geležinkelių transportą.

43. Mišraus transporto linijos kainuoja brangiau nei tik keleiviams skirtos greitosios linijos. Tyrime nurodoma, kad šis skirtumas gali siekti 5 % ir 13 %, jei tik keleiviams skirtose linijose greitis neviršija 250 km/h (**5 diagrama**).

5 diagrama. greitųjų linijų statybos sąnaudų skirtumai



Šaltinis – 2009 m. rugpjūčio 5 d. Lisabonos universiteto RAVE tyrimas; palyginimas su mišria greitąja linija 350 km/h (100 bazinė linija).

44. Pasirinkus tinkamiausią variantą galima sutaupyti milijonus eurų. Pavyzdžiui, Miuncheno–Veronos ruože greitoji linija nutiesta audituotoje Brenerio pagrindinio tunelio atkarpoje. Tai nėra grindžiama greičio duomenimis: dabar paprastojoje geležinkelių linijoje tarp Miuncheno ir Veronos yra 13 stotelių, kuriose sustojimo laikas siekia 41 minutę (12,6 % viso kelionės laiko). Dabar kelionėje iš Miuncheno į Veroną keleiviai užtrunka 5 valandas ir 24 minutes. Net jeigu pabaigus Brenerio greitąją liniją kelionės laikas sutrumpėtų iki 3,5 valandos, vidutinis greitis šioje linijoje vistiek tebūtų 115 km/h – pernelyg mažas, kad pakaktų įtikinamų argumentų visavertei greitajai linijai tiesti.

Išlaidų efektyvumo patikros vykdomos retai

45. Greitųjų geležinkelių infrastruktūra kainuoja brangiau nei paprastosios geležinkelių linijos, tiek statybos, tiek techninės priežiūros požiūriu. Tačiau šiomis aplinkybėmis, naudojantis labai didelio greičio traukiniais, kurie išvysto 300 km/h ar didesnį greitį, palyginti su traukiniais, kurie važiuoja atnaujintomis paprastosiomis linijomis, galima būtų sutaupyti ribotą papildomą kelionės laiko dalį. Todėl siekiant padidinti greitį, taip pat reikėtų apsvarstyti galimybę atnaujinti esamas paprastas linijas, o ne tiesti labai didelio greičio linijas, nes tokiu būdu būtų sutaupyta daug lėšų.

46. Italijoje ir Vokietijoje egzistuoja geroji praktika: tie projektai, kurių parengiamasis etapas jau pradėtas ar atsiranda teisinių prievolių, prieš kiekvieną programavimo etapą yra įvertinami iš naujo tam, kad būtų patikrinta, ar jų savybės atitinka esamus poreikius. Tokiu projekto peržiūros procesu pabrėžiama, kaip pasirinkus tam tikrą projektą ir darant minimalų poveikį veikimui, galima sutaupyti daug lėšų. Pavyzdžiui, atlikus ruožo Venecija–Triestas projekto peržiūrą, buvo padaryta išvada, kad liniją sukonfigūravus kitaip galima būtų sutaupyti 5,7 milijardo eurų – kelionės laikas dėl to pailgėtų tik 10 minučių, tačiau kiekviena papildoma kelionės minutė leistų sutaupyti 570 milijonų eurų (**3 lentelė**).

3 lentelė. Greitųjų geležinkelių ir paprastųjų geležinkelių sąnaudų palyginimas: Venecija–Triestas

Projekto konfigūracija	Projektinis greitis (km/h)	Kaina (milijardų eurų)	Kelionės laikas (min)	Sutaupyta (milijonų eurų/min)
300 km/h nauja greitoji linija	300	7,5	55	570
Atnaujinta paprastoji linija	200	1,8	65	

Šaltinis – Audito Rūmai.

47. Praktika, kuri taikoma Italijoje ir Vokietijoje, netaikoma kitose mūsų aplankytose valstybėse narėse: vertinamas tik pasiūlytas greitosios linijos tiesimas ir nesvarstoma, ar bet kuris ruožas ar net visa linija iš tikrųjų turėtų būti pritaikyta labai didelio greičio traukiniams, ir ar paprastosios linijos atnaujinimas atitiktų konkretaus projekto tikslus.

48. Įvertinę investicinių sąnaudų ir realiai sutaupyto laiko audituotose greitosiose linijose santykį, taip pat išanalizavome sąnaudų efektyvumą (**4 lentelė**). Mūsų analizė rodo, kad per minutę sutaupytos sąnaudos siekia vidutiniškai 90 milijonų eurų, sutaupytų per vieną kelionės laiko minutę, kurių vertė yra nuo 34,5 milijono eurų (*Eje Atlántico* greitojoje linijoje) iki 369 milijonų eurų (Štutgarto–Miuncheno greitojoje linijoje).

4 lentelė. Sutaupytos audituotų greitųjų linijų sąnaudos vienam kilometrui ir per minutę

Auditauta linija	Ilgis (km)	Bendros išlaidos (milijonų eurų)	Sutaupyta kelionės laiko (min)	Per minutę sutaupyta išlaidų (milijonų eurų)
Berlynas–Miunchenas	671	14 682	140	104,87
Štutgartas–Miunchenas	267	13 273	36	368,69
Reinas–Rona	138	2 588	75	34,51
<i>LGV Est Européenne</i>	406	6 712	130	51,63
Madridas–Barselona–Prancūzijos pasienis	797	12 109	305	39,70
<i>Eje Atlántico</i>	165	2 596	75	34,61
Madridas–Galisija	549	7 684*	110	69,85
Madridas–Leonas	345	5 415	95	57,00
Milanas–Venecija	273	11 856	49	241,96
Turinas–Salernas	1 007	32 169	192	167,55
Iš viso / vidutiniškai	4 618**	109 084	1 207	90,38

* Visos linijos sąnaudų įvertis, įskaitant kelionės laiką, apima 133 km dubliavimąsi su greitąja linija Madridas–Leonas (išskyrus Guadarrama tunelį).

** Įtraukus Miuncheno–Veronos ruožą (445 km) bendras audituotų linijų ilgis pasiekia 5 063 km.
Šaltinis – Audito Rūmai.

Valstybės narės netaiko sąnaudų ir naudos vertinimų kaip priemonių sprendimams priimti

49. Kadangi investicijos į greitoji linijas yra brangios, prieš priimant sprendimą dėl linijos tiesimo arba netiesimo, labai svarbu tinkamai išanalizuoti visas pagrindines sąnaudas ir naudą. Teisingai naudojant sąnaudų ir naudos analizes, galima įvertinti projekto investicijų socialinę grąžą ir jo socialinį pageidaujamumą ir naudingumą iki priimant sprendimą. Norint pagrįsti teigiamą sprendimą, būtina, kad būtų aiškus indėlis į socialinę gerovę (pavyzdžiui, kai naudos ir sąnaudų santykis didesnis už 1, kitaip sakant, kai nauda viršija sąnaudas), taikant

jvairius paklausos (pvz., eismo srautas didelis ar mažas) ir pasiūlos scenarijus (greitojo geležinkelio linijos statyba ar paprastosios linijos atnaujinimas).

50. Audito Rūmai paprašė išorės eksperto atlikti lyginamąjį skirtingų sąnaudų ir naudos vertinimų, susijusių su audituotomis greitosiomis linijomis, analizę. Ekspertas padarė išvadą, kad sąnaudų ir naudos vertinimai paprastai taikomi tik kaip privalomas administracinis veiksmas, bet ne kaip priemonė geresniam sprendimų priėmimo ir suinteresuotųjų subjektų įsitraukimui užtikrinti. Manome, kad reikėtų atkreipti dėmesį į šiuos pavyzdžius.

- i) Prancūzijoje buvo priimtas sąnaudų ir naudos vertinimas su neigiama ekonomine grynąja dabartine verte, ir projektui Nr. 2007-FR-24 070-P (susijusiam su Reinas–Rona rytine atkarpa) skirtas ES bendras finansavimas. Kitam greitųjų geležinkelių projektui Prancūzijoje (projekto Nr. 2010-FR-92 204-P, susijusio su esamos linijos tarp Mulhauzo ir pasienio atnaujinimu tam, kad ja galėtų važiuoti greitieji traukiniai ir greitieji tarpmiestiniai traukiniai), sąnaudų ir naudos vertinimas nebuvo atliktas, bet projektui buvo skirtas ES finansavimas.
- ii) Kai buvo priimtas sprendimas tiesti Halė/Leipcigas–Erfurtas–Ebensfeldas ir Štutgartas–Vendlingenas–Ulmas atkarpas Vokietijoje, nebuvo atlikta jokių sąnaudų ir naudos vertinimų. Sprendimas jas tiesti buvo politinis, o sąnaudų ir naudos vertinimas atliktas tik vėliau (baigiamasis vertinimas), siekiant parodyti socialinį ir ekonominį pelningumą.
- iii) Didžioji dalis tyrimų Ispanijoje, nepriklausomai nuo regiono ir projekto ypatybių, atskleidė panašius rezultatus ir santykinai nedidelį naudos ir sąnaudų santykį (artimą vienetui). Iš tikrųjų kai kurių projektų įgyvendinamumas socialiniu sąnaudų ir naudos požiūriu yra labai ribotas (pavyzdžiui, greitųjų geležinkelių atkarpa *Venta de Baños*–Leonas socialiniu ir ekonominiu požiūriu buvo neperspektyvi pagal įvairius jautrumo scenarijus), tačiau linijos vis tiek tiesiamos.
- iv) Nuo 2007 m. Brenerio ašies sąnaudų ir naudos vertinimas nebuvo atnaujintas. 2007 m. vertinime sąnaudų ir naudos koeficientas buvo 1,9. Tuo tarpu Brenerio pagrindinio tunelio projekto planavimas ir tunelio statyba jau atidėta maždaug vienuolikai metų: pradžioje tikėtasi, kad jis bus baigtas statyti iki 2016 m., tačiau

dabar nesitikima iki 2027 m. Remiantis naujausiais duomenimis, numatomos išlaidos projektui sieks apie 9,3 milijardų eurų (atsižvelgiant į infliacijos lygį). Pagal preliminaras 2002 m. sąmatas ir 2013 m. sąmatą, sąnaudos išaugo 46 % (nuo 5,9 milijardų eurų iki 8,6 milijardų eurų), ir numatoma, kad sumažės krovinių eismas. Tokie veiksniai labai sumažina naudos ir sąnaudų santykį, o 2007 m. atlikto sąnaudų ir naudos vertinimo duomenys dėl keleivių skaičiaus ir krovinių transporto tampa nerealūs. Inovacijų ir tinklų programų vykdomoji įstaiga, kuri prižiūri šį klausimą Komisijos vardu, jo netyrė.

51. Rengdama 2015 m. EITP kvietimus teikti pasiūlymus, INEA įtraukė specialų naudos ir sąnaudų vertinimą prieš patvirtinant EITP paramą. Manome, kad tai iš anksto padės gerinti sprendimų priėmimo kokybę. Tačiau šiuo metu INEA (taip pat vadovaujančiosios institucijos sanglaudos politikos išlaidų atveju) prieš patvirtindama ES bendrojo finansavimo lėšų panaudojimą, nevertina vienos sutaupytos minutės sąnaudų, ar esamos paprastosios linijos, kaip alternatyvos siūlomai greitojo geležinkelio linijai, atnaujinimo sąnaudų.

Sąnaudų viršijimas, statybų vėlavimai ir uždelsta eksploatavimo pradžia: veikiau norma nei išimtis

52. ES biudžetas nenukenčia nuo greitojo geležinkelio investicijų sąnaudų perviršių, kadangi bendrai finansuojamos sumos viršutinė riba prilygsta iš pradžių sutartai sumai. Nors sąnaudų perviršiai padengiami iš nacionalinių biudžetų, įvertiname sąnaudų perviršių ir vėlavimų mastą tiek projektų, tiek linijų lygmeniu. Remdamiesi mūsų turimais duomenimis, apskaičiuojame, kad bendrosios sąnaudos viršijamos 5,7 milijardo eurų projektų lygmeniu ir 25,1 milijardo eurų linijų lygmeniu (atitinkamai 44 % ir 78 %).

53. Trijuose iš 30 vertintų projektų nustatyta, kad smarkiai viršytos sąnaudos, t. y. daugiau nei 20 % pradinės sąmatos, o visose audituotose geležinkelių linijose sąnaudos viršytos daugiau nei 25 % (**5 lentelė**). Labiausiai sąnaudos viršytos Vokietijos linijose: Štutgarto–Miuncheno linijos sąnaudos viršijo 622,1 %.

5 lentelė. Sąnaudų vienam kilometrui peržiūra ir palyginimas su sąmata

Audituota linija	Bendras ilgis (km)	Visos sąnaudos (milijonais eurų)**	Pradinės įvertintos sąnaudos (milijonais eurų)	Faktinis sąnaudų perviršis (%)	Pradinės 1 km ruožo statybos sąnaudos (milijonais eurų)	Galutinės 1 km tenkančios sąnaudos liniją užbaigus (milijonais eurų)
Berlynas–Miunchenas	671	14 682	8 337	76,1 %	12,4	21,9
Štutgartas–Miunchenas	267	13 273	1 838	622,1 %	6,9	49,7
Rhin-Rhône	138	2 588	2 053	26,1 %	14,9	18,8
LGV Est Européenne	406	6 712	5 238	28,1 %	12,9	16,5
Madridas–Barselona–Prancūzijos pasienis	797	12 109	8 740	38,5 %	11,0	15,2
Eje Atlántico	165	2 596	2 055	26,3 %	12,5	15,7
Madrid-León	345	5 415	4 062	33,3 %	11,8	15,7
Madridas–Galisija*	416***	5 714***	Netaikoma	Netaikoma	Netaikoma	13,7***
Turinas–Salernas*	1 007	32 169	Netaikoma	Netaikoma	Netaikoma	31,9
Milanas–Venecija*	273	11 856	Netaikoma	Netaikoma	Netaikoma	43,4

*Sąnaudų sąmatos linijos lygmeniu nėra, todėl negalima apskaičiuoti galimų perviršių.

**Atliekant auditą ir neužbaigtoms linijoms: Štutgartas–Miunchenas, Madridas–Galisija ir Milanas–Venecija.

***Apskaičiuota Medina del Kampo–Galisijos ruože ir todėl išskyrus sutampantį 133 km Madrido–Leono greitųjų geležinkelių linijos ruožą.

Šaltinis – Audito Rūmai. Visi skaičiai išreiškiami nominaliąja verte.

54. Projektų lygmeniu taip pat pastebima vėlavimų: aštuoni iš 30 audituotų projektų buvo atidėti bent vieneriems metams, o pusės linijų (penkių iš dešimties audituotų) tiesimas atidėtas daugiau nei vienam dešimtmečiui. Numatoma, kad Milano–Venecijos linijos tiesimas bus atidėtas ilgiausiam laikotarpiui palyginti su pradiniu apskaičiavimu (18 metų).

55. Didžiausias projekto sąnaudų perviršis buvo 83 % „Stuttgart 21“ stoties atveju (**2 paveikslas**), kuriai iš ES biudžeto buvo skirta 726,6 milijono eurų dotacijų.

2 paveikslas. Statybos darbai stotyje „Štutgartas 21“



Šaltinis – Audito Rūmai.

56. Dėl nepagrįsto pradinio sąnaudų, skirtų tuneliui tankiai apgyvendintame miesto centre statyti, apskaičiavimo, ir nepakankamai įvertintų geologinio, aplinkos apsaugos ir vietos bendruomenės kultūros paveldo aspektų, šio projekto statybos sąnaudos išaugo. Bendros statybos sąnaudos, kurios pagal 2003 m. prognozes siekė 4,5 milijardo eurų, 2013 m. išaugo iki 6,5 milijardo eurų ir iki 8,2 milijardo eurų (naujausia sąmata pateikta 2018 m. sausį). Tai reiškia, kad susidaro 3,7 milijardo eurų skirtumas nuo sumos numatytos pradiniam susitarime. Iki šiol nė vienas finansavimo partneris nesutiko padengti daugiau sąnaudų, nei nustatyta pradiniam finansavimo susitarime.

57. Bus smarkiai vėluojama užbaigti šio stoties statybos darbus, nes pradžioje planuota, kad statybos darbai bus baigti iki 2008 m. Statybos pradžia jau buvo atidėta nuo 2001 m. iki 2009 m., o dabartiniais skaičiavimais numatoma, kad darbai bus baigti iki 2025 m.

58. Galiausiai, 18 projektų atveju³² mes taip pat įvertinome, kiek laiko prireikė nuo ES bendrai finansuotų darbų pabaigos iki faktinio linijų eksploatavimo pradžios. Pasibaigus šešiams projektams, eksploatacija pradėta ne vėliau nei praėjus mėnesiui po statybos darbų pabaigos. Pasibaigus dviem projektams, eksploatacijos pradžia vėlavo apie metus, šešiams projektams – dvejus metus, kitam – ketverius metus, o du projektai Vokietijoje bus atidėti aštuoneriems metams (šie projektai buvo baigti iki 2015 m. pabaigos, ir dabar numatyta, kad linija neveiks iki 2023 m. pabaigos). Kitu atveju (Figereso–Perpinjano tarpvalstybinė Ispanijos ir Prancūzijos linija), nors vis linija buvo baigta, jos nebuvo galima naudoti 22 mėnesius, nes ji nebuvo sujungta su likusiu tinklu abiejuose kraštuose.

Piliečių nuomonė: kelionės laiko, kainų ir jungčių, keleiviams skirtų paslaugų ir stočių ir jų traukos zonų vertinimas realiuoju laiku

Kelionės laikas ir bilietų kainos yra svarbūs sėkmės faktoriai

59. Paprašėme kelionių operatorių ištirti žemiausias bilietų į abi puses kainas, kelionių laiką ir jungčių skaičių konkrečiomis dienomis tiek verslo, tiek turizmo srityse audituotose linijose, taip tyrėme greitųjų geležinkelių konkurencingumą. Mūsų metodikos santrauka ir atitinkami duomenys pateikiami **VI priede**. Tokiu būdu galėjome apskaičiuoti vidutines vieno kelionės kilometro ir vienos minutės kainas.

60. Bilietų kainos gali labai skirtis (pavyzdžiui, atsižvelgiant į dienos laiką ir teikiamus specialiuosius pasiūlymus). Vis dėlto šis darbas buvo atliktas pakankamu mastu (surinkta duomenų iš daugiau nei 5 000 kelionių į abi puses) tam, kad galėtume realiai įvertinti kelionės variantus iš išvykimo ir paskirties vietų porų audituotose linijose. Analizės išvados yra šios.

- i) Dėl greičio: Greitųjų geležinkelių linijos dažnai yra daug greitesnės (vidutiniškai nuo 30 % iki 50 % kelionės trukmės) nei paprastosios geležinkelių linijos. Kelionės oru (nuo kilimo iki tūpimo) greitesnės nei greitųjų geležinkelių linijomis. Vis dėlto,

³² Dėl vienuolikos iš trisdešimties audituotų projektų, kurie vis dar neužbaigti ar buvo netinkamai įgyvendinti, buvo panaikinta didelė dalis ES finansavimo biudžetinių įsipareigojimų. Vieno baigto projekto eksploatacijos data vykdant auditą nebuvo nustatyta.

vertinant realią visą kelionės trukmę nuo miesto centro iki miesto centro, įskaitant kelionę į oro uostą ir įlaipinimo procedūras, pažymėtina, kad greitųjų geležinkelių transportas dažnai yra konkurencingas.

- ii) Dėl bilietų kainų: Kelionės greitaisiais geležinkeliais dažnai yra pigesnės nei kelionės oru. Paskutinės minutės abiejų transporto rūšių užsakymai yra daug brangesni nei iš anksto užsakyti bilietai. Vokietijoje, bilietų kainos Štutgarto–Miuncheno greitoji linija yra mažesnės nei paprastųjų geležinkelių linijų bilietų kainos.
- iii) Siūlomų greitųjų geležinkelių paslaugų skaičius per metus labai skiriasi. Svarbu, ar yra jungčių: kai kuriose greitosiose linijose yra daug jungčių (pavyzdžiui, Vokietijoje 50–60 per dieną), tuo tarpu dviejose iš keturių audituotų linijų Ispanijoje (Madridas – Santjagas ir Madridas–Leonas) ir dviejose Prancūzijos linijose jungčių buvo labai mažai.
- iv) Kai kurie audituoti maršrutai nevykdomi paprastosiomis geležinkelių linijomis, pavyzdžiui, kelionė iš Romos į Turiną paprastosiomis geležinkelių linijomis trunka daugiau nei 20 valandų. Greitųjų geležinkelių linijomis užtrunka pusę to laiko, o kelionė oru – vieną dešimtąją. Panaši padėtis yra ir Madrido–Santjago linijoje.
- v) Sėkmingiausios jungtys verslo naudotojų požiūriu (pavyzdžiui, Madridas–Barselona, Turinas–Roma, Paryžius–Strasbūras) taip pat ir brangiausios. Apskritai, Prancūzijoje vieno kelionės greitųjų geležinkelių linijomis kilometro kaina yra didžiausia (verslo ir laisvalaikio reikmėms).

61. Siekdami nustatyti, kiek konkurencingos greitųjų geležinkelių linijos, buvo analizuojamas visas kelionės laikas nuo miesto centro iki miesto centro ir galimų pasirinkimo variantų kainos. Mes toliau tikslinome su keturiomis linijomis susijusius duomenis ir apskaičiavome reikiamus skaičius; tuo tikslu mes palyginome greitojo geležinkelio transportą, paprastojo

geležinkelio transportą, oro transportą ir kelių transportą (privačius automobilius ir tolimojo susisiekimo autobusus)³³ **(6 lentelė)**.

6 lentelė. Kelionės „nuo durų iki durų“ pasirinktomis greitosiomis linijomis

	MADRIDAS, stotis „Puerta del Sol“ – BARSELONA, stotis „Plaça de Catalunya“		ROMA, stotis „Piazza del Campidoglio“ – MILANAS, stotis „Piazza del Duomo“		BERLYNAS, stotis „Potsdamer Platz“ – MIUNCHENAS, stotis „Marienplatz“		PARYŽIUS, stotis „Place de la Concorde“ – STRASBŪRAS, stotis „Place du Château“	
Atstumas	607–698 km		572–661 km		587–654 km		466–548 km	
Transporto priemonė	Laikas	Kaina (eurų)	Laikas	Kaina (eurų)	Laikas	Kaina (eurų)	Laikas	Kaina (eurų)
Automobilis	10:40–18:20	138–190	10:40–18:40	180	10:00–16:40	95–142	08:40–12:20	44–79
Oro	06:30–8:00	227–253	06:30–7:00	140	06:30–8:00	146	N. d.	N. d.
Autobusas	16:20–18:00	36–49	15:00–21:00	40	17:00–23:00	45–79	13:00–22:40	33–55
Paprastieji geležinkeliai	11:30–12:00	124–128	09:00–23:00	61–103	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
Greitieji geležinkeliai	06:00–8:20	159–181	06:50–9:00	23–205	08:30–10:30	66	05:10–5:30	158–165

Šaltinis – Audito Rūmai.

62. Analizės „nuo miesto centro iki miesto centro“ išvados:

- i) Greitųjų geležinkelių jungtis tarp Madrido ir Barselonos yra greičiausios kelionės pasirinkimo variantas: net kelionė „nuo durų iki durų“ oro transportu trunka ilgiau, ir yra brangesnė. Tuo galima paaiškinti, kodėl šioje linijoje per pastaruosius metus smarkiai padidėjo greitųjų geležinkelių rinkos dalis. Iš esmės, nuo jos atidarymo 2008 m., transporto dalis tarp oro ir geležinkelių pakito nuo 85:15 iki 38:62 2016 m. Tokia analize galima pasinaudoti siekiant įvertinti, kaip sėkmingai užtikrinamas greitųjų geležinkelių linijų veikimas, ir pamatuoti padarytų investicijų tvarumo mastą.
- ii) Oro ir greitųjų geležinkelių linijos tarp Romos ir Milano taip pat pirmąja kelionės laiko atžvilgiu. Traukinių skaičius ilgainiui išaugo, o bilietų kainos sumažėjo. Todėl

³³ Neseniai liberalizavus rinką, autobusų paslaugų apimtis daugelyje valstybių narių įspūdingai išaugo. Pavyzdžiui, Vokietijoje keleivių skaičius nuo trijų milijonų 2012 m. išaugo iki 25 milijonų 2015 m. (Šaltinis – *Les autocars et le marché voyageurs longue distance: vers un jeu perdant-perdant?*, prof. Yves Crozet, Liono universitetas, 2015 m.).

greitųjų geležinkelių linijoms ilgainiui tenka didesnė rinkos dalis, taip pat ta, kurią praranda paprastieji tolimojo susisiekimo geležinkeliai.

- iii) Iš Berlyno į Miuncheną galima keliauti paprastuoju traukiniu, tačiau traukinius reikia daug kartų pakeisti. Kelionė oru yra greitesnė, tačiau brangi. Greitųjų geležinkelių linija yra antrasis greičiausias pasirinkimo variantas, ir pigesnis. Pigiausia kelionė autobusu, tačiau atgraso kelionės trukmė.
- iv) Nuo Paryžiaus iki Strasbūro nėra nei oro, nei tiesioginių paprastųjų geležinkelių jungčių. Bendra kelionės trukmė greitųjų geležinkelių linija yra trumpiausia, bet bilietų kainos yra daug aukštesnės nei keliaujant automobiliu ar autobusu.

63. Mūsų bendra išvada yra ta, kad bendra kelionės trukmė ir kainų lygis yra vienodai svarbūs sėkmės veiksniai. Suderinus su veiksmingai reguliariomis paslaugomis (dažnai važiuojantys traukiniai, kurie išvysta ir atvyksta laiku), šiais veiksniais būtų galima prisidėti prie būsimų greitųjų geležinkelių linijų veikimo gerinimo.

Tolesni patobulinimai, reikalingi traukinių bilietų pardavimui ir keleivių paslaugų duomenų stebėjimui užtikrinti

64. Paskelbtuose greitojo geležinkelio tyrimuose³⁴ nurodoma, kad bilietų pardavimo lankstumas ir punktuamumas padidina tarprūšinį konkurencingumą ir prisideda prie tvarios sėkmės. Tai galima būtų toliau plėtoti.

65. Traukinių bilietų pardavimas iš tolo neprilygsta oro transporto bilietų pardavimui. Pavyzdžiui, atskiri e. bilietų pardavimo sprendimai, kaip antai kelionių užsakymas, įtraukiant daugiau nei vieną operatorių ar kertant sieną, yra daug paprastesni keliaujant oru nei geležinkeliais. Be to, beveik nėra paieškos sistemų, kurios būtų skirtos suderintam oro ir greitųjų geležinkelių transportui.

³⁴ Šaltinis – Florencijos reguliavimo mokykla „„Mažų sąnaudų oro bendrovės ir greitieji geležinkeliai: neišnaudotas papildomumo potencialas? 2014 m. kovo mėn.“

66. Komisija per savo Geležinkelių transporto rinkos stebėjimo sistemos (GTRSS) platformą pradėjo rinkti su paslaugomis susijusius duomenis ir su geležinkelių tinklų naudojimu susijusių pokyčių bei pagrindinių sąlygų raidos rodiklius. Tačiau iki šiol šie duomenys buvo nenuoseklūs, kadangi bendrieji standartai pradėti taikyti visa apimtimi tik nuo 2017 m. pabaigos. Be to, priešingai nei paprastojo geležinkelio atveju, šiuo metu surenkama tik nedaug duomenų apie greituosius geležinkelius; jie apima tokias sritis kaip infrastruktūros mokesčiai, pralaidumo paskirstymas, investicijos į infrastruktūrą ir su greituoju geležinkeliu susiję viešųjų paslaugų įsipareigojimai.

67. Iki 2017 metų nebuvo bendrų sutartų punktualumo apibrėžčių. Todėl su punktualumu susiję duomenys Europos Sąjungoje labai skiriasi. Geležinkelio operatoriai privalo įvesti punktualumo ir klientų pasitenkinimo ataskaitas į ERADIS duomenų bazę, kaip reikalauja Reglamento (EB) Nr. 1371/2007 28 straipsnio 2 dalis, tačiau kadangi šioms ataskaitoms nėra bendros metodikos ar standartizuoto teisinio pagrindo, jas sunku panaudoti ir jos nesuteikia keleiviams aiškaus padėties vaizdo. Komisija užsakė Eurobarometro apklausas, skirtas keleivių pasitenkinimui geležinkelių transporto paslaugomis stebėti. Paskutinis tyrimas buvo paskelbtas 2013 metais ir 2018 m. birželio mėn. turi būti paskelbta tolesnių veiksmų ataskaita. Norint stebėti šiuos klausimus ES lygmeniu, dar būtina didelė pažanga.

Svarbus tiek stočių skaičius, tiek jų vieta

68. Stojų skaičius yra labai svarbus tam, kad linija būtų sėkminga ir kad ji tvariai veiktų³⁵. Jei linijoje yra labai mažai arba iš viso nėra tarpinių stočių, bendrasis greitis nuo pradinės iki tikslo stoties yra didelis, o konkurencingumas kitų transporto rūšių atžvilgiu yra optimalus, tačiau tai kenksminga tvarumo požiūriu, nes mažiau išilgai linijos gyvenančių potencialių keleivių gali ja naudotis. Priešingai, jeigu linijoje yra daugiau stočių, jos vidutinis greitis yra mažesnis ir konkurencingumui kitų transporto rūšių požiūriu kyla pavojus, tačiau į traukinį gali patekti daugiau keleivių ir padidinti už bilietus surenkamas pajamas.

³⁵ Dar žr. Prancūzijos Audito Rūmų 2014 m. specialioji ataskaita: *LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE: UN MODÈLE PORTÉ AU-DELÀ DE SA PERTINENCE*, ir 2013 m. metinė vieša ataskaita dėl „LGV Est-Européenne“ *La participation des collectivités territoriales au financement de la LGV-EST: des contreparties coûteuses, une gare de trop*.

69. Išanalizavome stočių skaičių audituotose linijose ir galimą poveikį kelionių trukmei bei paslaugų linijoje konkurencingumui, taip pat jų pasiekiamumo, sujungiamumo ir atkūrimo rezultatus. Visa informacija ir visi pagrindiniai šios stočių analizės duomenys pateikiami

VII priede.

70. Oficialių tvarkaraščių duomenys rodo, kad kiekviena tarpinė stotis prailgina kelionės laiką vidutiniškai nuo keturių iki 12 minučių³⁶ ir sumažina vidutinį greitį nuo 3 iki 16 km/h³⁷. Stočių skaičius svyruoja nuo keturių („LGV Rhin-Rhône“) iki 15 (Berlyno–Miuncheno linijoje) ir atstumai tarp jų labai skiriasi (didžiausias atstumas tarp dviejų stočių toje pačioje greitojoje linijoje yra 253 km, mažiausias – 26 km). Audituotose linijose siūlomos įvairios paslaugos³⁸: pavyzdžiui, Madrido–Barselonos linijoje kai kurie traukiniai nesustodami rieda 621 km, tuo tarpu kiti traukiniai taip pat aptarnauja tarpines stotis kintamu dažniu. Didžiausias laiko tarpas tarp labiausiai tiesioginio ir mažiausiai tiesioginio traukinių maršrutų yra 72 minutės (Berlyno–Miuncheno linijoje).

71. Siekdami nustatyti galimą greitųjų linijų naudotojų skaičių, mes audito metu taip pat išnagrinėjome kiekvienos iš dešimties greitųjų linijų ir keturių tarptautinių audituotų linijų traukos zonas³⁹. Kai kurių stočių artimiausiose traukos zonose nėra pakankamo keleivių skaičiaus, o pačios stotys yra per arti viena kitos. Taip mažinamas bendras greitųjų geležinkelių paslaugų veiksmingumas, nes traukiniai turi stoti pernelyg dažnai, nepasiekiami jokie nauji keleiviai, arba kasdienis traukinių valdymas yra pernelyg sudėtingas, kad būtų užtikrinamas priimtinas keliavimo traukiniais koeficientas.

³⁶ Pavyzdžiui, tiesioginis traukinys Madridas–Barselona nuveža per 150 min., tuo tarpu traukiniams, kurie taip pat stoja Guadalajara ar Calatayud, Zaragoza, Lleida ir Camp de Tarragona stotyse, prireikia 190 min.

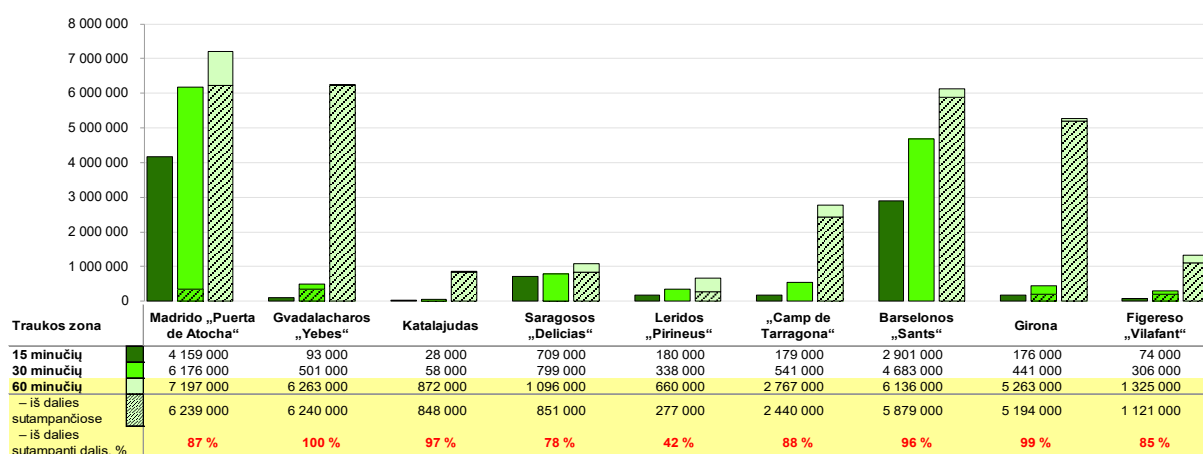
³⁷ Pavyzdžiui, tiesioginis traukinys Madridas–Barselona rieda vidutiniškai 268 km/h, tuo tarpu traukinių, kurie taip pat stoja Guadalajara ar Calatayud, Zaragoza, Lleida ir Camp de Tarragona stotyse, vidutinis greitis tėra 211 km/h.

³⁸ Išskyrus Milano–Venecijos ir Eje Atlantico DGL, kur visų DGL keleivinių reisų traukiniai stoja tose pačiose stotelėse.

³⁹ Taip pat žr. Specialiosios ataskaitos Nr. 21/2014 53 ir paskesnes dalis, kur mes taikome panašią techniką.

72. **VIII priede** pateikiami bendrieji rezultatai ir pagrindiniai visų audituotų greitųjų linijų stočių duomenys. Pavyzdžiui, kaip parodyta **6 diagramoje**, nors Madrido–Barselonos–Prancūzijos pasienio linijos traukos zona yra labai didelė (taip paaiškinama jos sėkmė), kai kurių linijos stočių (pavyzdžiui, Gvadalacharos–Jebeso ar Kalatajudo) traukos zona nepaprastai maža. Atsižvelgiant į labai mažą žmonių, gyvenančių 15 minučių traukos zonoje, skaičių, yra priežasčių abejoti, ar finansiškai efektyvu ir veiksminga palikti šias stotis greitosiose linijose (100 % 60 minučių traukos zona sutampa su Gvadalacharos stotimi dėl to, kad yra netoli Madrido).

6 diagrama. Stotčių analizė greitojoje linijoje Madridas–Barcelona–Prancūzijos pasienis



Šaltinis – Europos Audito Rūmai ir Eurostatas.

73. Nors Komisija planuoja iki 2050 m. visus pagrindinio tinklo oro uostus prijungti prie geležinkelių tinklo, pageidautina greitųjų geležinkelių tinklo, tik keliose greitųjų geležinkelių stotyse šiuo metu veikia greitoji tiesioginė jungtis su oro uostu. Greitųjų geležinkelių linijos ir oro transportas gali papildyti vienas kitą (pristatant keleivius į oro uostą, greitųjų geležinkelių linijomis galima padidinti oro uosto traukos zoną, o oro transporto keleiviai gali nuspręsti naudotis tam tikro oro uosto paslaugomis dėl to, kad po nutūpimo bus užtikrinama sklandi ir greita geležinkelio jungtis). Tačiau nustatėme, kad keleiviams sudėtinga derinti kelionę greitųjų geležinkelių linijomis ir oro transportu. Pavyzdžiui, nepaisant to, kad greitoji linija Madridas–Barcelona praeina netoli Ispanijos labiausiai apkrautų oro uostų (Madrid-Barajas ir

Barcelona-El Prat, kuriais 2016 metais pasinaudojo atitinkamai 50,4 milijono ir 44,2 milijono keleivių⁴⁰), nėra planuojama sujungti juos greitaisiais reisais su greitųjų linijų tinklu⁴¹.

74. Tam, kad veiktų sėkmingai ir būtų konkurencingos, greitųjų geležinkelių stotys turėtų būti gerai išdėstytos.

- i) Jos turėtų būti lengvai pasiekiamos keleiviams, keliaujantiems įvairiomis transporto priemonėmis, įskaitant einant pėsčiomis ir važiuojant dviračiu, jose taip pat turėtų būti tinkamos viešojo transporto sąlygos ir automobilių stovėjimo vietos už palankią kainą.
- ii) Jose turėtų būti kelios gerai veikiančios greitųjų geležinkelių jungtys, taip pat užtikrinamas pakankamas traukinių skaičius per dieną.
- iii) Jos turėtų prisidėti prie ekonominės veiklos aplinkinėse vietovėse („atkūrimo“ arba „pakartotinės urbanizacijos“ efektas).

75. Išanalizavome 18 greitųjų geležinkelių stočių (dviejų iš vienos audituotos linijos) prieinamumo, sujungiamumo ir atkūrimo rezultatus. Visa informacija, įskaitant taikytus kiekybinius kriterijus, pateikiama **IX priede**. Mūsų analizė rodo, kad 14 stočių pasiekiamumas galėtų būti pagerintas. Pavyzdžiui, stotis „Meuse TGV“ (**3 paveikslas**), esanti „LGV Est-Européenne“ linijoje yra menkai pasiekiamas: kaip parodyta rodyklės, stotis yra atskirtoje kaimo vietovėje. Kelios vietos autobusų linijos ir maža automobilių stovėjimo aikštelė tėra vienintelės priemonės stotiai pasiekti.

⁴⁰ Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en los aeropuertos Españoles, Aena 2016.

⁴¹ Šiuo metu atliekamas greitojo geležinkelio jungties su Madrid-Barajas oro uostu galimybių tyrimas, taip pat šio oro uosto stoties pritaikymo greitiesiems reisams informacinis tyrimas, šie tyrimai bendrai finansuojami pagal EITP, kaip projekto 2015-ES-TM-0173-S dalis.

3 paveikslas. Stotis „Meuse TGV“



Šaltinis – Audito Rūmai.

76. Taip pat nustatėme, kad septynios stotys buvo netinkamo dydžio: keturios buvo per didelės, o trys – per mažos keleivių skaičiui. Keturiuose stotyse neteiktos bendrosios paslaugos visuomenei. Penkios stotys nebuvo gerai sujungtos, o kitoms septynioms galėtų būti naudinga patobulinti jungtis.

77. Analizuodami ilginiui įvykusius pokyčius (pavyzdžiui, darbo rinkoje, nekilnojamojo turto rinkoje, pritrauktų verslo įmonių ir sukurtų darbo vietų skaičiaus), nustatėme, kad 15 iš 18 stočių audituotose greitosiose linijose nėra aiškaus atkūrimo rezultato. Belforto „Montbéliard“ stoties Reino–Ronos linijoje atidarymas paskatino šalia atidaryti parduotuvių ir viešbutį, o regioninė ligoninė buvo perkelta. Kitais dviem atvejais po stočių atnaujinimo darbų, susijusių su greitųjų traukinių atsiradimu, buvo labiau susietos apylinkės, kurias anksčiau skyrė geležinkelių bėgiai. Tai parodo, kad greitosios linijos gali prisidėti prie regiono

jau pradėtų ir numatytų ekonomikos pagerinimų ir juos paremti, tačiau jos pačios negali nulemti vietinio ekonominio protrūkio⁴².

Greitųjų geležinkelių tvarumas: ES bendro finansavimo veiksmingumui kyla pavojus

78. Tam, kad greitoji linija veiktų sėkmingai, o investicijos – tvarios, ji turėtų būti pajėgi aptarnauti daug keleivių. Šį elementą vertinome dvejopai: lygindami keleivių skaičių per visą laiką ir analizuodami traukos zonoje prie linijos gyvenančių žmonių skaičių.

Keleivių duomenų analizė: trimis iš septynių baigtų greitųjų geležinkelių linijų keliauja mažiau keleivių nei lyginamojo indekso devyni milijonai per metus

79. Jei atsižvelgsime į lyginamąjį indeksą, kylantį iš akademinių ir institucinių šaltinių, greitoji linija, kad būtų rentabili, turėtų idealiu atveju per metus aptarnauti devynis milijonus keleivių, arba bent 6 milijonus pirmaisiais veikimo metais⁴³. 2016 m. tik trimis linijomis iš tiesų keliavo daugiau nei devyni milijonai keleivių per metus (Madridas – Barselona, Turinas – Salernas ir „LGV Est-Européenne“). Trijose iš septynių mūsų audituotų užbaigtų linijų (Eje Atlántico, Rhin–Rhône ir Madrid–León) pervežamų keleivių skaičius buvo mažesnis⁴⁴. Šių linijų infrastruktūros sąnaudų suma buvo 10,6 milijardo eurų, ES skyrė 2,7 milijardo eurų. Tai reiškia, kad kyla didelė rizika, jog šioms linijoms skiriamas ES bendro finansavimo išlaidos neveiksmingos.

⁴² Atlikus mokslinį tyrimą „*Retour sur les effets économiques du TGV. Les effets structurants sont un mythe*“ prieita prie panašių išvadų. Šaltinis – Prof. Y. Crozet, <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01094554/document>

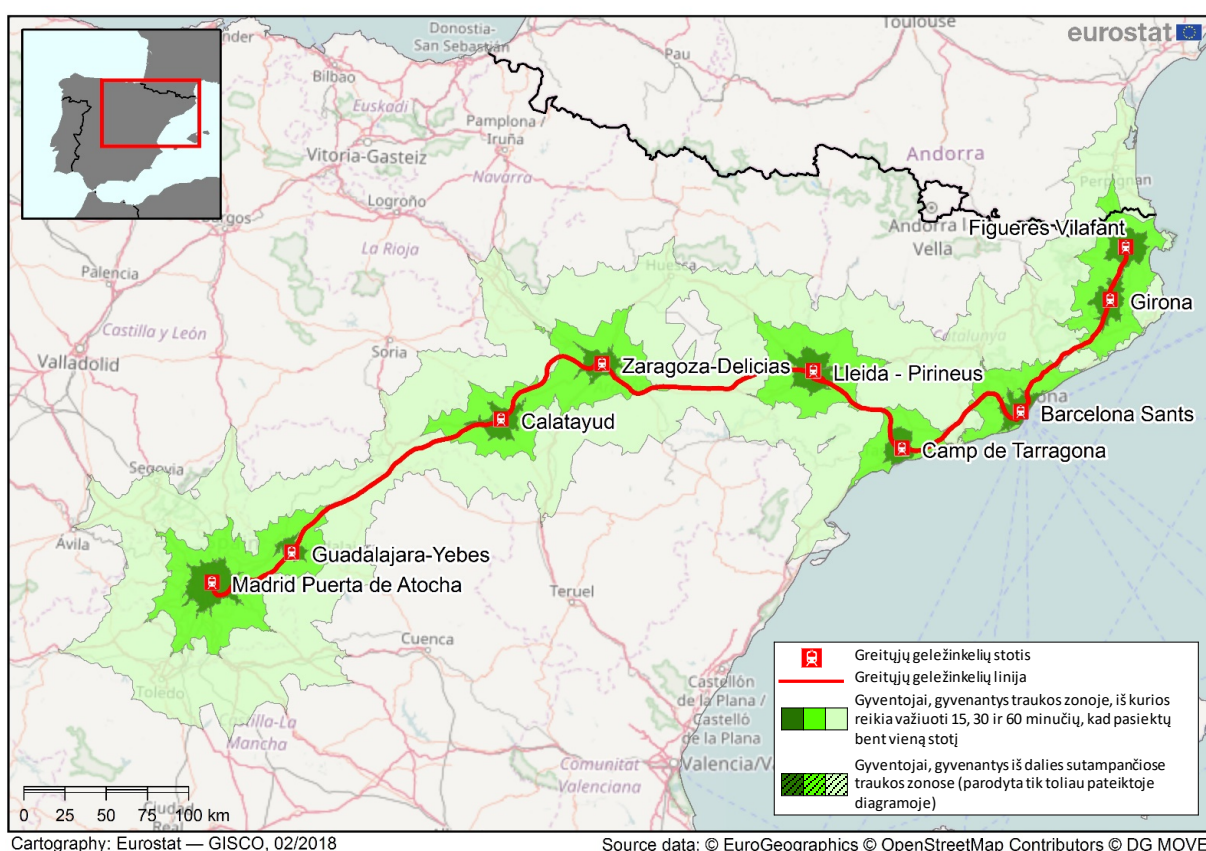
⁴³ 9 milijonų keleivių skaičius minimas šiose publikacijose:
i) „Kokiomis aplinkybėmis verta investuoti į greitųjų geležinkelių linijas?“, De Rus, Gines ir Nash, C.A., Miuncheno privatus RePEc archyvas (MPRA), 2007 m. gruodžio mėn. ir
ii) Europos Komisijos „Investicinių projektų sąnaudų ir naudos analizės gidas“, 2008 m., p. 84 (šio Komisijos sąnaudų ir naudos analizės lyginamojo indekso naujausiame 2014 m. leidime nėra).

⁴⁴ Analizėje neatsižvelgta į Berlyno–Miuncheno greitąją liniją, kadangi ji buvo atidaryta tik 2017 m. gruodžio mėn.

Žmonių, gyvenančių prie linijų, pasiekiamumo zonos analizė: devyniose iš 14 audituotų greitųjų linijų ir ruožų nėra pakankamai didelio potencialių keleivių skaičiaus

80. Tam, kad galėtume įvertinti galimą veikimo tvarumą, taip pat atlikome traukos zonos analizę linijų lygmeniu (žiūrėti **7 paveikslą**). **VIII priede** taip pat pateikiami bendrieji rezultatai ir pagrindiniai visų audituotų greitųjų linijų duomenys.

7 paveikslas. Traukos zonų analizė greitojoje linijoje Madridas – Barselona – Prancūzijos pasienis



Šaltinis – Europos Audito Rūmai ir Eurostatas.

81. Devyniose iš 14 audituotų greitųjų linijų ir tarpvalstybinių jungčių penkiolikos ir trisdešimtys minučių traukos zonoje prie linijų nebuvo pakankamai didelio keleivių skaičiaus, kad greitoji linija veiktų sėkmingai. Tai Madridas – Leonas, „Eje Atlántico“, Madridas – Galisija, Milanas – Venecija, Reinas – Rona, Štutgartas – Miunchenas, Miunchenas – Verona, Figeresas – Perpinjanas ir „Basque Y“ linijos. Verta pažymėti, kad trys linijos, kurios neatitiko lyginamojo keleivių indekso (žiūrėti pirmiau), taip pat įtrauktos į šiuos kriterijus.

82. Mes taip pat išnagrinėjome greitojo geležinkelio rentabilumą pasauliniame kontekste, kad suprastume sėkmės priežastis (**2 langelis**).

2 langelis. Šinkanseno veikimas

Šinkanseno traukinys (**4 paveikslas**) ir greitojo geležinkelio veikimas Japonijoje leido mums plačiau palyginti greitojo geležinkelio veikimą pasauliniu mastu.

550 km greitoji linija iš Tokijo į Osaką veikia labai sėkmingai, ja keliauja daugiau nei 163 milijonai keleivių per metus. Yra daug šios sėkmės priežasčių: linija jungia didžiuosius miestus, kuriuose gyvena keli milijonai žmonių, traukiniai specialiaisiais maršrutais važiuoja labai dažnai (iki 433 traukinių per dieną), aptarnavimo patikimumas ir punktualumas – išskirtinis (2016 m. vidutinis vėlavimo laikas siekė mažiau nei 24 sekundes visu metus) ir stotyse, ir išilgai linijos veikia pažangiausios saugumo ir apsaugos priemonės, taip pat užtikrinama pakankama parama keleiviams stotyse.

4 paveikslas - Šinkanseno traukinys centrinėje Tokijo stotyje



Šaltinis – Audito Rūmai.

Greitųjų geležinkelių konkurencingumas, palyginti su kitomis transporto rūšimis: dar netaikomas principas „teršėjas moka“

83. Greitųjų geležinkelių konkurencinis pranašumas labai ribotas. Nors Japonijos „Shinkansen“ yra konkurencingas net ir vykstant į ilgesnes nei 900 km atstumo keliones, greitieji geležinkeliai Europoje paprastai konkurencingi vykstant į 200–500 km atstumo keliones, kurios trunka ne ilgiau kaip keturias valandas. Į trumpesnes kaip 200 km keliones daugiausia vykstama automobiliu, dėl lankstumo paskutinėje kelionės atkarpoje, o oro transportas konkurencingiausias vykstant į ilgesnes keliones.

84. Išmetamo anglies dioksido kiekiu grindžiama mokesčių sistema – tai priemonė, kuria atsižvelgiama į skirtingų transporto rūšių poveikį aplinkai. Šiuo metu jokioje ES valstybėje narėje nėra priimta eksploatavimo tvarka, panaši į Šveicarijos specialų geležinkelių infrastruktūros fondą, kuris iš dalies finansuojamas iš per šalį tranzitu vykstantiems sunkvežimiams taikomų mokesčių. Šveicarijos taikomu metodu mokesčių mokėtojams mažinama finansinė našta už geležinkelių tinklo kūrimą ir priežiūrą, nes iš vienai transporto rūšiai taikomų mokesčių gautos pajamos tiesiogiai skiriamos paramai investicijoms į kitą transporto rūšį.

85. Šiuo metu ES neveikia jokia rinkliavų sistema, kuria įvairioms transporto rūšims būtų taikomas ir principas „naudotojas moka“, ir principas „teršėjas moka“, kad būtų padidintas geležinkelių konkurencingumas. Praeityje būta bandymų pakeisti įvairiarūšio transporto sąlygas internalizuojant įvairių transporto rūšių išorės sąnaudas, tačiau jie buvo daugiausia nesėkmingi. Vis dėlto į daugelio vyriausybių darbotvarkę tebėra įtrauktas apmokestinimo, kaip su išmetamu ŠESD kiekiu susijusio veiksnio, klausimas. Pavyzdžiui, Prancūzijoje (vėl⁴⁵) ginčijamasi dėl kryžminio finansavimo schemos įdiegimo, tuo tarpu Italija 2018 m. finansuos

⁴⁵ Prancūzijoje dėl „sunkiųjų transporto priemonių ekomokesčio“ principo, siejamo su ekopremija „Grenelle de l’Environnement“, jau buvo nubalsuota 2008 m., tačiau 2014 m. buvo nuspręsta atsisakyti praktinio šių nuostatų įgyvendinimo.

Brenerio pagrindinio tunelio ir jo pietinės prieigos linijų statybą panaudodama specialiai tam 1997 m. įsteigto fondo pajamas, kurias sudaro kelių mokesčių įplaukos⁴⁶.

Sklandi ir konkurencinga tarpvalstybinių greitųjų geležinkelių veikimas: stinga universalumo

Tebėra daugybė kliūčių, todėl reikės nueiti ilgą kelią, kol ES greitųjų linijų rinkos taps atviros ir konkurencingos

86. Veiksminga greitųjų linijų konkurencija gali smarkiai pagerinti ES keliautojams teikiamas paslaugas ir sumažinti jų kainas. Šiuo metu yra mažai atvejų, kai yra veiksminga operatorių konkurencija greitosiose linijose (geležinkelių operatorių konkurencija yra Italijoje ir, mažesniu mastu, Austrijoje⁴⁷). Dėl konkurencijos atsiradimo Italijos greitojoje linijoje Turinas–Salernas keliautojai gauna geresnes paslaugas. Siūlomas didesnis traukinių pasirinkimas (pagal 2017–2018 m. tvarkaraštį, naujas dalyvis užtikrina 34 jungtis per dieną kiekvienoje kryptyje), o bilietų kainos sumažėjo mažiausiai 24 %⁴⁸. Mūsų kalbinti ERA darbuotojai pranešė apie panašų teigiamą poveikį Austrijoje: rinkoje įsitvirtinusios geležinkelių įmonės ir naujo rinkos dalyvio konkurencija pritraukė daugiau klientų, taip pat ir rinkoje įsitvirtinusiame geležinkelių eksploatuotojui.

87. Vis dėlto Prancūzijoje ir Ispanijoje greitųjų geležinkelių paslaugų rinka vis dar nėra atvira ir greitosiose linijose operatorių konkurencijos nėra. Šios valstybės narės nori palaukti ir po 2020 m. įvertinti, ar rinkoje įsitvirtinę geležinkelių eksploatuotojai pasirengę konkurencijai keleivių vežimo ilgaus atstumais paslaugų srityje. Net ir po to, jei bus nustatyta, kad šių linijų veikimas – tai pareiga teikti viešąsias paslaugas, šios valstybės narės tam tikromis

⁴⁶ 1997 m. gruodžio 27 d. įstatymo Nr. 449/1997, paskelbto 1997 m. gruodžio 30 d. Oficialiojo leidinio priedo p. 5–113.

⁴⁷ Nors Austrijoje rinka yra iš esmės atvira, nėra jokios konkurencijos tarp nuostolingų keleivių vežimo greituoju geležinkeliu operatorių. Vokietijoje rinka yra atvira, tačiau įsitvirtinusi geležinkelių įmonė greitosiose geležinkelio linijose rimtų konkurentų neturi. Beje, konkurencija yra greitojoje linijoje Stokholmas–Geteborgas, tuo tarpu kai kuriose tarptautinėse linijose operatorių konkurencijos nėra. Jie nėra naujokai, paprastai tai – rinkoje įsitvirtinusių geležinkelių įmonių sudarytos komercinės partnerystės (pavyzdžiui, „Eurostar“, „Thalys“, „Thello“).

⁴⁸ G. Adinolfi, „La guerra dei prezzi“, *La Repubblica*, 15 October 2017.

aplinkybėmis galės užtikrinti atidėjimą 10-čiai metų, o tai reiškia, kad ištis atvira konkurencija gali būti atidėta net iki 2035 m.

88. Be Ketvirtajame geležinkelių dokumentų rinkinyje numatyto laipsniško rinkos atvėrimo, geležinkelių pramonėje vis dar taikoma įvairi praktika, kuria trukdoma ištis sklandžiai veikiančiam ES greitųjų geležinkelių tinklui virsti tikrove ir kartu galbūt užkertamas kelias naujų užsienio rinkos dalyvių keliama konkurencijai greitosiose linijose. Tokia praktika apima technines ir administracines kliūtis bei kitas kliūtis sąveikai užtikrinti. Viso to praktinė reikšmė keliautojams išaiškinta **3 laukelyje**.

3 laukelis. Poveikis keliautojams, kai nėra sklandžių kelionių tarpvalstybiniais traukiniais

1. Trūkstama sąveika atkarpoje Miunchenas–Verona lemia sustojimus ir vėlavimus Brenero stotyje

Yra daugiau kaip 11 000 nacionalinių geležinkelių taisyklių, kurias šiuo metu ERA klasifikuoja, kad vėliau galėtų jas „sutvarkyti“. Nėra bendrų tarpvalstybinio geležinkelių transporto taisyklių. Vokietijoje ir Austrijoje taikomas suderintas požiūris, tačiau Italija ir toliau taiko skirtingą taisyklių rinkinį⁴⁹. Dėl visų šių priežasčių privaloma sustoti Austrijos–Italijos pasienyje: visi traukiniai turi sustoti pasienyje, kad atliktų valdymo pakeitimus, kurių reikalaujama Italijos ir Austrijos nacionaliniuose teisės aktuose, kuriais nustatyti skirtingi reikalavimai. Keleiviniai traukiniai turi sustoti bent 14-ai minučių (**5 paveikslas**), o krovininiai traukiniai sulaikomi 45 minutes. Tokie sulaikymai labai svarbūs, atsižvelgiant į tai, kad daugybės milijardų investicijų į greitosios linijos Miunchenas–Verona infrastruktūrą bendras tikslas – sutaupyti 114 minučių.

Pavyzdžiui: i) Austrijos ir Italijos pasienyje pasikeičia mašinistai: jei pagal Vokietijos ir Austrijos teisės aktus būtinas tik vienas vokiškai kalbantis mašinistas, Italijoje privalomi du licencijuoti itališkai kalbantys mašinistai; ii) Vokietijoje ir Austrijoje krovinių traukinių gale privalomi atspindintys skydai; Italijoje šie skydai yra neleidžiami ir turi būti pakeisti galiniais žibintais; iii) Italija nepripažįsta techninių apžiūrų, kurias atlieka Vokietijos geležinkelių tarnyba ir pasienyje atlieka savo pačios nepriklausomas technines apžiūras.

5 paveikslas. Keleiviai Brenero stotyje laukia, kol galės pratęsti kelionę



Šaltinis – Audito Rūmai.

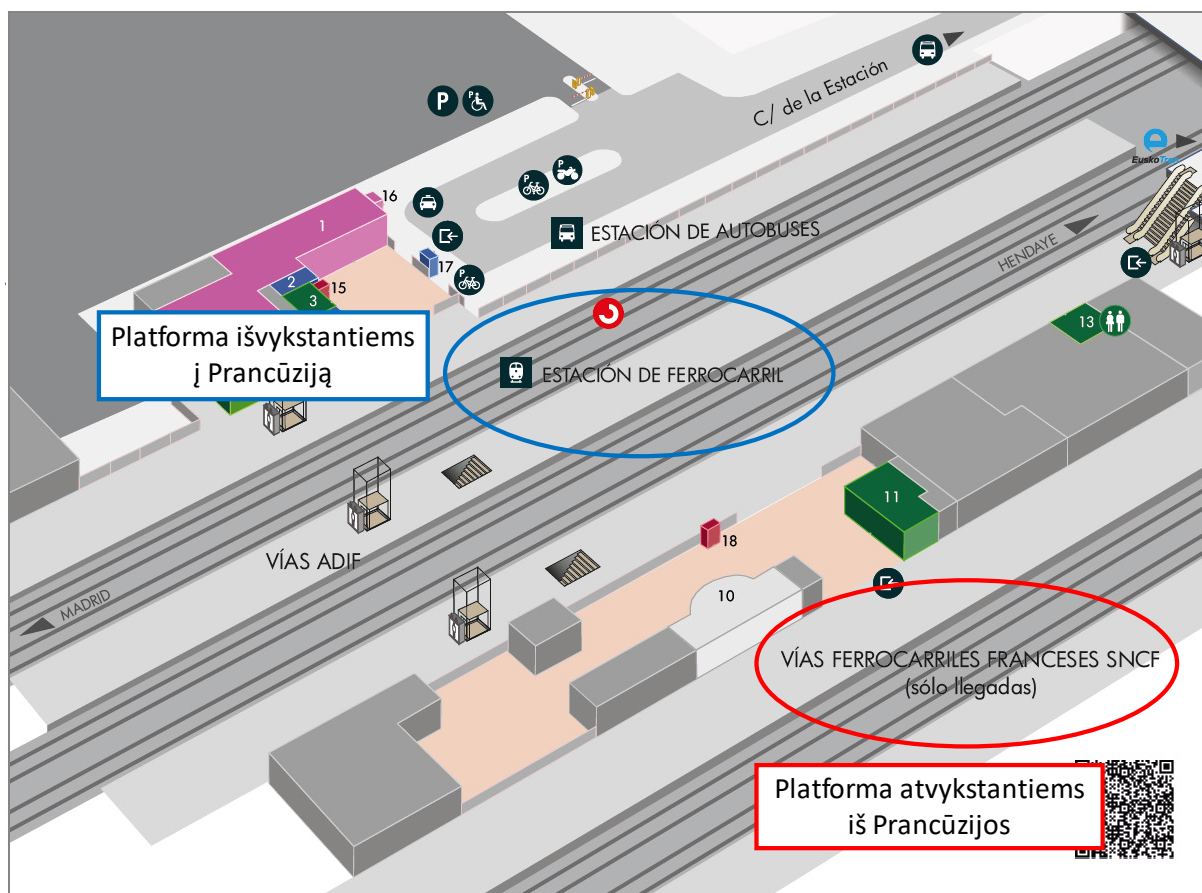
Į šią problemą Audito Rūmai jau atkreipė dėmesį savo specialiojoje ataskaitoje Nr. 8/2010⁵⁰. Per aštuonerius metus mūsų rekomendacijos nepaskatino jokių praktinių pokyčių. Nacionalinės valdžios institucijos aplankytose valstybėse narėse mums pranešė, kad dėl skirtingų nacionalinių užimtumo taisyklių ar darbo kalbų kylančias tarpvalstybines problemas geriausia būtų išspręsti visoje ES priėmus suderintas taisykles. Pavyzdžiui, oro transporto srityje vartojama tik viena darbo kalba (anglų k.); tai padeda sumažinti kliūtis tarp žemynų ir galėtų išspręsti tarp valstybių narių kylančias problemas.

2. Dėl trūkstančių infrastruktūros jungčių tarp Prancūzijos ir Ispanijos (Atlanto tarpvalstybinis maršrutas) keleiviai priversti persėsti į kitus traukinius ir pereiti į kitas platformas

Kadangi atkarpos tarp Bordo ir Ispanijos pasienio didžioji dalis Prancūzijai nėra prioritetinga, pasienio infrastruktūra tebėra pasenusi, nesuderinama su moderniu greitųjų geležinkelių tinklu ir prastai jam pritaikyta. Prancūzija nėra pasirengusi investuoti į šią infrastruktūrą (todėl ji neprašo ES finansavimo), o tai neigiamai atsilieps Ispanijos ir Portugalijos jungtims su ES tinklu Atlanto vandenyno koridoriuje. Ispanijos pusėje šiuo metu vyksta Baskų krašto greitųjų geležinkelių tinklo sujungimo su likusiu Ispanijos tinklu darbai (kuriam skirta 318 milijonų eurų ES bendro finansavimo). Dėl to šiuo metu visi keleiviai, norintys kirsti sieną, turi pereiti į kitas platformas ir persėsti į kitus traukinius (**6 paveikslas**).

⁵⁰ Specialioji ataskaita Nr. 8/2010 „Transporto veiklos rezultatų gerinimas transeuropinių geležinkelių ašyse: Ar ES investicijos į geležinkelių infrastruktūrą buvo veiksmingos?“.

6 paveikslas. Prancūzijos ir Ispanijos pasienyje visi keleiviai turi persėsti į kitus traukinius



Šaltinis – ADIF su Audito Rūmų anotacijomis.

Naudojimo bėgių keliu mokesčiai pernelyg sudėtingi ir galbūt kenkiantys konkurencijai

89. Remiantis ES geležinkelių veiklos teisine sistema, infrastruktūros valdytojas (kitas subjektas nei geležinkelių eksploatuotojas) turi leisti visiems operatoriams naudotis geležinkelių bėgių keliais, jeigu jie prisideda prie tų bėgių kelių priežiūros išlaidų. Šie naudojimosi bėgių keliu mokesčiai daro skirtingą poveikį tinklo tvarumui. Atsižvelgiant į jų dydį, šie mokesčiai gali padėti susigrąžinti investicijų į infrastruktūrą išlaidų dalį, o jeigu jie pakankamai nedideli, jais taip pat gali būti skatinama operatorių konkurencija, nes sudaromos sąlygos naujų rinkos dalyvių dalyvavimui.

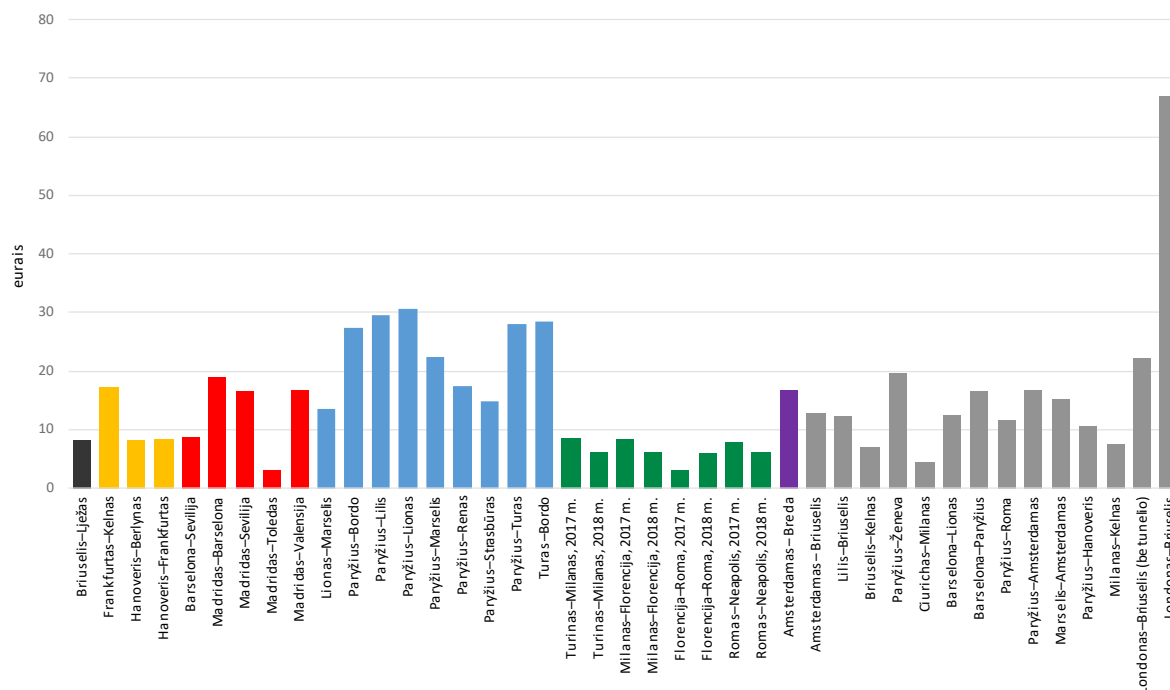
90. Direktyva (ES) Nr. 2012/34/ES⁵¹ reikalauja, kad prieigos prie geležinkelio kelio mokesčiai būtų pirmiausia nustatomi remiantis išlaidomis, kurios tiesiogiai patiriamos dėl traukinių eksploatavimo. Tačiau principai, kuriuos taiko įvairios valstybės narės nustatydamos kainą smarkiai skiriasi⁵², ypač dėl to, kad teisėkūra leidžia panaudoti daug parametrų. Visose aplankytose valstybėse narėse buvo naudojami „antkainiai“, kuriais atsižvelgiama į konkrečias išlaidų kategorijas, pavyzdžiui, į prašomo laiko tarpsnio paros laiką arba trukdžių buvimą ar nebuvimą.

91. Tarptautinė geležinkelių sąjunga pranešė, kad naudojimo bėgių keliu mokesčiai apskaičiuojami neskaidriai. Jie nuolat kinta ir priklauso ne nuo mažiau kaip 56 kintamųjų, todėl gaunami itin skirtingi rezultatai. Tai patvirtinta **8 diagramoje**, kurioje nurodytas tikslus prieigos prie geležinkelių infrastruktūros objektų mokesčių dydis atrinktose greitaisiais geležinkeliais sujungtų ES maršrutų pradžios ir pabaigos taškų porose ir iš kurios matyti, kad mokesčių dydžiai iš tiesų labai skiriasi. Pavyzdžiui, Prancūzijoje naudojimosi bėgių keliu mokesčiai labai dideli, o Italijoje – gerokai mažesni.

⁵¹ 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriamą bendra Europos geležinkelių erdvė (tekstas svarbus EEE) (OL L 343, 2012 12 14, p. 32).

⁵² Pavyzdžiui, Italijoje prieigos mokestis ne tik neapima tiesioginių išlaidų, bet taip pat kitų infrastruktūros valdymo sąnaudų, kurias geležinkelių tarnyba laiko „efektyviomis ir pagrįstomis“, tuo tarpu Vokietijoje prieigos prie geležinkelio mokesčių politika siekiama didelę dalį infrastruktūros sąnaudų susigrąžinti iš geležinkelių įmonių. Austrijoje, prieigos prie geležinkelio mokesčiai grindžiami eksploatavimo sąnaudomis; Prancūzijoje jos grindžiamos dviem kriterijais: veiklos kriterijumi, kuriuo taikant ekonometrinius modelius siekiama įvertinti dėl linijos eksploatavimo patiriamas ribines sąnaudas (apie 30 % visos vertės), ir ekonominės vertės kriterijumi, kuris nustatomas siekiant išsiaiškinti „didžiausią prieigos mokestį, kokį geležinkelių operatoriai gali sau leisti“ (apie 70 % visos vertės). Ispanijoje jais siekiama padengti tiesiogines sąnaudas.

8 diagrama. Naudojimosi bėgių keliu mokesčių dydis atrinktose ES maršrutų pradžios ir pabaigos taškų porose



Šaltinis – UIC.

92. Norint užtikrinti tvarumą ir konkurencingumą, svarbu nustatyti tinkamą naudojimosi bėgių keliu mokesčių dydį.

- i) Prancūzijoje palaikomi aukšti prieigos prie geležinkelio kelio mokesčiai, siekiant sukurti pajamų infrastruktūros valdytoji ir užtikrinti jam operacijų tvarumą, kadangi jis yra smarkiai įsikolinęs. Taip mažėja poreikis valstybei finansuoti ir prižiūrėti naują greitųjų geležinkelių infrastruktūrą. Kartu pernelyg dideli naudojimosi bėgių keliu mokesčiai atgraso naujus rinkos dalyvius nuo patekimo į rinką ir taip rinkoje įsitvirtinę geležinkelių eksploatuotojai apsaugomi nuo konkurencijos.
- ii) Italijoje naudojimosi bėgių keliu mokesčiai anksčiau naudoti kaip rinkoje įsitvirtinusio geležinkelių eksploatuotojas ir naujo rinkos dalyvio konkurencijos didinimo priemonė. Be kitų priemonių (pavyzdžiui, teisės naudotis stoties paslaugomis užtikrinimo), Italijos geležinkelių reguliavimo institucija sumažino

mokesčius, kad būtų užtikrinta sąžininga konkurencija. Dėl to pagerėjo keliautojų padėtis (žr. **86 dalį**).

Stipri ir nepriklausoma reguliavimo institucija: reikalinga, tačiau ne visada realu

93. Būtinasis kompromisas tarp finansinio stabilumo ir konkurencingumo. Todėl yra svarbu, kad kiekvienoje šalyje būtų įsteigtos įgaliotos veikti nacionalinės reguliavimo institucijos ir kad sistemą prižiūrėtų Komisija. Šios institucijos turėtų užtikrinti tinkamą taisyklių, kuriomis reglamentuojamas antkainių naudojimas visoms infrastruktūros išlaidoms padengti, taikymą, kad būtų pasiektas teisinis tikslas kuo geriau panaudoti turimą infrastruktūrą.

94. Remiantis ES teise, nacionalinėms geležinkelių reglamentavimo institucijoms turi būti suteikta didelė nepriklausomybė ir įgaliojimai stebėti geležinkelių rinkas, siekiant užtikrinti, kad naujokai nebūtų diskriminuojami, kad būtų galima plėtoti sąžiningą konkurenciją. Joms turėtų būti skiriama pakankamai išteklių. Komisija atsižvelgia į šiuos reikalavimus ir remia nacionalinių priežiūros institucijų veiklą bei supaprastina reguliavimo institucijų dialogą ir keitimąsi geriausia patirtimi. Atkreipėme dėmesį į šiuos du aspektus:

- i) Ispanija yra vienintelė valstybė narė, kuri naudojimosi bėgių keliu mokestį laiko mokesčiais ir nustato juos teisės aktais. Taip ribojamas infrastruktūros valdytojo valdymo nepriklausomumas ir reglamentavimo institucijos įgaliojimai juos keisti, jeigu nesilaikoma taisyklių. Be to, taip ribojamas mokesčių peržiūrai skirtas laikas ir sudėtingiau atlikti peržiūras bei pateikti skundus. Reglamentavimo institucijos padėtis sudėtinga, nes ji turi ribotą darbuotojų skaičių ir, priešingai nauja redakcija išdėstytos direktyvos nuostatoms, infrastruktūros valdytojas neprivalo vykdyti jos sprendimų.
- ii) 2017 m. Prancūzijos reglamentavimo institucija paskelbė privalomą nuomonę, kuria nepritarta naujam naudojimui bėgių keliu mokesčių apskaičiavimo modeliui, numatytam taikyti 2018 m. Prancūzijos vyriausybė ėmėsi veiksmų ir teisės aktu nustatė 2018 m. prieigos prie geležinkelių infrastruktūros objektų mokesčių dydį, atsižvelgiant į iš pradžių taikytą modelį. Tokiu požiūriu veiksmingai ribojami reglamentavimo institucijos įgaliojimai.

95. Komisija šiais dviem atvejais ėmėsi veiksmų ir pradėjo pažeidimo nagrinėjimo procedūras. Ji atidžiai stebi vykdomas teises iniciatyvas, kad užtikrintų, jog šiame procese nebūtų panaikinti reguliavimo institucijų įgaliojimai.

IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS

Greitojo geležinkelio operacijos turi daug privalumų, tačiau nėra realistiško ilgalaikio ES plano, ir iš tikrųjų nėra ES greitojo geležinkelio tinklo

96. Greitasis geležinkelis padeda siekti ES tvaraus judumo tikslų, kadangi jo anglies pėdsakas yra mažesnis negu bet kurios kitos rūšies transporto⁵³. Jie turi daugybę kitų privalumų, kaip antai, didesnis saugumas; jie padeda mažinti perpildytiems kelių tinklams tenkantį spaudimą; jais keleiviai gali greitai ir patogiai keliauti tiek verslo, tiek laisvalaikio tikslais ir jie regionams gali teikti socialinę ir ekonominę paramą.

97. Komisijos tikslas tris kartus padidinti greitojo geležinkelio linijų ilgį (iki 30 000 km 2030 metais) nėra pagrįstas patikima analize. Mūsų manymu, šis tikslas veikiausiai nebus pasiektas, nes suplanuoti ir pastatyti greitųjų geležinkelių infrastruktūrą bei pradėti ją naudoti trunka apie 16 metų. 2017 m. pabaigoje veikė tik 9 000 km greitųjų linijų, o dar 1 700 km buvo tiesiama.

98. Nėra tikro Europos greitųjų geležinkelių tinklo – veikia tik skirtingos nacionalinės greitosios linijos. Komisija nėra įgaliota spręsti, ar TEN-T reglamente numatytos greitojo geležinkelio linijos gali būti tiesiamos ir, jei taip, kada būtent, kadangi tik valstybės narės turi teisę priimti sprendimus dėl greitojo geležinkelio linijų statybos. Audituotos valstybės narės neteikia pirmenybės ES tarptautinių koridorių užbaigimui sujungiant nacionalinius tinklus. Nors ES finansavimo mechanizmas priimtas tuo pačiu metu (EITP reglamentas) ir atitinkamos valstybės narės yra pasirašiusios įvairius tarptautinius susitarimus, darbai greitųjų geležinkelių sienos kirtimo taškuose nėra suderintai užbaigiami. Tai nulemia mažą investicijų

⁵³ Su sąlyga, kad sukurta infrastruktūra bus intensyviai eksploatuojama, ir darant prielaidą, kad naudojamos elektros energijos šaltinis yra švarus (žr. 17 išnašą).

į greitojo geležinkelio infrastruktūrą ES bendrojo finansavimo dalies pridėtinę vertę (**21–36 dalys**).

Investicijoms į audituotą greitųjų geležinkelių infrastruktūrą nenuosekliai taikyti patikimo finansų valdymo principai

99. Valstybių narių poreikių vertinimo kokybė žema. Alternatyvūs sprendimai, pavyzdžiui, esamų paprastųjų geležinkelių linijų atnaujinimas vietoje naujų greitųjų linijų tiesimo, sistemingai svarstomi tik Italijoje ir Vokietijoje; tokios gerosios patirties turėtų būti laikomasi visur. Sprendimai statyti yra nacionaliniai ir politiniai; jie retai grindžiami tinkamomis sąnaudų ir naudos analizėmis.

100. Greitųjų geležinkelių infrastruktūra yra brangi ir tampa vis brangesnė: audituotų linijų vidutinė kilometro kaina – 25 milijonai eurų. Sąnaudų efektyvumas yra nedidelis. Nors ES biudžetas nenukenčia nuo greitojo geležinkelio investicijų sąnaudų perviršių, kadangi bendrai finansuojamos sumos viršutinė riba prilygsta iš pradžių sutartai sumai ir bet koks sąnaudų padidėjimas dengiamas iš nacionalinių biudžetų, sąnaudų perviršiai ir vėlavimai tiesiant audituotas linijas buvo įprastinis reiškinys, ir linijas nutiesus prireikia daug laiko, iki jos pradedamos eksploatuoti. Projektų lygmeniu bendros išlaidos viršytos 5,7 milijardais eurų, o linijų lygmeniu – 25,1 milijardu eurų (atitinkamai 44 % ir 78 %). Vėlavimai taip pat dideli – daugiau kaip pusė linijų susiduria su daugiau kaip dešimtmetį trunkančiu vėlavimu. Mūsų atliktas greičio efektyvumo vertinimas aiškiai parodo, kad labai greito geležinkelio reisai ne visuomet reikalingi: dauguma atvejų pasiekiamas vidutiniškai tik 45 projektinis greitis. Tik dviejų greitųjų linijų vidutinis greitis viršija 200 km/h ir nė vienos iš jų greitis neviršija 250 km/h. Mūsų išvadose nurodyta, kad keturiose iš dešimties linijų sutaupyta kelionės minutė kainuos daugiau kaip 100 milijonų eurų. Deramai atsižvelgiant į pirmiau minėtus aspektus, būtų galima sutaupyti šimtus milijonų eurų ir užtikrinti, kad nutiestos greitųjų geležinkelių linijos būtų tinkamai naudojamos (**37–57 dalys**).

Vertinant ES piliečių padėtį, atkreipiamas dėmesys į greitųjų geležinkelių privalumus, tačiau kyla pavojus greitųjų geležinkelių linijoms skiriamo ES bendro finansavimo tvarumui

101. Kelionės laiko, kainų ir jungčių skaičiaus vertinimas rodo, kad greitieji geležinkeliai yra pranašesni už savo konkurentus (oro transportą, paprastuosius geležinkelius ir kelių

transportą). Darome bendrą išvadą, kad visas kelionės laikas ir kainos dydis yra vienodai svarbūs sėkmės rodikliai. Kartu užtikrinant reguliariai teikiamas paslaugas (dažnai vykstantys traukiniai) ir patikimumą (punktualus išvykimas ir atvykimas), šie rodikliai galėtų padėti padidinti greitųjų geležinkelių rinkos dalį. Svarbus linijoje esančių stočių skaičius, o jų vieta – dar svarbesnė: ne visos audituotos stotys lengvai pasiekiamos ir turi geras jungtis, o atlikdami auditą 15-os iš 18-os greitųjų geležinkelių stočių apylinkėse nepastebėjome jokio akivaizdaus atkuriamojo poveikio.

102. Mes manome, kad tvarumui kyla rizika: sprendžiant pagal devynių milijonų keleivių per metus lyginamąjį indeksą, trys iš septynių audituotų užbaigtų linijų (Eje Atlántico, Rhin-Rhône ir Madridas-Leonas) negali būti laikomos sėkmingomis, kadangi pervežamų keleivių skaičius daug mažesnis už lyginamąjį indeksą. Šių linijų infrastruktūros išlaidų suma buvo 10,6 milijardo eurų, iš jų ES suteikė 2,7 milijardus eurų. Tai reiškia, kad yra didelė neveiksmingų ES bendro finansavimo išlaidų šiose linijose rizika, kurią galima būtų sumažinti atliekant patikimą atskirų linijų sąnaudų ir naudos *ex ante* vertinimą.

103. Mūsų atliktame audituotų linijų traukos zonoje gyvenančių žmonių skaičiaus vertinime nurodyta, kad 9 iš 14-os audituotų linijų ir tarpvalstybinių jungčių neturi pakankamai galimų keleivių, kad veiktų sėkmingai. Be to, greitieji geležinkeliai ir kitos transporto rūšys nekonkuruoja vienodomis sąlygomis, nes ne visoms transporto rūšims taikomi vienodi mokesčiai (**58–85 dalys**).

Vis dar nepasiektas sklandus ir konkurencingas tarpvalstybinių greitųjų geležinkelių veikimas

104. Sąveikai vis dar kyla daugybė techninių, administracinių ir kitų kliūčių, nors 2010 m. paskelbtoje specialiojoje ataskaitoje Audito Rūmai ragino skubiai imtis veiksmų, kad tos kliūtys būtų panaikintos. Prancūzijoje ir Ispanijoje geležinkelio keleivių rinka nėra atvira, nors Italijoje ir, mažesniu mastu, Austrijoje yra operatorių konkurencija. Geležinkelio keleivių rinka yra atvira Vokietijoje, tačiau greitojo geležinkelio linijose konkurencijos nėra. Pagal dabartines taisykles konkurenciją galima atidėti net iki 2035 m. Kadangi konkurencija skatina geresnes paslaugas, dažniau važiuojančius traukinius ir mažesnes kainas keliautojams, ją reikėtų greičiau įgyvendinti.

105. Prieigos prie geležinkelio kelio mokesčiais siekiama susigrąžinti ankstesnes investicijas į infrastruktūrą ir veiklos sąnaudas. Jeigu jie pakankamai maži, kad nauji rinkos dalyviai galėtų dalyvauti rinkoje, jais gali būti skatinama operatorių konkurencija. Vis dėlto jiems apskaičiuoti naudojamos sistemos yra pernelyg sudėtingos, nes galima taikyti daugybę kintamųjų.

106. Kiekvienoje valstybėje narėje privalo veikti reguliavimo institucija, kuri turi būti kvalifikuota, tinkamai aprūpinta specialistais ir nepriklausoma nuo mokesčius nustatančio subjekto ir nuo vyriausybės. Siekdama užtikrinti, kad būtų laikomasi sutartos politikos, ši reglamentavimo institucija turi griežtai taikyti taisykles. Dviem iš keturių mūsų vertintų atvejų radome įrodymų, kad reglamentavimo institucijos negali vykdyti įstatymu nustatytų savo pareigų. Komisija šiais dviem atvejais pradėjo pažeidimų nagrinėjimo (**paragraph 86 to 95**) procedūras.

1 rekomendacija. ES greitųjų geležinkelių tinklo planavimas

Komisija, atlikdama prižiūrėtojos vaidmenį, turėtų imtis šių veiksmų:

1. Remdamasi valstybių narių indėliais ir įsipareigojimais, Komisija pasinaudodama TEN-T reglamento peržiūra, turėtų priimti realistišką ilgalaikį likusios ES greitojo geležinkelio pagrindinio tinklo užbaigimui būtinos infrastruktūros diegimo planą. Šis ilgalaikis planavimas turėtų būti grindžiamas pagrindiniais įvykdomais strateginiais infrastruktūros projektais, – ypatingą dėmesį skiriant tarpvalstybinėms atkarpoms, – pagrindiniame tinkle, kuris turi būti užbaigtas iki 2030 metų ir padidinti ES pridėtinę vertę.

Remiantis 1 punkte nurodytu įgyvendintinu strateginiu planu, Komisija turėtų imtis numatytų taisomųjų veiksmų, jeigu projektai dėl šių prioritetinių atkarpų nebus pradėti sutartu laiku, jeigu jie bus atidėti arba jeigu įvairiuose pasieniuose kylančios suderinimo problemos galėtų užkirsti kelią suplanuotam linijos naudojimui.

Tikslinė įgyvendinimo data: rengiant būsimus teisėkūros pasiūlymus TEN-T reglamentui.

2 Ji turėtų susieti ES bendrą finansavimą su labai didelio greičio linijų poreikio vertinimu bei su atidesniu stebėjimu ir priežiūra, sudarant ypatingas sąlygas, nustatant jas sprendimuose dėl įgyvendinimo prioritetinėse atkarpose. Be to, reikėtų sustiprinti Europos koordinatorių vaidmenį palengvinant tarpvalstybinių projektų įgyvendinimą, taip pat reikėtų sustiprinti sąsają tarp pagrindinio tinklo koridorių darbo planų ir EITP įgyvendinimo.

Tikslinė įgyvendinimo data –: nedelsiant.

2 rekomendacija. ES bendro finansavimo parama investicijoms į greitųjų geležinkelių infrastruktūrą

Komisija turėtų:

1. Peržiūrėti TEN-T reglamentą, kad juo būtų galima užtikrinti, kad pirmiau nurodyti svarbūs strateginės infrastruktūros tinklai būtų įgyvendinti laiku.

Tikslinė įgyvendinimo data: inicijuoti darbą nedelsiant, siekiant užtikrinti jo užbaigimą iki 2023 m.

2 TEN-T reglamento peržiūros metu skirti ES bendro finansavimo paramą šioms strateginio prioriteto projektams.

Tikslinė įgyvendinimo data: nedelsiant po TEN-T reglamento peržiūros.

3. Sanglaudos politikos programavimo metu, kartu su valstybėmis narėmis, greitojo geležinkelio linijų finansavimą nukreipti visų pirma į tas greitojo geležinkelio linijas, kurios priklauso pagrindinio tinklo koridoriams.

Tikslinė įgyvendinimo data: rengiant laikotarpiui po 2020 m. skirtas programas.

4. Padaryti ES bendrą finansavimą priklausomą nuo tikros operatorių konkurencijos sukūrimo remiamose greitosiose linijose per kuo trumpesnį laiką po darbų užbaigimo.

Numatoma įgyvendinimo data – nedelsiant.

5. Susieti bendrą finansavimą, skiriamą naudos gavėjams, ne vien tik su išdirbių pristatymu, bet taip pat su užsibrėžtų rezultatų pasiekimu. Norint to pasiekti, ji turėtų užtikrinti, kad būtų nustatytas fiksuoto ES bendro finansavimo procento, kuris kaip premija už rezultatus mokamas naudos gavėjui, mokėjimo principas, jeigu, remiantis *ex post* vertinimu, galima įrodyti, kad viršyti numatyti rezultatai. Tokia premija turi būti skiriama iš veiklos lėšų rezervo, kuris būtų panašus į naudojamą Sanglaudos politikos programoje.

Tikslinė įgyvendinimo data: rengiant laikotarpiui po 2020 m. skirtus naujus teisėkūros pasiūlymus.

6. Būsimame EITP reglamente, kartu su valstybėmis narėmis, susitarti dėl stipresnių užtikrinimo priemonių, padėsiančių pagreitinti iš TEN-T reglamento kylančių dabartinių įsipareigojimų įvykdymą.

Tokios užtikrinimo priemonės taip pat turėtų padėti spręsti tokią padėtį, kai valstybė narė nesiūlo pagreitinti pagrindinių projektų įgyvendinimo, siekdama vykdyti įsipareigojimus, priimtus dėl pagrindinio tinklo projektų užbaigimo.

Tikslinė įgyvendinimo data: rengiant laikotarpiui po 2020 m. skirtus naujus teisėkūros pasiūlymus dėl EITP.

3 rekomendacija. Supaprastinti tarpvalstybines statybas

Komisija, siekdama supaprastinti dabartines ir būsimas dideles tarpvalstybines investicijas į greitųjų geležinkelių infrastruktūrą, turėtų:

1. Peržiūrėti pirkimų taisykles, kad pagrindiniams tarpvalstybiniais infrastruktūros projektams prireikus galima būtų taikyti bendrą teisinį pagrindą. Tai apima tokius klausimus, kaip konkurso dokumentų, sutarčių ir projektus įgyvendinančių valdymo organų apskaitos sistemų kalba ir ginčų sprendimo procedūros.
2. Sukurti „vieno langelio principą“ arba supaprastinti jo kūrimą, kad atskiros įstaigos supaprastintų įvairius formalumus, kuriuos reikia įvykdyti abiejose sienos pusėse.

3. Sparčiau panaikinti visas sąveikai kylančias administracines ir reguliavimo kliūtis.

Numatoma įgyvendinimo data – iki 2019 m. vidurio.

4 rekomendacija. Imtis priemonių, skirtų pagerinti greitojo geležinkelio operacijas keleiviams

Komisija turėtų:

1. teikti paramą geležinkelių sektoriui, kad būtų aktyviai kuriami e. bilietų sprendimai, taip pat skirti ir greitųjų geležinkelių veikimui.
2. Stebėti valstybes nares, siekiant užtikrinti, kad jos imtųsi visų įmanomų priemonių dėl visapusiško ir teisingo naudojimosi bėgių keliu mokesčių apskaičiavimo taisyklių įgyvendinimo, ypač susijusių su pareiga suderinti antkainius, kad būtų supaprastinta tarpvalstybinė greitųjų geležinkelių veikimu.
3. Kaip priežiūros institucija, priversti valstybes nares vykdyti savo įsipareigojimą garantuoti, kad greitojo geležinkelio patekimo į rinką sąlygas prižiūrėtų nepriklausomos organizacijos ir kad infrastruktūros valdytojai koordinuotų savo veiksmus, siekdami užtikrinti optimaliai efektyvų tokių maršrutų naudojimą.
4. Pagerinti piliečių informavimą i) teikiant jiems duomenis apie punktualumą nustatant specialius, greitojo geležinkelio linijoms skirtus rodiklius ir ii) Komisijos duomenų bazėse (ERADIS) jau turimų duomenų pagrindu teikiant duomenis apie klientų pasitenkinimą sukuriant standartinę ataskaitų rengimo sistemą ir metodiką. Šie duomenys ir rezultatai turi būti skleidžiami jos kas dvejus metus teikiamoje Geležinkelių rinkos stebėjimo ataskaitoje.
5. Stiprinti tarprūšinę konkurenciją nustatant principus, reikalaujančius, kad būtų tinkamai atsižvelgiama į visų transporto rūšių išorės sąnaudas, ir raginti juos įgyvendinti.

Numatoma įgyvendinimo data – iki 2019 m. pabaigos.

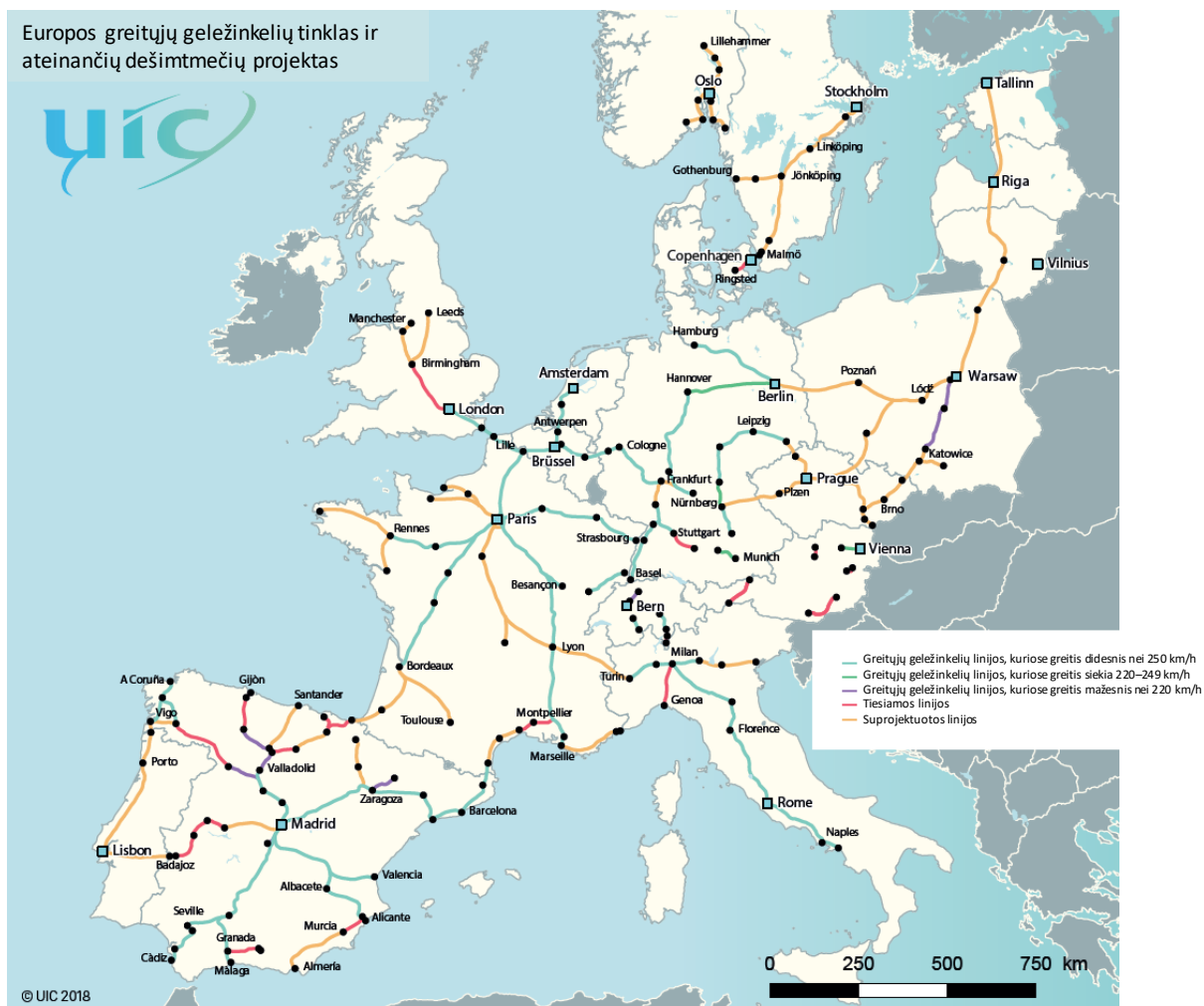
Šią ataskaitą priėmė II kolegija, vadovaujama Audito Rūmų narės Ilianos IVANOVOS, 2018 m. birželio 13 d. Liuksemburge įvykusiame posėdyje.

Audito Rūmų vardu

Pirmininkas

Klaus-Heiner LEHNE

Europos greitųjų geležinkelių tinklo žemėlapis



Šaltinis – UIC.

II PRIEDAS**Greitųjų geležinkelių finansavimo apžvalga nuo 2000 m. pagal valstybes nares ir valdymo būdą**

Valstybė narė	Iš viso	Iš viso %	2000–2006 m. programavimo laikotarpis				2007–2013 m. programavimo laikotarpis				2014–2020 m. programavimo laikotarpis			
			Tiesioginis valdymas	Pasidalijamasis valdymas	Iš viso	Iš viso %	Tiesioginis valdymas	Pasidalijamasis valdymas	Iš viso	Iš viso %	Tiesioginis valdymas	Pasidalijamasis valdymas	Iš viso	Iš viso %
Belgija	95,5	0,4 %	76,0	-	76,0	0,9 %	19,0	-	19,0	0,2 %	0,5	-	0,5	0,0 %
Bulgarija	259,4	1,1 %	-	-	-	-	-	259,4	259,4	2,7 %	-	-	-	-
Čekija	0,3	0,0 %	-	-	-	-	0,3	-	0,3	0,0 %	-	-	-	-
Danija	90,4	0,4 %	8,4	-	8,4	0,1 %	82,0	-	82,0	0,8 %	-	-	-	-
Vokietija	2 693,9	11,4 %	377,9	12,2	390,1	4,5 %	492,3	351,8	844,1	8,6 %	1 459,7	-	1 459,7	27,8 %
Graikija	1 050,9	4,4 %	-	241,9	241,9	2,8 %	1,0	308,3	309,3	3,2 %	499,7	-	499,7	9,5 %
Ispanija	11 232,2	47,3 %	197,5	6 175,8	6 373,3	73,3 %	299,4	4 264,3	4 563,7	46,6 %	295,2	-	295,2	5,6 %
Prancūzija	2 004,7	8,4 %	252,9	-	252,9	2,9 %	814,7	101,6	916,3	9,4 %	835,5	-	835,5	15,9 %
Italija	2 042,5	8,6 %	195,7	241,0	436,7	5,0 %	608,1	-	608,1	6,2 %	997,6	-	997,6	19,0 %
Nyderlandai	104,6	0,4 %	98,3	-	98,3	1,1 %	6,3	-	6,3	0,1 %	-	-	-	-
Austrija	996,6	4,2 %	39,6	-	39,6	0,5 %	308,7	-	308,7	3,2 %	648,3	-	648,3	12,3 %
Lenkija	1 996,7	8,4 %	-	-	-	-	1,9	1 710,6	1 712,5	17,5 %	-	284,2	284,2	5,4 %
Portugalija	917,9	3,9 %	36,3	543,2	579,4	6,7 %	43,0	102,9	145,9	1,5 %	192,5	-	192,5	3,7 %
Slovėnija	0,7	0,0 %	-	-	-	-	0,7	-	0,7	0,0 %	-	-	-	-
Suomija	5,0	0,0 %	-	-	-	-	5,0	-	5,0	0,1 %	-	-	-	-
Švedija	6,6	0,0 %	-	-	-	0,0 %	4,6	1,9	6,6	0,1 %	-	-	-	-
Jungtinė Karalystė	232,7	1,0 %	185,0	8,5	193,5	2,2 %	-	-	-	-	39,2	-	39,2	0,7 %
Nepriskiriama	1,5	0,0 %	1,5	-	1,5	0,0 %	-	-	-	-	-	-	-	-
Iš viso	23 732,1	100,0 %	1 469,2	7 222,6	8 691,8	100,0 %	2 687,1	7 100,8	9 787,9	100,0 %	4 968,2	284,2	5 252,4	100,0 %

Pastaba. Sumos milijonais eurų 2018 m. vasario mėn.; išmokėtos / paskirtos sumos; tarpvalstybinių projektų sumos, paskirtos po lygiai atitinkamoms valstybėms narėms; siekiant kad lentelė būtų nuosekli, duomenys joje atitinka Europos Komisijos užregistruotus duomenis. Todėl dėl audituotoms valstybėms narėms taikytų skirtingų metodikų, jų vertės gali skirtis nuo pateiktų Specialiosios ataskaitos tekste; į duomenis neįtraukta ERTMS parama ir EIB paskolintos lėšos.

Šaltinis – Europos Komisija. Audito Rūmai.

III PRIEDAS**Projektų analizė**

Šalis	GGL	Projekto kodas	Projekto pavadinimas	Pirminė visa kaina (milijonais eurų)	Pirminė ES dotacija (milijonais eurų)	Realī visa kaina (milijonais eurų)	Realī ES dotacija (milijonais eurų)	Visas bendrai finansuoto ruožo ilgis, km	1 km kaina (mln. eurų)	Poveikis laikui ir biudžetui? Užbaigus statybą, pradėta eksploatuoti nedelsiant?	Numatyti rezultatai pasiekti?	Tikslai įgyvendinti?
Ispanija	Madridas–Barselona–Prancūzijos pasienis	1999ES16CPT001	Suministro y montaje de materiales de vía en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa. Tramo Madrid-Lleida	745	464	848,1	464	485	1,7	Ne, vėluota ir susidarė sąnaudų perviršis.	Taip.	Taip, iš dalies.
Ispanija	Madridas–Barselona–Prancūzijos pasienis	2001ES16CPT009	Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa. Tramo: Lleida-Martorell (Plataforma). Subtramos XI-A y XI-B (Sant Sadurni D'Anoia - Gelida)	78,1	48,5	73,3	43,3	6,3	11,7	Taip, iš dalies; vėluota, bet sąnaudų perviršis nesudarė.	Taip, iš dalies.	Taip, iš dalies.
Ispanija	Madridas–Leonas	2002ES16CPT002	Nuevo acceso ferroviario al Norte y Noroeste de España, Madrid - Segovia - Valladolid / Medina del Campo. Tramo: Soto del Real – Segovia. Túnel de Guadarrama (Infraestructura y vía)	1 380,3	1 001,4	1 702,5	1 001,4	32,5	52,4	Ne, vėluota ir susidarė sąnaudų perviršis.	Taip.	Taip.
Ispanija	Madridas–Leonas	2009ES162PR011	Línea de Alta Velocidad Venta de Baños-Palencia-León Plataforma Fase I	365,8	102,7	384,8	125,6	92,9	4,1	Ne, vėluota ir susidarė sąnaudų perviršis.	Taip, iš dalies.	Taip, iš dalies.
Ispanija	Eje Atlántico	2003ES161PR008	Eje Atlántico. Tramo Santiago-Oroso (Variante de Berdía)	85,5	55,2	101,8	49,5	9,1	11,2	Taip, iš dalies; šiek tiek vėluota ir susidarė sąnaudų perviršis.	Ne.	Taip.
Ispanija	Madridas–Galīsija	2009-ES-19091-E	Línea de alta velocidad Madrid-Galicia para tráfico mixto. Tramo La Hiniesta-Perilla-Otero-Cernadilla	211,5	35,2	243,4	35,2	83,2	2,9	Ne, vėluota ir susidarė sąnaudų perviršis.	Pernelyg anksti vertinti.	Pernelyg anksti vertinti, nenustatyta realių tikslų; dar neįmanoma įvertinti.
Ispanija / Portugalija	Madridas–Eksternadūra	2007-EU-03080-P	Studijos ir darbai, susiję su Pietvakarių Europos greitųjų geležinkelių ašimi (PP3)– Lisabonos–Madrido ašimi. Tarptautinė atkarpa Evora–Merida	3 027,45	312,7	247,10 (Ispanijos dalis), iš viso – 312,66	Ispanijos dalis – 29,00, Portugalijos dalis – 0,83	50+80 (Portugalijos pusė)	4,9	Ne, smarkiai sumažinta apimtis.	Ne.	Ne.
Ispanija / Prancūzija	Figeras–Perpinjanas	2007-EU-03110-P	Greitųjų geležinkelių atkarpos nuo Perpinjano iki Figereso tiesimo darbai	994	69,8	952	60,6	51,9	18,3	Taip.	Ne.	Ne.
Ispanija / Prancūzija	Y Vasca	2007-EU-03040-P	Tarptautinės PP3 atkarpos Vitorija-Daksas atlantinė atšaka (estudios y obras para la nueva línea de alta velocidad)	1 250	70	70,8 (Ispanijos dalis)	5,1 (Ispanijos dalis, iš viso – 11,48)	16,5	4,3	Ne, labai vėluota ir sumažinta apimtis.	Ne.	Ne.
Ispanija / Prancūzija	Y Vasca	2014-EU-TM-0600-M	Atlanto koridorius: atkarpa Bergara–San Sebastianas–Bajona Studijos ir darbai ir tolesnių darbų paslaugos. 1 etapas	1 165,1	459,3	N. d.	N. d.	67,8	17,2	Pernelyg anksti vertinti, bet manoma, kad bus vėluojama.	Pernelyg anksti vertinti.	Pernelyg anksti vertinti.
Prancūzija	Est-Européenne	2009-FR-17044-E	Seconde phase de la LGV Est Européenne entre Baudrecourt et Strasbourg - Réalisation du génie civil de la LGV	2 340	76	2 130	76	106	20,1	Taip, iš dalies; vėluota, bet sąnaudų perviršis nesudarė.	Taip, iš dalies.	Taip.
Prancūzija	Est-Européenne	2005-FR-401-b-P	Ligne à grande vitesse Est - section Vair es - Baudrecourt : installations et projets d'accompagnement dans râtelier de maintenance de l'OURCQ et gares nouvelles	92,3	3	93,4	1	N. d.	N. d.	Ne, vėluota ir susidarė sąnaudų perviršis.	Taip.	Taip.
Prancūzija	Reinas–Rona	2007-FR-24070-P	Ligne à grande vitesse (LGV) Rhin - Rhône Branche Est	2 312	198	2 610	198	137,5	19	Ne, vėluota ir susidarė sąnaudų perviršis.	Ne.	Taip, iš dalies.
Prancūzija	Reinas–Rona	2010-FR-92204-P	Adaptation de la ligne existante entre Mulhouse et la frontière en vue de la circulation de trains à grande vitesse (TGV) ou d'intercity express (ICE) sur l'axe Mulhouse-Mulheim (Fribourg)	4,1	0,7	3,4	0,6	4	0,9	Taip.	Taip.	Taip, iš dalies. Unijoje neįrengta ERTMS.

Italija	Milanas–Venecija	2012-IT-06072-P	Tratta AV/AC Treviglio - Brescia: completamento 1° lotto costruttivo tratta e realizzazione opere di sistemazione stazione di Brescia.	644	123	644,2	114,2	51,3	12,6	Iš dalies; vėluojama, bet tai neturi įtakos numatytam linijos atidarymui.	Taip.	Taip, bet rezultatai bus matomi tik, kai bus pradėta eksploatuoti visa linija.
Italija	Milanas–Venecija	2011-IT-93095-P	Tratta AV/AC Treviglio - Brescia: opere civili (fase)	26,4	5	26,4	4,9	0,3	87,1	Iš dalies; vėluojama, bet tai neturi įtakos numatytam linijos atidarymui.	Taip.	Taip, bet rezultatai bus matomi tik, kai bus pradėta eksploatuoti visa linija.
Italija	Turinas–Salernas	2006IT161PR003	Tratta Campana della linea AV/AC Roma-Napoli	273	118,7	273	118,7	14,8	18,5	Iš dalies; projektas įgyvendintas laiku, bet 3 metus vėluota atidaryti liniją.	Taip.	Taip.
Italija	Turinas–Salernas	Activity 6 OP 1994-1999	Linea AV/AC Roma – Napoli (tratta campana): realizzazione di parte del I lotto e del II lotto	712,7	146,3	713	234,6	58	12,3	Ne, labai vėluota užbaigti darbus.	Taip.	Taip.
Italija	Miunchenas–Verona	2007-IT-01030-M	Pietinė linija į Brenerą	422,3*	58,8	82,2**	14,5	N. d.**	N. d.**	Ne, labai vėluota ir sumažinta apimtis.	Ne.	Ne.
Italija / Austrija	Miunchenas–Verona	2014-EU-TM-0190-W	Brenero pagrindinis tunelis. Darbai	9 300***	878,6	Tebevykdoma***	Tebevykdoma	64***	145***	Pernelyg anksti vertinti.	Pernelyg anksti vertinti.	Pernelyg anksti vertinti.
Italija / Austrija	Miunchenas–Verona	2014-EU-TM-0186-S	Brenero pagrindinis tunelis. Studijos	9 300***	302,9	Tebevykdoma***	Tebevykdoma	64***	145***	Pernelyg anksti vertinti.	Pernelyg anksti vertinti.	Pernelyg anksti vertinti.
Italija / Austrija	Miunchenas–Verona	2007-EU-01190-S	Prioritetinis projektas TEN Nr.1 Brenero pagrindinis tunelis. Studijos	9 300***	193,4	Tebevykdoma***	193,35	64***	145***	Iš dalies, vėluota vienais metais.	Pernelyg anksti vertinti.	Pernelyg anksti vertinti.
Italija / Austrija	Miunchenas–Verona	2007-EU-01180-P	Prioritetinis projektas TEN Nr.1 Brenero pagrindinis tunelis. Darbai	9 300***	592,7	Tebevykdoma***	65,8	64***	145***	Ne, labai vėluota.	Pernelyg anksti vertinti.	Pernelyg anksti vertinti.
Italija / Austrija	Miunchenas–Verona	2012-EU-01098-S	Prioritetinis projektas TEN Nr.1 Brenero pagrindinis tunelis. Studijos	9 300***	85,7	Tebevykdoma***	70,9	64***	145***	Taip, iš dalies; projektas įgyvendintas ne visa apimtimi.	Pernelyg anksti vertinti.	Pernelyg anksti vertinti.
Vokietija / Austrija	Miunchenas–Verona	2012-EU-01092-S	Brenero pagrindinio tunelio šiaurinės linijos nuo Miuncheno (Vokietija) iki Radfeldo (Austrija) paruošiamoji studija	6,7	3,4	N. d.	0,7	N. d.	N. d.	Iš dalies, vėluota 5 metais.	Ne.	Ne.
Vokietija	Berlin - Leipzig/Halle - Erfurt - Nurnberg - München	2009DE161PR002	Neubau VDE 8.1 Ebensfeld - Erfurt, Einzelmaßnahmen Projektabschnitt Thüringen	705,8	239,3	815	239,3	60,9	13,4	Taip, iš dalies; susidarė sąnaudų perviršis, bet ne vėluota.	Taip.	Pernelyg anksti vertinti.
Vokietija	Berlin - Leipzig/Halle - Erfurt - Nurnberg - München	2007-DE-01050-P	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) 8.2, Neubaustrecke (NBS) Erfurt - Leipzig/Halle, Abschnitt Erfurt- Halle bzw. Gröbers	762	48,8	770	48,8	122	6,3	Taip, iš dalies; susidarė nedidelis sąnaudų perviršis.	Taip, iš dalies; linijoje buvo krovinių geležinkelio transportas.	Taip, iš dalies, kadangi linijoje nebuvo numatyta krovinių geležinkelio transporto ir numatyti kėlionės laikai nebuvo visiškai įgyvendinti.
Vokietija	Štutgartas–Miunchenas	2007-DE-17200-P	Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Wendlingen einschl. Stuttgart 21	2 894,5	135,1	6 526	128,8	57	114,5	Ne, susidarė dideli sąnaudų perviršiai ir labai vėluota.	Pernelyg anksti vertinti.	Pernelyg anksti vertinti.
Vokietija	Štutgartas–Miunchenas	2007-DE-17010-P	Neubaustrecke Wendlingen - Ulm	2 065,5	117,2	3 259	117,2	59,6	54,7	Ne, susidarė dideli sąnaudų perviršiai ir labai vėluota.	Pernelyg anksti vertinti.	Pernelyg anksti vertinti.
Portugalija	Lisabona–Madridas	2014-PT-TM-0627-M	Ligação Ferroviária Sines/Elvas (Espanha): Troço Évora-Caia e Estação Técnica ao km 118 da Linha do Sul (Railway connection Sines/Elvas (Spain): Évora-Caia Section and Technical Station at km 118 of the South Line)	814,7	127,7	N. d.	N. d.	130	6,3	Pernelyg anksti vertinti.	Pernelyg anksti vertinti.	Pernelyg anksti vertinti.

* Šis skaičius susijęs su visomis tinkamomis finansuoti sąnaudomis.

** Šio projekto apimtis buvo smarkiai sumažinta.

*** Įvertinta, kai buvo audituojamas Brenerio pagrindinio tunelio projektas.

IV PRIEDAS**Svarbūs greitųjų geležinkelių duomenys pagal valstybes nares*****Pradiniai duomenys***

	Greitieji geležinkeliai (užbaigti) (km)	Greitieji geležinkeliai (užbaigti ir tiesiami) (km)	Visos išlaidos (užbaigta) (milijonai eurų)	Visos išlaidos (užbaigta ir tiesiama) (milijonai eurų)	ES bendras finansavimas (užbaigta ir tiesiama) (milijonai eurų)	Keleivio kilometrai (milijardai)	Gyventojų skaičius (milijonai)
Ispanija	2 675	3 827	31 015	53 554	14 071	13,4	46,2
Prancūzija	2 548	2 628	38 395	40 382	1 406	49,0	67,0
Italija	1 144	1 280	31 812	41 912	724	20,0	60,6
Vokietija	2 141	2 331	28 506	34 105	2 694	27,2	82,8

Apskaičiuoti pagrindiniai veiklos rezultatų rodikliai

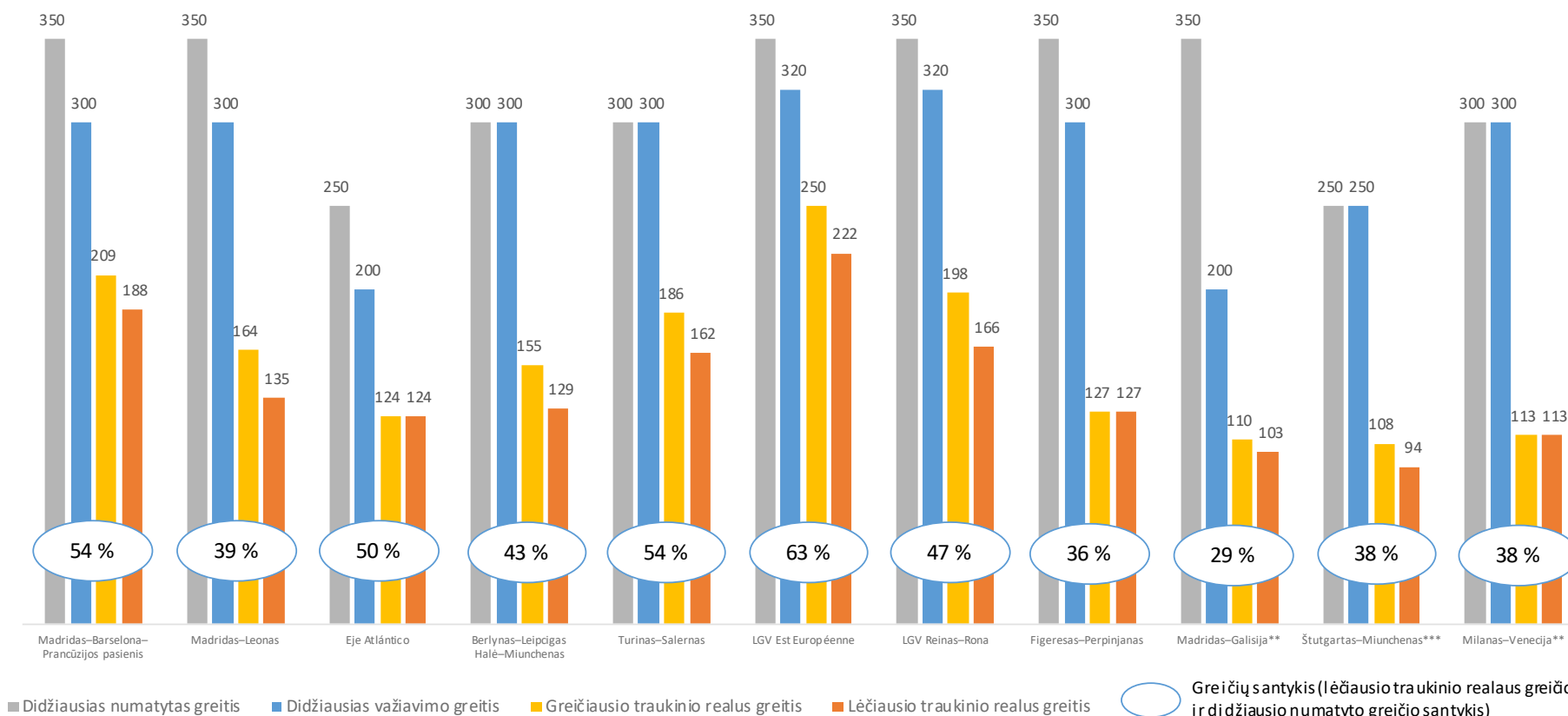
	Visos išlaidos (užbaigta / km)	Visos išlaidos (užbaigta ir tiesiama / km)	Visos išlaidos (užbaigta / vienam gyventojui)	Visos išlaidos (užbaigta ir tiesiama / vienam gyventojui)	Visos išlaidos (užbaigta / km / vienam gyventojui)	Visos išlaidos (užbaigta ir tiesiama / km / vienam gyventojui)	ES bendras finansavimas / vienam gyventojui	Keleivio kilometrai / greitųjų geležinkelių km	Keleivio kilometrai / vienam gyventojui
Ispanija	12	14	671	1 159	0,25	0,30	305	5,0	290
Prancūzija	15	15	573	603	0,22	0,23	21	19,2	731
Italija	28	33	525	692	0,46	0,54	12	17,5	330
Vokietija	13	15	344	412	0,16	0,18	33	12,7	329

Pastaba. Į Prancūzijos ir Italijos duomenis neįtrauktos tarpvalstybinės jungtys – Brenero pagrindinis tunelis ir Liono–Turino tunelis. Italijos keleivio kilometrai – naujausi viešai prieinami įverčiai.

Šaltinis – Audito Rūmai, nacionalinė administracija, infrastruktūros valdytojai ir geležinkelių operatoriai.

V PRIEDAS.**Greičio efektyvumo analizė**

Km/h



* Faktiniai greičiai, išmatuoti Milano - Neapolio ruože.

** Apima greitųjų linijų ruožus, kurie dar statomi ar planuojami.

*** Apima greitųjų linijų ruožus, kurie dar statomi ar planuojami; laikoma, kad maksimalus darbinis greitis lygus maksimaliam projektiniam greičiui.

VI PRIEDAS

**Piliečio požiūris: Kelionės laiko, kainų ir jungčių audituotose greitojo geležinkelio linijose
vertinimas: metodika ir duomenys**

Taikyta duomenų rinkimo metodika:

šis darbas apėmė tam tikroms datoms taikomų bilietų kainų ir kelionės duomenų apie audituotų greitųjų geležinkelių linijų maršrutų pradžios ir pabaigos vietas, naudojant greitųjų geležinkelių, paprastųjų geležinkelių ir oro transporto priemones, rinkimą ir visų šiuose maršrutuose nustatytų konkrečių modelių analizę.

Valstybė narė	Audituojama greitųjų geležinkelių linija	Kaina ir kelionės informacija	Atitinkamos traukinių stotys
Ispanija	Madridas–Barselona– Prancūzijos pasienis	Madridas–Barselona	Madrido <i>Puerta de Atocha</i> – Barselonos <i>Sants</i>
	Madridas–Galisija– <i>Eje Atlántico</i>	Madridas–Santjago de Kompostela	Madrido <i>Chamartín</i> – Santjago de Kompostela
	Madridas– Valjadolidas–Leonas	Madridas–Leonas	Madrido <i>Chamartín</i> –Leonas
Vokietija	Štutgartas– Miunchenas	Štutgartas–Miunchenas	Štutgarto Hbf–Miuncheno Hbf
	Berlynas–Miunchenas	Leipcigas / Halė– Miunchenas	Leipcigo Hbf–Miuncheno Hbf
Italija	Turinas–Salernas	Turinas–Roma	Turino <i>Porta Nuova</i> – Romos <i>Termini</i>
	Milanas–Venecija	Milanas–Venecija	Milano <i>Centrale</i> –Venecijos <i>S. Lucia</i>
Prancūzija	<i>LGV Est Européenne</i>	Paryžius–Strasbūras	Paryžiaus <i>EST</i> –Strasbūro <i>Gare</i>
	LGV Reinas–Rona	Dižonas–Miulūzas	Dižono <i>Ville</i> –Miulūzo <i>Ville</i>

Pirmas darbo etapas apėmė duomenų rinkimą informacijai ir duomenims gauti apie mažiausią bilietų kainą (įskaitant mokesčius) perkant bilietą tam tikrai dienai ir atitinkamai keliautojų bendruomenei pagrįstai palankiausiu dienos metu, o antras etapas buvo susijęs su tos dienos transporto jungčių tarp šių stočių skaičiaus žymėjimu (nurodant, ar buvo mažiau nei 10, 10–20 arba daugiau kaip 20 galimų jungčių). Išsami darbo aprėptis buvo tokia:

- o skirtingų transporto rūšių skaičius – 3: greitasis traukinys, paprastasis traukinys ir oro transportas (tolimojo susisiekiimo autobusus EAR analizavo atskirai);
- o paskirties vietų / maršrutų skaičius – 9, kaip nurodyta pirmiau;
- o Krypčių skaičius (kiekvienas maršrutas yra dvikryptis; pavyzdžiui, Madridas–Barselona ir Barcelona–Madridas: 2, bet priklausomos nuo maršruto pradžios ir pabaigos vietų);
- o skirtingų kelionės pradžios dienų skaičius per savaitę – 2 (bilietu į abi puses nuo pirmadienio iki trečiadienio paprastai naudojasi verslo reikalais vykstantys keleiviai; bilietu į abi puses nuo penktadienio iki sekmadienio paprastai naudojasi laisvalaikio tikslais vykstantys keleiviai);
- o kelionių datos: 4 savaitės su numatomomis datomis (2017 m. birželio 5–9 d; 2017 m. liepos 3–7 d., 2017 m. liepos 31–rugpjūčio 4 d. ir 2017 m. rugpjūčio 28–rugsėjo 3 d.);
- o kelionės laikas pirmiau nurodytomis dienomis: (verslo kelionės: išvykimas 7.00–9.00 val., grįžimas 16.00–18.00 val.; laisvalaikio kelionės: išvykimas 10.00–12.00 val. ir grįžimas 17.00–19.00 val.);
- o Užsakymo laiko skaičius – 3 (likus 3 mėnesiams iki kelionės pirmos dienos; likus dviem savaitėms iki kelionės pirmos dienos; „paskutinė minutė“ – likus vienai darbo dienai iki kelionės pirmos dienos);
- o Duomenys, kuriuos reikia surinkti: išvykimo ir atvykimo data; bilieto į abi puses kaina eurai; kelionės trukmė minutėmis. Kasdienių jungčių skaičius.

2017 m. kovo mėn. pradėti rinkti duomenys apie kelionės užsakymą iki jos „likus 3 mėnesiams“ per pirmą pirmiau nurodytą laikotarpį. Verslo kelionėse pirmenybė teikta laikui, o ne kainai, o laisvalaikio kelionėse – kainai, o ne laikui. Užsakant bilietą, vadovautasi tokiu požiūriu, kad jeigu numatytu laiku verslo reikalais keliaujantis keleivis turi du pasirinkimus, iš kurių vienas 20 eurų pigesnis, tačiau 30 minučių lėtesnis, pirmenybė bus teikiama

greičiausiai, tačiau šiek tiek brangesnei kelionei traukiniu. Toks pat požiūris taikomas laisvalaikio kelionėms: jeigu kelionė traukiniu 30 minučių ilgesnė, tačiau 20 eurų pigesnė, bus pasirinkta ši kelionė.

Vidutinės kainos ir kelionės laikas: bendra apžvalga

Maršrutas	Vidutinė kaina ir kelionės trukmė												Jungčių skaičius
	Verslo kelionės						Laisvalaikio kelionės						
	Greitasis geležinkelis		Paprastasis geležinkelis		Oro transportas		Greitasis geležinkelis		Paprastasis geležinkelis		Oro transportas		
Madridas–Barselona–Madridas	177 eurai	05 val. 19 min.	120 eurų	12 val. 4 min.	225 eurai	02 val. 45 min.	169 eurai	5 val. 35 min.			218 eurų	2 val. 40 min.	20–30
Barselona–Madridas–Barselona	155 eurai	5 val. 17 min.	124 eurai	11 val. 43 min.	244 eurai	02 val. 45 min.	167 eurai	5 val. 30 min.	130 eurų	11 val. 19 min.	223 eurai	02 val. 43 min.	20–30
Madridas–Santjagas–Madridas	81 euras	11 val. 6 min.			229 eurai	2 val. 27 min.							<10
Santjagas–Madridas–Santjagas	82 eurai	10 val. 40 min.					81 euras	10 val. 36 min.					<10
Madridas–Leonas–Madridas	69 eurai	4 val. 38 min.	63 eurai	10 val. 13 min.			81 euras	4 val. 57 min.					10
Leonas–Madridas–Leonas	71 euras	4 val. 56 min.											10
Štutgartas–Miunchenas– Štutgartas	76 eurai	04 val. 36 min.	88 eurai	6 val. 49 min.			63 eurai	4 val. 37 min.	84 eurai	6 val. 46 min.			50–60
Miunchenas–Štutgartas– Miunchenas	74 eurai	4 val. 31 min.	88 eurai	6 val. 46 min.	229 eurai	1 val. 30 min.	65 eurai	4 val. 33 min.	84 eurai	06 val. 45 min.			50–60
Miunchenas–Leipcigas– Miunchenas	135 eurai	10 val. 15 min.	117 eurų	13 val. 33 min.			108 eurai	10 val. 45 min.	87 eurai	13 val. 39 min.			40–45
Miunchenas–Leipcigas– Miunchenas	113 eurų	10 val. 28 min.	118 eurų	13 val. 32 min.	340 eurų	1 val. 50 min.	91 euras	10 val. 18 min.	92 eurai	14 val. 26 min.			40–45
Turinas–Roma–Turinas	137 eurai	9 val. 8 min.	125 eurai	12 val. 55 min.	276 eurai	2 val. 24 min.	157 eurai	08 val. 43 min.	159 eurai	13 val. 15 min.	236 eurai	2 val. 20 min.	20–50
Roma–Turinas–Roma	134 eurai	9 val. 10 min.	127 eurai	13 val. 53 min.	289 eurai	2 val. 53 min.	140 eurų	8 val. 54 min.	121 euras	20 val. 44 min.	165 eurai	2 val. 30 min.	20–50
Milanas–Venecija–Milanas	68 eurai	4 val. 50 min.	51 euras	06 val. 40 min.			82 eurai	4 val. 50 min.	53 eurai	7 val. 42 min.			20–50
Venecija–Milanas–Venecija	65 eurai	4 val. 50 min.	50 eurų	07 val. 4 min.			66 eurai	4 val. 50 min.	51 euras	7 val. 56 min.			20–50

Paryžius–Strasbūras–Paryžius	161 euras	03 val. 40 min.			173 eurai	03 val. 44 min.			15–20
Strasbūras–Paryžius–Strasbūras	154 eurai	3 val. 51 min.			162 eurai	03 val. 36 min.			15–20
Dižonas–Miulūzas	49 eurai	02 val. 28 min.							15–20
Miulūzas–Dižonas–Miulūzas					62 eurai	2 val. 42 min.			15–20

Šaltinis – „Advito“ ir Audito Rūmai. Pilkos spalvos laukeliai – nėra duomenų; skiltyje „Jungčių skaičius“ pateiktas vidutinis tiesioginių kelionių į abi puses skaičius tarp nurodytų miestų per 24 valandas.

Vidurkis pagal aplankytą šalį

Šalis	Eurais už kelionės minutę						Eurais už kelionės kilometrą	
	Verslo kelionės			Laisvalaikio kelionės			Verslo kelionės	Laisvalaikio kelionės
	Greitasis geležinkelis	Paprastasis geležinkelis	Oro transportas	Greitasis geležinkelis	Paprastasis geležinkelis	Oro transportas	Greitasis geležinkelis	Greitasis geležinkelis
Ispanija	0,30 euro	0,15 euro	1.47 euro	0,35 euro	0,19 euro	1.37 euro	0,10 euro	0,12 euro
Vokietija	0,24 euro	0,18 euro	2.82 euro	0,19 euro	0,16 euro		0,15 euro	0,12 euro
Italija	0,24 euro	0,14 euro	1.97 euro	0,27 euro	0,13 euro	1.39 euro	0,12 euro	0,13 euro
Prancūzija	0,58 euro			0,64 euro			0,17 euro	0,19 euro

Šaltinis – „Advito“ ir EAR. Vidutinis pirmiau nurodytų greitųjų jungčių greitis Ispanijoje – 157 km/h, Vokietijoje – 103 km/h, Italijoje – 126 km/h, Prancūzijoje – 183 km/h.

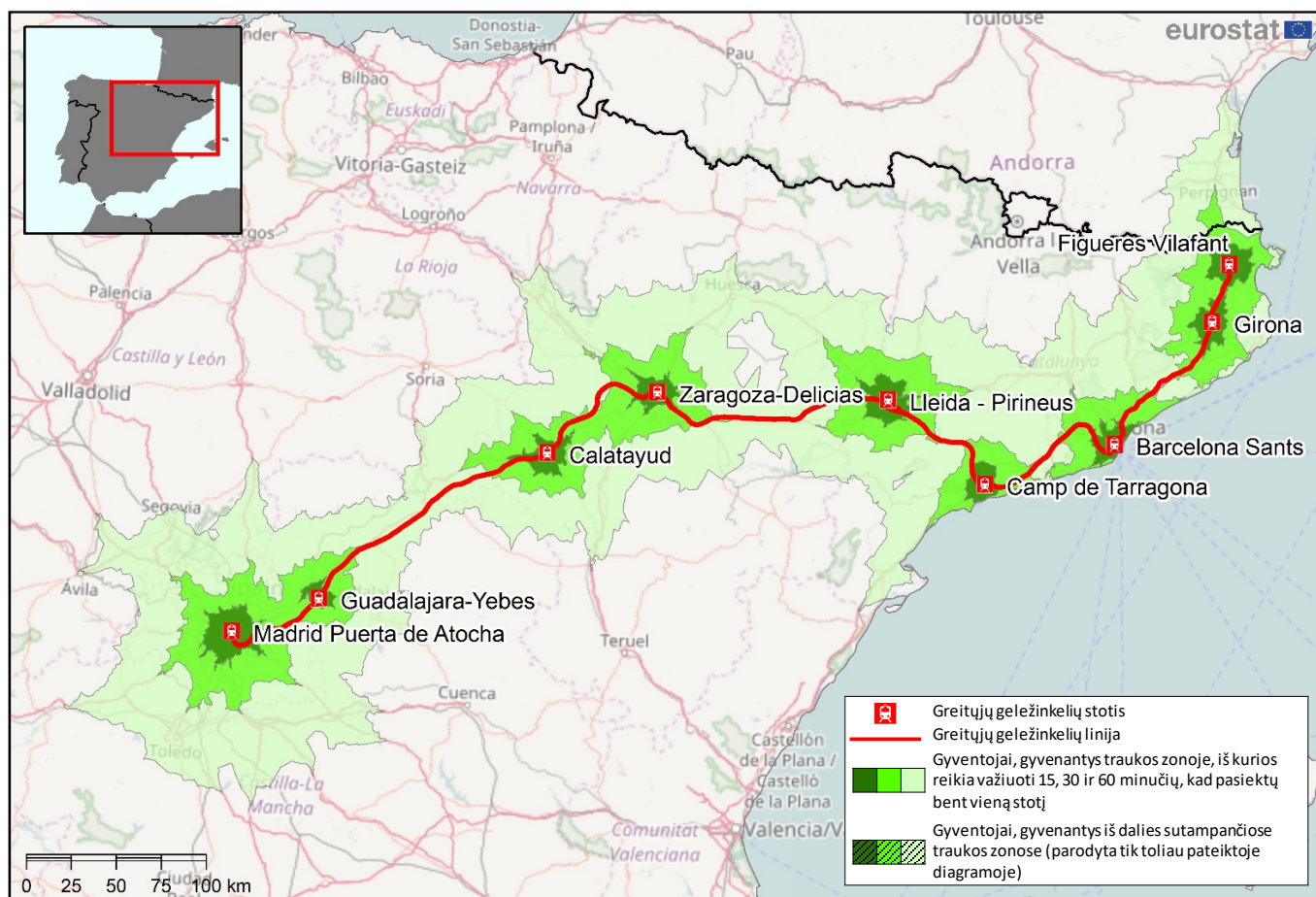
VII PRIEDAS**Stočių įtaka kelionės laikui ir greičiui**

GGL	Išvykimo ir paskirties vieta	Ilgis, km	Stočių skaičius	Vidutinis nuotolis tarp stočių (km)	Trumpiausias nuotolis tarp stočių (km)	Ilgiausias nuotolis tarp stočių (km)	Tiesiausias kelias (min)	Mažiausiai tiesus kelias (min)	Skirtumas (min)	Kiekvienos tarpinės stoties laiko sąnaudos	Vidutinis greitis tiesiausiame kelyje (km/h)	Vidutinis greitis mažiausiai tiesiaame kelyje (km/h)	Skirtumas (km/h)	Vidutinis greičio praradimas vienoje tarpinėje stotyje (km/h)
Madridas–Barselona–Prancūzijos pasienis	Madridas–Figereso Vilafanto stotis	797	9	100	35	157	215	255	40	10	209	188	21,49	5,37
Madridas–Leonas	Madridas–Leonas	345	5	86	51	114	126	153	27	9	164	135	28,99	7,2
Eje Atlántico	Vigas–A Korunja	165	5	41	26	61	80	80	N. d.	N. d.	124	124	N. d.	N. d.
Turinas–Salernas	Turinas–Salernas*	1 007	14	77	4	253	255*	292*	37*	7*	186*	162*	23,55*	4,71*
Milanas–Venecija	Milanas–Venecija	273	7	46	8	84	145	145	N. d.	N. d.	113	113	N. d.	N. d.
LGV Est Européenne	Paryžius–Strasbūras	441	5	110	68	137	106	119	13	7	250	222	27,27	13,64
LGV Reinas–Rona	Dižonas–Miulūzas	205	4	68	46	82	62	74	12	6	198	166	32,17	16,09
Štutgartas–Miunchenas	Štutgartas–Miunchenas	267	8	38	6	191	134	154	20	4	108	94	14,00	2,74
Berlynas–Leipcigas / Halė–Erfurtas–Niurnbergas–Miunchenas	Berlynas–Miunchenas	672	15	48	2	94	240	312	72	12	155	129	25,77	4,28

* Stočių poveikis kelionės laikui ir greičiui, išmatuotas Milano–Neapolio ruože.

Traukos zonų žemėlapis ir svarbūs kiekvienos audituotos greitųjų geležinkelių linijos ir įvertintų sienos kirtimo taškų duomenys

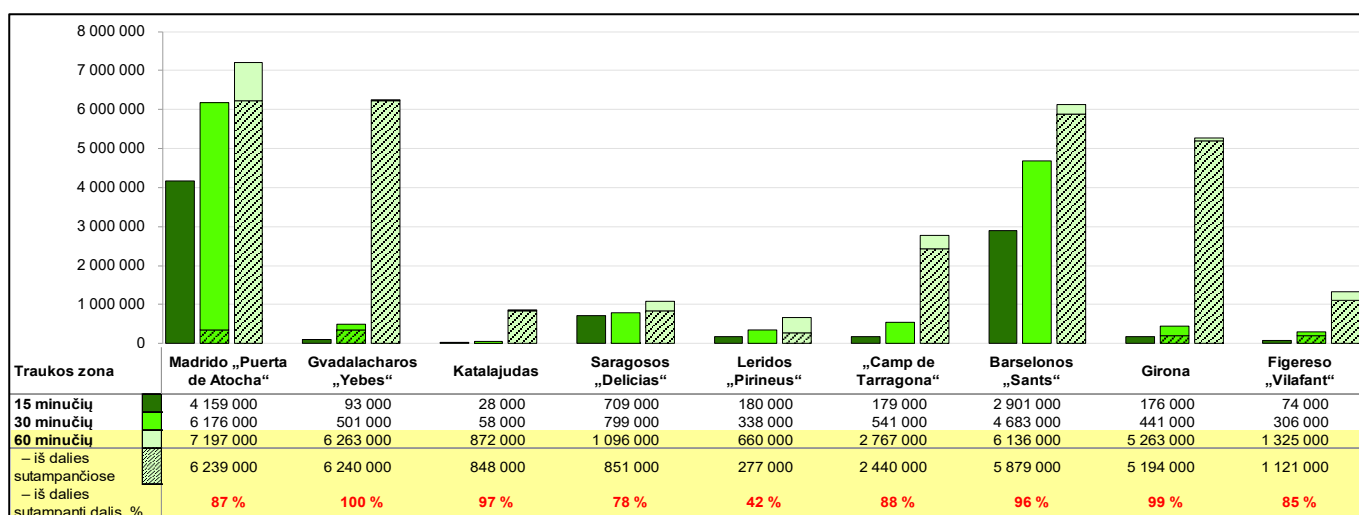
Greitoji linija Madridas–Barselona–Prancūzijos pasienis



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

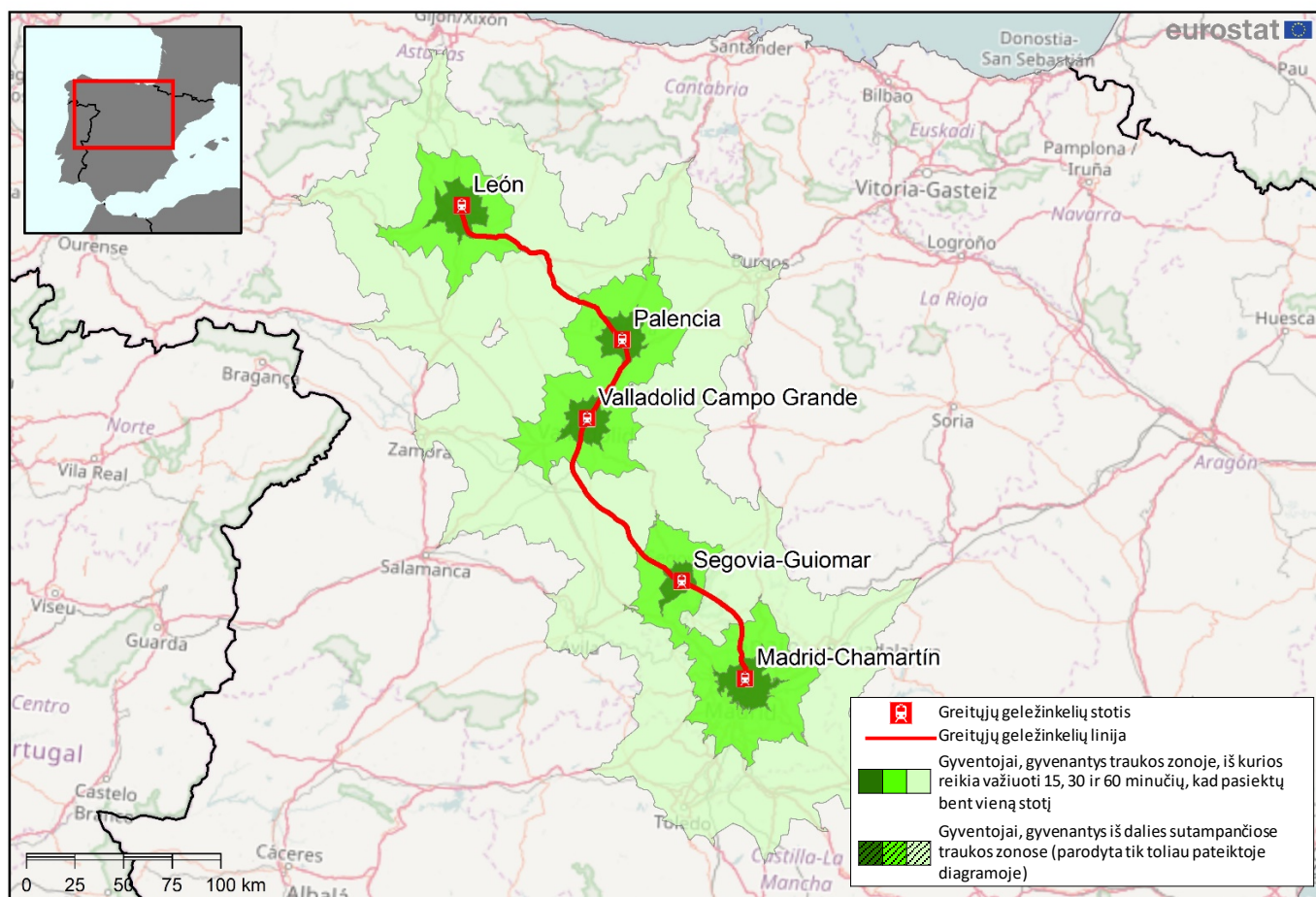
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Ilgis km	Sąnaudų suma (išskaičiavus PVM)		Linijos pajėgumų išnaudojimas %	HSR traukiniai (paros vidurkis) skaičius	Stotys skaičius	Vidutinis atstumas tarp stočių km	Greičiai			
	milijonais eurų	milijonais eurų					didžiausias numatytas km/h	didžiausias važiavimo km/h	realus vidutinis km/h	didžiausio numatyto %
797	12 109	3 553	45 %	90	9	94*	350	300	188-209	54-60 %



* Išskyrus Saragosos ir Leridos aplinkkelius.

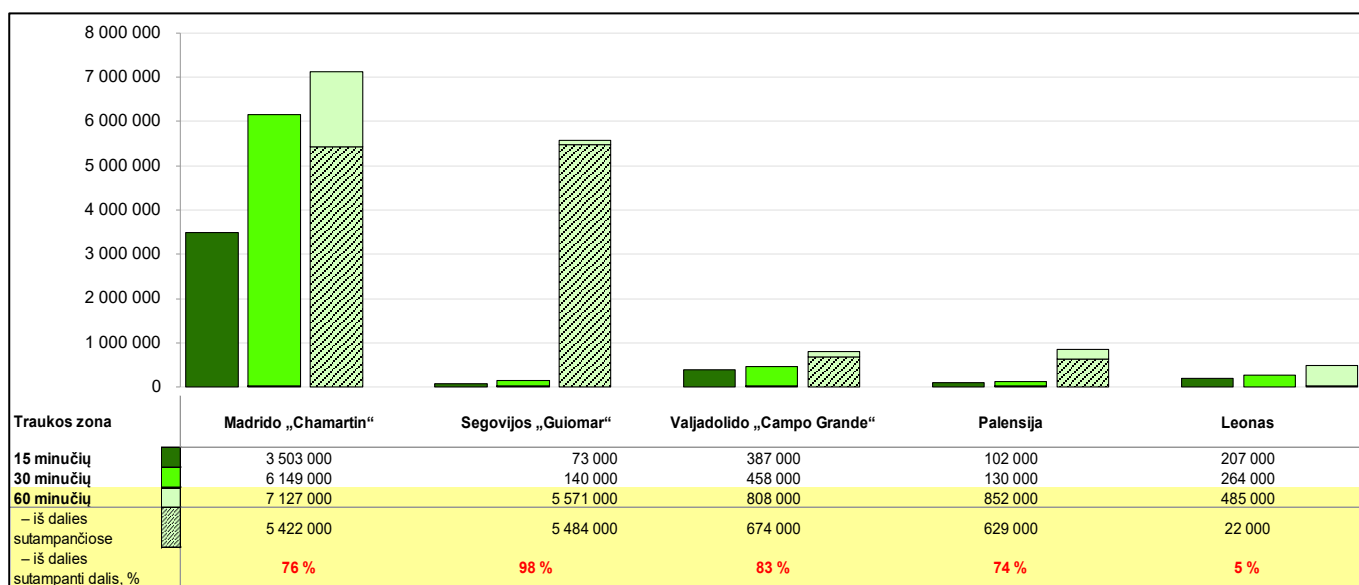
Greitoji linija Madridas–Leonas



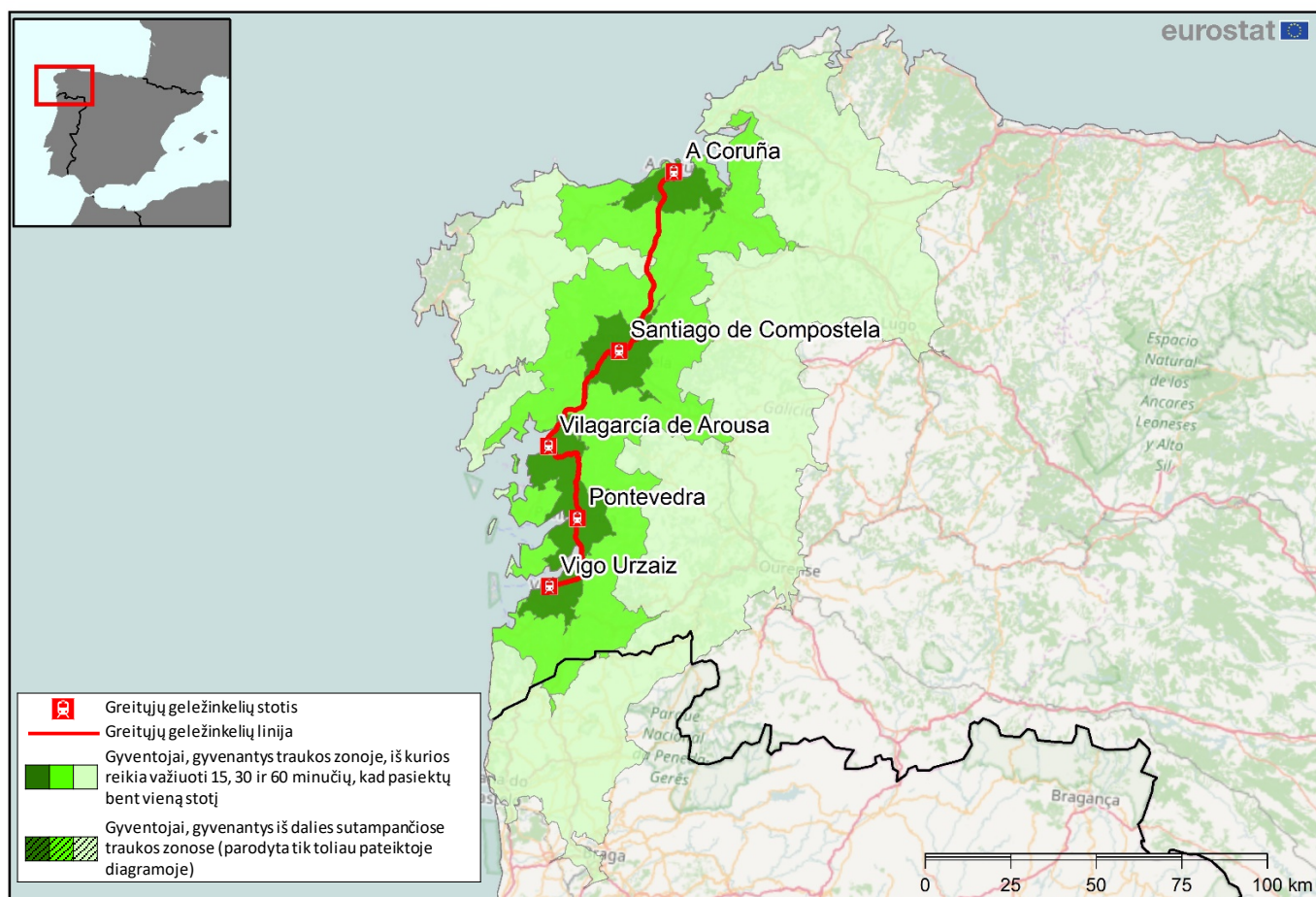
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Ilgis	Sąnaudų suma (išskaičiuotas PVM)		Linijos pajėgumų išnaudojimas	HSR traukiniai (paros vidurkis)		Stotys	Vidutinis atstumas tarp stočių	Greičiai			
	km	milijonais eurų	milijonais eurų	%	skaičius	skaičius	km	didžiausias numatytas	didžiausias važiavimo	realus vidutinis	didžiausio numatyto
345	5 415	2 118 (34 %)		39 %	47	5	86	350	300	135-164	39-47 %



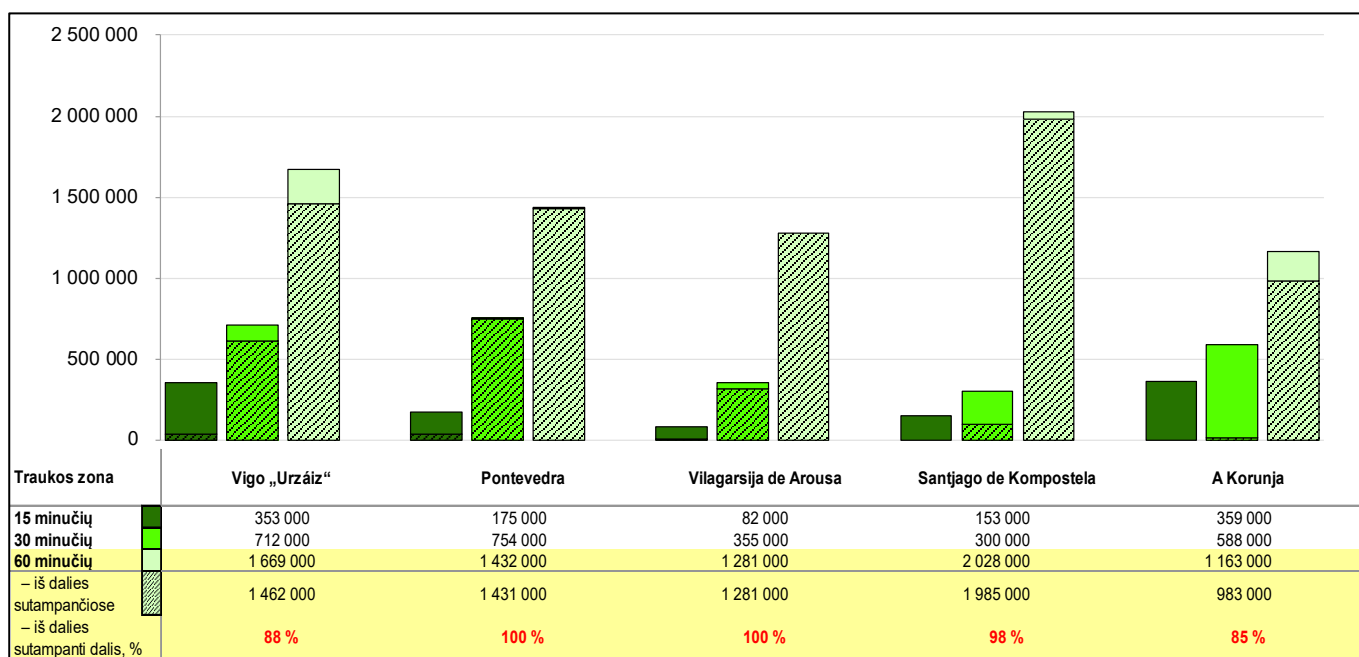
Greitoji linija Eje Atlantico



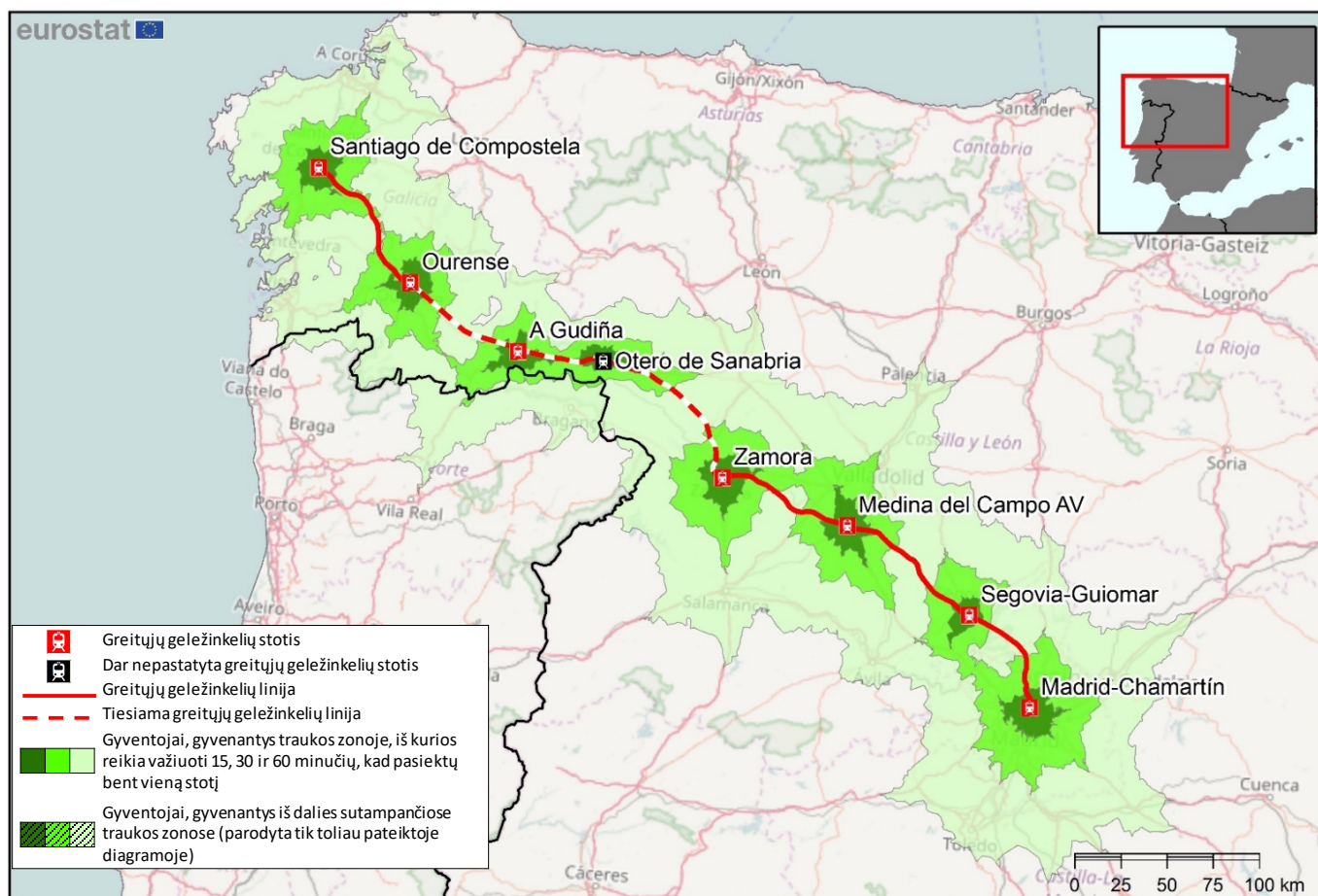
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Ilgis	Sąnaudų suma (išskaičiuavus PVM)	ES finansavimas	Linijos pajėgumų	HSR traukiniai (paros vidurkis)	Stotys	Vidutinis atstumas tarp stočių	Greičiai			
	išnaudojimas		didžiausias numatytas	didžiausias važiavimo		realus vidutinis	didžiausio numatyto			
km	milijonais eurų	milijonais eurų	%	skaičius	skaičius	km	km/h	km/h	km/h	%
165	2 596	418 (14 %)	19 %	22	5	41	250	200	124	50 %



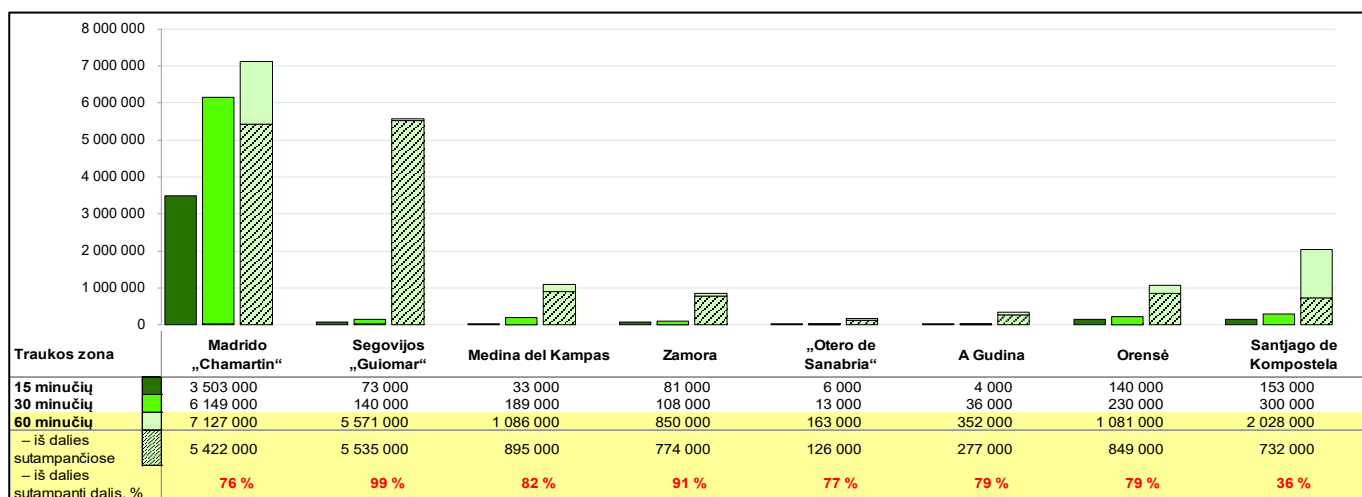
Greitoji linija Madridas– Galisija



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

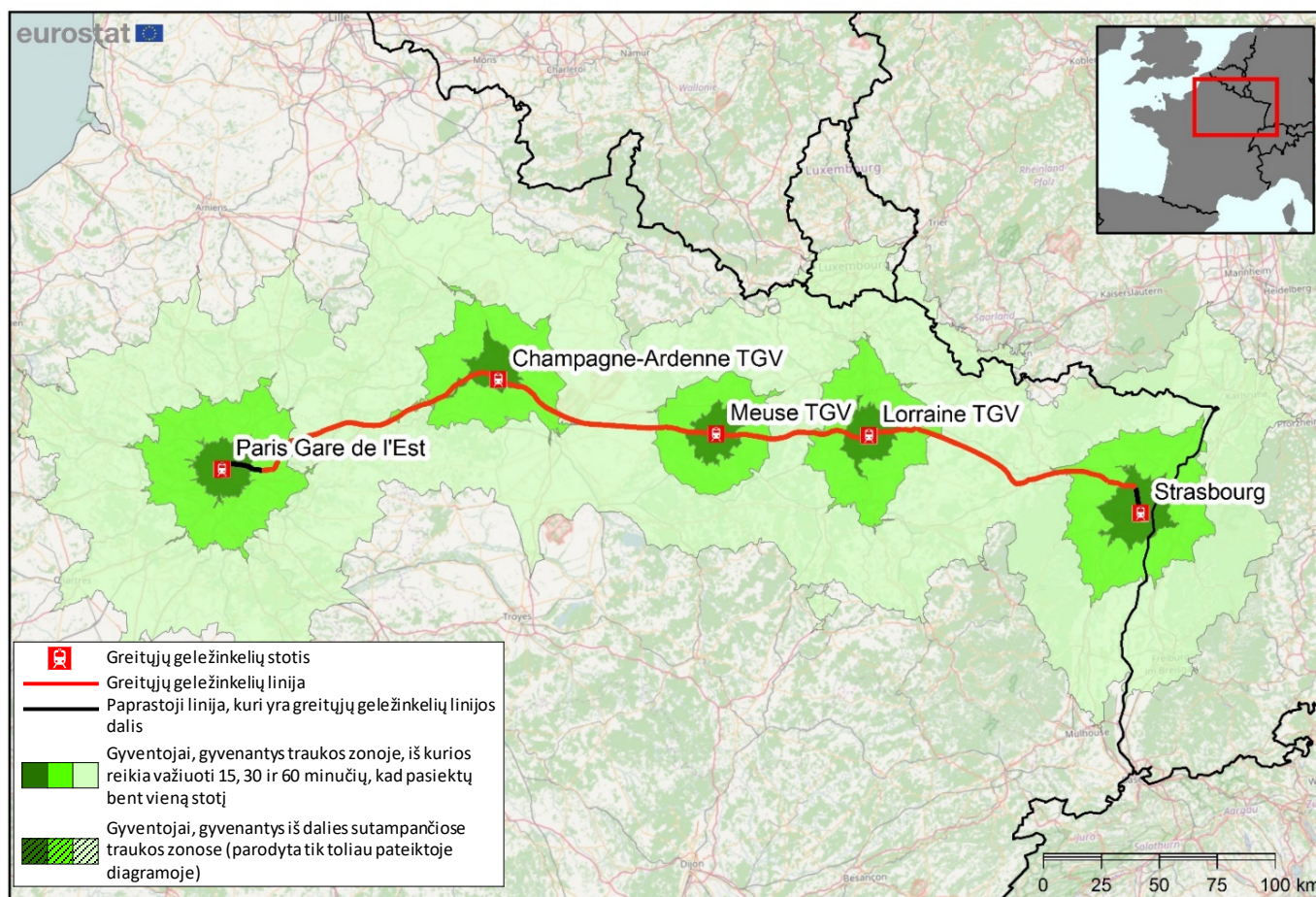
Ilgis	Sąnaudų suma (išskaičius PVM)		Linijos pajėgumų išnaudojimas		HSR traukiniai (paros vidurkis)		Stotys		Vidutinis atstumas tarp stočių		Greičiai		
	km	milijonais eurų	milijonais eurų	%	skaičius	skaičius	km	km/h	km/h	km/h	realus	vidutinis	didžiausio numatyto
549	5 714*	440*	36 %**	22	8	78	350	200	103-110	29-31 %			



* Visos išlaidos ir ES finansavimas susijęs su atkarpa Medina del Kampas–Galisija.

** Susiję su užbaigtomis greitųjų geležinkelių atkarpomis.

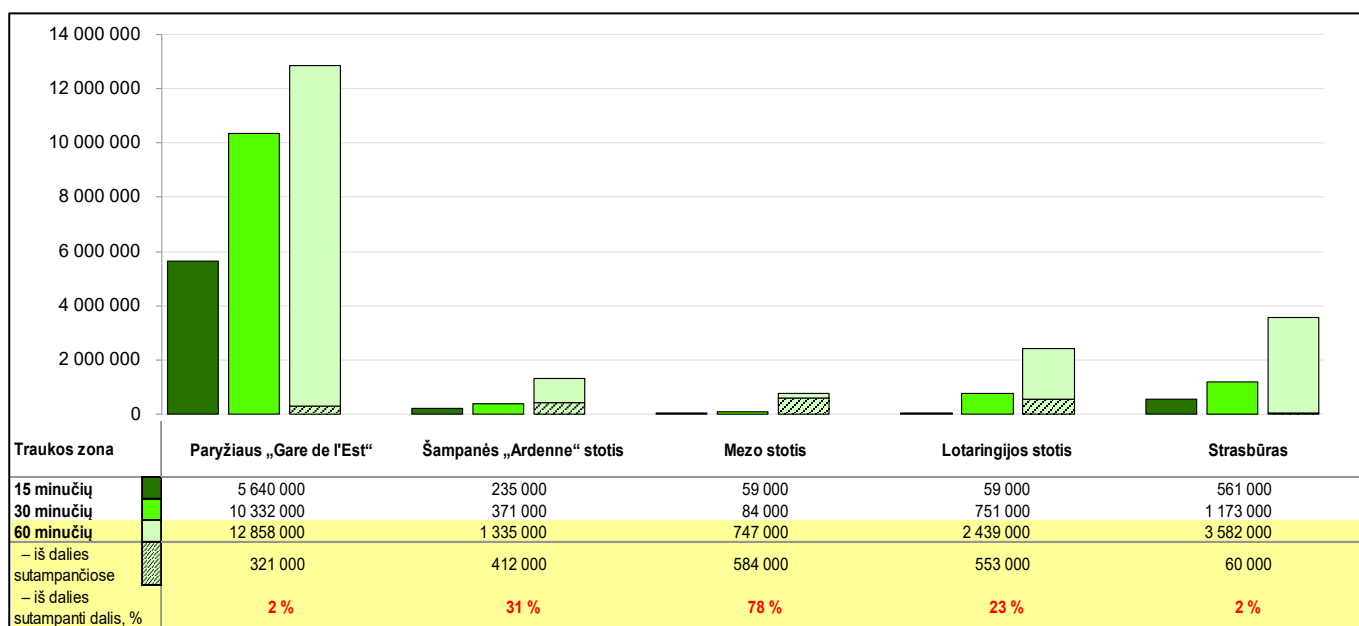
Greitoji linija Est Européenne



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

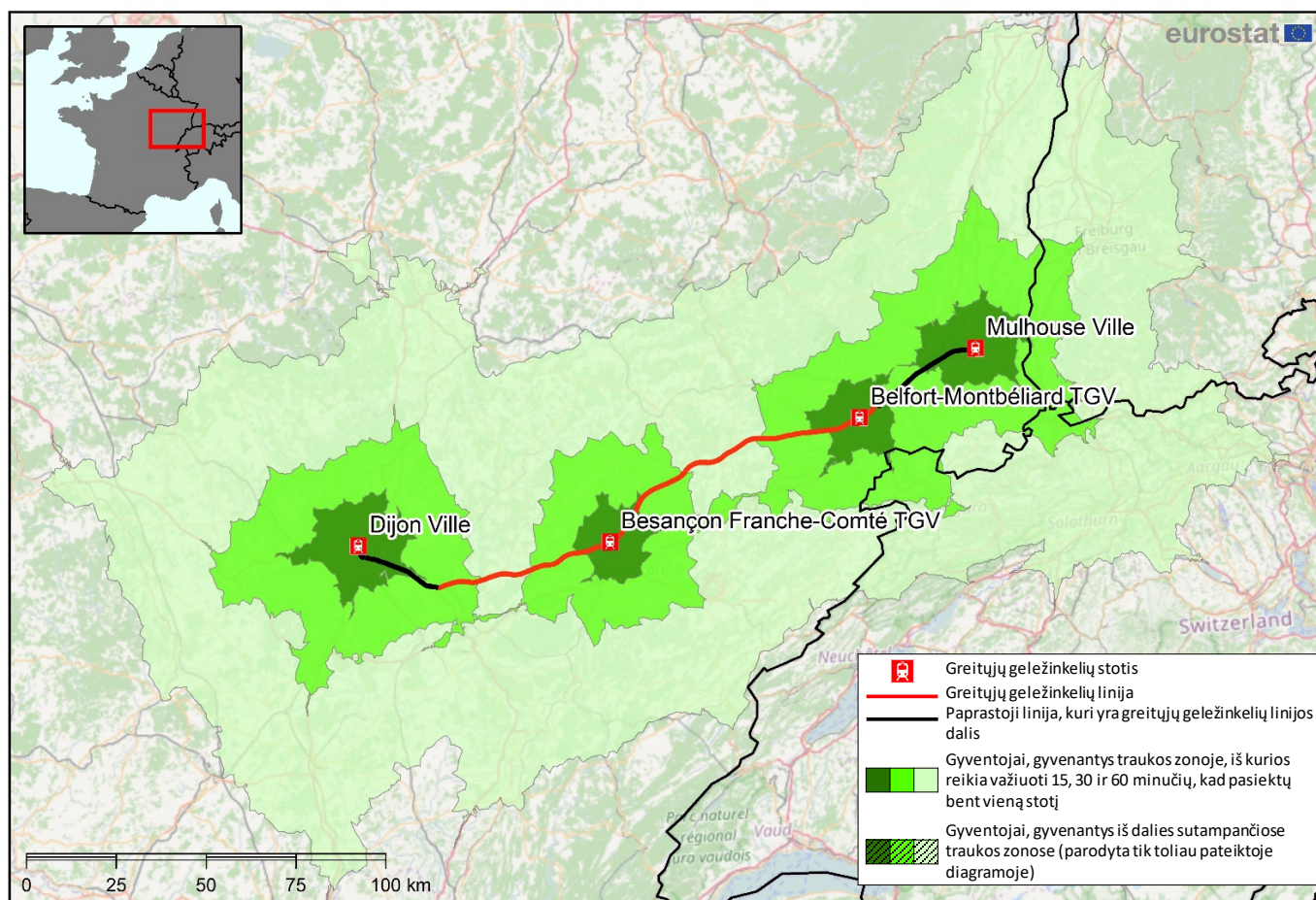
Ilgis	Sąnaudų suma (išskaičius PVM)	ES finansavimas	Linijos pajėgumų	HSR traukiniai (paros vidurkis)	Stotys	Vidutinis atstumas tarp stočių	Greičiai			
	km		milijonais eurų	išnaudojimas		skaičius	skaičius	km	didžiausias numatytas	didžiausias važiavimo
406*	6 712	331 (5 %)	%	skaičius	skaičius	km	km/h	km/h	km/h	%
			50 %	56	5	110**	350	320	222-250	63-71 %



* Tik greitųjų geležinkelių linija; 441 km su paprastosiomis geležinkelių linijomis.

** Apskaičiuota pagal visą 441 km ilgį.

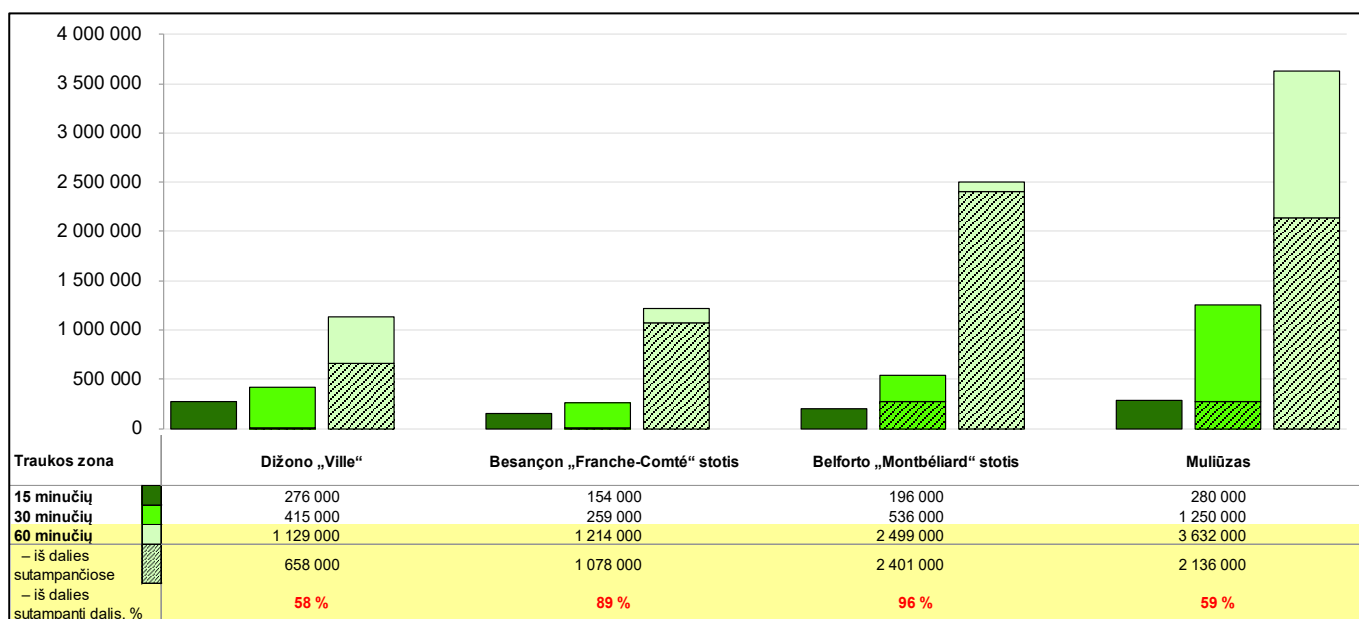
Greitoji linija Reinas–Rona



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

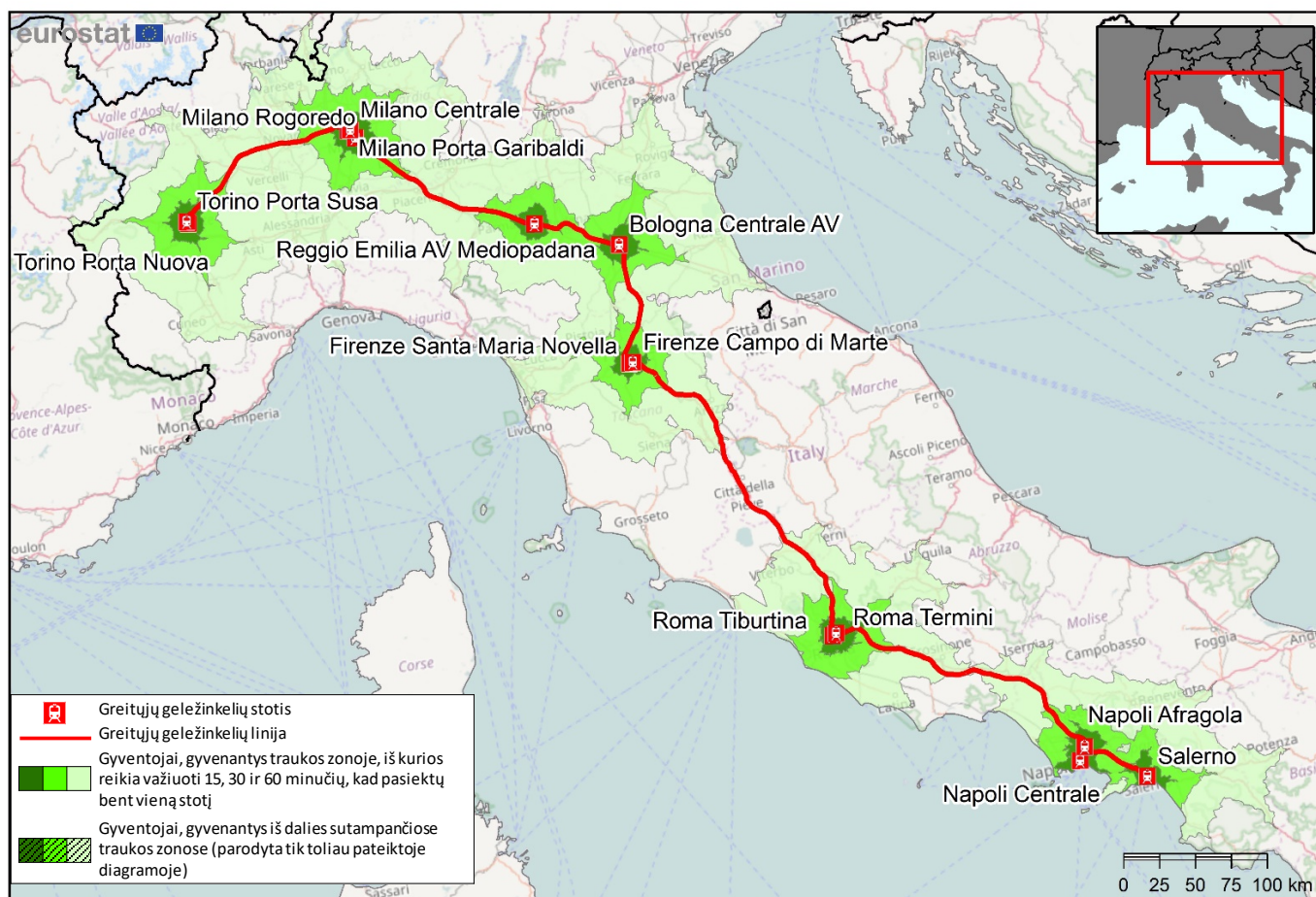
Ilgis km	Sąnaudų suma (išskaičiuotas PVM)		Linijos pajėgumų išnaudojimas %	HSR traukiniai (paros vidurkis) skaičius	Stotys skaičius	Vidutinis atstumas tarp stotelių km	Greičiai			
	milijonais eurų	milijonais eurų					didžiausias numatytas km/h	didžiausias važiavimo km/h	realus vidutinis km/h	didžiausio numatyto %
138*	2 588	207 (8 %)	20 %	19	4	68**	350	320	166-198	47-57 %



* Tik greitųjų geležinkelių linija; 205 km su paprastosiomis geležinkelių linijomis.

** Apskaičiuota pagal bendrą 205 km ilgį

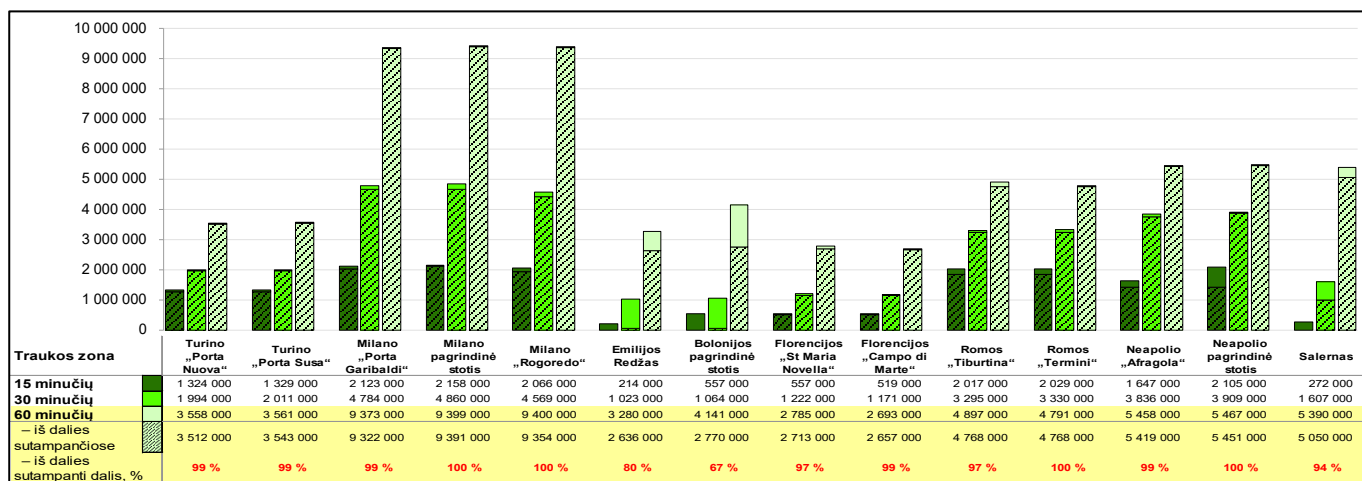
Greitoji linija Turinas– Salernas



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

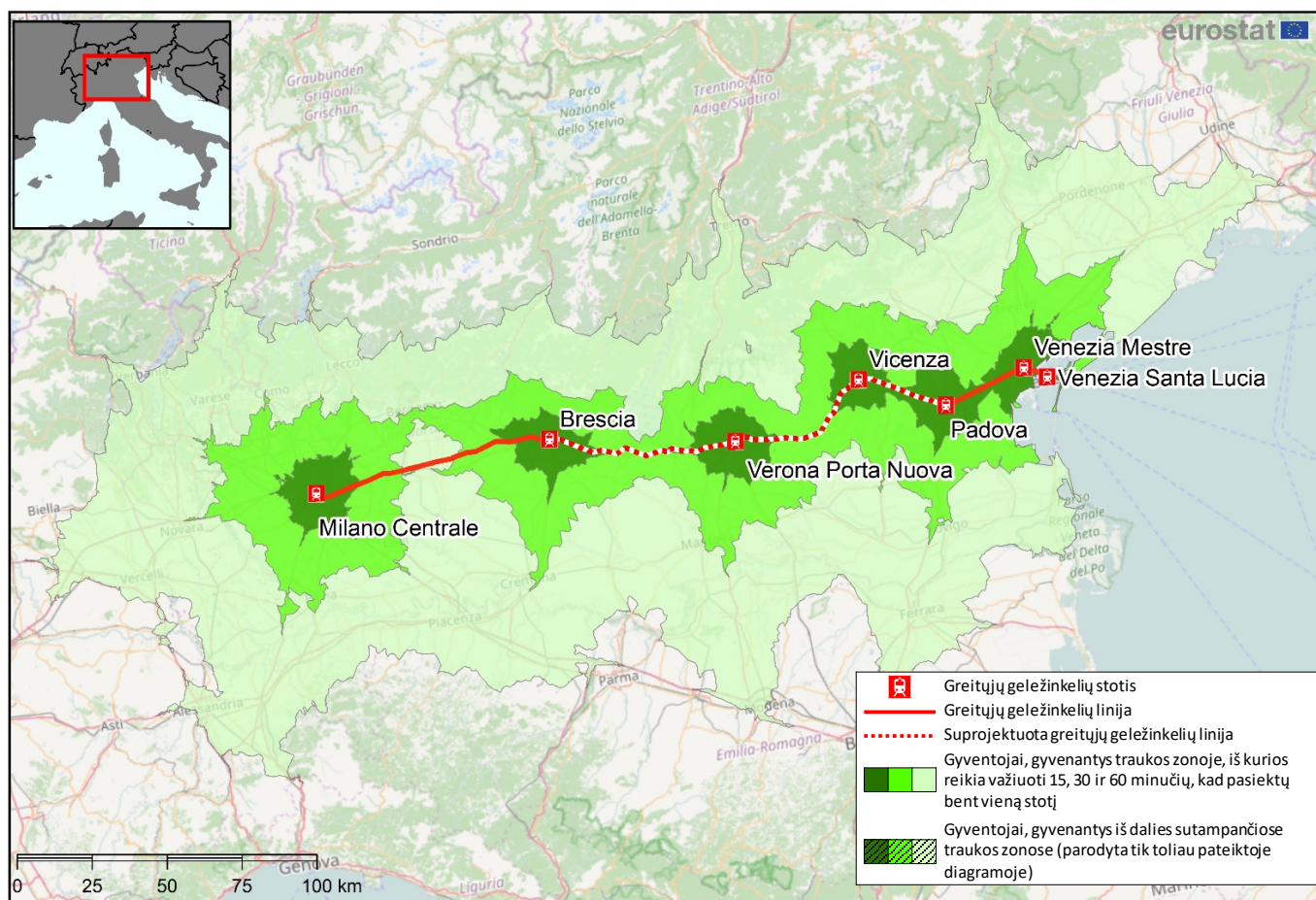
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Ilgis	Sąnaudų suma (išskaičiavus PVM)	ES finansavimas	Linijos pajėgumų išnaudojimas	HSR traukiniai (paros vidurkis)	Stotys	Vidutinis atstumas tarp stočių	didžiausias numatytas	didžiausias važiavimo	Greičiai realūs vidutinis	didžiausio numatyto
km	milijonais eurų	milijonais eurų	%	skaičius	skaičius	km	km/h	km/h	km/h	%
1 007	32 169	530	38 %	257	14	77	300	300	162-186*	54-62 %*



* Tikras vidutinis greitis įvertintas kelionėje Milan–Neapolis.

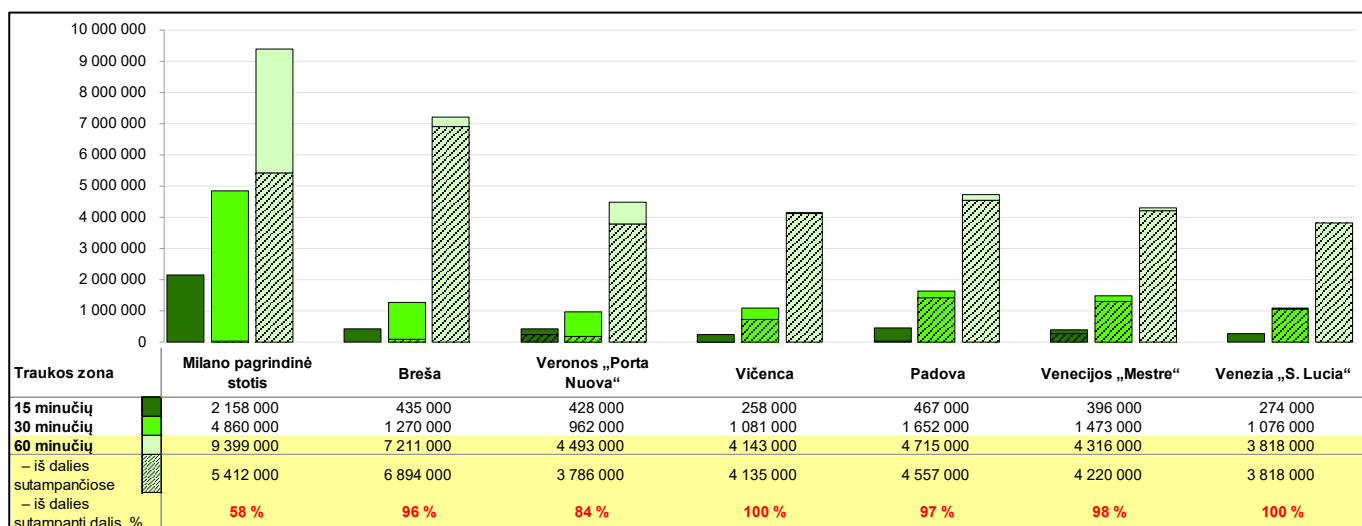
Greitoji linija Milan–Venecija



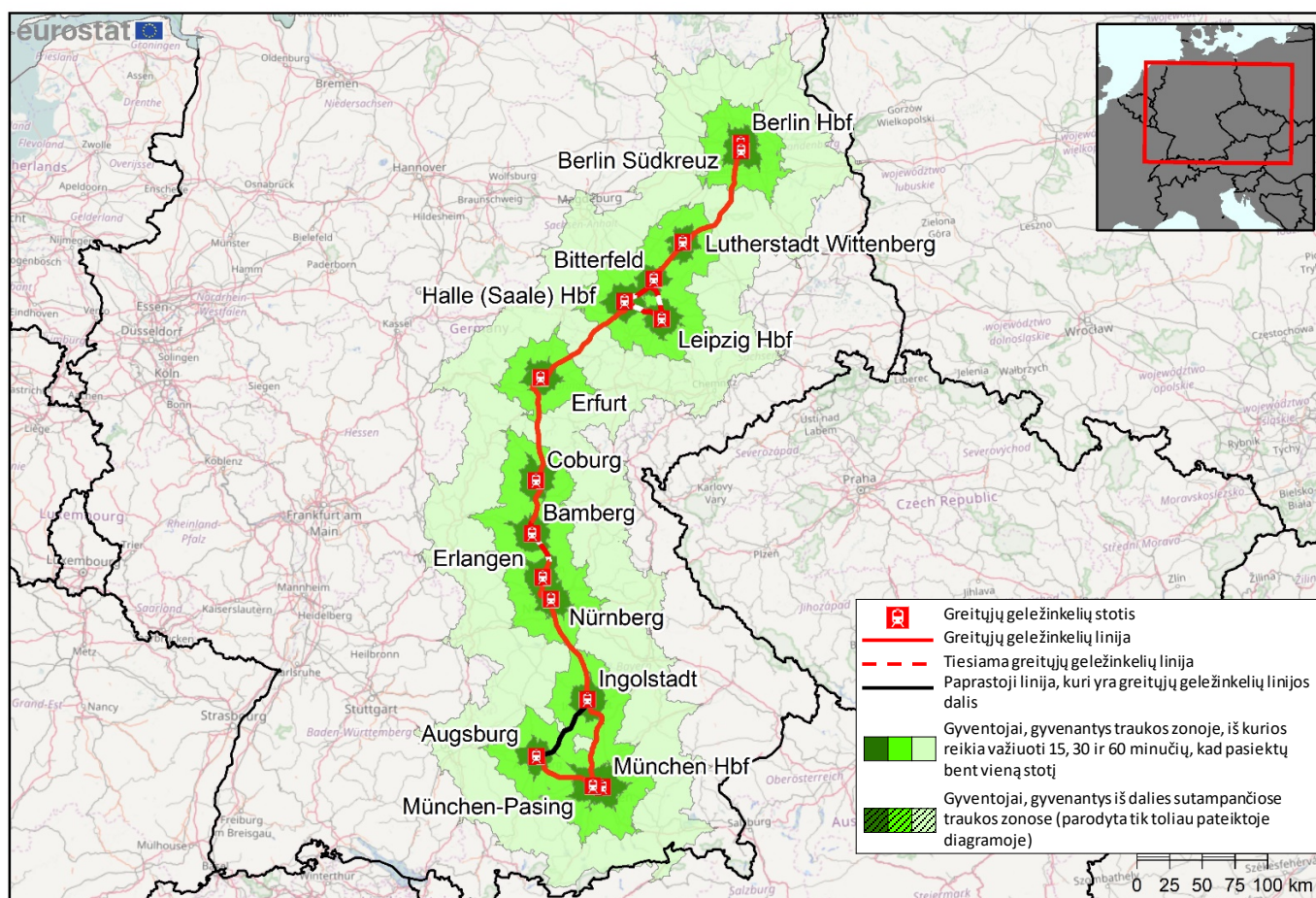
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Ilgis km	Sąnaudų suma (išskaičiuojant PVM)		Linijos pajėgumų išnaudojimas %	HSR traukiniai (paros vidurkis) skaičius	Stotys skaičius	Vidutinis atstumas tarp stočių km	Greičiai			
	milijonais eurų	milijonais eurų					didžiausias numatytas km/h	didžiausias važiavimo km/h	realus vidutinis km/h	didžiausio numatyto %
273	11 856	178	N. d.	93	7	46	300	300	113	38 %



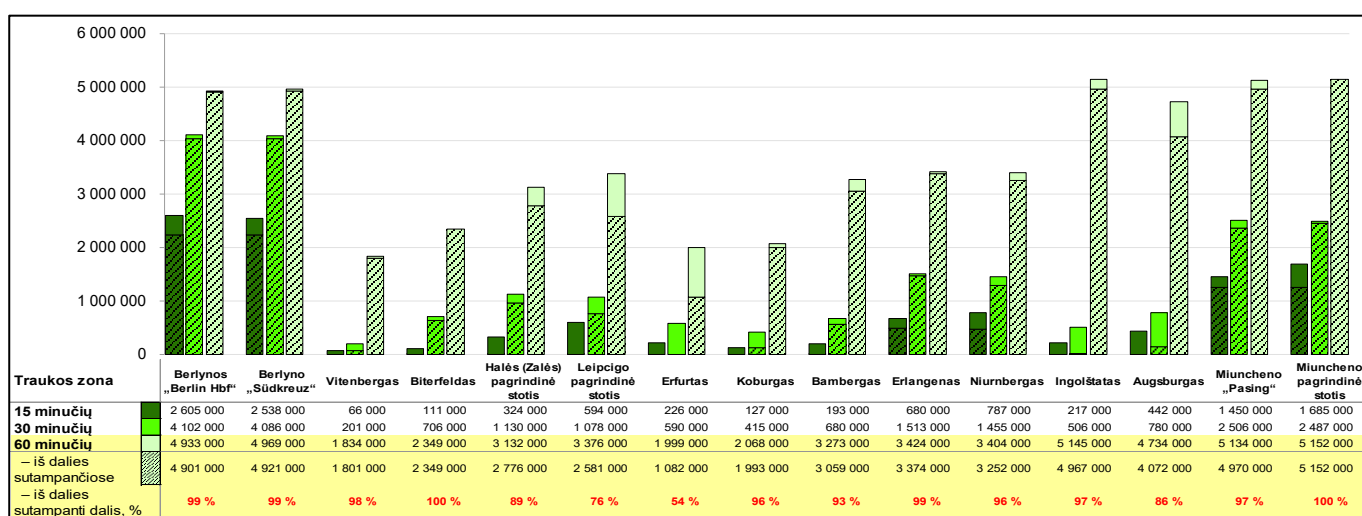
Greitoji linija Berlynas–Miunchenas



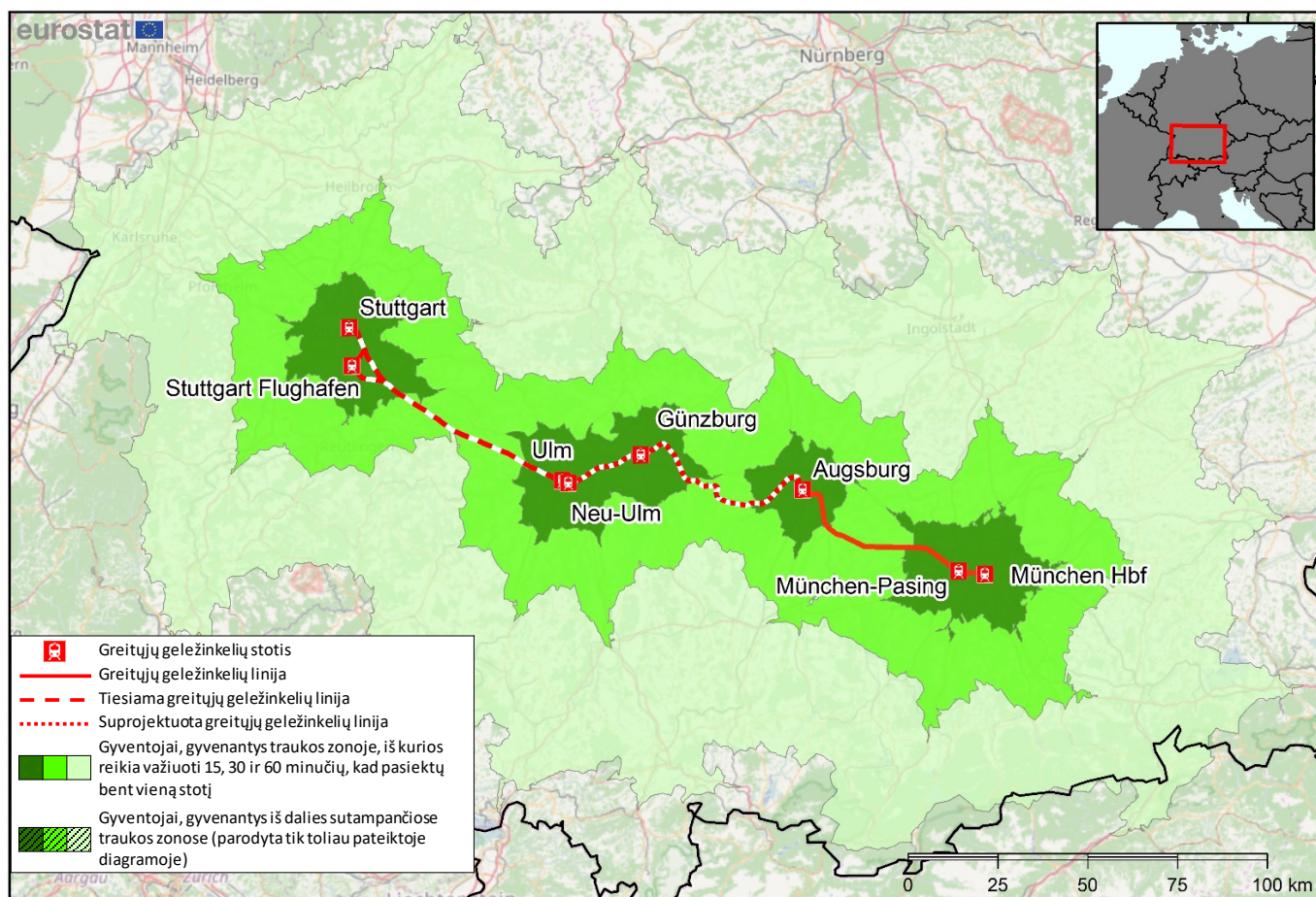
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Ilgis	Sąnaudų suma (išskaičiuavus PVM)	ES finansavimas	Linijos pajėgumų išnaudojimas	HSR traukiniai (paros vidurkis)	Stotys	Vidutinis atstumas tarp stočių	Greičiai			
km	milijonais eurų	milijonais eurų	%	skaicius	skaicius	km	didžiausias numatytas	didžiausias važiavimo	realus vidutinis	didžiausio numatyto
672	14 682	734 (5 %)	N. d.	N. d.	15	48	300	N. d.	129-155	43-52 %



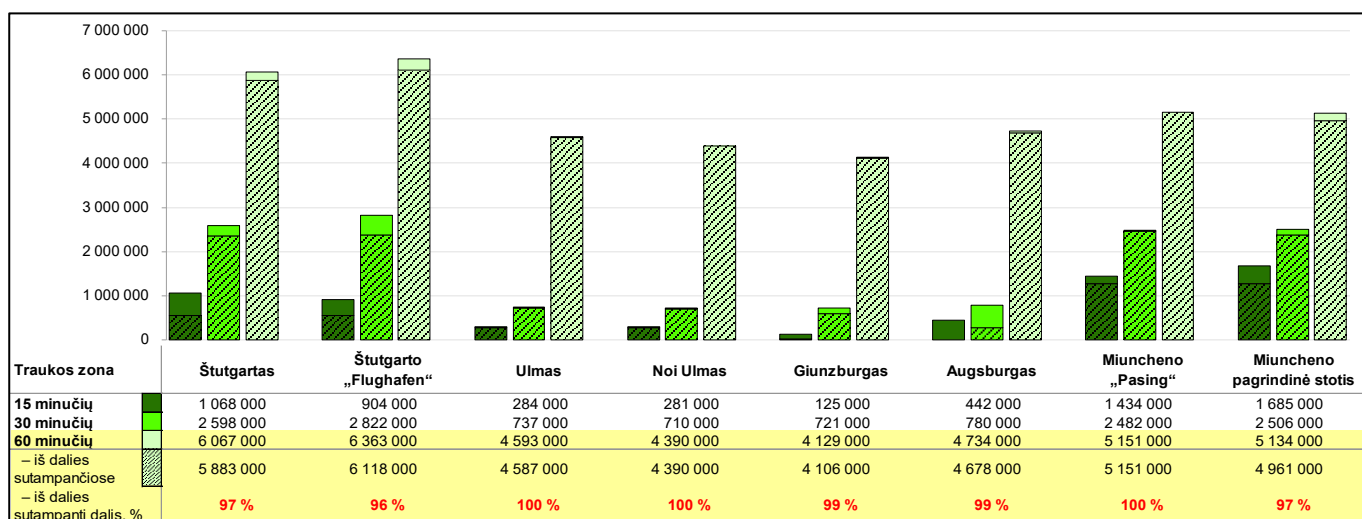
Greitoji linija Štutgartas–Miunchenas



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

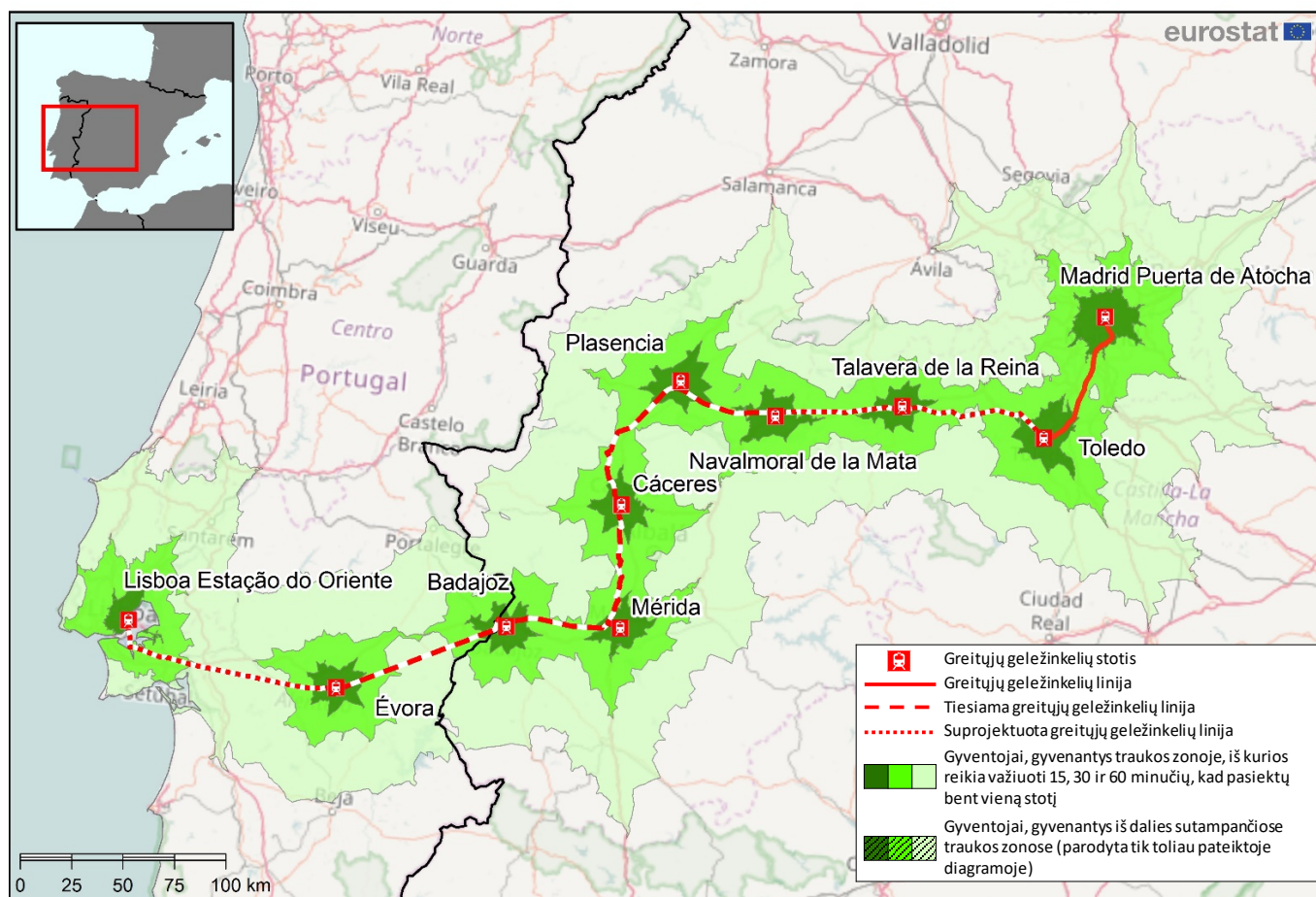
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Ilgis	Sąnaudų suma (išskaičiavus PVM)	ES finansavimas	Linijos pajėgumų išnaudojimas	HSR traukiniai (paros vidurkis)	Stotys	Vidutinis atstumas tarp stočių	didžiausias numatytas	didžiausias važiavimo	Greičiai realus vidutinis	didžiausio numatyto
km	milijonais eurų	milijonais eurų	%	skaičius	skaičius	km	km/h	km/h	km/h	%
267	5 073*	288 (6 %)	N. d.	N. d.	8	38	250	N. d.	94-108	38-43 %



* Į bendrą kainą neįtrauktas Štutgartas 21.

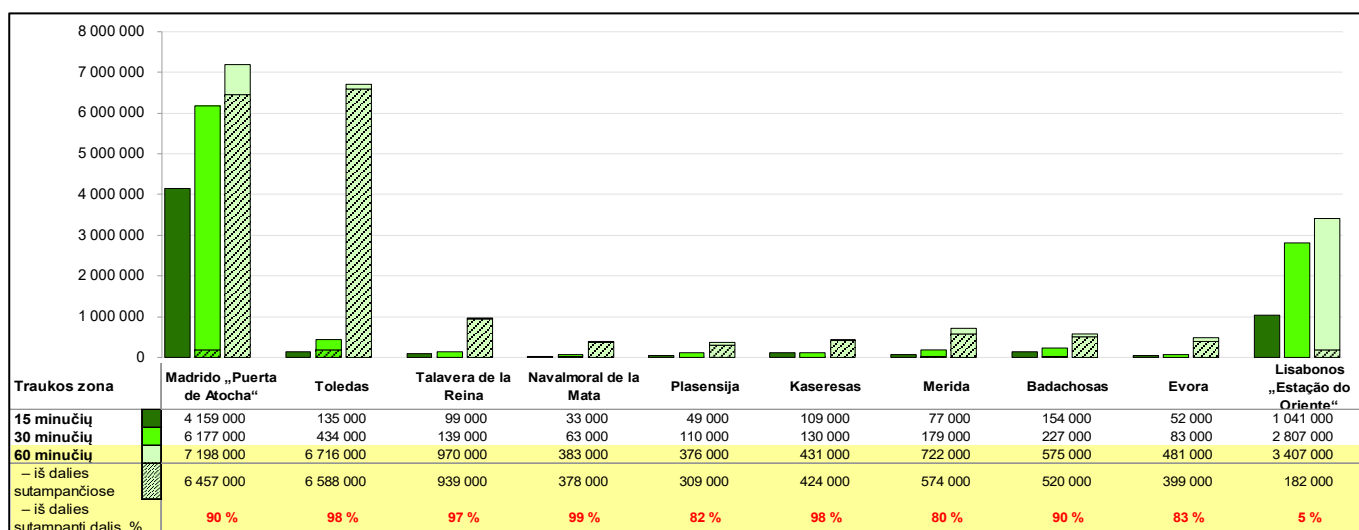
Greitoji linija Madridas–Lisabona



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Ilgis	Sąnaudų suma (išskaičiavus PVM)		Linijos pajėgumų išnaudojimas	HSR traukiniai (paros vidurkis)	Stotys	Vidutinis atstumas tarp stočių	didžiausias numatytas	Greičiai		
	km	milijonais eurų	%	skaičius	skaičius	km	km/h	didžiausias	realus vidutinis	didžiausio numatyto
644*	2 875*	436**	N. d.	N. d.	9	81	350	250***	N. d.	N. d.

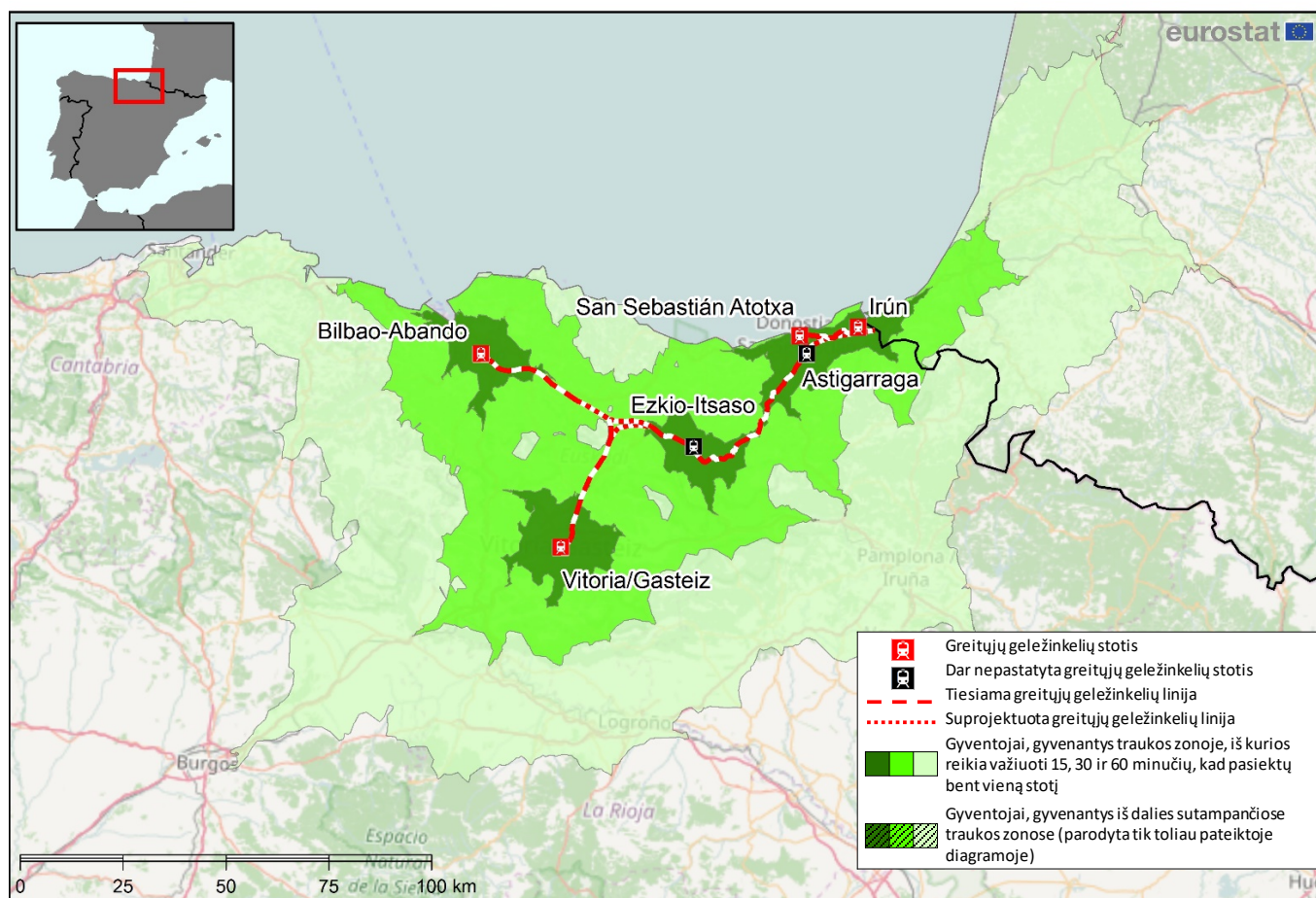


* 437 km Madrido–Portugalijos pasienio ruožas.

** Iki šiol ES skirtos lėšos.

*** Kaip šiuo metu numatyta.

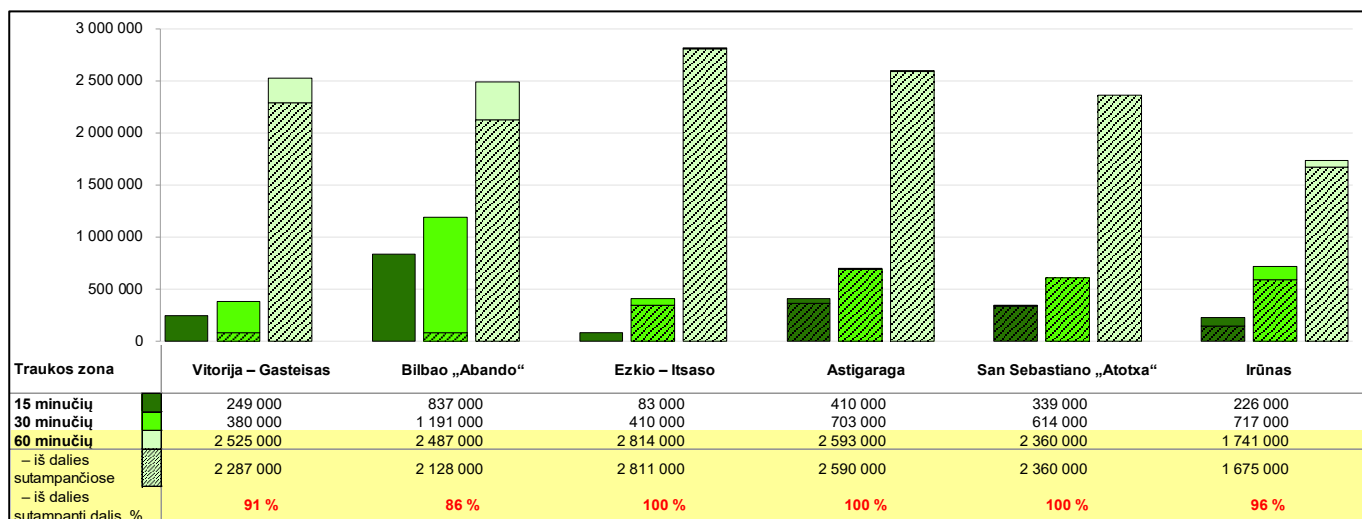
Greitoji linija Basque Y



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

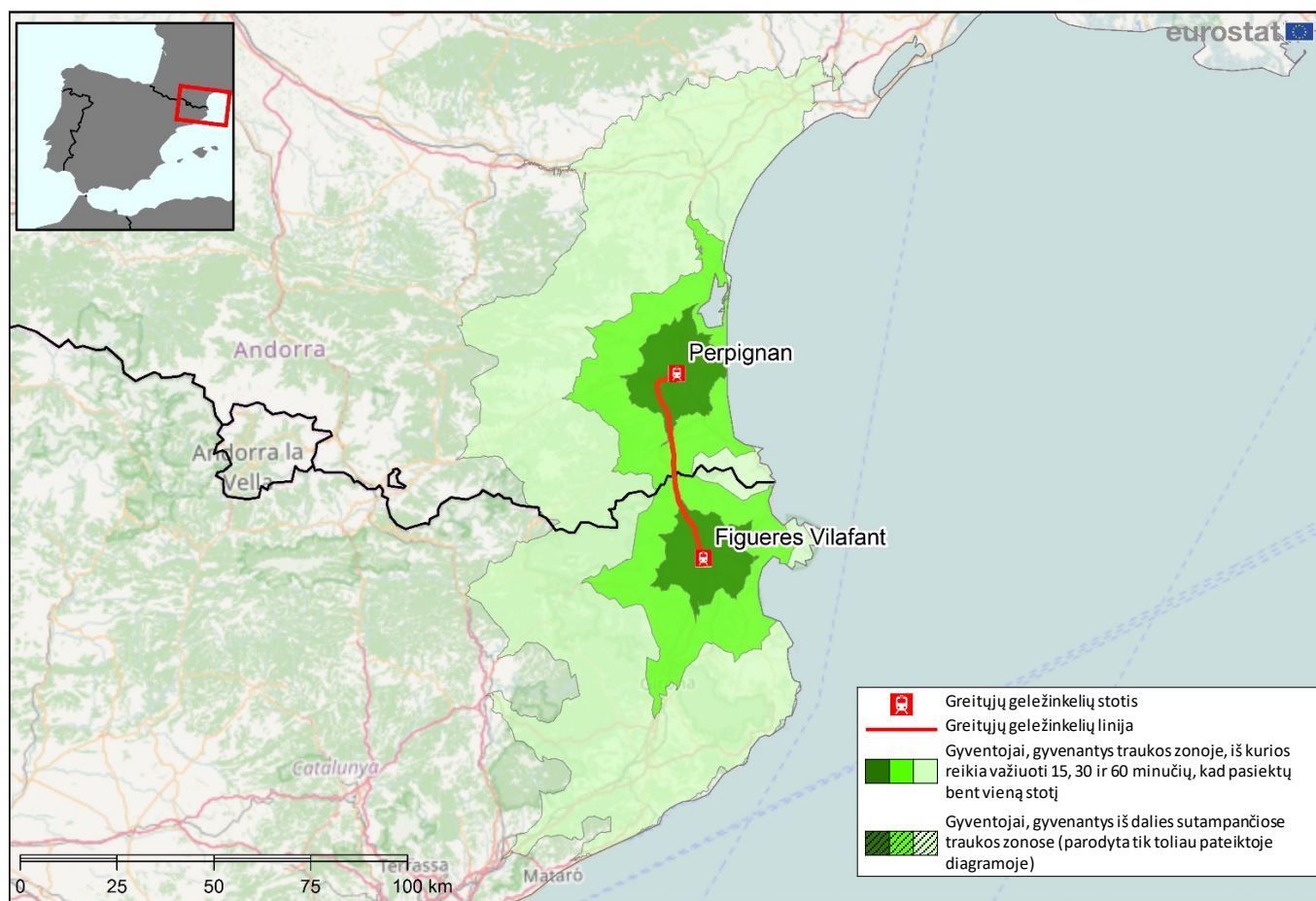
Ilgis	Sąnaudų suma (išskaičiavus PVM)	ES finansavimas	Linijos pajėgumų	HSR traukiniai (paros vidurkis)	Stotys	Vidutinis atstumas tarp stočių	Greičiai			
	išnaudojimas		vidurkis	didžiausias numatytas		didžiausias važiavimo	realus vidutinis	didžiausio numatyto		
km	milijonais eurų	milijonais eurų	%	skaičius	skaičius	km	km/h	km/h	km/h	%
175	5 767	318*	N. d.	N. d.	6	35	250	220**	N. d.	N. d.



* Iki šiol skirtos ES lėšos.

** Kaip šiuo metu numatyta.

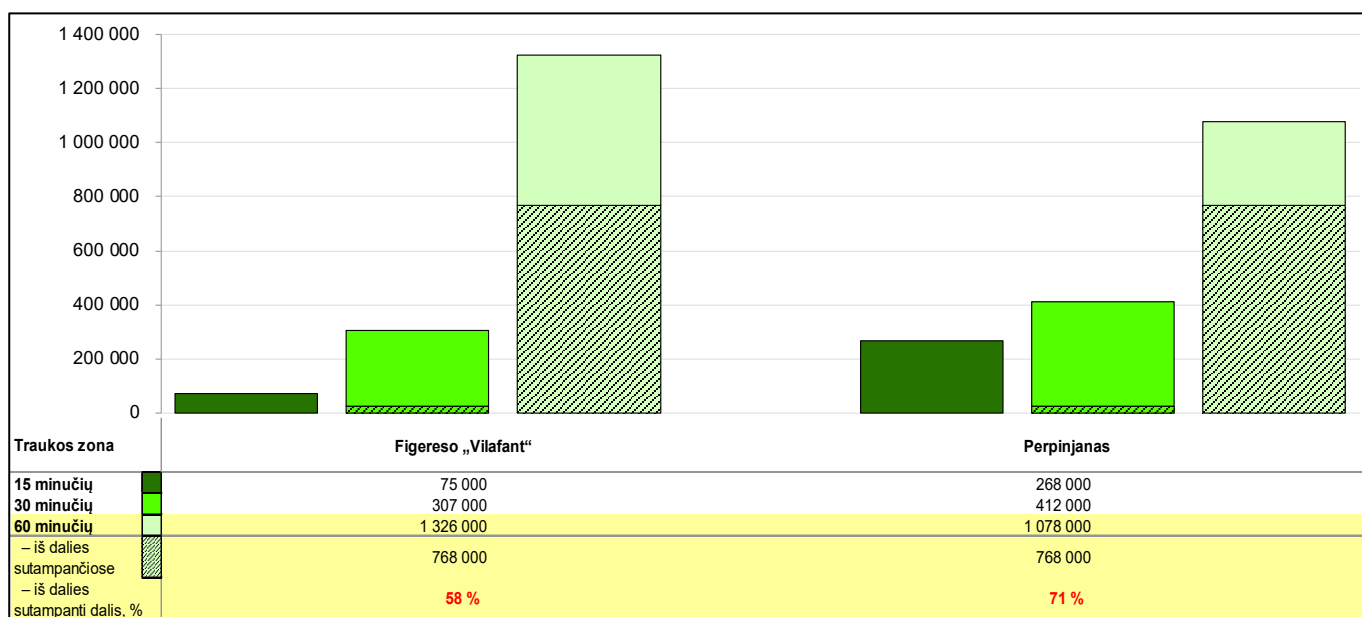
Greitoji linija Figeresas–Perpinjanas



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

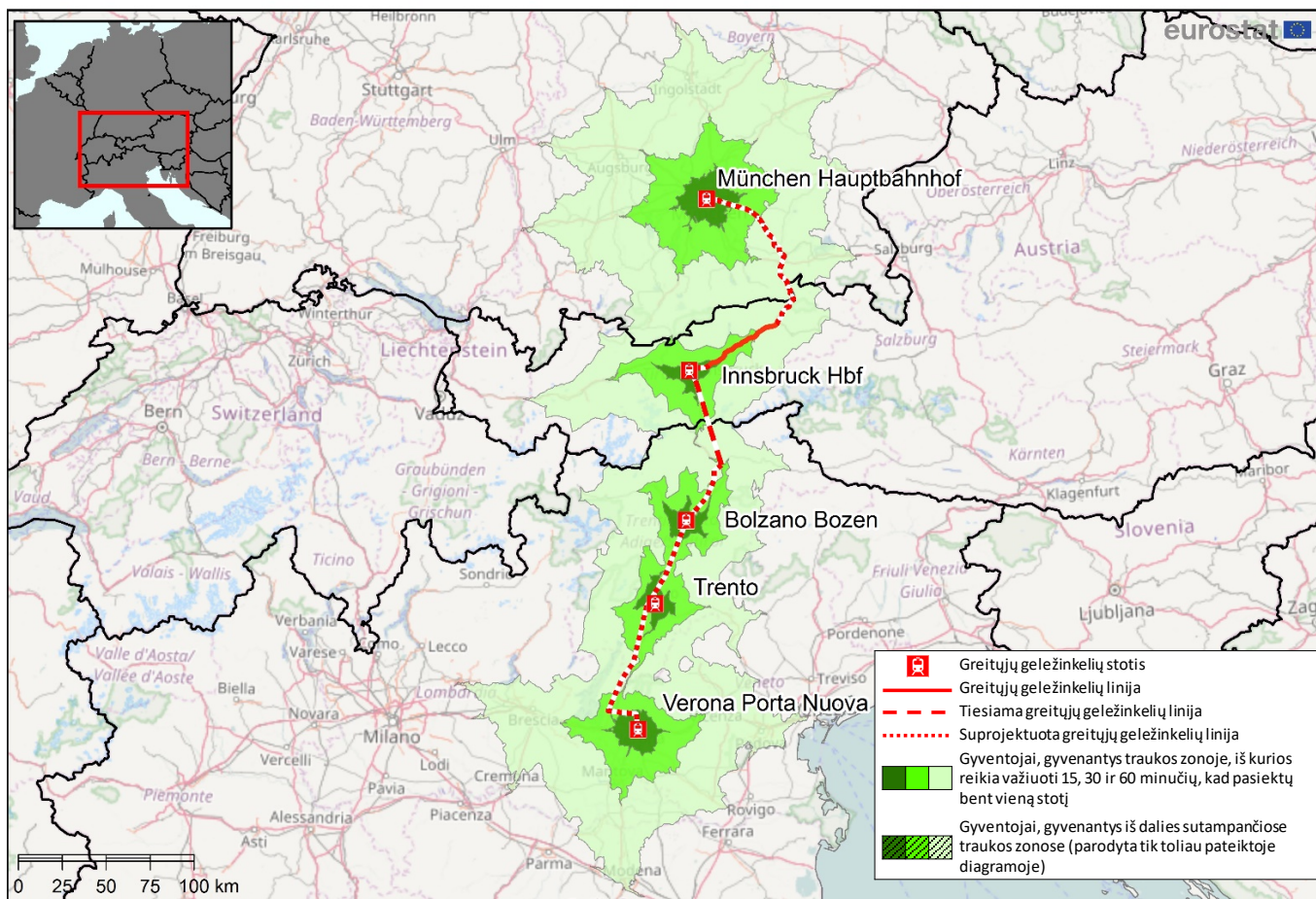
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Ilgis	Sąnaudų suma (išskaičiavus PVM)		Linijos pajėgumų išnaudojimas	HSR traukiniai (paros vidurkis)	Stotys	Vidutinis atstumas tarp stočių	didžiausias numatytas	didžiausias važiavimo	Greičiai	
	km	milijonais eurų	ES finansavimas milijonais eurų	%	skaičius	skaičius	km	km/h	realus vidutinis	didžiausio numatyto
44	999	61	16 %	16	2	44	350	300	127*	36 %



* Keleiviniai traukiniai.

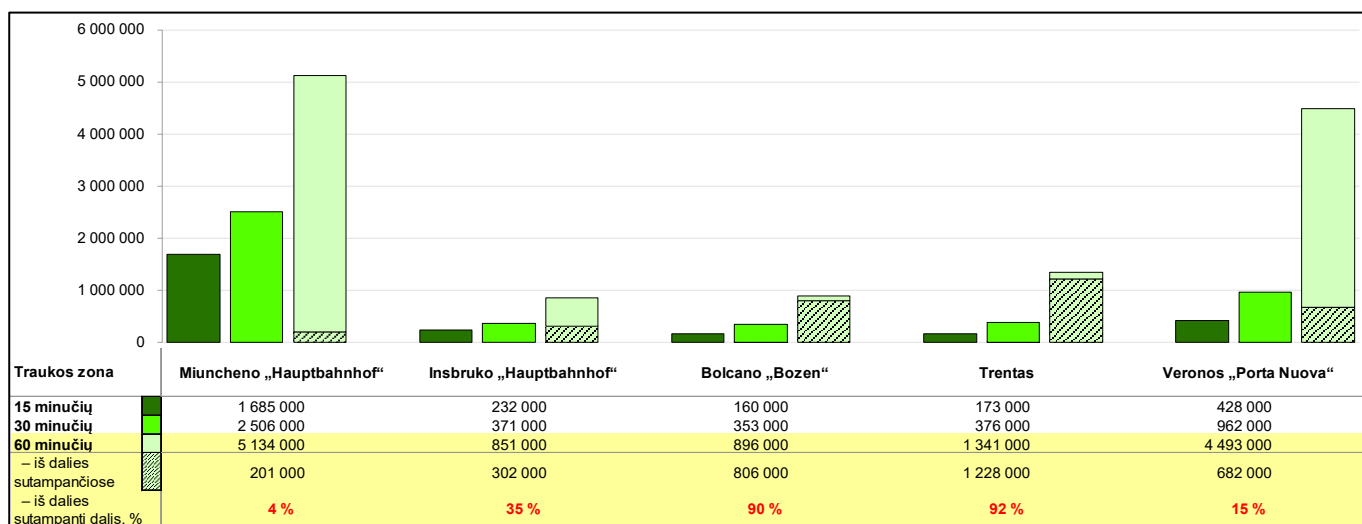
Greitoji linija Miunchenas–Verona



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Ilgis	Sąnaudų suma (išskaičius PVM)	ES finansavimas	Linijos pajėgumų išnaudojimas	HSR traukiniai (paros vidurkis)	Stotys	Vidutinis atstumas tarp stočių	didžiausias numatytas	didžiausias važiavimo	Greičiai realūs vidutiniai	didžiausio numatyto
km	milijonais eurų	milijonais eurų	%	skaičius	skaičius	km	km/h	km/h	km/h	%
445	12 269*	1 896**	iki 87 %	360-473***	5	111	250	220	N. d.	N. d.



* Įskaitant Brenero pagrindinio tunelio užbaigimo išlaidas iki 2027 m.

** Iki 2020 m. ES skirtos lėšos.

*** Į diagramą įtraukti ir greitieji, ir paprastieji traukiniai, o pastarieji sudaro daugumą.

IX PRIEDAS**Stočių analizė**

Šalis	GGL	Stotys	Visas dydis (keleiviai / kv. metrai)	Bendrosios paslaugos	Pasiekiamumas Vietovė	Pasiekiamumas Transportas	Sujungiamumas Sustojančių greitųjų geležinkelio traukinių %	Sujungiamumas Transportas	Reurbanizacijos poveikis	Keleiviai / 60 minučių TZ
Ispanija	Madridas–Barselona– Prancūzijos pasienis	<i>Camp de Tarragona</i>								
Ispanija	Madridas–Barselona– Prancūzijos pasienis	<i>Guadalajara-Yebes</i>								
Ispanija	Madridas–Leonas	<i>Segovia Guiomar</i>								
Ispanija	Madridas–Leonas	Leonas								
Ispanija	<i>Eje Atlántico</i>	Santjago de Kompostela								
Ispanija	<i>Eje Atlántico</i>	<i>Vigo Urzáiz</i>								
Prancūzija	<i>Est-Européenne</i>	<i>Meuse TGV</i>								
Prancūzija	<i>Est-Européenne</i>	<i>Lorraine TGV</i>								
Prancūzija	Reinas–Rona	<i>Besançon Franche- Comté</i>								
Prancūzija	Reinas–Rona	<i>Belfort Montbéliard</i>								
Italija	Turinas–Salernas	<i>Reggio Emilia AV Mediopadana</i>								
Italija	Turinas–Salernas	Roma Tiburtina								
Italija	Milanas–Venecija	Brescia								
Italija	Milanas–Venecija	Padova								
Vokietija	Štutgartas–Miunchenas	Štutgartas								
Vokietija	Štutgartas–Miunchenas	Ulm								
Vokietija	Berlynas–Leipcigas / Halė–Erf urtas–Niurnbergas– Miunchenas–Verona	Coburg								
Vokietija	Berlynas–Leipcigas / Halė–Erf urtas–Niurnbergas– Miunchenas–Verona	Bitterfeld								

Visas dydis (keleiviai / kv. metrai)	Bendrosios paslaugos	Pasiekiamumas Vietovė	Pasiekiamumas Transportas	Sujungiamumas Sustojančių greitųjų geležinkelio traukinių %	Sujungiamumas Transportas	Reurbanizacijos poveikis	Keleiviai / 60 minučių TZ
Keleiviai (per metus) / kv. metrai – nuo > 100 iki < 200	Veikia <u>visos</u> toliau nurodytos įstaigos: – restoranai / kavinės; – parduotuvės; – turizmo informacijos biuras; – verslo klasės poilsio kambariai.	Greitųjų geležinkelio stotis yra <u>centre</u> (1–5 km).	Galima naudotis <u>visomis</u> iš toliau nurodytų paslaugų: – miesto transportu; – taksi stovėjimo aikštele; – automobilio stovėjimo aikštele (mažiau nei 10 keleivių vienoje stovėjimo vietoje per parą).	Stotyje sustojančių greitųjų geležinkelio traukinių procentinė dalis – >75 %	Greitųjų geležinkelio stotis sujungta su <u>bent dar trimis</u> iš šių įstaigų: – regioninė (-ėmis) autobusų stotimi (-is); – paprastaisiais geležinkeliais – į oro uostą vežančiu maršrutiniu autobusu / oro uostu; – lengvųjų automobilio nuomos punktu.	Teritorijoje vykdoma plėtra gali būti susieta su greitųjų geležinkelio tiesimu.	Keleivių / žmonių skaičius 60 min. traukos zonoje – > 75 %
Keleiviai (per metus) / kv. metrai – 50–100 arba 200–300.	Veikia <u>bent du</u> iš toliau nurodytų įstaigų: – restoranai / kavinės; – parduotuvės; – turizmo informacijos biuras; – verslo klasės poilsio kambariai.	Greitųjų geležinkelio stotis <u>5–15 km</u> nutolusi nuo miesto centro.	Galima naudotis <u>bent dviem</u> iš toliau nurodytų paslaugų: – miesto transportu; – taksi stovėjimo aikštele; – automobilio stovėjimo aikštele (mažiau nei 10 keleivių vienoje stovėjimo vietoje per parą).	Stotyje sustojančių greitųjų geležinkelio traukinių procentinė dalis – >50 %	Greitųjų geležinkelio stotis sujungta su <u>bent dviem</u> iš šių įstaigų: – regioninė (-ėmis) autobusų stotimi (-is); – paprastaisiais geležinkeliais – į oro uostą vežančiu maršrutiniu autobusu / oro uostu; – lengvųjų automobilio nuomos punktu.	Teritorijoje vykdomos plėtos negalima susieti su greitųjų geležinkelio tiesimu.	Keleivių / žmonių skaičius 60 min. traukos zonoje – nuo > 25 iki <75 %
Keleiviai (per metus) / kv. metrai – < 50 arba > 300	Veikia <u>ne daugiau kaip viena</u> iš toliau nurodytų įstaigų: – restoranai / kavinės; – parduotuvės; – turizmo informacija; – verslo klasės poilsio kambariai.	Greitųjų geležinkelio stotis <u>daugiau kaip 15 km</u> nutolusi nuo miesto centro.	Galima naudotis <u>ne daugiau kaip vienu</u> iš toliau nurodytų paslaugų: – miesto transportu; – taksi stovėjimo aikštele; – automobilio stovėjimo aikštele (mažiau nei 10 keleivių 1 stovėjimo vietoje per parą).	Stotyje sustojančių greitųjų geležinkelio traukinių procentinė dalis – <50 %	Greitųjų geležinkelio stotis sujungta su <u>ne daugiau kaip vienu</u> iš šių įstaigų: – regioninė (-ėmis) autobusų stotimi (-is); – paprastaisiais geležinkeliais – į oro uostą vežančiu maršrutiniu autobusu / oro uostu; – lengvųjų automobilio nuomos punktu.	Akivaizdu, kad greitųjų geležinkelio tiesimas neturėjo poveikio šiai zonai.	Keleivių / žmonių skaičius 60 min. traukos zonoje – < 25 %

KOMISIJOS ATSAKYMAI Į EUROPOS AUDITO RŪMŲ SPECIALIOSIOS ATASKAITOS

„EUROPOS GREITŲJŲ GELEŽINKELIŲ SISTEMA. NE TIKROVĖ, O NEVEIKSMINGAS KRATINYS“ PASTABAS

SANTRAUKA

III. Komisija ir toliau įsipareigoja laikytis išvadų ir nustatytų priemonių pagal 2011 m. Baltojoje knygoje išdėstytą strategiją ir toliau siūlo ir įgyvendina veiksmus, būtinus dokumente nurodytiems tikslams pasiekti. TEN-T reglamente numatomas plataus užmojo ES strateginis geležinkelių tinklo planavimas visoje ES. TEN-T reglamentas yra pagrindinė strateginė ir įgyvendinimo priemonė tiems bendriesiems tikslams pasiekti.

IV. TEN-T reglamente numatytas ES strateginis planavimas visoje ES konkrečiai apibūdinant tas geležinkelių tinklo dalis, kurias reikia plėtoti pagal greitųjų geležinkelių standartus. Komisija mano, kad reglamente nustatyti TEN-T kūrimo terminai yra privalomi, ir deda visas pastangas siekdama užtikrinti, kad atitinkama greitųjų geležinkelių infrastruktūra būtų formuojama darniai ir sinchroniškai visoje ES. Pagrindinio tinklo koridorių priemonė buvo sukurta būtent tam, kad įvairių valstybių narių ir jų infrastruktūros valdytojų pastangos būtų kuo labiau suderintos. Ilgainiui, iki 2030 m., visi tie elementai turės būti tarpusavyje susieti. Tuomet jiems gali būti naudingos Komisijos pastangos kitose srityse siekiant skatinti rinkos atvėrimą ir sąveikumą.

Komisija mano, kad skiriant ES finansavimą padidėja ES pridėtinė vertė, nes antraip tarpvalstybinėms, pralaidumo ir trūkstamų jungčių problemoms nebūtų skiriamas pakankamas dėmesys arba suteikiama pirmenybė.

VI. Siekiant užtikrinti, kad ilgesnio atstumo kelionės naudojantis greitųjų geležinkelių paslaugomis būtų patrauklios ir konkurencingos, palyginti su aviacija, greitųjų geležinkelių paslaugos neretai ekonomiškai pagrįstos krovinių ir keleivių vežimui taikant skirtingas sąlygas, nustatomas kiekvieną konkretų atvejį vertinant atskirai. Tikėtina, kad vidutinio greičio duomenys pasikeis, kai tinklo kūrimas bus užbaigtas, nes duomenys susiję su šiuo metu teikiamomis paslaugomis, kai tinklas dar nėra užbaigtas.

IX. Kaštų ir naudos analizės vadovo (2014 m.) transporto skyriaus nuostatos parengtos siekiant užtikrinti tikslą ir metodiškai pagrįstą investicijų į greituosius geležinkelius, kurių analitinė struktūra, pagal kurią nustatomi ir vertinami kaštai ir nauda ir apskaičiuojamas socialinis ekonominis gyvybingumas, nesiskiria nuo jokių kitų investicijų į transportą, analizę. Audito Rūmų pabrėžtus veiksmus reikėtų vertinti kartu su bendresniais politikos tikslais, kaip antai teigiamai vertintinu perėjimu prie kitų transporto rūšių, visų pirma, siekiant spręsti klimato kaitos ir vietos oro kokybės problemas.

Numatant minimalius keleivių skaičius galima užbėgti už akių projektiniams sprendimams, kurie gali būti svarbūs atsižvelgiant į jų teritorinės plėtros poreikius.

Todėl gairės, aprėpiančios pagrindinius kaštų ir naudos analizės reikalavimus ES lygmeniu, turėtų būti pakankamai lanksčios, kad vertinant kiekvieną konkretų projektą būtų atsižvelgiama į šaliai, sektoriui ir projektui būdingus ypatumus.

X. 2016 m. patvirtintame ketvirtajame geležinkelių dokumentų rinkinyje numatomas sąveikumo kliūčių panaikinimas, saugos didinimas ir keleivių vežimo geležinkeliais rinkų liberalizavimas. Tai bus įgyvendinama nuo 2019 m., numatant tam tikrus pereinamuosius laikotarpius.

Kadangi tai nauja infrastruktūra, statoma pagal šiuolaikinius standartus ir iš karto projektuojama tarptautiniam vežimui, greitųjų geležinkelių maršrutuose kyla daug mažiau kliūčių sąveikumui nei ankstesniame tinkle.

XI.

Komisija nurodo savo atsakymą į 1 rekomendacijos pastabas.

Komisija nurodo savo atsakymą į 2 rekomendacijos pastabas.

Komisija nurodo savo atsakymą į 3 rekomendacijos pastabas.

Komisija nurodo savo atsakymą į 4 rekomendacijos pastabas.

PASTABOS

23. TEN-T reglamente numatytas plataus užmojo ES strateginis geležinkelių tinklo planavimas visoje ES sutelkiant dėmesį į tas tinklo dalis, kurias reikia plėtoti pagal greitųjų geležinkelių standartus. Greitieji geležinkeliai apibrėžti TEN-T reglamente, žr. 11 straipsnio 2 dalies a punktą.

26. Komisija tiesiogiai nedalyvauja priimant sprendimus valstybėse narėse.

Tačiau 2011 m. Komisijos parengtoje Baltojoje knygoje išdėstyta strategija TEN-T reglamente tapo konkrečiais tikslais, konkrečiais siektiniais rodikliais ir atitinkamomis priemonėmis.

Tame reglamente apibrėžiama ES transporto infrastruktūros politika ir kriterijai, pagal kuriuos nustatomi ES bendro intereso projektai.

Atsižvelgdama į TEN-T ir Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP) reglamentuose apibrėžtas priemones, visų pirma, pagrindinio tinklo koridorius, Komisija gali patikrinti, ar valstybės narės laikosi savo įsipareigojimų pagal reglamentus, ir prireikus imtis veiksmų.

Europos koordinatoriai skelbia pagrindinio tinklo darbo planus, kuriuose išdėstomos pagrindinės problemos ir stebima daroma pažanga. Tuos darbo planus tvirtina atitinkamos valstybės narės ir jie skelbiami viešai.

Be to, TEN-T reglamente numatoma galimybė Komisijai priimti įgyvendinimo sprendimus dėl konkrečių tarpvalstybinių ruožų (pavyzdžiui, Evora–Merida, „Rail Baltica“ ir kt.). Taip pat žr. Komisijos atsakymą į 31 dalies pastabas.

Komisija mano, kad 2030 m. terminas pagrindiniam TEN-T tinklui užbaigti yra privalomas, bet priklauso nuo valstybių narių turimų finansinių išteklių.

Per 2014–2020 m. laikotarpį Komisija sustiprino valstybių narių ir regionų planavimo sistemą investicijų į transportą, įskaitant greituosius geležinkelius, srityje. Pagal sanglaudos politiką tokioms investicijoms skiriama parama priklausė nuo išsamios (-ių) transporto strategijos (-ų) arba sistemos (-ų), kuriomis užtikrinamas planavimo saugumas visiems suinteresuotiesiems subjektams (ES, nacionaliniams ir privatiems), buvimo. Komisija pasiūlė reikiamas sąlygas palikti galioti ir 2021–2027 m.

31. Komisija pažymi, kad tarpvalstybinių ruožų koordinavimo priemonės jau numatytos šio programavimo laikotarpio sistemoje:

1) pagal TEN-T reglamentą Komisija gali priimti įgyvendinimo sprendimus dėl tarpvalstybinių projektų. Pirmą kartą įgyvendinimo sprendimas buvo priimtas dėl Evoros–Meridos projekto 2018 m. balandžio 25 d.

2) kalbant apie techninius elementus ir sąveikumą, Europos geležinkelių transporto eismo valdymo sistemos (ERTMS) įgyvendinimo Europoje plane (Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 2017/6) numatomi įgaliojimai sudaryti tarpvalstybinį susitarimą dėl ERTMS.

1 intarpas. Prastai sujungti nacionaliniai tinklai ir jų poveikis

1. Remdamasi turima informacija ir savo vertinimu, Komisija mano, kad privažiavimo keliai turėtų būti laipsniškai pradėti eksploatuoti 2027–2040 m.

Remiantis informacija, gauta iš už šiaurės privažiavimo kelių tiesimą atsakingų institucijų, šiuo metu numatoma laipsniškai užbaigti tiesti tuos privažiavimo kelius. Taip ateityje bus galima patenkinti didesnių pajėgumų poreikius. Iki 2027 m. veikiančioje Miuncheno–Kufšteino dvigubo geležinkelio kelio linijoje laikantis TEN-T reglamento bus įrengta ECTS. Iki 2032 m. pradės veikti atnaujintas 4 kelių Šaftenau–Radfeldo (AT) ruožas ir iki 2038 m. – atnaujintas 4 kelių ruožas nuo Šaftenau (AT) iki Rozenheimio šiaurės (DE). Likusi dalis nuo Groskarolinenfeldo iki Miuncheno–Truderingo (DE) pradės veikti iki 2040 m.

34.

i) Klausimas dėl viešųjų pirkimų sistemos buvo iškeltas pateikus pasiūlymą dėl 2018 m. gegužės 17 d. Komisijos priimtų supaprastinimo priemonių, kuriomis siekiama skatinti (pažangiojo) TEN-T kūrimą.

Be to, 2018 m. gegužės 29 d. buvo pateiktas pasiūlymas dėl reglamento dėl teisinių ir administracinių kliūčių šalinimo mechanizmo tarpvalstybiniu lygmeniu, pagal kurį, naudojant vieną taisyklių rinkinį, tarpvalstybiniu lygmeniu galima taikyti vienos valstybės narės teisės aktus.

ii) Į pasiūlymą dėl reglamento dėl supaprastinimo priemonių, kuriomis siekiama skatinti TEN-T kūrimą, įtraukta valstybių narių prievolė įsteigti vieną kompetentingą instituciją, kuri koordinuotų leidimų išdavimo procedūrą TEN-T pagrindinio tinklo projektams.

36. Kitai daugiametei finansinei programai Komisija numato naujajame 2021–2027 m. EITP pasiūlyme pateikti naują pagrindinį veiklos rezultatų rodiklių rinkinį, kuris taip pat aprėptų rezultatus ir poveikį.

Kalbant apie sanglaudos politiką, kiekvienai programai priskiriami bendrieji tikslai su rezultatų rodikliais. Kaip vienos būtinųjų įgyvendinimo sąlygų numatytos reikiamos sąlygos, susijusios su nacionalinių strategijų planų derinimu su ES politikos tikslais transporto sektoriuje, visų pirma, TEN-T ir miestų ir (arba) vietos susiekimo srityse. Būtent valstybės narės, atrinkdamos ir įgyvendindamos tinkamus finansuoti projektus, turi užtikrinti, kad jais būtų galima veiksmingai pasiekti konsoliduotus programų tikslus, ir teikti Komisijai tinkamas ataskaitas. Dėl geležinkelių projektų skelbiami konkursai, o sudaromose sutartyse paprastai būna nuostatų dėl įgyvendinimo laiku ir rezultatų, numatant atitinkamus sankcijų mechanizmus. Tas sutartis valdo atitinkamos perkančiosios organizacijos ir (arba) naudos gavėjai.

Bendras Komisijos atsakymas į 37–44 dalių pastabas:

Siekiant užtikrinti, kad ilgesnio atstumo kelionės naudojantis greitųjų geležinkelių paslaugomis būtų patrauklios ir konkurencingos, palyginti su aviacija, greitųjų geležinkelių paslaugos neretai turi tapti konkurencingesnės, palyginti su oro transportu, ir dengti ne 600 km, o 800–900 km atstumus. Tikėtina, kad vidutinio greičio duomenys pasikeis, kai tinklo kūrimas bus užbaigtas, nes duomenys susiję su šiuo metu teikiamomis paslaugomis, kai tinklas dar nėra užbaigtas.

Faktinį greitį greitųjų geležinkelių linijose lemia sustojimų skaičius (parametras, kuriam idealiau atveju įtaką daro rinka, o ne planavimas) ir signalizacijos sistema (atsižvelgiant į greitųjų geležinkelių riedmenų buvimą).

Vis dėlto, įdiegus ES signalizacijos sistemą, galima gerokai padidinti ir komercinį greitį, ir pajėgumus. Laipsniškai įgyvendinant ERTMS 2 lygį ir artimiausiu metu 3 lygį (kurį galima įgyvendinti esamose linijose) bus galima sustiprinti abu veiksniai.

51. Komisija mano, kad Kaštų ir naudos analizės vadovo (2014 m.) transporto skyriaus nuostatos parengtos siekiant užtikrinti tiksliai ir metodiškai pagrįstą investicijų į greituosius geležinkelius, kurių analitinė struktūra, pagal kurią nustatomi ir vertinami kaštai ir nauda ir apskaičiuojamas socialinis ekonominis gyvybingumas, nesiskiria nuo jokių kitų investicijų į transportą, analizę.

Audito Rūmų pabrėžtus veiksmus reikėtų vertinti kartu su bendresniais politikos tikslais, kaip antai teigiamai vertintinu perėjimu prie kitų transporto rūšių, visų pirma, siekiant spręsti klimato kaitos ir vietos oro kokybės problemas.

65. Užtikrindama bendrą „Shift2Rail“ finansavimą, Komisija finansiškai prisideda prie techninių pokyčių, susijusių su geležinkelių, įskaitant greituosius, bilietų išdavimu, įgyvendinimo. Komisija mano, kad panašiai, kaip oro transporto sektoriuje, greitųjų geležinkelių sektoriuje reikėtų plėtoti elektroninių bilietų sistemą. Tęstinės kelionės bilietams pardavinėti oro vežėjai sukūrė šiam sektoriui būdingą metodą, grindžiamą aljansais, kurie yra komerciniai susitarimai. Operatoriai, kurie nėra tokių aljansų dalyviai, tęstinės kelionės bilietų neišduoda. Geležinkelių srityje atsiranda vis daugiau iniciatyvų, kaip antai „Trainline“, pagal kurias galima išduoti ir elektroninius bilietus, ir keliauti naudojantis daugiau nei vieno operatoriaus paslaugomis.

Šiuo klausimu Komisija pasiūlė teisės aktą (kaip Ketvirtąjo geležinkelių dokumentų rinkinio dalį), bet Taryba norėjo, kad sprendimą būtų leista priimti pačiam sektoriui. Komisija turi iki 2022 m. pateikti ataskaitą apie viso sektoriaus sprendimus ir vėliau gali imtis veiksmų.

67. Komisija reguliariai stebi valstybėse narėse teikiamų geležinkelių paslaugų punktualumo duomenis, o nuo 2017 m. Geležinkelių transporto rinkos stebėsenos sistemoje (RMMS) taikoma bendrai patvirtinta punktualumo apibrėžtis. Komisija kasmet renka nacionalinio lygmens duomenis, susijusius su 2 kategorijų keleiviniais traukiniais: jais teikiamos priemiestinio ir regioninio susisiekimo paslaugos ir paprastojo tolimojo ir greitojo susisiekimo paslaugos. Greitųjų geležinkelių paslaugų punktualumas nėra stebimas atskirai. Duomenys skelbiami Komisijos dvimetėse geležinkelių transporto rinkos stebėsenos ataskaitose.

Komisija nestebi klientų pasitenkinimo dažniau, nes tai itin sudėtinga dėl valstybėse narėse siūlomų paslaugų įvairovės. Tačiau tam tikros valstybės narės labai aktyviai stebi klientų pasitenkinimą įtraukdamos tokią stebėseną į viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutartis.

79. Komisija mano, kad 2014 m. Kaštų ir naudos analizės vadovo transporto skyriaus nuostatos parengtos siekiant užtikrinti tikslią ir metodiškai pagrįstą investicijų į greituosius geležinkelius, kurių analitinė struktūra, pagal kurią nustatomi ir vertinami kaštai ir nauda ir apskaičiuojamas socialinis ekonominis gyvybingumas, nesiskiria nuo jokių kitų investicijų į transportą, analizę.

Numatant fiksuotus kiekybinius duomenis ir (arba) parametrus, kurių reikia laikytis (pvz., minimalius keleivių skaičius) galima užbėgti už akių projektiniams sprendimams, kurie gali būti svarbūs atsižvelgiant į jų teritorinės plėtros poreikius.

Todėl gairės, sutelktos į pagrindinius ENA reikalavimus ES lygmeniu, turėtų būti pakankamai lanksčios, kad vertinant kiekvieną konkretų projektą būtų atsižvelgiama į šaliai, sektoriui ir projektui būdingus ypatumus.

85. 2017 m. Komisija pasiūlė dokumentų rinkinį „Europa kelyje“, į kurį įtraukta priemonė, atitinkanti principus „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“, pavyzdžiui, numatant kelių mokestį. Be to, Komisija pateikė kelis pasiūlymus, kuriais siekė apriboti transporto išmetamą teršalų kiekį ir numatyti paskatas pereiti prie kitų transporto rūšių ir mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro, ypač kelių sektoriuje.

2017 m. Komisija taip pat pradėjo išsamų tyrimą dėl išorės sąnaudų internalizavimo siekdama įvertinti, kiek principai „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“ įgyvendinami ES valstybėse narėse įvairių transporto rūšių sektoriuose, kad apie tai būtų diskutuojama svarstant atitinkamą politiką. Visas tyrimas pasirodys 2019 m. pradžioje.

Atliekant kitą tyrimą „Transporto apmokestinimo ir mokesčių naštos problemos nagrinėjimo analizė“ („Case study analysis of the burden of taxation and charges on transport“, paskelbta

MOVE GD interneto svetainėje) buvo renkama informacija apie mokesčius ir rinkliavas bei subsidijas dvidešimtyje kruopščiai atrinktų reprezentatyvių visų transporto rūšių maršrutų.

3 intarpas. Poveikis keliautojams, kai tarpvalstybiniu lygmeniu nepavyksta sklandžiai keliauti traukiniais

1. Dėl nepakankamo Miuncheno–Veronos atkarpos sąveikumo tenka stoti ir laukti Brenerio stotyje

Komisija pritaria Audito Rūmų nuogastavimams dėl sąveikumo ir dirba stengdamasi išspręsti problemas. Remdamasi Ketvirtojo geležinkelių dokumentų rinkinio nuostatomis, Europos geležinkelių agentūra dirba, kad būtų pašalintos didžiulės kliūtys, susidariusios dėl daugiau nei 11 000 nacionalinių taisyklių. Be to, siekiant panašių tikslų, iniciatyviai pradėta dirbti išilgai koridorių, naudojantis problemų registravimo žurnalu, ir, kai taisyklės bus išskirtos ir įvertintos, tikimės, kad dauguma jų bus panaikinta arba suderinta Europos lygmeniu. Tiesa, šiam darbui atlikti prireiks kelerių metų.

Tačiau tos kliūtys daugeliu atvejų nedaro poveikio greitųjų geležinkelių linijoms (prie BE, FR, DE, NL ir UK sienų nestoja nė vienas greitasis traukinys).

Trečioji įtrauka: Dėl darbinės kalbos Komisija pasiūlė, kad bendra geležinkelių srities kalba būtų įvertinta peržiūrėtos Traukinių mašinistų direktyvos poveikio vertinime (sektorius atstovai prašė atlikti kaštų ir naudos analizę, kad būtų nustatyta kalba), nors nei praktiniu, nei politiniu požiūriu nerealų patvirtinti vienintelę kalbą. Vis dėlto šiuo metu nagrinėjamos kelios galimybės spręsti šią problemą (sukonkretinti tiksliniai žodynėliai, IT priemonės ir kt.) ir Komisija pateiks pasiūlymą pakeisti teisinį pagrindą, kad būtų galima atlikti tokių sprendimų bandymus.

2. Dėl trūkstamų infrastruktūros jungčių tarp Prancūzijos ir Ispanijos (tarpvalstybiniu Atlanto maršrutu) keleiviai priversti keisti traukinius ir platformas

Komisija pritaria Audito Rūmų išreikštam susirūpinimui. Šiuo metu Prancūzija yra įsipareigojusi tobulinti esamą liniją, kad padidintų jos pajėgumus ir išspręstų nepakankamo pralaidumo problemą Handajuje. Komisija ir Europos koordinatorius šiuo klausimu imasi tolesnių veiksmų.

90. Antkainių nustatymas ir lygis priklauso nuo valstybių narių noro ir gebėjimo užpildyti tiesioginių sąnaudų ir bendrų infrastruktūros išlaidų spragas.

91. 2015 m. birželio 12 d. Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) Nr. 2015/909 dėl išlaidų, kurios tiesiogiai patiriamos dėl traukinių eksploatavimo, apskaičiavimo tvarkos nustatytos trys apskaičiavimo metodikos.

Tiesa, pagal tas tris metodikas apskaičiuojami gana skirtingų lygių mokesčiai. Kadangi mokesčius lemia daug veiksnių, įskaitant ne tik nusidėvėjimą, bet ir dabartinę infrastruktūros būklę ir antkainių taikymą, akivaizdu, kad visoje ES už greitųjų geležinkelių paslaugas neįmanoma nustatyti vienodo mokesčio. Taip pat žr. Komisijos atsakymą į 90 dalies pastabas.

92.

i) Komisija taip pat pažymi, kad Prancūzijos greitųjų geležinkelių tinkle labai reikia atlikti techninės priežiūros ir atnaujinimo darbus, ir tais atvejais, kai anksčiau buvo nepakankamai investuojama į techninę priežiūrą, dabar tinklo priežiūros išlaidos yra didesnės. Kai tokių išlaidų neįmanoma visiškai padengti iš infrastruktūros valdytojo gaunamų valstybės subsidijų, jas galima tik perkelti operatoriui ne tik kaip tiesiogines sąnaudas, bet ir nustatant antkainius, nes infrastruktūros valdytojas kitų pajamų šaltinių neturi.

ii) Komisija pažymi, kad reguliavimo institucija sumažino mokestį, nes jis trukdė konkurento veiklai. Keliautojų padėtis pagerėjo dėl veiksmingos greitųjų geležinkelių linijų konkurencijos, dėl kurios sumažėjo dviejų operatorių tarifai.

93. Žr. Komisijos atsakymą į 95 dalies pastabas.

95. Komisija patvirtina, kad vykdo sistemos priežiūrą taip, kad užtikrintų, kad būtų įsteigtos reguliavimo institucijos, ir tikrina, kad joms būtų „skiriami pakankami ištekliai“. Ištekliai priklauso nuo šalies dydžio ir rinkos atvėrimo laipsnio. Komisija primena reguliavimo institucijoms apie jų prievolę imtis veiksmų *ex officio* arba gavus skundą, kai mato, jog tinkamų veiksmų nebuvo imtasi. Reguliavimo institucijos turi aiškią funkciją tvirtinti mokesčių nustatymo sistemą ir užtikrinti, kad ji būtų taikoma nediskriminuojant.

IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS

97. Komisija ir toliau įsipareigoja laikytis išvadų ir nustatytų priemonių pagal 2011 m. Baltojoje knygoje išdėstytą strategiją ir toliau siūlyti ir įgyvendinti veiksmus, būtinus dokumente nurodytiems tikslams pasiekti. Tarybos ir Europos Parlamento priimtame TEN-T reglamente nustatomi konkretūs tikslai, siektini rodikliai ir priemonės, kuriais sukonkretinama 2011 m. Komisijos Baltosios knygos strategija.

98. TEN-T reglamente nustatomi konkretūs tikslai, siektini rodikliai ir priemonės, kuriais sukonkretinama 2011 m. Komisijos Baltosios knygos strategija.

Šiame reglamente apibrėžiama ES transporto infrastruktūros politika ir kriterijai, pagal kuriuos nustatomi ES bendro intereso projektai. Juo sukuriamas pagrindinis ir visa apimantis susisiekimo tinklas, o dėl geležinkelių tinklo nustatoma, kur reikia diegti greitųjų geležinkelių paslaugas su atitinkamais siektiniais rodikliais laikantis tam tikro tvarkaraščio (2030 m. – pagrindinio tinklo atveju ir 2050 m. – visa apimančio susisiekimo tinklo atveju). Juos Komisija laiko privalomais, nors ir priklausomais nuo valstybių narių turimų finansinių išteklių.

Nors Komisija iš tikrųjų tiesiogiai nedalyvauja valstybėse narėse priimant sprendimus, bet, naudodamasi TEN-T ir EITP reglamentuose įtvirtintomis priemonėmis, ji gali tikrinti, ar valstybės narės laikosi savo įsipareigojimų pagal tuos reglamentus, visų pirma pagrindinio tinklo koridoriuose, ir prireikus imtis veiksmų.

102. Kaštų ir naudos analizės vadovo (2014 m.) transporto skyriaus nuostatos parengtos siekiant užtikrinti tikslą ir metodiškai pagrįstą investicijų į greituosius geležinkelius, kurių analitinė struktūra, pagal kurią nustatomi ir vertinami kaštai ir nauda ir apskaičiuojamas socialinis ekonominis gyvybingumas, nesiskiria nuo jokių kitų investicijų į transportą, analizę. Audito Rūmų pabrėžtus veiksmus reikėtų vertinti kartu su bendresniais politikos tikslais, kaip antai teigiamai vertintinu perėjimu prie kitų transporto rūšių, visų pirma, siekiant spręsti klimato kaitos ir vietos oro kokybės problemas.

Numatant minimalius keleivių skaičius galima užbėgti už akių projektiniams sprendimams, kurie gali būti svarbūs atsižvelgiant į jų teritorinės plėtros poreikius.

Todėl gairės, aprėpiančios pagrindinius kaštų ir naudos analizės reikalavimus ES lygmeniu, turėtų būti pakankamai lanksčios, kad vertinant kiekvieną konkretų projektą būtų atsižvelgiama į šaliai, sektoriui ir projektui būdingus ypatumus.

103. 2017 m. Komisija pradėjo išsamų tyrimą dėl išorės sąnaudų internalizavimo siekdama įvertinti, kiek principai „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“ įgyvendinami ES valstybėse narėse įvairių transporto rūšių sektoriuose, kad apie tai būtų diskutuojama ir svarstant atitinkamą politiką.

Žr. Komisijos atsakymą į 85 dalies pastabas.

104. 2016 m. patvirtintame Ketvirtajame geležinkelių dokumentų rinkinyje numatomas sąveikumo kliūčių panaikinimas, saugos didinimas ir keleivių vežimo geležinkeliais rinkų liberalizavimas. Greitųjų geležinkelių komercinėms paslaugoms jis įsigalios 2019 m.

Kadangi tai nauja infrastruktūra, statoma pagal šiuolaikinius standartus ir iš karto projektuojama tarptautiniam vežimui, greitųjų geležinkelių maršrutuose kyla daug mažiau kliūčių sąveikumui nei ankstesniame tinkle. Pagrindinės kliūtys, kurių vis dar kyla, susijusios su skirtingomis signalizacijos sistemomis ir šis klausimas bus sprendžiamas laipsniškai įgyvendinant ERTMS 3 lygį ir panaikinant „B klasės“ (t. y. ankstesnes nacionalines) sistemas ir įtampos skirtumus (25 kV arba 15 kV) ir tai galima nesunkiai pasiekti pasitelkiant techninius sprendimus.

105. Mokesčiai turi būti pagrįsti, bet jie turi būti nustatomi taip, kad atitiktų bent tiesioginių sąnaudų lygį, kad būtų galima padengti traukinių eksploatavimo išlaidas. Antkainių taikymas ir tai, kiek jie viršija tiesiogines sąnaudas, priklauso nuo valstybių narių pajėgumo ir noro skirti subsidijas infrastruktūros valdytojams.

1 rekomendacija. ES greitųjų geležinkelių tinklo planavimas

1. Komisija pritaria šiai rekomendacijai.

Atitinkamų pagrindinio tinklo koridorių darbo planuose bus nustatyti pagrindiniai prioritetiniai projektai, kuriuos reikia įgyvendinti pirmiausia. Komisija ir toliau dirbs su valstybėmis narėmis siekdama užtikrinti, kad pagrindinis tinklas būtų užbaigtas iki 2030 m., kaip numatyta TEN-T reglamente.

Be to, Komisija numato netrukus pradėti TEN-T politikos peržiūrą, kaip numatyta TEN-T reglamento (Nr. 1315/2013) 54 straipsnyje. Šioje srityje Komisija užtikrins pagrįstą TEN-T greitųjų geležinkelių tinklo vertinimą. Jis, *inter alia*, aprėps tokius aspektus, kaip socialinis ekonominis jungčių gyvybingumas arba infrastruktūros ir paslaugų teikimo ryšys sutelkiant didesnę dėmesį į su paslaugomis susijusius pagrindinius veiklos rezultatų rodiklius.

Be to, Komisija skatina taikyti įgyvendinimo sprendimus tarpvalstybinių projektų atveju, kad būtų užtikrinama griežtesnė tokių projektų stebėseną.

2. Komisija iš dalies pritaria šiai rekomendacijai. Nors iš principo Komisija pritaria, ji negali įgyvendinti šio veiksmo iš karto. Ji imsis veikti kuo greičiau ir tęs veiksmą rengdama naują pasiūlymą dėl TEN-T teisės akto.

Planuodama 2021–2027 m. Europos infrastruktūros tinklų priemonę, Komisija siūlo jos įgyvendinimą labiau susieti su Europos koordinatorių pagrindinio tinklo koridorių darbo planais.

Be to, Komisija skatina taikyti įgyvendinimo sprendimus tarpvalstybinių projektų atveju, kad būtų užtikrinama griežtesnė tokių projektų stebėseną.

Pasiūlyta, kad, siekiant po 2020 m. gauti paramą iš Sanglaudos fondo ir ERPF, atitinkamo lygmens išsamūs transporto planai būtų laikomi reikiama sąlyga. Tokiuose planuose prireikus turi būti numatomas greitųjų geležinkelių linijų vertinimas.

Be to, tarp tų fondų ir Europos infrastruktūros tinklų priemonės užtikrinamas glaudesnis ryšys ir papildomumas, visų pirma, sutelkiant dėmesį į pagrindinį tinklą, o ERPF ir Sanglaudos fondo lėšomis bus taip pat remiamas visa apimantis susisiekimo tinklas.

2 rekomendacija. ES bendro finansavimo parama investuojant į greitųjų geležinkelių infrastruktūrą

1. Komisija pritaria šiai rekomendacijai.

2. Komisija iš esmės pritaria šiai rekomendacijai. Tačiau tai nedaro poveikio TEN-T reglamento peržiūros rezultatams.

3. Komisija, kiek tai su ja susiję, pritaria šiai rekomendacijai.

4. Komisija iš dalies pritaria šiai rekomendacijai, kaip paaiškinta toliau.

Komisija iš dalies pritaria šiai rekomendacijai dėl paramos Sanglaudos fondo ir ERPF lėšomis po 2020 m. Atitinkamo lygmens išsamius transporto planus siūloma laikyti reikiama sąlyga. Komisija pasiūlė, kad transporto planuose būtų atsižvelgiama į numatomą geležinkelių liberalizavimo poveikį.

Komisijai nepitaria šiai rekomendacijai EITP klausimu, nes Ketvirtajame geležinkelių dokumentų rinkinyje nustatytos prievolės valstybėms narėms, o EITP finansavimas taikomas visų tipų naudos gavėjams. Taigi sąlygos taikymas būtų neveiksmingas, nes EITP naudos gavėjai neatsako už konkurencijos užtikrinimą įgyvendinant remiamus infrastruktūros projektus.

5. Komisija nepitaria šiai rekomendacijai.

Kadangi tokių intervencijos veiksmų rezultatai nepasireiškia iš karto po projekto pabaigos ir reikia, kad praeitų tam tikras laikas, būtų sunku išlaikyti vėliau išmokamą su veiklos rezultatais susijusią premiją. Be to, Komisija taip pat pabrėžia, kad veiklos rezultatus lemia veiksniai, kurių naudos gavėjai kontroliuoti negali.

Nesusiedama ES finansavimo su naudos gavėjų veiklos rezultatais, Komisija vis dėlto numato naujajame 2021–2027 m. EITP pasiūlyme pateikti naują pagrindinių veiklos rezultatų rodiklių rinkinį, kuris taip pat apimtų rezultatus ir poveikį.

Kalbant apie sanglaudos politiką, kiekvienai programai keliama bendrieji tikslai su rezultatų rodikliais. Tada būtent valstybės narės, atrinkdamos ir įgyvendindamos tinkamus finansuoti projektus, turi užtikrinti, kad jais būtų galima veiksmingai pasiekti bendrų programų tikslų. Dėl geležinkelių projektų skelbiami konkursai, o sudaromose sutartyse paprastai būna nuostatų dėl įgyvendinimo iki termino, produktų ir rezultatų, numatant atitinkamus sankcijų mechanizmus. Tas sutartis valdo atitinkamos perkančiosios organizacijos ir (arba) naudos gavėjai. Komisijos pasiūlyme dėl naujojo Bendrųjų nuostatų reglamento su veiklos rezultatais susijusi premija naudos gavėjams nenumatoma.

6. Komisija pritaria šiai rekomendacijai ir įgyvendins ją užtikrindama glaudesnius ryšius tarp EITP finansavimo, koridorių darbo planų ir įgyvendinimo sprendimų.

3 rekomendacija. Tarpvalstybinių statybų supaprastinimas

1. Komisija pritaria šiai rekomendacijai.

Pasiūlyme dėl reglamento dėl supaprastinimo priemonių, kuriomis siekiama skatinti TEN-T kūrimą, priimtame kartu su Trečiuoju judumo dokumentų rinkiniu, tarpvalstybiniais projektams, kuriuos vykdo vienas subjektas, nustatomas reikalavimas taikyti tik vieną viešųjų pirkimų sistemą.

Teisės aktas, pagal kurį būtų galima taikyti teisės aktus tarpvalstybiniu lygmeniu, gerokai supaprastintų tarpvalstybiniu mastu vykdomą veiklą. Tarpvalstybinius projektus būtų galima vykdyti taikant vieną taisyklių rinkinį. Toks mechanizmas numatytas laikotarpiu po 2020 m. sanglaudos dokumentų rinkinio pasiūlyme, patvirtintame 2018 m. gegužės 29 d.

2. Komisija pritaria šiai rekomendacijai.

Komisija prisiima pagalbinį vaidmenį įgyvendinant šią rekomendaciją, nes už vieno langelio sistemų kūrimą atsako valstybės narės.

Pasiūlyme dėl pažangiojo TEN-T, priimtame kartu su Trečiuoju judumo dokumentų rinkiniu, bus nustatytas reikalavimas valstybėms narėms įsteigti vieną kompetentingą instituciją, kuri kontroliuotų pagrindiniams TEN-T projektams taikytinas integruotas leidimų išdavimo procedūras.

Pasienio ryšių centras galėtų suteikti galimybę susipažinti su gerosios patirties pavyzdžiais ir prireikus teikti specialistų konsultacijas.

Pasienio ryšių centras įkurtas Komisijos tarnybose. Jo veikloje dalyvauja Komisijos tarpvalstybinių klausimų ekspertai. Jie teikia patarimus nacionalinėms ir regioninėms institucijoms rinkdami ir pateikdami gerosios patirties pavyzdžius per kuriamą naują visą ES aprėpiantį internetinį tinklą. Šios platformos tikslas – sudaryti pasienio suinteresuotiesiems subjektams galimybę dalytis patirtimi ir aptarti pasienio kliūčių pašalinimo sprendimus ir idėjas.

Ši iniciatyva yra dalis 2017 m. rugsėjo 20 d. priimto platesnio užmojo komunikato „Skatinti ES pasienio regionų ekonomikos augimą ir sanglaudą“, kuriame, siekiant užtikrinti spartesnę ES pasienio regionų ekonomikos augimą ir jų glaudesnę bendradarbiavimą, nustatomi nauji veiksmai ir pateikiamas vykdomų iniciatyvų sąrašas. Ji taip pat paminėta reglamente dėl teisinių ir administracinių kliūčių šalinimo mechanizmo tarpvalstybiniu lygmeniu, kurį Komisija priėmė 2018 m. gegužės 29 d.

3. Komisija pritaria šiai rekomendacijai.

ERTMS įgyvendinimo Europoje plane ir Ketvirtajame geležinkelių dokumentų rinkinyje numatoma aiški sąveikumo užtikrinimo sistema.

4 rekomendacija. Veiksmai, kuriais siekiama pagerinti greitųjų geležinkelių eksploatavimą keleivių labui

1. Komisija pritaria šiai rekomendacijai.

Technologinės galimybės sukurti bendrus elektroninių bilietų sprendimus kuriamos pasitelkiant telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio TSS, o tolesnio tobulinimo darbai vykdomi pagal „Shift2Rail“ ketvirtąją inovacijų programą (pvz., siekiant sukurti elektronines pinigines, kurias galima naudoti apmokant įvairių rūšių transporto paslaugas).

Be to, Komisija šiuo metu stebi geležinkelių rinkos pokyčius, susijusius su bendrą informacijos ir tęstinės kelionės bilietų pardavimo sistemų sukūrimu ir naudojimu. Pagal teisės aktą (Direktyvą 2016/2370/ES) reikalaujama, kad iki 2022 m. gruodžio 31 d. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateiktų ataskaitą dėl bendrą informacijos ir tęstinės kelionės bilietų pardavimo sistemų prieinamumo, prireikus kartu pateikdama teisėkūros pasiūlymus.

2. Komisija pritaria šiai rekomendacijai.

Iki 2019 m. pabaigos Komisija užbaigs išsamų valstybių narių perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių atitikties vertinimą. Tačiau ji primena, kad po 2019 m. operatoriai visuomet gali jai pranešti apie netinkamo taikymo atvejus (nesusijusius su perkėlimu į nacionalinę teisę) ir tuomet ji privalės imtis veiksmų.

Komisija taip pat aktyviai dirba su infrastruktūros valdytojais siekdama užtikrinti bendradarbiavimą antkainių klausimais teikiant tarpvalstybines paslaugas.

3. Komisija pritaria šiai rekomendacijai.

Iki 2019 m. pabaigos Komisija užbaigs išsamų valstybių narių perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių atitikties vertinimą. Tačiau po 2019 m. operatoriai visuomet gali jai pranešti apie netinkamo taikymo atvejus (nesusijusius su perkėlimu į nacionalinę teisę) ir tuomet ji privalės imtis veiksmų.

4. Komisija iš dalies pritaria šiai rekomendacijai.

Dėl i papunkčio, peržiūrėdama, kaip numatyta, Komisijos reglamentą (ES) 2015/1100 dėl valstybių narių pareigų teikti geležinkelių rinkos stebėjimo ataskaitas, Komisija pasiūlys, kad valstybės narės atskirai rinktų duomenis apie tradicinio tolimojo susisiekimo ir greitųjų geležinkelių paslaugų punktualumą. Jeigu valstybės narės pasiūlymui pritartų, duomenis būtų galima turėti nuo 2020 m. ir skelbti dvimetėse geležinkelių rinkos stebėjimo ataskaitose.

Komisija nepitaria ii papunkčiui, kuriame prašoma parengti standartinę ataskaitų teikimo sistemą ir metodiką siekiant vertinti klientų pasitenkinimą paslaugomis. Europos geležinkelių agentūros interneto svetainėje ERADIS skelbiamose operatorių ataskaitose, kaip reikalaujama pagal Keleivių teisių reglamentą (EB) Nr. 1371/2007, pranešama apie pasitenkinimą pagal atskirus paslaugų kokybės standartus. Jeigu ataskaitų teikimas būtų suderintas ES lygmeniu, susidarytų papildoma administracinė našta, nes operatoriams tektų ne tik teikti ataskaitas pagal atskirus paslaugų kokybės standartus, bet ir vykdyti suderintus ES reikalavimus. Siekdama padidinti ataskaitų teikimo skaidrumą ir pagerinti kokybę operatorių lygmeniu, neseniai išdėsčiusi nauja redakcija Geležinkelių keleivių teisių reglamentą (EB) Nr. 1371/2007 (COM(2017) 548 *final*), jo III priedo I punkto 2 papunktyje Komisija pasiūlė labiau standartizuotą požiūrį į ataskaitų teikimą, įskaitant detalesnius būtiniausius paslaugų kokybės standartus, taikomus klientų pasitenkinimo tyrimams. Tačiau taip nepavyks suderinti visko, tad Komisija mano, kad būtų tikslinga ir proporcinga toliau kas 4–6 metus vykdyti Eurobarometro apklausas (atsižvelgiant į turimus biudžeto išteklius) siekiant parengti kuo patikimesnę ir reprezentatyvesnę klientų pasitenkinimo tendencijų apžvalgą ES lygmeniu. Eurobarometro nustatyti faktai skelbiami atskirai ir analizuojami politiniu lygmeniu paskesnėje Komisijos geležinkelių rinkos stebėjimo ataskaitoje.

Be to, atsižvelgdama į tikslą liberalizuoti geležinkelius, Komisija nemano, kad būtent ji turėtų vertinti konkuruojančius rinkos dalyvius juos lygindama.

5. Komisija pritaria šiai rekomendacijai.

2017 m. Komisija pradėjo išsamų tyrimą dėl išorės sąnaudų internalizavimo siekdama įvertinti, kiek principai „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“ įgyvendinami ES valstybėse narėse įvairių transporto rūšių sektoriuose. Parengti tinkamas metodikas ir duomenis tai taip pat būtų naudinga siekiant ateityje padėti atsakingoms valstybėms narėms įgyvendinti tuos principus.

Įvykis	Data
Audito planavimo memorandumą (APM) patvirtinimas / Audito pradžia	2017 1 25
Ataskaitos projekto oficialus išsiuntimas Komisijai (ar kitam audituojamajam subjektui)	2018 5 4
Galutinės ataskaitos priėmimas po prieštaravimų procedūros	2018 6 13
Visomis kalbomis gauti Komisijos (ar kito audituojamojo subjekto) oficialūs atsakymai	Anglų k.: 2018 6 25 Kitos kalbos: 2018 7 12

Nuo 2000 m. Europos Sąjunga investavo į greitojo geležinkelio linijas 23,7 milijardo eurų. Nėra realistiško ilgalaikio ES greitojo geležinkelio plano, tėra neveiksminga prastai sujungtų nacionalinių linijų samplaika, kadangi Europos Komisija neturi teisinių svertų ir galių priversti valstybes nares tiesti linijas kaip yra sutarta.

Kyla rizika ekonominiam efektyvumui, kadangi ne visos labai greito geležinkelio linijos yra reikalingos, antai vienos sutaupytos kelionės minutės kaina yra labai didelė, galinti siekti 369 milijonus eurų, o vidutiniai greičiai tesiekia 45 % maksimalaus pajėgumo, tuo tarpu išlaidų perviršiai ir statybų vėlavimai yra greičiau norma, o ne išimtis.

Tvarumas yra silpnas, investicijų veiksmingumas nepakankamas, o ES pridėtinė vertė abejotina, nes trijose iš septynių užbaigtų linijų keleivių skaičius yra mažas ir dėl to atsiranda 2,7 milijardo eurų ES bendrojo finansavimo išlaidų neveiksmingumo rizika. Be to, devyniose iš 14 linijų ir atkarpų keleivių skaičius buvo nepakankamas ir iki šiol veikia 11 000 nacionalinių taisyklių, nors Audito Rūmai jau 2010 metais ragino panaikinti šias technines ir administracines kliūtis.



EUROPOS
AUDITO
RŪMAI



Leidinių biuras

EUROPOS AUDITO RŪMAI
12, rue Alcide de Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1

Užklausos: eca.europa.eu/lt/Pages/ContactForm.aspx
Interneto svetainė: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors

© Europos Sąjunga, 2018 m.

Dėl leidimo naudoti arba kopijuoti nuotraukas arba kitą medžiagą, kurių autorių teisės nepriklauso Europos Sąjungai, būtina tiesiogiai kreiptis į autorių teisių subjektus.