

EUROPOS
AUDITO RŪMAI

ISSN 1831-0885

Specialioji ataskaita Nr. 8

2010

TRANSPORTO VEIKLOS REZULTATŲ
GERINIMAS TRANSEUROPINIŲ
GELEŽINKELIŲ AŠYSE.

AR ES GELEŽINKELIŲ INFRASTRUKTŪROS
INVESTICIJOS BUVO VEIKSMINGOS?



LT



Specialioji ataskaita Nr. 8 // 2010

TRANSPORTO VEIKLOS REZULTATŲ GERINIMAS TRANSEUROPINIŲ GELEŽINKELIŲ AŠYSE. AR ES GELEŽINKELIŲ INFRASTRUKTŪROS INVESTICIJOS BUVO VEIKSMINGOS?

(pagal SESV 287 straipsnio 4 dalies antrą pastraipą)

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

Tel. +352 4398-1
Faks. +352 4398-46410
El. paštas: euraud@eca.europa.eu
Svetainė: <http://www.eca.europa.eu>

Specialioji ataskaita Nr. 8 // 2010

Daug papildomos informacijos apie Europos Sąjungą yra internete.
Ji prieinama per portalą EUROPA (<http://europa.eu>).

Katalogo duomenys pateikiami šio leidinio pabaigoje.
Liuksemburgas: Europos Sąjungos leidinių biuras, 2010

ISBN 978-92-9207-823-2
doi:10.2865/20114

© Europos Sąjunga, 2010
Leidžiama atgaminti nurodžius šaltinį.

Printed in Luxembourg

TURINYS

Dalys

ŽODYNĖLIS

I–III SANTRAUKA

1–14 ĮVADAS

1–3 PAAIŠKINAMOJI INFORMACIJA

4–14 ES INTERVENCIJOS GELEŽINKELIŲ SRITYJE

5–10 TEISINĖS PRIEMONĖS ES LYGMENIU

11–14 ES BENDRASIS GELEŽINKELIŲ INFRASTRUKTŪROS FINANSAVIMAS

15–18 AUDITO APIMTIS IR METODAS

19–61 PASTABOS

19–24 PRIORITETINIŲ PROJEKTŲ APIBRĖŽTIS PAGAL ĮRODOMUS POREIKIUS, SUSIJUSIUS SU ESAMOMIS IR PLANUOJAMOMIS GELEŽINKELIŲ PASLAUGOMIS

21 PROCEDŪROS, PAGAL KURIĄ BUVO NUSTATYTI 2004 M. PRIORITETINIAI PROJEKTAI, TRŪKUMAI

22–24 PRIORITETINIAI PROJEKTAI NESUTAMPA SU PAGRINDINIŲ TRANSEUROPINIŲ GELEŽINKELIO AŠIŲ APIBRĖŽTIMIS

25–38 ES FINANSINĖS PARAMOS ATRANKA IR PATVIRTINIMAS

28–31 NUO 2006 M. TEN-T BENDROJO FINANSAVIMO KONCENTRACIJA PASIENYJE PAGERĖJO, BET VIS DAR BŪTINA SIEKTI DIDESNĖS PAŽANGOS

32 KOORDINATORIAI DARĖ TEIGIAMĄ POVEIKĮ KONCENTRUOJANT INVESTICIJAS IR PALENGVINANT SU PRIORITETINIAIS PROJEKTAIS SUSIJUSIUS PATOBULINIMUS

33 GALĖTŲ PAGERĖTI GRŪSČIŲ NUSTATYMAS

34–38 KOMISIJOS ATRANKOS IR PATVIRTINIMO PROCEDŪRŲ TRŪKUMAI

39–48 ES BENDRAI FINANSUOJAMOS INFRASTRUKTŪROS KŪRIMAS, ATSIŽVELGIANT Į SPECIFIKACIJAS IR JOS NAUDOJIMO TINKAMUMĄ

41–43 PLANUOTA INFRASTRUKTŪRA SUKURIAMA ATSIŽVELGIANT Į SPECIFIKACIJAS

44 KARTAIS YRA VĖLAVIMŲ PRIEŠ TAI, KOL INFRASTRUKTŪRA BUS PRADĖTA NAUDOTI

45–48 NUSTATYTA, KAD DAŽNIAUSIAI DĖL NENUMATYTŲ PRIEŽASČIŲ VIŠOSE ATKARPOSE BUVO VIRŠYTOS IŠLAIDOS

49–61 TRANSPORTO VEIKLOS REZULTATAI ATKARPOSE, GAUNANČIOSE ES INVESTICIJAS VYKDANT PRIORITETINIUS PROJEKTUS

52 VEIKLOS REZULTATAI ATKARPOSE, SKIRTOSE GREITŲJŲ KELEIVINIŲ GELEŽINKELIŲ PASLAUGOMS, ATITINKA LŪKESČIUS

53–61 PAPRASTŲJŲ GELEŽINKELIŲ, SKIRTŲ KROVINIŲ VEŽIMUI AR MIŠRIAM TRANSPORTUI, ATKARPŲ ATVEJU TRANSPORTO VEIKLOS REZULTATAI KOL KAS NEATITINKA NUMATYTŲ LŪKESČIŲ

62–66 IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS

- I PRIEDAS — PAGRINDINIŲ EUROPOS TEISĖS AKTŲ GELEŽINKELIŲ SEKTORIUJE SANTRAUKA**
- II PRIEDAS — TECHNINĖS SĄVEIKOS SPECIFIKACIJOS**
- III PRIEDAS — TEN-T PRIORITETINIŲ PROJEKTŲ SĄRAŠAS**
- IV PRIEDAS — Į AUDITO IMTĮ ĮTRAUKTOS ES BENDRAI FINANSUOJAMOS INFRASTRUKTŪROS ATKARPOS**
- V PRIEDAS — IKI 2010 M. BIRŽELIO MĖN. KOMISIJOS PASKIRTI KOORDINATORIAI PRIORITETINIŲ GELEŽINKELIŲ PROJEKTŲ SRITYJE**
- VI PRIEDAS — AUDITO METU TIKRINTOS ES BENDRAI FINANSUOJAMOS ATKARPOS: TIESIMO IR NAUDOJIMO BŪKLĖ**
- VII PRIEDAS — AUDITO METU NUSTATYTŲ SISTEMINIŲ SUVARŽYMŲ PASIENIO VIETOVĖSE TRANSEUROPINĖSE GELEŽINKELIŲ AŠYSE APŽVALGA**

KOMISIJOS ATSAKYMAI

1 nuotrauka. Atkabintas lokomotyvas prieš manevravimą Brennersee stotyje



© Europos Audito Rūmai, 2009 m. vasario mėn.

ŽODYNĖLIS

Eseno projektai: 14 bendro intereso projektų, susijusių su transeuropiniu tinklu, kurie buvo nustatyti 1993 m. Eseno Europos Vadovų Taryboje.

Europos koordinatoriai: Komisijos paskirti asmenys, siekiant palengvinti kai kurių projektų, visų pirma pasienio projektų ar kai kurių jų atkarpų, kurie yra paskelbti europinio intereso projektais, koordinuotą įgyvendinimą.

Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (European Rail Traffic Management System – ERTMS): Speciali Europos iniciatyva, kuria siekiama prisidėti prie vienos bendros Europos geležinkelių sistemos kūrimo, pakeičiant įvairias nacionalines traukinių kontrolės sistemas Europoje. Ją sudaro du techniniai elementai: Europos traukinių valdymo sistema (*European Train Control System – ETCS*) ir pasaulinė judriojo ryšio sistema – Geležinkeliai (*GSM-R*).

Europos regioninės plėtros fondas (ERPF): Finansinė priemonė, skirta skatinti ekonominę ir socialinę sanglaudą tarp ES regionų. ERPF intervencijos iš esmės įgyvendinamos veiklos programomis ir apima daug projektų.

Geležinkelio įmonė (GI): Bet kokia pagal taikomus Bendrijos teisės aktus licencijuota viešoji ar privati įmonė, kurios pagrindinė veikla yra teikti krovinių ir (arba) keleivių vežimo paslaugas geležinkeliais.

Infrastruktūros valdytojas (IV): Bet kokia įstaiga ar įmonė, visų pirma atsakinga už geležinkelių infrastruktūros sukūrimą ir priežiūrą. Ji taip pat gali būti atsakinga už infrastruktūros kontrolės ir saugos sistemų valdymą.

Prioritetiniai projektai: 30 bendro intereso projektų, apimančių TEN-T tinklo atkarpas, ir įtrauktų į TEN-T gaires.

Reguliavimo institucija: Nuo jokio infrastruktūros valdytojo, mokesčius renkančios įstaigos, pajėgumus paskirstančios įstaigos ar pareiškėjo nepriklausanti įstaiga. Geležinkelio įmonė turi teisę skųstis reguliavimo institucijai.

Sąveika: Techninis infrastruktūros, riedmenų, signalizacijos ir kitų geležinkelių transporto sistemų suderinamumas bei procedūros, taikomos patvirtinant riedmenų naudojimą visame Europos geležinkelių tinkle.

Struktūrinės pasirengimo stojimui politikos instrumentas (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession – ISPA): Viena iš priemonių, skirtų padėti Vidurio ir Rytų Europos šalims kandidatėms rengiantis narystei 2000–2006 m. Juo buvo siekiama padėti šalims kandidatėms taikyti ES aplinkosaugos standartus bei modernizuoti ir plėsti transporto tinklus, įskaitant jungtis su transeuropiniu tinklu. Stojimo metu šie projektai buvo priskirti Sanglaudos fondo projektams.

TGV/HSL/AVE: *Trains à Grande Vitesse / High Speed Line / Alta Velocidad Española.*

SANTRAUKA

I.

Europos Sąjungos politika geležinkelių srityje apima teisinės priemonės, susijusias su Europos geležinkelių rinkos atvėrimu, sąveika, saugos klausimais bei bendrąjį geležinkelių infrastruktūros plėtros finansavimą pagal TEN-T ir sanglaudos politiką. Audito Rūmų audito metu visų pirma buvo atsižvelgta į ES geležinkelių infrastruktūros bendrąjį finansavimą ir nagrinėjamas jo efektyvumas gerinant transeuropinių ašių veiklos rezultatus.

II.

Audito Rūmai nustatė, kad bendrai finansuodama geležinkelių infrastruktūros plėtrą ES prisidėjo suteikdama naujas galimybes transeuropinio geležinkelių transporto srityje. Vis dėlto reikėtų taikyti priemones, kurios padėtų racionaliau panaudoti ES lėšas:

- prioritetinių projektų, kurie yra pagrindinis ES finansinių išteklių koordinavimo ir koncentravimo mechanizmas, apibrėžtis iki šiol nėra grindžiama esamų ir numatomų eismo srautų analize, o su jais susijusios ašys ne visuomet sutampa su tikslia pagrindinių transeuropinių geležinkelių ašių apibrėžtimi;

- TEN-T bendrojo finansavimo koncentravimas pasienio vietovėse pagerėjo. Komisijos paskirtų koordinatorių, siekiant pagerinti situaciją pasienio ir kitose atkarpose, indėlis buvo pozityvus. Tačiau šiose vietovėse vis dar yra ko siekti ir būtina gerinti su grūtimis susijusią analizę. Nustatyta trūkumų su Sanglaudos fondo projektais susijusiose patvirtinimo procedūrose, taip pat turėtų būti tobulinamos TEN-T projektų atrankos procedūros;

- įgyvendinus bendrai finansuojamus infrastruktūros projektus buvo sukurta specifikacijose numatyta infrastruktūra ir jiems pasibaigus sukurtos naujos ir geresnės geležinkelių transporto galimybės pagrindinėse prioritetinių projektų atkarpose. Techninių specifikacijų pakeitimai buvo atlikti dėl diegimo metu susidariusių aplinkybių. Dažnai buvo viršijamos išlaidos;

- svarbių rezultatų pasiekta greitojo keleivinio transporto paslaugų linijose, tačiau geležinkelių paslaugos neteikiamos taip, kaip numatyta mišraus ir krovinių vežimo paprastosiomis linijose, kurių naudojimas yra veikiamas tam tikrų veiksmų, pavyzdžiui, sisteminių suvaržymų geležinkelių tinkle, visų pirma pasienio vietovėse.

SANTRAUKA

III.

Audito Rūmai rekomenduoja, kad Komisija turėtų:

- ateityje nustatydama prioritetinius projektus dirbti kartu su valstybių narių ir geležinkelių institucijomis, siekiant nustatyti transeuropinius koridorius, kurie turi didelę esamą ar numatomą paklausą, stiprinti europines žinias ir analitinius pagrindus;
- pasinaudoti iki šiol koordinatorių vykdytomis funkcijomis bei užtikrinti, kad sprendimai dėl TEN-T lėšų skyrimo būtų grindžiami patikima svarbių grūsčių analize;
- užtikrinti su Sanglaudos fondu susijusių projektų patvirtinimo procedūrų patikimumą bei gerinti ekonominės naudos analizių, kuriomis grindžiamos TEN-T atrankos procedūros, kokybę;
- pasinaudodama savo patirtimi Komisija turėtų imtis iniciatyvos palengvinant projektų vykdytojų keitimąsi žiniomis ir patirtimi geležinkelių infrastruktūros plėtros srityje;
- ypatingą dėmesį atkreipti į praktinių suvaržymų, turinčių įtakos geležinkelio transportui pasienyje ir tiesiogiai nesusijusių su infrastruktūra, sumažinimą. Tuo tikslu skatinti ir remti valstybių narių geležinkelio institucijų bendradarbiavimą.

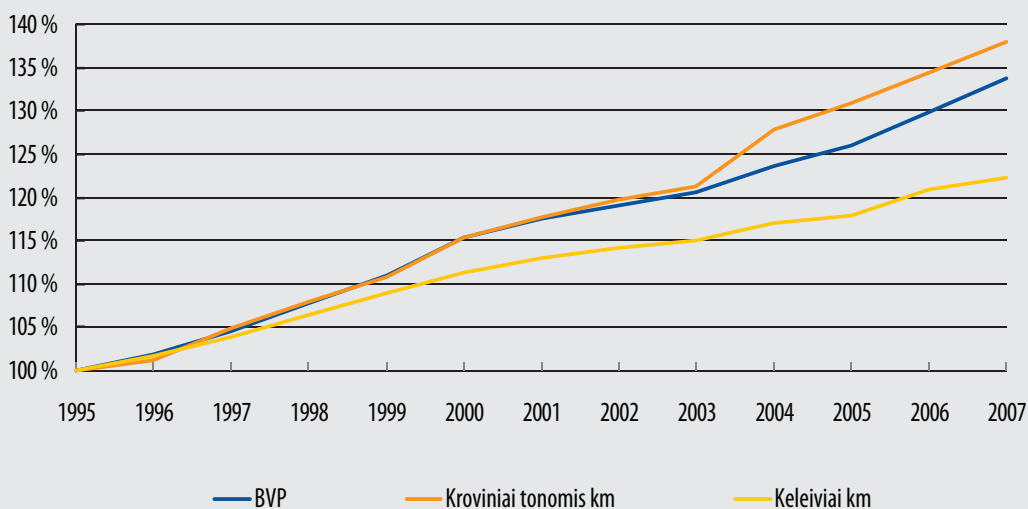
IVADAS

PAAIŠKINAMOJI INFORMACIJA

1. Pastaraisiais metais transporto apimtys Europos Sąjungoje žymiai išaugo. 1995–2007 m. krovinių transporto apimčių augimas pralenkė BVP augimą (žr. **1 diagramą**).
2. Pagal naujausias prognozes tikimasi, kad ši situacija išliks iki 2020 m. Manoma, kad krovinių transportas daugiausiai bus vykdomas keliais ir jūra (žr. **2 diagramą**), o transportas lengvaisiais automobiliais sudarys didžiausią keleivių vežimo padidėjimo dalį (žr. **3 diagramą**). Europos geležinkeliai sudarys tik mažą numatomo augimo dalį. Manoma, kad jų santykinė visos transporto rinkos dalis mažės.

1 DIAGRAMA

ES-27 TRANSPORTO AUGIMAS (1995–2007 M.)



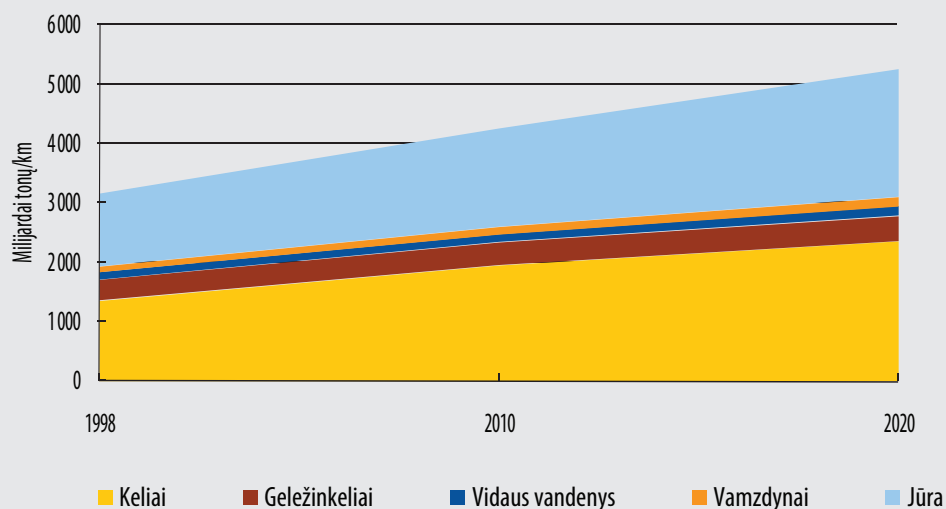
Šaltinis: „ES energetikos ir transporto skaičiai – 2009 m. statistinių duomenų knygelė“, Europos Komisija, Transporto ir energetikos generalinis direktoratas.

3. Komisija nustatė tris svarbias kliūtis, trukdančias plėtoti stiprų ir konkurencingą Europos geležinkelių transporto sektorių:

- o geležinkelių infrastruktūra nėra tinkamai pritaikyta teikti transeuropines paslaugas, visų pirma trūksta nacionalinių geležinkelių tinklų sąsajos (ypač pasienyje), yra daug grūsčių svarbiose ašyse, o didelė šiuo metu naudojamos Europos geležinkelių infrastruktūros dalis yra pasenusi keiliais dešimtmečiais (kartais ir šimtmečiu), todėl turi būti pakeista ar modernizuota;
- o Europos geležinkelių tinklas sudarytas iš daugybės nacionalinių geležinkelių tinklų, kurie buvo istoriškai plėtojami siekiant patenkinti nacionalinius poreikius. Kiekvienas jų plėtojo panašias, bet ne identiškąs technines ir veiklos nacionalines ypatybes bei administracines procedūras, todėl būtina išnagrinėti sąveikos problemas;
- o Europoje istoriškai geležinkelių paslaugos buvo teikiamos tik nacionalinėse rinkose, todėl būtina sukurti konkurencingą transeuropinių paslaugų rinką.

2 DIAGRAMA

ES-25 KROVINIŲ TRANSPORTO AUGIMO PROGNOZĖ (1998–2020 M.)



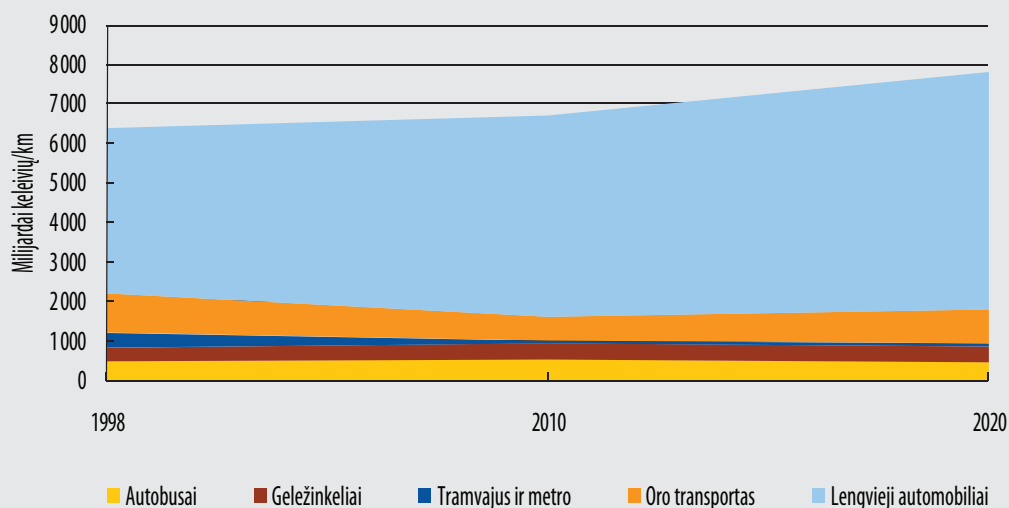
Šaltinis: Keep Europe Moving, ASSESS, Transporto ir energetikos generalinis direktoratas, II priedas, p. 35 ir 36.

ES INTERVENCIJOS GELEŽINKELIŲ SRITYJE

4. ES intervencijoms Europos geležinkelių srityje taikomi du politikos instrumentai: teisinės priemonės, pagal kurias siekiama atverti Europos geležinkelių rinką ir skatinti sąveiką (bei geležinkelių saugą ir keleivių teises), ir naujos ir modernizuojamos geležinkelių infrastruktūros bendrasis finansavimas (žr. **4 diagramą**). Iš esmės pažanga yra susijusi su kuo geresnės šių instrumentų sinergijos siekimu; pavyzdžiui, sukurta nauja pasienio geležinkelių infrastruktūra negali būti iki galo eksploatuojama, jei nėra tinkamai plėtojama transeuropinių paslaugų rinka.

3 DIAGRAMA

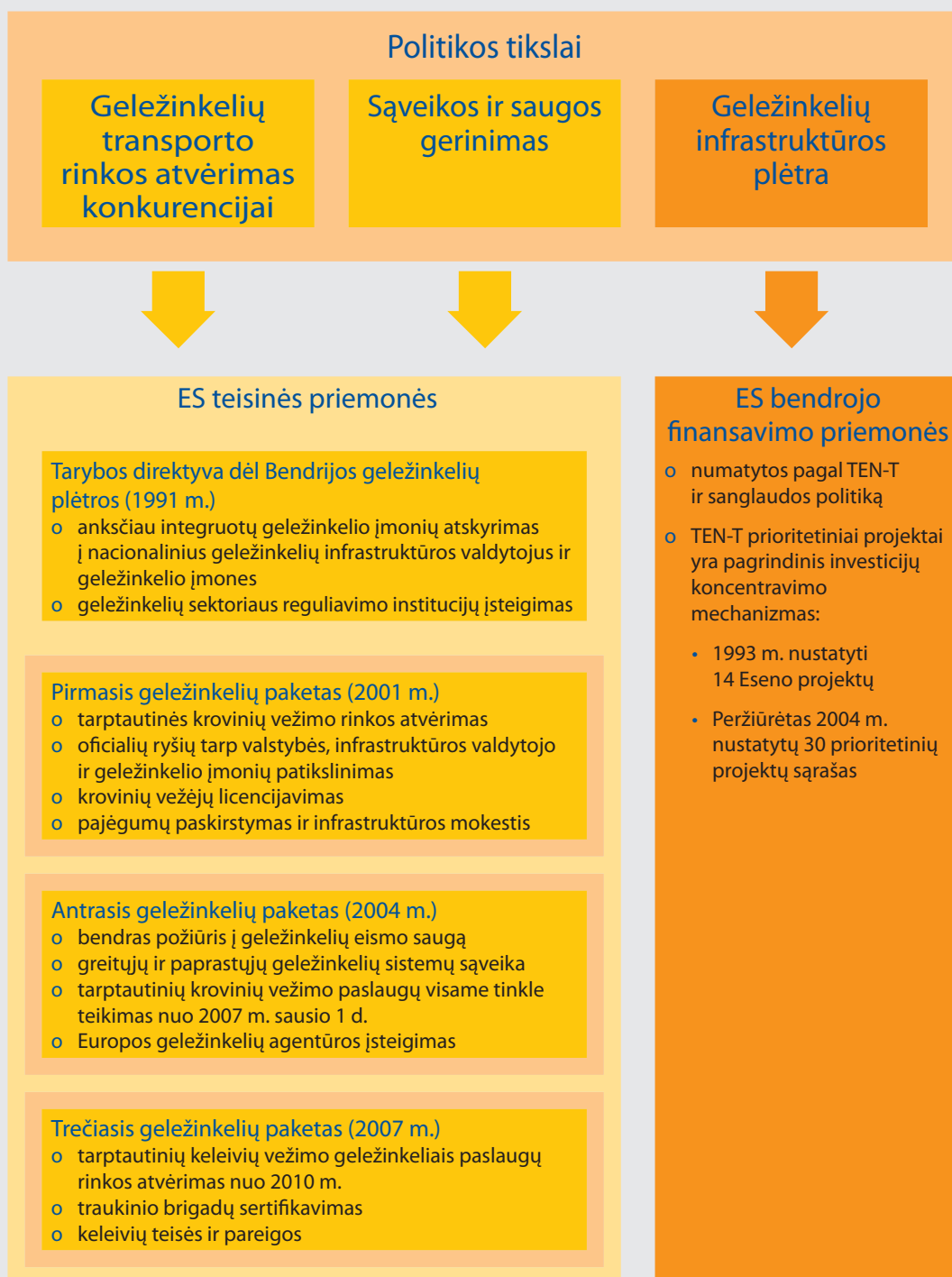
ES-25 KELEIVIŲ TRANSPORTO AUGIMO PROGNOZĖ (1998–2020 M.)



Šaltinis: Keep Europe Moving, ASSESS, Transporto ir energetikos generalinis direktoratas, II priedas, p. 35 ir 36.

4 DIAGRAMA

ES POLITIKOS TIKSLAI IR PRIEMONĖS GELEŽINKELIŲ SRITYJE



TEISINĖS PRIEMONĖS ES LYGMENIU

RINKA, SAŲEIKA IR SAUGA

5. Pagal 1991 m. ES teisės aktus¹ buvo reikalaujama integruotas geležinkelio įmones atskirti į nacionalinius geležinkelių infrastruktūros valdytojus (IV) ir geležinkelio įmones (GI). Taip pat buvo reikalaujama, kad būtų įsteigtos nacionalinės geležinkelių sektoriaus reguliavimo institucijos, kurios prižiūrėtų geležinkelių rinką nacionaliniu lygmeniu.
6. Nuo 2001 m. ES direktyvos buvo įtrauktos į vadinamuosius geležinkelių „paketus“, nagrinėjančius rinkos atvėrimo, saŲeikos ir saugos aspektus (žr. **4 diagramą**, kurioje pateikiama ES teisinių priemonių santrauka, ir **I priedą**, kuriame pateikiamos išsamios nuorodos), kurie turi būti perkelti į nacionalinius teisės aktus ir juos įgyvendino valstybės narės.
7. Bendri techniniai standartai ES lygmeniu buvo formalizuoti techninėmis saŲeikos specifikacijomis (TSS), be kita ko apimančiomis su Europos geležinkelių eismo valdymo sistema susijusius standartus (*European Rail Traffic Management System* – ERTMS) (žr. **1 langelį**). TSS plėtojimo užduotį Komisija perdavė Europos geležinkelių agentūrai (žr. **II priedą**, kuriame pateikiama paskelbtų TSS santrauka).

¹ 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtos (OL L 237, 1991 8 24, p. 25).

1 LANGELIS

EUROPOS GELEŽINKELIŲ EISMO VALDymo SISTEMA (ERTMS)

Įgyvendinant ERTMS siekiama prisidėti prie vienos bendros Europos geležinkelių sistemos kūrimo, pakeičiant skirtingas nacionalines traukinių kontrolės sistemas Europoje. Ji taip pat palengvina greitųjų geležinkelių transportą, suteikia galimybę padidinti geležinkelio linijų pajėgumus ir gerina saugą. Pagal kelis Komisijos sprendimus, tarp jų Sprendimą dėl ERTMS diegimo plano², reikalaujama, kad nutiestos naujos linijos būtų aprūpintos ERTMS, o kai kurie koridoriai būtų ja aprūpinti iki tam tikros konkrečios datos. 500 milijonų eurų viso 2007–2013 m. TEN-T skirto 8 milijardų eurų biudžeto buvo numatyti geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų vykdomam ERTMS patvirtinimo rėmimui.

² 2009 m. liepos 22 d. Komisijos sprendimas 2009/561/EB, iš dalies keičiantis Sprendimą 2006/679/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemių techninių saŲeikos specifikacijų (OL L 194, 2009 7 25, p. 60).

TEN-T TINKLAS IR PRIORITETINIAI PROJEKTAI

8. Sutartyje numatyta, kad ES remia nacionalinių tinklų jungimąsi ir sąveiką³. Transeuropinis transporto tinklas (TEN-T) atspindi pagrindines transporto kryptis, į kurias atsižvelgiant buvo teikiama geležinkelių infrastruktūrai skirta Europos finansinė parama.
9. Ypač svarbūs yra prioritetiniai projektai, kurie pirmą kartą buvo apibrėžti 1993 m. Eseno Europos Vadovų Taryboje. Juos įgyvendinant siekiama dar geriau koncentruoti ES investicijas pagrindinėse ašyse. Nuo 2004 m. jų sąrašas išaugo iki 30 prioritetinių projektų (19 susiję su geležinkelių transportu), kurie buvo įtraukti į TEN-T gaires⁴. Šis sąrašas buvo pateiktas atsižvelgiant į buvusio Komisijos nario Karel Van Miert vadovaujamos aukšto lygio darbo grupės rekomendacijas (žr. **5 diagramą**, kurioje pateikiama pagrindinių TEN-T tinklo ir prioritetinių projektų plėtojimo gairių santrauka, bei **III priedą**, kuriame pateikiamas prioritetinių projektų sąrašas). **2 langelyje** nurodyti prioritetinių projektų finansavimo šaltiniai.
10. 2009 m. Komisija inicijavo išsamią TEN-T politikos peržiūrą, kurioje buvo nagrinėjami būsimi politiniai ir ekonominiai iššūkiai, pavyzdžiui, klimato kaitos tikslų įgyvendinimas, tolesnis ekonominis augimas, ekonominė ir socialinė sanglauda bei Europos tarptautinio vaidmens stiprinimas⁵. Komisija pasiūlė tolesnio TEN-T plėtojimo galimybes, siekdama parengti svarbų teisėkūros pasiūlymą, įskaitant TEN-T gairių peržiūrą.

³ Europos bendrijos steigimo sutarties (1992 m.) 154 straipsnis. Transeuropiniai tinklai sukurti transporto, telekomunikacijų ir energetikos srityje.

⁴ 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 884/2004/EB, iš dalies keičiantis Sprendimą Nr. 1692/96/EB dėl Bendrijos gairių, susijusių su transeuropinio transporto tinklo vystymu (OL L 67, 2004 4 30, p. 1).

⁵ TEN-T Žalioji knyga: *Politikos peržiūra. Siekiant geriau integruoto transeuropinio transporto tinklo įgyvendinant bendrąją transporto politiką*, COM(2009) 44 galutinis, 2009 2 4.

PRIORITETINIŲ PROJEKTŲ FINANSAVIMO ŠALTINIAI

Pagal paskutinius apskaičiavimus iki 2007 m. prioritetiniams projektams jau buvo skirta 126,35 milijardo eurų, 154 milijardus eurų buvo tikimasi investuoti 2007–2013 m., o vėliau skirti dar 119 milijardų eurų. Valstybių narių nacionaliniai biudžetai sudaro 66 % visos sumos, kuri buvo skirta 1996–2013 m. prioritetinių projektų investicijoms (žr. **1 lentelę**).

5 DIAGRAMA

TEN-T TINKLO IR PRIORITETINIŲ PROJEKTŲ PLĖTOJIMO GAIRĖS

1994 m. valstybių ar vyriausybių atstovų grupė pasiūlė 14 „Europinės svarbos projektų“ sąrašą (kurių 10 susiję su geležinkelių infrastruktūra). Vadinami „Eseno projektai“ buvo įtraukti į pirmąsias oficialias TEN-T gaires.

2001 m. Komisija paskelbė Baltąją knygą dėl 2010 m. Europos transporto politikos, visų pirma pažymėdama, kad būtina atgaivinti geležinkelius.

2004 m. remiantis valstybių narių ir stojančiųjų šalių pasiūlymais aukšto lygio grupė rekomendavo su TEN-T tinklu susijusių bendro intereso projektų sąrašą iki 2020 m. Taryba oficialiai patvirtino 30 prioritetinių projektų (kurių 19 susiję su geležinkelių infrastruktūra).

2005 m. peržiūrėtoje Lisabonos strategijoje buvo akcentuota su Europos strateginiu vystymu susijusi transporto infrastruktūros svarba, pabrėžiant poreikį veiksmingai prisitaikyti prie didėjančių pasaulinių ir Europos vidaus prekybos srautų, spręsti aplinkosaugos problemas bei remti socialinį ir ekonominį vystymąsi.

2006 m. įsigaliojo atnaujintos TEN-T gairės, įvedant 30 % bendrojo finansavimo ribą pasienio vietovėse ir numatant koordinatorių paskyrimą.

2009 m. Komisija vykdė oficialias konsultacijas su suinteresuotomis šalimis dėl geresnio integruoto TEN-T tinklo pagrindo ir galimo prioritetinių projektų pobūdžio ateityje. Akcentuotos diskusijų temos buvo pagrindinių tinklų apibrėžimas ir pažangiųjų transporto sistemų plėtra.

2010 m. Komisija turi paskelbti Baltąją knygą dėl TEN-T tinklo.

ES BENDRASIS GELEŽINKELIŲ INFRASTRUKTŪROS FINANSAVIMAS

11. 30 prioritetinių projektų (išskyrus *Galileo*), taip pat ir geležinkelių transporto, finansavimo šaltiniai apibendrinti **1 lentelėje**⁶.
12. ES vykdomas geležinkelių infrastruktūros atkarpų pagal TEN-T ir sanglaudos politiką bendrasis finansavimas yra grindžiamas nacionaliniais pasiūlymais. Jį įgyvendina nacionalinės institucijos. Komisijoje abiem atvejais yra taikomos skirtingos skyrimo ir atrankos procedūros.

⁶ 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 680/2007, nustatančio bendrąsias taisykles dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo transeuropinių transporto ir energetikos tinklų srityse, 17 straipsnis (OL L 162, 2007 2 22, p. 1). Kas dvejus metus Komisija turi pateikti ataskaitą dėl TEN-T veiklos. Nors paprastai pateikiamas tinkamas esamos situacijos aprašymas, audito metu paaiškėjo, kad Komisijos 2008 m. gegužės mėn. ataskaitoje buvo netikslumų su istorinėmis investicijomis susijusiuose skaičiuose.

1 LENTELĖ

30 PRIORITETINIŲ PROJEKTŲ (IŠSKYRUS *GALILEO*) INVESTICIJŲ FINANSAVIMO ŠALTINIAI, 1996–2013 M.

(milijardais eurų)		1996–1999 m. ES-15	2000–2006 m. EU-27	2007–2013 m. EU-27	Iš viso	%
ES dotacijos	TEN-T	1,35	2,80	5,40	9,55	3 %
	Sanglaudos fondas	3,83	7,00	12,30	23,13	8 %
	ERPF	1,46	4,81	4,70	10,97	4 %
EIB		9,78	16,10	25,00	50,88	18 %
Kiti šaltiniai (nacionaliniai)		16,23	63,00	106,60	185,83	66 %
Visos TEN-T prioritetinių projektų investicijos		32,65	93,70	154,00	280,35	100 %

Audito Rūmai pastebėjo visų 2007–2013 m. laikotarpio 154 milijardų eurų investicijų skirtumą, palyginti su TEN-T prioritetinių projektų pažangos ataskaitoje pateiktais 151 milijardu eurų.

Šaltinis: „TEN-T finansavimas skaičiais“, Transporto ir energetikos generalinio direktorato interneto svetainė http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/funding/doc/funding_figs.pdf

13. Pagal TEN-T politiką ES bendrai finansuoja studijas ir darbus (žr. **2 lentelę**, kurioje pateiktos didžiausios bendrojo finansavimo ribos). Bendrojo finansavimo projektai darbų atveju paprastai yra susiję su prioritetinių projektų atkarpos kai kurių dalių ar techninių elementų diegimu. Projektai atrinkami konkurenciniu pagrindu, atliekant valstybių narių institucijų pateiktų pasiūlymų įvertinimą. Pasiūlymų įvertinimo procedūros baigiamos projektų klasifikavimu, o ES bendrasis finansavimas skiriamas geriausiai įvertintiems projektams. Už TEN-T politiką yra atsakingas Mobilumo ir transporto generalinis direktoratas. Įvertinimo procedūros organizavimas yra viena iš užduočių, kuri buvo patikėta TEN-T vykdomajai agentūrai.
14. Pagal sanglaudos politiką ES bendrasis finansavimas skiriamas valstybėms narėms, atitinkančioms tinkamumo reikalavimus gauti Sanglaudos fondo⁷ ir ERPF lėšas (žr. **2 lentelę**, kurioje pateikiamos didžiausios bendrojo finansavimo ribos). Už sanglaudos politiką yra atsakingas Regioninės politikos generalinis direktoratas. Sanglaudos fondo projektų⁸ bendrąjį finansavimą ir ERPF didelės apimties projektų⁹ finansavimą tvirtina Komisija pagal specialias kiekvienam fondui taikomas taisykles. Komisijos patvirtinimo procedūros apima pasiūlytų projektų suderinamumo su nacionalinėmis ir regioninėmis strategijomis patikrinimą bei bendro įvykdomumo ir pasirengimo lygio peržiūrą. Su Sanglaudos fondu susijusiuose teisės aktuose nustatyta, kad transporto finansavimas turi būti skirtas TEN-T tinklui, visų pirma prioritetiniams projektams¹⁰.

⁷ Iki 2004 m. finansavimas taip pat galėjo būti skiriamas stojančiosioms šalims pagal ISPA programą. Stojimo metu projektai buvo pakeisti Sanglaudos fondo projektais.

⁸ Nuo 2007 m. bendrajam finansavimui iš Sanglaudos fondo pateiktiems mažesnės nei 50 milijonų eurų vertės projektams nėra būtinas Komisijos patvirtinimas.

⁹ Didelės apimties projektų sąvoka iš esmės apibrėžta atsižvelgiant į projektams skirtą finansavimo apimtį. Apibrėžtis apima projektus, „kurių bendros išlaidos, į kurias atsižvelgiama nustatant fondų dalį, viršija 50 milijonų eurų“ (Tarybos reglamento (EB) Nr. 1260/1999 25 straipsnis (OL L 161, 1999 6 26, p. 1) ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1083/2006, iš dalies pakeisto Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 539/2010 (OL L 158, 2010 6 24, p. 1), 39 straipsnis (OL L 210, 2006 7 31, p. 25). Dėl išsamesnės informacijos šia tema žr. Specialiąją ataskaitą Nr. 1/2008 dėl 1994–1999 m. ir 2000–2006 m. programavimo laikotarpių didelės apimties investicinių projektų svarstymo ir įvertinimo proceso.

¹⁰ Tarybos reglamento (EB) Nr. 1164/94 (OL L 130, 1994 5 25, p. 1) 3 straipsnyje, Reglamento (EB) Nr. 1264/1999 (OL L 161, 1999 6 26, p. 57) 3 straipsnio 1 dalyje ir Reglamento (EB) Nr. 1084/2006 (OL L 210, 2006 7 31, p. 79) 2 straipsnio 1 dalies a punkte nustatyta, kad transporto lėšos iš Sanglaudos fondo turi būti skiriamos TEN-T projektams ir, visų pirma, 2004 m. TEN-T gairėse apibrėžtiems „bendro intereso projektams“.

2 LENTELĖ

DIDŽIAUSIOS BENDROJO FINANSAVIMO PAGAL TEN-T
IR SANGLAUDOS POLITIKĄ RIBOS (2000–2013 M.)¹

		2000–2006 m.	2007–2013 m.
TEN-T	Studijos	50 %	50 %
	ERTMS Lokomotyve/geležinkelio kelyje	10 %	50 %
	Prioritetinių projektų pasienio atkarpos	10 % (20 % nuo 2004 m.)	30 %
	Kitos prioritetinių projektų atkarpos	10 % (20 % grūsčių problemoms)	20 %
Sanglaudos politika	Sanglaudos fondas	85 %	85 %
	ERPF	75 %	75 % (80 % valstybėms narėms, atitinkan- čioms tinkamumo reikalavimus gauti Sanglaudos fondo lėšas)
	ISPA (iki 2004 m.)	75 %	–

¹ Bendrojo finansavimo ribos taikomos tik tiems projektams, kurių išlaidos laikomos tinkamomis pagal ES paramą reglamenuojančias taisykles.

AUDITO APIMTIS IR METODAS

15. Audito metu didžiausias dėmesys buvo skirtas ES vykdomam geležinkelių infrastruktūros bendrajam finansavimui bei nagrinėjamas jo veiksmingumas gerinant transeuropinių ašių rezultatus. Atlikdami auditą Audito Rūmai atsižvelgė į keturias pagrindines rizikos sritis, t. y.:

- ar prioritetiniai projektai buvo veiksmingas mechanizmas koncentruojant ES lėšas pagrindinėse transeuropinėse ašyse, visų pirma, kaip jie buvo apibrėžti atsižvelgiant į įrodymus poreikius esamų ir numatomų geležinkelių sektoriaus paslaugų srityje;
- ar iš TEN-T ir Sanglaudos politiką teikiama finansinė parama buvo veiksmingai numatyta prioritetingoms sritims ir ar ji grindžiama patikimomis atrankos ir tvirtinimo procedūromis;
- ar ES bendrai finansuojamos infrastruktūros atkarpos buvo nutiestos atsižvelgiant į specifikacijas ir ar jos galėjo būti pradėtos eksploatuoti tinkamu laiku;
- ar ES bendrai finansuojamos infrastruktūros atkarpos buvo eksploatuojamos atsižvelgiant į lūkesčius, įskaitant transeuropinių ašių, kuriose jos yra, kontekstą.

2 nuotrauka. Krovininis traukinys Miunchene pasirengęs išvykti į Veroną per Brennersee stotį



© Europos Audito Rūmai, 2009 m. vasario mėn.

16. Audito metu Audito Rūmai išnagrinėjo 2000–2006 m. ES bendrai finansuotos 21 konkrečios atkarpos imtį (14 pradžioje finansuotų pagal TEN-T finansinę priemonę ir septynias iš esmės pagal sanglaudos politiką). Šios atkarpos susijusios su aštuoniais prioritetiniais projektais, nustatytais TEN-T gairėse. Imtis iš viso apima 8 683 milijonus eurų ES investicijų, sudarančių 77 % visų ES bendrai finansuojamų investicijų aštuonių pasirinktų prioritetinių projektų imtyje ir 36 % investicijų iš visų kitų atitinkamų šaltinių (žr. **IV priedą**, kuriame pateikiama išsamesnė informacija apie imtį, ir **3 langelį**, kuriame pateikiamos ataskaitoje vartotų terminų apibrėžtys).
17. Audito darbas buvo atliekamas 2008 m. spalio mėn.–2009 m. gegužės mėn.¹¹ Audito įrodymai buvo surinkti vykdant interviu su valstybių narių pareigūnais, projektų vykdytojais ir geležinkelių sektoriaus suinteresuotomis šalimis, taip pat atliekant Komisijos pateiktų dokumentų, valstybių narių institucijų užpildytų techninių klausimynų peržiūrą bei patikras valstybėse narėse. Su transporto rezultatais susijusius duomenis pateikė nacionaliniai infrastruktūros valdytojai.
18. Audito metu nebuvo tikrinami finansiniai ar techniniai priežiūros mechanizmai valstybėse narėse.

¹¹ Atlikti audito darbą auditorių grupei padėjo nepriklausomas geležinkelių sektoriaus ekspertas.

3 LANGELIS

ATASKAITOJE VARTOTŲ TERMINŲ APIBRĖŽTIS

Geležinkelio ašis yra geležinkelio linija (arba geležinkelio linijų sistema), besitęsianti dideliu atstumu ir sujungianti kelias svarbias komercines ir (arba) pramonės vietas. **Transeuropinių geležinkelių ašys** apima daugiau nei vieną valstybę narę.

Prioritetinis projektas apima grupę **atkarpų**, kurių kiekviena yra susijusi su konkrečių komercinių ir (arba) pramonės vietų, kurios 2004 m. ES teisės aktuose (Sprendimas Nr. 884/2004/EB – žr. **5 diagramą**) buvo oficialiai pripažintos „bendro intereso projektais“, jungtimis. Nors kartais vadinamos ašimis, šios prioritetinių projektų atkarpų grupės visais atvejais nėra tarpusavyje susijusios.

Bendrai finansuojamas **projektas** yra susijęs su įranga arba infrastruktūra, esančia geležinkelio atkarpoje, kuri yra prioritetinio projekto dalis ir kuriai buvo patvirtinta ES dotacija.

Pavyzdžiui, 1 prioritetinis projektas yra susijęs su geležinkelių ašimi Berlynas–Verona/Milanas–Bolonija–Neapolis–Mesina–Palermas. Šio prioritetinio projekto atveju Audito Rūmai nagrinėjo ES bendrai finansuojamus projektus, susijusius su šiomis atkarpomis: Berlyno centrinė geležinkelio stotis, Niurnbergas–Ingolštatas, Kufšteinas–Insbrukas, Brenerio pagrindinis tunelis, Bolonija–Florencija, Roma–Neapolis ir Mesina–Patis.

PASTABOS

PRIORITETINIŲ PROJEKTŲ APIBRĖŽTIS PAGAL ĮRODOMUS POREIKIUS, SUSIJUSIUS SU ESAMOMIS IR PLANUOJAMOMIS GELEŽINKELIŲ PASLAUGOMIS

19. Atsižvelgiant į prioritetinius projektus, kaip į Bendrijos finansinių išteklių koordinavimo ir koncentravimo mechanizmą, svarbu, kad jie būtų apibrėžti atsižvelgiant į įrodomų poreikių esamų ir numatomų geležinkelių sektoriaus paslaugų srityje analizę.
20. Audito Rūmai vertino, ar procedūra, pagal kurią 2004 m. buvo nustatytas prioritetinių projektų sąrašas, buvo patikima.

PROCEDŪROS, PAGAL KURIĄ BUVO NUSTATYTI 2004 M. PRIORITETINIAI PROJEKTAI, TRŪKUMAI

21. Esamos ir būsimos valstybės narės 2003 m. sudarytai aukšto lygio darbo grupei¹² pateikė šimtą pasiūlymų dėl konkrečių projektų ir atkarpų. Jie visų pirma buvo įvertinti atliekant palyginimą su pirminės atrankos kriterijais, o vėliau – su grupės nustatytais vertinimo kriterijais. Grupės rekomendacijos buvo pateiktos keturiuose prioritetinių projektų sąrašuose, kurie apėmė 14 besibaigiančių projektų (daugiausiai Eseno projektų), 18 iki 2010 m. prasidėsiančių projektų, keturis ilgesnio laikotarpio projektus ir 15 kitų svarbių su teritorine sanglauda susijusių projektų. Šios rekomendacijos buvo Europos Vadovų Tarybos svarstymų pagrindas, kai ji 2004 m. TEN-T gairėse nustatė 30 prioritetinių projektų (19 iš jų geležinkelių srityje) sąrašą. Audito Rūmų audito analizė atskleidė reikšmingus trūkumus taikant grupės nustatytus pirminės atrankos ir įvertinimo kriterijus:
 - o kadangi trūko aiškaus supratimo, kokios yra pagrindinės europinės ašys, vertintojai nurodė, kad jiems buvo sunku tiksliai įvertinti pasiūlytų atkarpų vietos privalumus;

¹² Ją sudarė po vieną kiekvienos valstybės narės narį, po vieną kiekvienos stojančios šalies stebėtoją ir Europos investicijų banko stebėtojas. Grupei pirmininkavo buvęs Komisijos narys Karel van Miert.

- o dėl kiekio svyravimų ir dėl nepakankamai nuoseklios analizės, kuri buvo pateikta pagrįsti pasiūlytos atkarpos ekonominį įgyvendinamumą ir socioekonominę naudą, nuoseklumo, vertintojams buvo sunku palyginti pasiūlytų projektų privalumus;
- o projektų pasiūlymuose buvo pateikta nepakankama ir ne-nuosekli informacija apie tikėtiną projektų europinę pridėtinę vertę, visų pirma susijusią su tikėtino transeuropinio eismo apimtimi.

¹³ Transeuropinio transporto tinklo aukšto lygio grupė, 2003 m. birželio 23 d. ataskaita, p. 49.

PRIORITETINIAI PROJEKTAI NESUTAMPA SU PAGRINDINIŲ TRANSEUROPINIŲ GELEŽINKELIO AŠIŲ APIBRĖŽTIMIS

22. Nors prioritetiniai projektai ir pagal sektorius apibrėžtos pagrindinės transeuropinių geležinkelių ašys gali būti labai panašūs, prioritetiniai projektai negali būti laikomi šių ašių apibrėžtimis. Tai patvirtina šios pastabos:

- o pirma, aukšto lygio darbo grupė visų pirma neišnagrinėjo esamų ir numatomų eismo srautų pagrindinėse ašyse. Grupė savo ataskaitoje paminėjo šį trūkumą: „Grupė neturėjo laiko nustatyti šias pagrindines ašis... [ir] ...prioritetiniai projektai padeda minimaliai suvokti galimą šių ašių žymėjimą žemėlapyje“¹³;

4 Langelis

SU PRIORITETINIAIS PROJEKTAIS NESUTAMPANČIŲ ERTMS KORIDORIŲ PAVYZDŽIAI

ERTMS B koridorius, kertantis Vokietiją šiaurės–pietų kryptimi, nesutampa su prioritetiniu projektu tarp Hanoverio ir Miuncheno;

ERTMS D koridorius tarp Barselonos ir Valensijos su prioritetiniu projektu sutampa tik iš dalies;

ERTMS F koridorius, kertantis Vokietiją ir Lenkiją rytų–vakarų kryptimi nesutampa su jokių prioritetiniu projektu. Lenkijos institucijos labiau atsižvelgė į šią rytų–vakarų ašį, investuodamos 528 milijonus eurų, palyginti su 449 milijonais eurų, investuotų į šiaurės–pietų 23 prioritetinį projektą.

- o antra, vėlesniame etape, kurio metu buvo siekiama nustatyti transeuropinius geležinkelių koridorius, kuriuose pirmiausia būtų įdiegta ERTMS (remiamus Karel Vinck, Komisijos paskirto koordinatoriaus (žr. 26 dalį), buvo pasiektas platus geležinkelių sektoriaus sutarimas ir 2008 m. buvo patvirtinti šeši tokie koridoriai¹⁴. Pažymėtina, kad ne visi šie šeši sektoriaus patvirtinti koridoriai visiškai sutampa prioritetinių projektų ribomis (žr. **4 langelį**);
- o trečia, į prioritetinius projektus nėra įtrauktos jungtys su kai kuriais svarbiais jūrų uostais, pavyzdžiui, Marseliu, Rostoku, Brèmerhafenu ir Havru. Kiti svarbūs uostai, pavyzdžiui, Džoja Tauras, yra netoli prioritetinio projekto atkarpos, tačiau į prioritetinius projektus neįtraukta jokia jungtis;
- o pagaliau prioritetiniai projektai ne visuomet sutampa su pramonės asociacijų nustatytais transeuropinėmis ašimis.

23. Šių trūkumų poveikis yra tas, kad patobulinus prioritetinių projektų apibrėžtį galėtų būti dar labiau sustiprintas ES finansinių išteklių koordinavimas ir koncentravimas.

24. 2003 m. ataskaitoje aukšto lygio darbo grupė paragino Komisiją patobulinti transeuropinio eismo srautų analizę taip, kad ja galėtų būti grindžiamos būsimos prioritetinių projektų sąrašo peržiūros¹⁵. 2009 m. Komisija inicijavo diskusiją dėl transeuropinio transporto politikos ateities, pripažindama būtinybę patikslinti su transeuropinio geležinkelių transporto tinklu susijusias sąvokas, ir pažymėjo, kad reikėtų išsamiau apsvarstyti prioritetinių investicijų apibrėžtį¹⁶. Komisija taip pat nurodė, kad transeuropinio geležinkelių krovinių transporto vystymui privalumų suteiktų veiklos planais pagrįstų krovinių transporto koridorių apibrėžtis¹⁷.

¹⁴ Europos Komisijos ir Europos geležinkelių asociacijų (CER – UIC – UNIFE – EIM – GSM-R Industry Group – ERFA) susitarimo memorandumas dėl bendradarbiavimo stiprinimo, siekiant paspartinti ERTMS įdiegimą, 2008 m. liepos mėn.

¹⁵ Transeuropinio transporto tinklo aukšto lygio grupė, ataskaita, 6.4.3 skirsnis, 11 dalis, 2003 m. birželio 27 d., Briuselis.

¹⁶ COM(2009) 279 galutinis. Komisijos komunikatas. Darnusis ateities transportas: siekis sukurti integruotą, technologiškai pažangią ir vartotojams patogią transporto sistemą, Briuselis, 2009 6 17.

¹⁷ COM(2008) 852 galutinis, Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo, Briuselis, 2008 12 11.

ES FINANSINĖS PARAMOS ATRANKA IR PATVIRTINIMAS

25. ES investicijų atranka yra svarbi, nes:

- o finansiniai poreikiai prioritetinių projektų atveju yra reikšmingi ir finansavimas iš visų šaltinių yra nepakankamas;
- o prioritetiniai projektai yra transeuropinės dimensijos, kuri gali viršyti nacionalinius interesus.

26. ES teisės aktuose nurodyta, kad grūsčių panaikinimas ir trūkstatų jungčių sudarymas (visų pirma pasienio atkarpose) yra pagrindiniai transeuropinio tinklo prioritetai¹⁸. 2005 m. paskelbtoje specialiojoje ataskaitoje Audito Rūmai pažymėjo, kad „TEN-T finansinė parama yra per daug netolygiai ir nepakankamai skiriama tarpvalstybiniais projektams (ar projektų atkarpoms). Todėl TEN-T pridėtinė vertė Europos Sąjungoje negali būti panaudota iki galo“¹⁹. Po to, kai buvo pateiktos šios pastabos, buvo svarbių pokyčių:

- o atnaujintas TEN-T reglamentas, kuriame, be kita ko, pateikta galimybė gauti TEN-T dotacijas pasienio atkarpoms, sudarančias iki 30 % tinkamų finansuoti išlaidų;
- o 2005 m. liepos mėn. Komisija paskyrė šešis koordinatorius²⁰, turėjusius „palengvinti koordinuotą kai kurių projektų, visų pirma pasienio projektų ar pasienio projektų atkarpų, įgyvendinimą“²¹ (žr. **V priedą**).

27. Šioje ataskaitoje Audito Rūmai atsižvelgė į minėtus pokyčius ir nagrinėjo:

- o TEN-T bendrojo finansavimo pasienio atkarpose koncentraciją ir pažangą šioje srityje, susijusią su į imtį įtrauktais prioritetiniais projektais;
- o Komisijos paskirtų koordinatorių vaidmenį;

¹⁸ Žr. Sprendimą Nr. 884/2004/EB ir Reglamentą Nr. 680/2007. Be to, savo atsakyme į Komisijos komunikatą „Pertvarkykime biudžetą ir pakeiskime Europą“ Audito Rūmai pabrėžė, kad projektai, kurių išlaidos turi tarpvalstybinį poveikį ar bendrą interesą, neabejotinai turi didžiausias galimybes gauti ES paramą, palyginti su išlaidomis, kurių geografinis poveikis yra ribotas.

¹⁹ Specialioji ataskaita Nr. 6/2005 dėl transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) su Komisijos atsakymais.

²⁰ Komisija šį sąrašą atnaujino 2007, 2009 ir 2010 m.

²¹ Europos Parlamento ir Tarybos sprendimo Nr. 1692/96/EB 17a straipsnis (OL L 228, 1996 9 9, p. 1).

- o turimų analizių, siekiant padėti tiksliai nustatyti grūstis transeuropinėse ašyse, kokybę;
- o ar su Sanglaudos fondu (ir ERPF didelės apimties projektais) susijusios patvirtinimo procedūros yra pakankamai patikimos, nustatant projektų apibrėžties ir rengimo trukumus, ir ar atlikus su TEN-T susijusių atrankos procedūrų pakeitimus, pavyko ištaisyti ankstesnėse Audito Rūmų specialiosiose ataskaitose nurodytus trūkumus.

NUO 2006 M. TEN-T BENDROJO FINANSAVIMO KONCENTRACIJA PASIENYJE PAGERĖJO, BET VIS DAR BŪTINA SIEKTI DIDESNĖS PAŽANGOS

- 28.** TEN-T investicijų koncentracija pasienyje žymiai padidėjo 2007–2013 m. programavimo laikotarpiu, palyginti su 2000–2006 m. laikotarpiu. 2000–2006 m. investicijos pasienio vietovėse sudarė 37 % TEN-T investicijų, o 2007–2013 m. šie asignavimai turėtų sudaryti 71 %. Nors nėra jokių tiesioginių įrodymų, kuriais būtų galima tinkamai pagrįsti jų poveikį šiam pagerėjimui, TEN-T bendrojo finansavimo dalies padidėjimas nuo 10 % iki 30 % pasienio atkarpose bei koordinatorių veikla valstybės nares skatinant siūlyti pasienio atkarpas šiuo laikotarpiu buvo svarbūs veiksniai.
- 29.** Pagal ankstesnius Audito Rūmų nustatytus faktus, atsižvelgiant į valstybių narių pateiktas pasiūlymų formas, 14 šio audito metu nagrinėtų TEN-T bendrai finansuotų ir iki 2006 m. patvirtintų atkarpų bet koku atveju būtų buvę įgyvendintos, nepaisant būtinų pakeitimų ir (ar) atsirandančios naujos rizikos. Tačiau 2007–2013 m. patvirtinto svarbaus projekto pasiūlyme (Brenerio pagrindinis tunelis) nurodyta, kad darbai nebūtų vykdomi be ES bendrojo finansavimo.
- 30.** Tinkamumo reikalavimus atitinkančių valstybių narių atveju Sanglaudos fondo ir ERPF lėšos taip pat gali būti skirtos geležinkelių infrastruktūros plėtrai (audito metu nagrinėtų atkarpų atveju, septynioms iš 21 buvo skirtas finansavimas iš šių šaltinių); pavyzdžiui, Ispanijoje visos geležinkelių infrastruktūrai skirtos Sanglaudos fondo išlaidos 2000–2006 m. laikotarpiu buvo koncentruotos prioritetiniams projektams. Tačiau nėra jokio formalaus reikalavimo Sanglaudos fondo investicijoms pirmenybę teikti pasienio vietovėse.

31. Pažangos siekimas plėtojant infrastruktūrą pasienyje yra politinis ir techninis iššūkis. Kad būtų pasirašyti dvišaliai susitarimai, paprastai oficialių sutarčių forma, dažnai būtinos ilgos kaimyninių valstybių narių derybos, grindžiamos tarpvyriausybėmis konferencijomis. Atlikus imties prioritetinių projektų pažangos 13-oje pasienio vietovių peržiūrą paaiškėjo, kad vis dar reikia daug padaryti, kad būtų baigtas šių atkarpų tiesimas (žr. **3 lentelę**).

3 LENTELĖ

INFRASTRUKTŪROS DIEGIMAS PASIENIO VIETOVĖSE PAGAL PRIORITETINIŲ PROJEKTŲ IMTĮ

		Vieta	Nutiasta	Tiesiama	Studija/ pasirengimas	Planavim nepradėt
1 prioritetinis projektas	Vokietija–Austrija	Miunchenas–Kufšteinas			✓	
	Austrija–Italija	Brenerio Tunelis			✓	
2 prioritetinis projektas	Vokietija–Belgija	Achenas–Diurenas–Kelnas		✓		
	Nyderlandai–Belgija	Roterdamas–Antverpenas	✓			
3 prioritetinis projektas	Prancūzija–Ispanija (Atlanto vandenynas)	Daksas–Vitorija				✓
	Prancūzija–Ispanija (Viduržemio jūra)	Perpinjanas–Figeresas	✓			
6 prioritetinis projektas	Prancūzija–Italija	Lionas–Turinas			✓	
17 prioritetinis projektas	Prancūzija–Vokietija	Kėlio tiltas		✓		
	Vokietija–Austrija	Miuldorf–Freilasingas				✓
	Austrija–Slovakija	Viena–Bratislava			✓	
23 prioritetinis projektas	Lenkija–Slovakija	Belsko Biala–Zwardon			✓	
24 prioritetinis projektas	Nyderlandai–Vokietija	Zevenaras–Emerichas		✓		
	Vokietija–Prancūzija	Miulūzas			✓	

KOORDINATORIAI DARĖ TEIGIAMĄ POVEIKĮ KONCENTRUOJANT INVESTICIJAS IR PALENGVINANT SU PRIORITETINIAIS PROJEKTAIS SUSIJUSIUS PATOBULINIMUS

32. Koordinatoriai darė teigiamą poveikį nustatant ES investicijas, visų pirma:

- o palengvindami suinteresuotųjų šalių ryšius, siekiant skatinti darbų užbaigimą problematiškose prioritetinių projektų atkarpose, visų pirma kai reikėjo susitarti dėl aiškos bendros vizijos, susijusios su tiksline geležinkelių transporto rinka ir reikalaujamomis infrastruktūros vystymo specifikacijomis²² (pavyzdžiui, Prancūzijos ir Ispanijos institucijų sutartis dėl 3 prioritetinio projekto Viduržemio dalies²³ ir Brenerio koridoriaus platforma (žr. **5 langelį**);
- o pabrėždami valstybėms narėms, jog ES bendrajam finansavimui yra svarbu siūlyti ypatingas atkarpas (pavyzdžiui, Brenerio koridoriaus platforma 1-ame prioritetiniame projekte bei grūstys ir pasienio atkarpos Štutgarte ir tarp Miuncheno ir Freilasingo 17-ame prioritetiniame projekte), taip pat atkreipdami dėmesį į tai, kad kitos atkarpos nebus teigiamai priimtose, pavyzdžiui, tos, kurių stoties infrastruktūra nėra tiesiogiai susieta su traukinių judėjimu;
- o skatindami geležinkelių institucijų valstybėse narėse bendradarbiavimą, siekiant gerinti transporto veiklos rezultatus ir spręsti su veikla susijusias ir kitas problemas esamuose koridoriuose (pavyzdžiui, IQC (žr. **14 langelį**), techninė darbo grupė, sukurta 6 prioritetiniam projektui ir ERTMS koridoriams).

²² Europos transporto koordinatorių: Karel Van Miert, Etienne Davignon, Carlo Secchi, Laurens Jan Brinkhorst, Péter Balázs, Karla Peijs, Luis Valente de Oliveira, Pavel Telička, Karel Vinck derybinė pozicija dėl TEN-T politikos ateities, Briuselis, 2009 m. spalio 6 d.

²³ Europos koordinatoriaus Etienne Davignon metinė ataskaita, PP Nr. 3, „Europos greitųjų geležinkelių pietų–vakarų ašis“, Briuselis, 2009 m. rugpjūčio mėn.

5 LANGELIS

BRENERIO KORIDORIAUS PLATFORMA

Siekiant palengvinti Italijos, Austrijos ir Vokietijos suinteresuotųjų šalių sąveiką tuometinis koordinatorius Karel Van Miert prisidėjo prie Brenerio koridoriaus platformos sukūrimo. Ši platforma, pasinaudojus ankstesniu bendradarbiavimu, buvo pagrindinis forumas, siekiant susitarti dėl pasiūlytos infrastruktūros diegimo tikslų ir koncepcijos specifikacijų (įskaitant Brenerio pagrindinį tunelį).

GALĖTŲ PAGERĖTI GRŪSČIŲ NUSTATYMAS

- 33.** Tiksli ir patikima analizė yra pagrindinė prioritetinių projektų grūsčių atkarpų nustatymo sąlyga. Ji yra svarbiausias elementas, į kurį būtina atsižvelgti nustatant ES investicijų prioritetus. Tačiau nėra jokios patikimos empirinės analizės, susijusios su grūstimis pagrindinėse transeuropinėse ašyse, o Komisija iš esmės remiasi valstybių narių analizėmis, kurios pastaraisiais metais buvo papildytos koordinatorių sukaupta informacija šioms grūstims nustatyti.

KOMISIJOS ATRANKOS IR PATVIRTINIMO PROCEDŪRŲ TRŪKUMAI

IŠSAMIAI NEPARENGTI PROJEKTAI BUVO PATVIRTINTI GAUTI SANGLAUDOS FONDO PARAMĄ

- 34.** Audito Rūmai nagrinėjo, ar patvirtinimo procedūros, taikomos geležinkelių infrastruktūros projektams, pateikiamiems gauti Sanglaudos fondo bendrąjį finansavimą, ir didelės apimties projektams, susijusiems su ERPF fondu, yra pakankamai patikimos nustatant projektų apibrėžties ir rengimo trūkumus.

- 35.** Sanglaudos fondo bendrai finansuojamų geležinkelių infrastruktūros projektų atveju Audito Rūmai nustatė, kad buvo nepakankamas pasiūlytų projektų techninių aspektų vertinimas. Patikrintais atvejais vienintelė projektų, kuriems buvo prašomas Sanglaudos fondo finansavimas, peržiūra buvo vidinė vadinamoji Komisijos tarpžinybinė konsultacija. Jos metu Regioninės politikos generalinis direktoratas projektų pasiūlymų dokumentus pateikia kitoms Komisijos tarnyboms, kurios parengia savo nuomonę. Tačiau peržiūrėjus Komisijos dokumentus paaiškėjo, kad nėra jokių įrodymų, jog šiai nuomonei pagrįsti būtų atlikta tiksli techninė peržiūra. Kadangi procedūros metu nebuvo konsultuojamasi su jokiais išorės geležinkelių infrastruktūros ekspertais, o remiamasi tik panašia vidaus konsultacija, tai nėra pakankamas techninei peržiūrai būtinas mechanizmas. Be to, nebuvo atkreiptas pakankamas dėmesys į tai, kad būtų tinkamai parengti patvirtinti projektai. Madrido–Levante projekto atveju Regioninės politikos generalinis direktoratas dėl projekto pasiūlymų paprašė Europos investicijų banko (EIB) patarimo. Nepaisant to, kad EIB pateikė abejones dėl projekto specifikacijų pobūdžio, projekto finansavimas iš Sanglaudos fondo buvo patvirtintas. Vėliau buvo viršytos šio projekto išlaidos, t. y. jos sudarė 89 % daugiau nei projekto pasiūlymo dokumentuose numatyta suma (žr. **8 langelį**). Audito Rūmai pažymi, kad nuo 2007 m. pasikeitė didelės apimties projektų tvirtinimo procedūra.

SU TEN-T SUSIJUSIŲ PROJEKTŲ ATRANKOS PROCEDŪROS BUVO PAKEISTOS, TAČIAU VIS DAR BŪTINI PATOBULINIMAI

- 36.** Audito Rūmai išnagrinėjo geležinkelių infrastruktūros projektų, kuriems prašoma bendrojo TEN-T finansavimo, pasiūlymų atrankos procedūrų pakeitimus visų pirma siekdami patikrinti, ar buvo ištaisyti ankstesnėje specialiojoje Audito Rūmų ataskaitoje nurodyti trūkumai.

37. Atsižvelgiant į ankstesnes Audito Rūmų pastabas²⁴, buvo padaryti šie TENT-T projektų atrankos procedūrų pakeitimai:

- patobulintos pasiūlymų vertinimo procedūros, visų pirma įtraukta išorės ekspertų pagalba;
- koordinatorių teikiama pagalba pateikiant kontekstinę informaciją apie faktinę prioritetinių projektų būklę;
- kai kurių užduočių perdavimas neseniai įsteigtai TEN-T vykdomajai įstaigai²⁵.

38. Nepaisant pirmiau pateiktų pastabų vis dar būtini patobulinimai ekonominės naudos analizės taikymo srityje. Svarbu, kad ši analizė bei aplinkos ir socioekonominės analizės atrankos procedūros metu padėtų palyginti pasiūlytų projektų kokybę. Atlikus su projektų atranka susijusių dokumentų peržiūrą paaiškėjo, kad pasiūlyto projekto ekonominės naudos analizės atveju buvo perduota tik apibendrinta informacija, ir kad iš tiesų šiose santraukose pateikta informacija nėra nuosekli, kai kalbama apie kintamuosius rodiklius, išsamumo lygį ar prielaidas, kuriomis analizė buvo grindžiama. Su numatytais būsimais eismo srautais susijusios prielaidos yra esminiai šių analizių elementai. Nors ir buvo pradėtos kelios iniciatyvos, kuriomis siekiama užtikrinti, kad eismo srautų prielaidos būtų nuoseklios (pavyzdžiui, Alpių tunelių atveju), tai yra reti atvejai. Vis dar būtina tobulinti Europos geležinkelių transporto eismo srautų nuoseklų modelį, kuris padėtų pateikti informaciją apie bendrąją politiką bei konkrečių projektų atranką.

²⁴ Specialioji ataskaita Nr. 6/2005, 35, 43 ir 52–58 dalys.

²⁵ 2006 m. spalio 26 d. Komisijos sprendimas 2007/60/EB, kuriuo pagal Tarybos reglamentą (EB) Nr. 58/2003 įsteigiama Transeuropinio transporto tinklo vykdomoji įstaiga (OL L 32, 2007 2 6, p. 88).

ES BENDRAI FINANSUOJAMOS INFRASTRUKTŪROS KŪRIMAS, ATSIŽVELGIANT Į SPECIFIKACIJAS IR JOS NAUDOJIMO TINKAMUMĄ

39. Kiekvienos į audito imtį atrinktos bendrai finansuojamos atkarpos atveju Audito Rūmai nagrinėjo projekto vykdymą, siekdami nustatyti, ar atkarpų infrastruktūra buvo sukurta atsižvelgiant į specifikacijas, ir ar vėliau ji buvo naudojama laikantis tinkamų terminų. Taip pat buvo analizuojami projektų išlaidų viršijimo atvejai.
40. **VI priede** nurodyta audito metu tikrintos 21 ES bendrai finansuojamos atkarpos naudojimo būklė.

PLANUOTA INFRASTRUKTŪRA SUKURIAMA ATSIŽVELGIANT Į SPECIFIKACIJAS

41. 14 užbaigtų imties atkarpų buvo susijusios su specifikacijose apibrėžta technine infrastruktūra. Pagrįsti techninių specifikacijų pakeitimai buvo atlikti dėl aplinkybių, susidariusių infrastruktūros kūrimo metu. Vienu atveju kai kurios techninės sąlygos nebuvo iki galo numatytos koncepcijos specifikacijose (žr. **6 langelį**).

6 LANGELIS

NEIŠSAMIOS TECHNINĖS SĄLYGOS KONCEPCIJOS SPECIFIKACIJOSE

Nors [Niurnbergo–Ingolštato](#) linija buvo nutiesta atsižvelgiant į mišraus naudojimo sąlygą, saugos testavimo metu paaiškėjo, kad dėl oro spaudimo problemų traukiniai negalėjo prasilenkti tunelių atkarpose. Linija šiuo metu naudojama tik greitiesiems keleiviniams traukiniams.

- 42.** Penkios audito metu diegiamos atkarpos taip pat atitiko specifikacijas. Dviejų ilgalaikių Alpių tunelio atkarpų atveju (Mon Cenis, Brenneris (žr. **5 nuotrauką**) techninių specifikacijų pakeitimų, padarytų planavimo ir bandomajame etapuose, pobūdis ir apimtis atitinka lūkesčius, atsižvelgiant į ypatingą šių atkarpų sudėtingumą. Šie pakeitimai padaryti, pavyzdžiui, atkreipiant dėmesį į aplinkos problemas ar kitas nenumatytas aplinkybes.
- 43.** Audito Rūmai susipažino su Komisijos remiamu projektu, kuriuo siekiama išplėsti žinių apie svarbių Europos infrastruktūros projektų²⁶ valdymą ir organizavimą skleidimo tinklą. Buvo gauta gerų rezultatų, plėtojant projektų vadovų kontaktus ir keičiantis praktinėmis žiniomis. Tai yra patirtis, kuria galima būtų pasinaudoti įgyvendinant naujas iniciatyvas.

²⁶ *Netlipse* projektas, remiamas pagal Europos šeštąją bendrąją mokslinių tyrimų ir technologijų plėtros programą (www.netlipse.eu).

7 LANGELIS

TARPTAUTINĖ PERPINJANO–FIGERESO ATKARPA

Tarptautinė Perpinjano ir Figereso atkarpa (44 km ilgio su 8 km Pertuso tuneliu) suteiks galimybę tinkamai įrengtiems, UIC vėžei pritaikytiems traukiniams nesustojant važiuoti tarp Prancūzijos ir Ispanijos ir pagerins keleivių ir krovinių eismo srautą. Tai buvo vienas vien tik viešosios ir privačios partnerystės pavyzdžių audito imtyje; rangovas infrastruktūrą baigė diegti 2009 m. Atsižvelgiant į kruopštų ir išsamų pasirengimą projektas iš esmės buvo baigtas laiku ir neviršijant biudžeto. Tačiau nors linija yra prijungta prie geležinkelių tinklo Perpinjane, šiuo metu nėra jokios jungiamosios linijos Ispanijos pusėje Figere. Darbai tarp Barselonos ir Figereso, kuriais siekiama šią jungtį pritaikyti UIC vėžei, yra vykdomi, tačiau nebus baigti iki 2012 m. Todėl nauja tarptautinė atkarpa negalės būti iki galo eksploatuojama mažiausiai dvejus metus po jos užbaigimo. Laikinas sprendimas nutiesiant trečiąjį geležinkelį tarp Žironos ir Figereso, kad traukiniai galėtų naudotis UIC ir ispaniškąją vėžę, galėtų būti įgyvendintas 2010 m. pabaigoje, tačiau, geriausiu atveju, nauja linija būtų eksploatuojama tik iš dalies.

3 nuotrauka. Dar nenaudojamos tarptautinės Perpinjano–Figereso atkarpos naujos linijos



© Europos Audito Rūmai, 2009 m. kovo mėn.

KARTAIS YRA VĖLAVIMŲ PRIEŠ TAI, KOL INFRASTRUKTŪRA BUS PRADĖTA NAUDOTI

44. Audito metu visos, išskyrus dvi iš 14 baigtų atkarpų galėjo būti naudojamos. Tačiau vienos svarbios pasienio atkarpos atveju (tarptautinė Perpinjano–Figereso atkarpa tarp Prancūzijos ir Ispanijos (žr. **7 langelį** ir **3 nuotrauką**) vėlavimas, susijęs su kaimyninių atkarpų sujungimu reiškia, kad nors infrastruktūra ir buvo baigta, ji negali būti naudojama.

NUSTATYTA, KAD DAŽNIAUSIAI DĖL NENUMATYTŲ PRIEŽASČIŲ VISOSE ATKARPOSE BUVO VIRŠYTOS IŠLAIDOS

45. Visais atvejais nustatytas projektų išlaidų viršijimas (žr. **8 langelį**). Beveik visais atvejais tai buvo susiję su nenumatytais veiksniais, kurie atsirado diegimo etapo metu, pavyzdžiui, sudėtingesnės nei numatytos geografinės sąlygos, aplinkosauginiai reikalavimai, saugos reikalavimai ir didesnės vertės nei buvo numatyti rangovų pasiūlymai²⁷.

²⁷ Mokslinėje studijoje teigiama, kad megaprojektai yra labai sudėtingi sumanymai ir kad istoriškai didelis išlaidų viršijimas, palyginti su pradiniu biudžetu yra labai dažnas reiškinys: „išlaidų viršijimas nuo 50 % iki 100 % iš tiesų yra dažnas, neretas yra ir daugiau nei 100 % viršijimas“. Flyberg B., Bruzelius N. ir Rothengatter W., *Megaprojects and risk: An anatomy of ambition*, Cambridge University Press, 2003 m., p. 44. Taip pat žr. Hugo Priemus, Bent Flyvbjerg, Bert Van Wee: *Decision-making on Mega-projects: Cost-benefit Analysis, Planning and Innovation*, Edward Elgar Publishing Ltd, 2008 m., ISBN 1845427378.

NUSTATYTI IŠLAIDŲ VIRŠIJIMAI AUDITO METU TIKRINTOSE ATKARPOSE

Informacija apie išlaidas buvo gauta 19 iš 21 audituotos atkarpos atveju. 11 atkarpų išlaidos buvo viršytos iki 49 %, šešių – nuo 50 % iki 100 %, o dviejų atkarpų išlaidos viršijo daugiau nei 100 %. Iš esmės šis viršijimas sutapo su išlaidų viršijimu kitose didelės apimties transporto infrastruktūros projektų studijose. Tarp visų tikrintų atkarpų **Varšuvos–Gdynės** atkarpos (finansuota pagal sanglaudos politiką) išlaidos buvo viršytos daugiausiai – 166 %, palyginus 2004 m. projekto pasiūlyme numatytą 475 milijonų eurų sumą ir 1 265 milijonų eurų sumą pagal paskutinius 2009 m. lapkričio mėn. skaičiavimus.

- 46.** Projektų, kurių parengimas buvo kruopštus ir išsamus, atveju buvo mažiau tikėtina, kad bus viršytos jų išlaidos; pavyzdžiui, Perpinjano–Figereso linija baigta beveik laiku ir neviršijant biudžeto (žr. **7 langelį**). Tačiau projektų, kurių parengimas buvo mažiau kruopštus ir išsamus, atveju atsirado didesnė išlaidų viršijimo rizika; pavyzdžiui, Madrido–Levante atkarpoje, dėl kurios abejones buvo pateikęs EIB, šiuo metu išlaidos viršytos 89 % (žr. 35 dalį).
- 47.** Šis išlaidų viršijimas neturėjo tiesioginės įtakos ES biudžetui, nes ES investicijos apsiribojo pradžioje skirtomis sumomis. Tačiau jas reikėtų vertinti prioritetinių projektų didelių investicijų poreikių kontekste ir atsižvelgti į tai, kad vis svarbesniu buvo pripažintas privataus sektoriaus investicijų pritraukimo poreikis. Projekto išlaidų viršijimo rizika gali sustiprinti abejones dėl menko pelningumo. Tokiu būdu ji yra privataus sektoriaus investuotojų sustabdymo veiksnys.
- 48.** Siekiant atsižvelgti į sudėtingą projektų pobūdį ir išlaidų viršijimo riziką kai kuriems projektams (pavyzdžiui, pagrindinis Brenerio tunelis) buvo numatytas rezervas, kad būtų sumažintas šio viršijimo poveikis biudžetui.

TRANSPORTO VEIKLOS REZULTATAI ATKARPOSE, GAUNANČIOSE ES INVESTICIJAS VYKDANT PRIORITETINIUS PROJEKTUS

- 49.** Greitųjų keleivinių geležinkelių paslaugos paprastai yra sukurtos rinkos aptarnavimui tarp svarbių miesto dalių. Jos gali konkuruoti su kelių ir oro artimojo susisiekimo paslaugomis, pasiūlant patikimas ir patogias keliones „iš taško į tašką“, kurios, svarbiausia, būtų greitos. Krovinių transporto atveju logika yra kitokia: kuo didesnis atstumas, tuo didesnis yra geležinkelių potencialas konkuruojant su kitomis transporto, visų pirma kelių, rūšimis. Vykstant ilgesniais transeuropiniais maršrutais būtina naudotis daugiau nei vienu nacionaliniu tinklu.

50. Pabaigus diegti ir pradėjus eksploatuoti geležinkelių infrastruktūrą, jos eksploatavimo lygis priklausys nuo geležinkelių paslaugų veikimo, atsižvelgiant į prognozes. Audito Rūmai nagrinėjo:

- o ar transporto veiklos rezultatai atitinka lūkesčius, numatytus atkarpoms, skirtoms greitųjų keleivinių geležinkelių paslaugoms, ir paprastosioms atkarpoms, skirtoms krovinių vežimui ar mišriam naudojimui;
- o kaip sistemų trūkumai riboja veiklos rezultatus ašyse, į kurias patenka ES bendrai finansuojamos atkarpos, bei šių trūkumų ištaisymo pažanga.

51. **VI priede** nurodyta audito metu tikrintų ES bendrai finansuojamų atkarpų naudojimo būklė.

4 nuotrauka. AVE greitas keleivinis traukinys Šamarteno stotyje prieš išvykimą Madrido–Segovijos–Valjadolido linijoje, einančioje per 28 km ilgio Gvadaramos tunelį



© Europos Audito Rūmai, 2009 m. kovo mėn.

VEIKLOS REZULTATAI ATKARPOSE, SKIRTOSE GREITŲJŲ KELEIVINIŲ GELEŽINKELIŲ PASLAUGOMS, ATITINKA LŪKESČIUS

52. Aštuonios iš 21 audito metu tikrintos atkarpos prisidėjo prie naujų greitųjų keleivinių geležinkelių linijų teisimo, kurių septynios veikė audito metu (**4 nuotrauka**). Geležinkelių paslaugos teikiamos kaip numatyta šešiose šių linijų, o problemos, dėl kurių vėluojama teikti visas geležinkelių paslaugas kitoje linijoje, neseniai buvo išspręstos (*HSL Zuid*). Projektų vykdytojai iš esmės prognozavo, kad projektai turės didelį poveikį tikslinėse rinkose, o turimi duomenys rodo, kad faktiniai veiklos rezultatai atitinka šiuos lūkesčius (žr. **9 langelį**). Tai, kad ši infrastruktūra yra skirta tiksliai apibrėžtomis ir homogeniškomis paslaugoms reiškia, kad jos eksploatavimui, nors ir labai techniniam, netrukdo būtinybė atsižvelgti į mišrų naudojimą.

9 LANGELIS

GREITŲJŲ KELEIVINIŲ GELEŽINKELIŲ PASLAUGOS ATITINKA NUMATYTUS TIKSLUS

Nutiesus **Madrido–Barselonos LVE** atkarpą nuo 6.35 val. (1998 m.) iki 2.30 val. sutrumpėjo kelionės tarp dviejų miestų laikas. Tai padėjo laimėti rinkos dalį iš oro susisiekimo paslaugų. Keleivių skaičius išaugo nuo 2,62 milijono (2007 m.) iki 5,8 milijono (2008 m.).

Nutiesus **Berlyno centrinės geležinkelio stoties** atkarpą nuo šiol galima sutaupyti 25 minutes keičiant traukinius šiaurės–pietų ir rytų–vakarų ašyse bei atsirado visiškai naujų maršrutų galimybės.

Nutiesus **LGV Est (1 etapas)** atkarpą, traukinys gali važiuoti iki 320 km/h. Kelionės iš Paryžiaus į Strasbūrą laikas sutrumpėjo nuo 3.50 val. iki 2.20 val., o iš Paryžiaus į Liuksemburgą – nuo 3.35 val. iki 2.05 val. Tokiu būdu sumažėjo oro susisiekimo paslaugų tarp Paryžiaus ir netoli miestų esančių oro uostų, kurie naudojami greitųjų geležinkelių jungtimis.

Gerinant tiesioginį keleivių susisiekimą, naudojantis **Frankfurto prie Maino–Kelno** ir **Niurnbergo–Ingolštato** greitųjų keleivinių geležinkelių linijomis atsirado pajėgumų esančiose mišraus naudojimo/krovinių vežimo linijose.

**PAPRASTŲJŲ GELEŽINKELIŲ, SKIRTŲ KROVINIŲ
VEŽIMUI AR MIŠRIAM TRANSPORTUI, ATKARPŲ
ATVEJU TRANSPORTO VEIKLOS REZULTATAI KŲL KAS
NEATITINKA NUMATYTŲ LŲKESČIŲ**

- 53.** Audito metu tikrintŲ atkarpŲ atveju 13 buvo susijusios su miš-
riam naudojimui ar kroviniŲ vežimui skirta infrastruktŲra ir tik
penkios jŲ buvo eksploatuojamos. Su šiomis atkarpomis susiję
tikslai paprastai buvo grŲsčių sumažinimas, pajėgumŲ padidi-
nimas ir kelionės laiko sutrumpinimas (taip pat žr. **10 langelį**
dėl AlpiŲ tunelių).
- 54.** Su veikla susijusių tikslŲ siekimas penkiŲ eksploatuojamŲ at-
karpŲ atveju buvo sudėtingas, kadangi iki šiol nė viena nėra
eksploatuojama taip, kaip buvo numatyta. Pagrindiniai tikslŲ
įgyvendinimą veikiantys veiksniai yra susiję su paslaugŲ, kurios
galėtų būti teikiamos atitinkamoje infrastruktŲroje, paklausa
bei sąveika ir kitais geležinkeliŲ sistemos trŲkumais, galin-
čiais nutraukti transeuropiniŲ geležinkeliŲ paslaugŲ teikimą.
Ši situacija patvirtina, kad bendra transeuropinio geležinke-
liŲ transporto pažanga priklauso nuo sinergijos tarp teisinių
nuostatŲ rinkos srityje poveikio bei sąveikos ir bendrojo fi-
nansavimo politikos priemoniŲ sudarymo. Tai taip pat pabrėžė
koordinatoriai²⁸.

²⁸ Europos transporto koordinatoriŲ:
Karel Van Miert, Etienne Davignon,
Carlo Secchi, Laurens Jan Brinkhorst,
Péter Balázs, Karla Peijs, Luis Valente
de Oliveira, Pavel Telička, Karel Vinck
derybinė pozicija dėl TEN-T politikos
ateities, Briuselis, 2009 m. spalio 6 d.

SPECIALIOS ATKARPOS: ALPIŲ TUNELIAI BRENERIJE IR MON CENIJE

Tai yra labai didelės atkarpos, tuneliais sujungiančios Austriją ir Italiją (**Breneris**) bei Prancūziją ir Italiją (**Mon Cenis**), kuriomis vykdomas efektyvesnis krovinių ir keleivių transportas, išvengiant būtinybės kirsti Alpes esamais ankštais keliais, kadangi ši galimybė yra nepageidautina nei transporto, nei aplinkosaugos požiūriu. Nors ateityje jie galės būti naudojami mišriam transportui, šie tuneliai visų pirma yra skirti krovinių vežimui. Projektų vykdytojai tikisi, kad šie projektai „sukels rinkos revoliuciją“ atitinkamose maršrutuose, nes jais bus galima vežti daug daugiau prekių nei šiuo metu bei laimėti žymiai didesnę bendros rinkos dalį, palyginti su kitomis transporto rūšimis. Šie projektai apima ilgalaikę 10–15 metų veiklą. Šiuo metu jie yra planavimo ir tyrimo etapuose.

5 nuotrauka. Įvažiavimas į pagrindinio Brenerio tunelio bandomąjį tunelį Fortecoje



© Europos Audito Rūmai, 2009 m. kovo mėn.

SISTEMŲ TRŪKUMAI TURI NEIGIAMĄ POVEIKĮ, KURIO DYDIS GALI BŪTI PALYGINAMAS SU VEIKLOS REZULTATŲ PAGERINIMU, SUSIJUSIU SU BRANGIOMIS INFRASTRUKTŪROS INVESTICIJOMIS

- 55.** Geležinkelių infrastruktūros naudojimas priklauso nuo daugelio veiksnių, pavyzdžiui, bendrųjų ekonominių sąlygų²⁹, susijusių įrenginių uostuose, tuneliuose ir pan. (žr. **11 langelį**) bei investicijų kituose geležinkelių sistemos lygmenyse (žr. **12 langelį**).
- 56.** Taip pat labai svarbūs yra sisteminiai suvaržymai. Transeuropinių greitųjų keleivinių geležinkelių paslaugų, pavyzdžiui, teikiamų tarp Paryžiaus, Briuselio ir Londono, atveju yra taikomos specialios priemonės, kad traukiniai nesustotų pasienyje. Pavyzdžiui, lokomotyvai turi įrangą, kuria užtikrinama sąveika su įvairiais traukos energijos tinklais ir traukinių kontrolės (signalizacijos) sistemomis. Be to, yra sudarytos sutartys dėl su šiomis konkrečiomis linijomis susijusių eksploatavimo taisyklių ir pan. Nepaisant užduoties sudėtingumo ji tapo įmanoma, kadangi paslauga skirta šiam vieninteliam tikslui, o pagrindinės suinteresuotosios šalys yra tvirtai pasiryžusios spręsti galimas problemas.

²⁹ Komisijos ataskaita Tarybai ir Europos Parlamentui, Antroji geležinkelių transporto rinkos plėtros priežiūros ataskaita COM(2009) 676 galutinis, Briuselis, 2009 12 18.

6 nuotrauka. Vagonų ašių atsargos netoli TRANSFESA ašies pločio keitimo įrenginio Serbere Prancūzijos–Ispanijos pasienyje



© Europos Audito Rūmai, 2009 m. vasario mėn.

11 Langelis

INFRASTRUKTŪROS ATKARPOS, KURIOS GALI BŪTI EKSPLOATUOJAMOS TIK ĮDIEGUS PAPILDOMĄ INFRASTRUKTŪRĄ

Betuvės linija (Betuweroute) jungia Roterdamo uostą rytuose su Vokietijos–Nyderlandų pasieniu vakaruose. Ji yra skirta tik krovinių transportui. Nors linijos infrastruktūra galėjo būti pradėta naudoti geležinkelio paslaugoms nuo 2007 m. birželio mėn. su maksimaliais realistiškais pajėgumais – vidutiniškai 380 traukinių per dieną, – šiuo metu ja kasdien rieda 20 traukinių ir tikimasi, kad iki 2013 m. šis skaičius padidės iki 150 traukinių per dieną: iki šiol ribojantis veiksnys buvo palaipsniui įdiegiami 2 lygio signalizacijos sistemos ERTMS pritaikyti lokomotyvai. Manoma, kad eismas su 380 traukinių per dieną padidės po to, kai bus baigti antrojo Maasvakte darbai uoste.

ES bendrai finansuojamos atkarpos, tiesiamos **Kufšteino–Insbruko** kryptimi, Brenerio koridoriuje tarp Miuncheno ir Veronos, naudojimą ribos eismo srautas, pervažiuojant kalnų perėją Brennersee stotyje. Ši situacija reikšmingai gali pagerėti tik 2022 m., kai koridoriuje bus pradėtas geležinkelio linijų šiuo metu statomame **pagrindiniame Brenerio tunelyje** eksploatavimas.

Perpinjano–Figereso tarptautinės atkarpos eksploatavimas iš dalies priklauso nuo krovinių transporto srauto tarp Ispanijos ir Prancūzijos bei didelę įtaką turės uostų (pavyzdžiui, Barselonos) įrengimas.

12 Langelis

ĮDIEGTA SU PASLAUGOMIS, KURIOMS NEI TRUMPUOJU, NEI VIDURIO LAIKOTARPIU NESITIKIMA JOKIOS SPECIALIOS PAKLAUSOS, SUSIJUSI INFRASTRUKTŪRA

Romos–Neapolio ir **Bolonijos–Florencijos** greitųjų geležinkelių ir didelių pajėgumų linijos buvo nutiestos kroviniams ir keleiviniams traukiniams. Tam, kad galėtų būti vykdomas šių abiejų rūšių eismas, reikėjo didelių investicijų, kad būtų užtikrintos jungtys su paprastųjų geležinkelių linija. Taip pat buvo būtina pastatyti tunelius, nutiesti tiltus ir viadukus, kad būtų sumažinti nuolydžiai bei padidinta ašies apkrova. Šiomis linijomis vis dar nevažiuoja kroviniai traukiniai ir nors tokie pokyčiai yra kai kur numatyti ateityje, traukinių operatoriai vis dar nėra numatę jokių specialių planų.

Romos–Neapolio, Bolonijos–Florencijos ir **Pjoltelo–Treviljo** linijose turimi kroviniai lokomotyvai negali pasiekti numatyto minimalaus 120 km/h greičio.

Račos–Trnavos–Pieštianų linijoje traukiniai gali važiuoti maksimaliu 160 km/h greičiu, tačiau joks tokį greitį pasiekiantis traukinys šiuo metu Slovakijoje nerieda.

57. Tačiau paprastųjų geležinkelių linijų, kurios naudojamos krovinių ir keleivių transportui, padėtis yra sudėtingesnė. Sienos kirtimas tam tikrose nacionalinėse geležinkelių sistemose yra vis dar yra sudėtingas, todėl daug transeuropinių geležinkelių paslaugų nutraukiama dėl to, kad būtina sustoti pasienyje. Audito Rūmai nustatė įvairių sunkumų, visų pirma susijusių su vėžės pločiu, traukos energija, traukinių kontrolės (signalizacijos) sistemomis, traukinių ilgiu ir eksploataavimo taisyklėmis. Kitos priežastys, dėl kurių traukiniai taip pat turi sustoti, yra tų pačių riedmenų naudojimo nepripažinimas kitose valstybėse narėse, traukinio brigadų mokymas ir sertifikavimas, techninė ir komercinė kontrolė bei faktinis eismo valdymas (žr. **VII priedą**, kuriame apžvelgiamos šios problemos ir pateikiami auditui atrinktų atkarpų bei transeuropinių ašių, kuriose jos yra, pavyzdžiai). Jei šios problemos pasienyje kiekvienu atskiru atveju nebūtinai turi įtakos rimtiems vėlavimams, jų kumuliacinis poveikis gali būti reikšmingas, visų pirma gali atsirasti eismo valdymo problemų, spūsčių rizika ir su tuo susijusių vėlavimų (žr. **13 langelį**).

7 nuotrauka. Eismo kontrolės įranga Brennersee stotyje



© Europos Audito Rūmai, 2009 m. vasario mėn.

KELEIVINIO TRAUKINIO MARŠRUTAS IŠ MIUNCHENO Į BRENNERSEE STOTĮ

Prieš išvykimą iš Miuncheno atliekama techninė ir komercinė patikros (žr. **2 nuotrauką**), kurių metu patikrinama, ar traukinys yra tinkamai sustatytas ir ar tinkamai veikia stabdžių sistema. Traukinį su dviem lokomotyvais valdo vienas vokiškai kalbantis mašinistas.

Patekus į Austrijos geležinkelių tinklą Kufsteine nedaromi jokie traukinio pakeitimai, kadangi Vokietijos ir Austrijos eksploatacijos taisyklės yra suderintos, o atitinkamos abiejų šalių geležinkelių institucijos, nepaisant nedidelių skirtumų, oficialiai pripažįsta viena kitos standartus. Pakilimui į Brennersee užkabinamas trečias lokomotyvas (žr. **8 nuotrauką**).

Pakilus į Brennersee viršūnėje esančią stotį (Austrijos–Italijos pasienyje) atliekami manevrai, kurių metu atkabinami du neberekalingi lokomotyvai. Dėl Italijos ir Austrijos eksploatacijos taisyklių skirtumo atliekami kiti būtini veiksmai:

- o keičiamas mašinistas: pagal Italijos eksploatacijos taisykles reikalaujama, kad du itališkai kalbantys mašinistai (turintys licenciją valdyti traukinį Italijoje) pakeistų vieną vokiškai kalbantį mašinistą (turintį licenciją valdyti traukinį Vokietijoje ir Austrijoje);
- o keičiama traukinio galo signalizacija: Vokietijoje ir Austrijoje reikalaujama, kad atspindintys skydai būtų traukinio gale)³⁰, tačiau jie yra uždrausti Italijoje, kur traukiniai turi važiuoti su įjungtais galiniais žibintais (žr. **9 nuotrauką**).

Nors prieš išvykimą iš Miuncheno buvo atlikta techninė patikra, o atstumas iki Veronos yra vos 448 km (mažiau nei maksimalus 700 km atstumas pagal Italijos reikalavimus), papildoma maždaug 25 minučių patikra atliekama Brennersee stotyje. Taip yra todėl, kad Italijos geležinkelio įmonė nepripažįsta Vokietijos geležinkelio įmonės atliktos techninės patikros Miunchene. Jokia papildoma patikra neatliekama maršrute priešinga kryptimi, kadangi Vokietijos geležinkelio įmonė pripažįsta Italijos kolegų anksčiau atliktą patikrą.

³⁰ Atspindinčių skydų tikslūs modeliai pagal Vokietijos ir Austrijos eksploataavimo taisykles šiek tiek skiriasi, tačiau yra vieni kitų pripažįstami.

8 nuotrauka. Krovininis traukinys „kopia“ į Austrijos Alpes prieš Brennersee stotį



© Europos Audito Rūmai, 2009 m. vasario mėn.

- 58.** Pažanga šių apribojimų mažinimo srityje prisidėtų prie trans-europinio transporto vystymo, kuris yra palyginamas su pagerėjusiais rezultatais, gautais dėl svarbių investicijų į infrastruktūrą (**4 lentelėje** pateiktas palyginimas pagal 1 prioritetinio projekto pavyzdį). Ši pažanga turėtų didesnės įtakos valstybių narių institucijų bendradarbiavimui nei finansinės investicijos į infrastruktūrą.

4 LENTELĖ

1 PRIORITETINIS PROJEKTAS. 25 SUTAUPYTOS IR PRARASTOS MINUTĖS

25 minutės

Būtų sutaupytas laikas, nutiesus naują greitųjų geležinkelių liniją Niurnbergas–Ingolštatas Vokietijoje, kurios bendra vertė – 2 336 milijonai eurų (ES bendrai finansuojami 134 milijonai eurų iš TEN-T).

Tai – papildomas laikas, kurio reikia, kad būtų atlikta traukinių, atvykstančių į Italijos Brennersee stotį Italijos–Austrijos pasienyje, techninė patikra, kadangi Italijos geležinkelio įmonė nepripažįsta išvykimo metu Vokietijos kolegų jau atliktos patikros Miunchene.

59. Nors apie šiuos suvaržymus svarbiuose koridoriuose yra gerai žinoma Europos geležinkelių sektoriuje, visų svarbių ašių atveju europiniu lygmeniu nėra parengta jokia studija, kurioje būtų aiškiai apibūdintos šios problemos, įvertintas jų poveikis ir nurodyti galimi sprendimai.
60. Tam, kad būtų sumažinti sisteminiai suvaržymai transeuropinėse ašyse, yra būtinas valstybių narių susitarimas. Pastangos europiniu lygmeniu yra gana naujas reiškinys, kadangi pažanga dvišaliame kontekste istoriškai buvo sudėtinga. Vis dėlto yra didelių išimčių kai kurių valstybių narių institucijų bendradarbiavimo srityje, siekiant pagerinti transporto veiklą geležinkelių ašyse (žr. **14 langelį**). Vis atsiranda naujų iniciatyvų, kurias dažnai remia Komisijos paskirti koordinatoriai. Jų pavyzdys gali būti Brenerio koridorius.
61. Pažangos pasiekta vienoje srityje Europos lygmeniu: 2008 m. patvirtintuose ES teisės aktuose siekiama, kad būtų palengvintas nacionalinių geležinkelio įmonių riedmenų abipusis pripažinimas³¹.

³¹ 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje (OL L 191/1, 2008 7 18, p. 1).

TARPTAUTINĖ GRUPĖ, SUKURTA PAGERINTI GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO KOKYBĘ ŠIAURĖS–PIETŲ KORIDORIJE (ROTTERDAMAS–GENUJA) („IQC“)

Nuo 2003 m. Vokietijos, Nyderlandų, Italijos ir Šveicarijos geležinkelių transporto institucijos bendradarbiauja, siekdamos išnagrinėti ir išspręsti koridoriuje kylančias problemas. Jos pasiekė gana gerų rezultatų, pavyzdžiui, abipusio mašinistų ir riedmenų patvirtinimo procedūrų pripažinimo srityje. 2008 m. buvo sukurta Europos ekonominio intereso grupė ir už jos darbo valdymą atsakingas programos valdymo biuras. Buvo patvirtintas 14 dalių veiksmų planas. Jame atkartojami šioje ataskaitoje pateikti nustatyti faktai, pabrėžiant kai kurių aspektų, pavyzdžiui, ERTMS įdiegimo, eksploatavimo taisyklių ir traukinio brigadų sertifikavimo svarbą, kadangi dėl jų atsiranda pagrindiniai transeuropinio transporto suvaržymai.

IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS

- 62.** Bendrai finansuodama geležinkelių infrastruktūros plėtrą ES prisidėjo atveriant naujas transeuropinio geležinkelių transporto perspektyvas. Vis dėlto turėtų būti taikomos tam tikros priemonės, kad būtų racionaliau panaudotos ES lėšos.
- 63.** Prioritetiniai projektai yra pagrindinis finansinių išteklių koordinavimo ir koncentravimo mechanizmas, todėl svarbu, kad jie būtų apibrėžti atspindint esamus ir būsimus poreikius. Tačiau iki šiol jie nebuvo apibrėžti atsižvelgiant į esamų ir numatomų eismo srautų analizę bei nebuvo pateikta aiški pagrindinių transeuropinių geležinkelių ašių apibrėžtis (žr. 19–24 dalis).

1 REKOMENDACIJA

Siekdama **koncentruoti ES lėšas**, ateityje nagrinėdama prioritetinių projektų apibrėžtį Komisija turėtų:

- o dirbti kartu su valstybėmis narėmis ir geležinkelių institucijomis, siekdama sustiprinti europines **žinias ir analitinius pagrindus**, susijusius su esamais ir numatomais geležinkelių transporto srautais;
- o nustatyti transeuropinius koridorius, kurie turi reikšmingą **esamą ar numatomą paklausą**.

- 64.** Svarbus yra su TEN-T susijusių ES infrastruktūros investicijų prioritetų nustatymas. TEN-T bendrojo finansavimo koncentravimas pasienio vietovėse pagerėjo, tačiau šiose vietovėse vis dar trūksta pažangos į imtį atrinktų prioritetinių projektų srityje. Koordinatorių indėlis buvo pozityvus, tačiau būtina gerinti su grūstimis susijusią analizę. Buvo trūkumų Komisijos patvirtinimo procedūrose, susijusiose su Sanglaudos fondo projektais. Taip pat turėtų būti tobulinamos TEN-T projektų atrankos procedūros (žr. 25–38 dalis).

2 REKOMENDACIJA

Komisija turėtų:

- o užtikrinti, kad būtų parengta patikima prioritetinių projektų pagrindinių **atkarpų su grūstimis** analizė, pagrindžianti su TEN-T lėšų skyrimu susijusius sprendimus;
- o pasinaudoti iki šiol **koordinatorių** vykdytomis funkcijomis bei numatyti naujų su kitais prioritetiniais projektais susijusių koordinatorių paskyrimą;
- o užtikrinti **su sanglaudos politika susijusių projektų pavirtinimo procedūrų patikimumą**, visų pirma techninių charakteristikų peržiūros srityje, ir atsižvelgiant į rimtą išlaidų viršijimo riziką sekti, kad pasiūlyti projektai būtų kruopščiai rengiami, pasitelkiant gerąją sektoriaus praktiką, pagrįstą laiku, ir neviršijant biudžeto įgyvendintų projektų pavyzdžiais;
- o gerinti ekonominės naudos analizių, kuriomis grindžiamos **TEN-T atrankos procedūros**, kokybę.

- 65.** Įgyvendinus ES bendrai finansuojamus infrastruktūros projektus buvo sukurta specifikacijose numatyta infrastruktūra ir jiems pasibaigus sudarytos naujos ir geresnės geležinkelių transporto galimybės pagrindinėse prioritetinių projektų atkarpose. Daugeliu atvejų buvo atlikti techninių specifikacijų pakeitimai dėl diegimo metu susidariusių aplinkybių (žr. 39–48 dalis).

3 REKOMENDACIJA

Pasinaudodama savo patirtimi (pavyzdžiui, *Netlipse* projekte) Komisija turėtų imtis iniciatyvos **palengvinant** projektų vykdytojų **keitimąsi žiniomis** ir patirtimi geležinkelio infrastruktūros plėtros srityje.

- 66.** Svarbių rezultatų pasiekta greitojo keleivinio transporto paslaugų linijose, kurios veikia kaip buvo numatyta. Tačiau paprastųjų atkarpų, kurioms buvo skirtas ES bendrasis finansavimas, naudojimas mišriam ir krovinių transportui yra veikiamas tam tikrų veiksmų, dėl kurių geležinkelių paslaugos neteikiamos taip, kaip numatyta. Europos geležinkelių tinkle vis dar yra sisteminių suvaržymų, visų pirma pasienio vietovėse (žr. 49–61 dalis).

4 REKOMENDACIJA

Komisija turėtų:

- o apsvarstyti, kaip racionaliausiai panaudoti ES lėšas, visų pirma atkreipiant dėmesį į **praktinių suvaržymų**, turinčių įtakos geležinkelių transportui pasienyje ir tiesiogiai nesusijusių su infrastruktūra, **sumažinimą**;
- o skatinti ir remti **valstybių narių geležinkelio institucijų bendradarbiavimą koridoriuose** (pavyzdžiui, kaip esama struktūra Roterdamo–Genujos koridoriuje), siekiant panaikinti kliūtis sklandžiam geležinkelių transportui esamoje infrastruktūroje.

Šią ataskaitą priėmė II kolegija, vadovaujama Audito Rūmų nario Morten LEVYSOHN, 2010 m. rugsėjo 8 d. Liuksemburge įvykusiame posėdyje.

Audito Rūmų vardu



Vítor Manuel da SILVA CALDEIRA
Pirmininkas

9 nuotrauka. Privalomi užpakaliniai žibintai kelionei Italijoje laukia prikabinimo Brennersee stotyje



© Europos Audito Rūmai, 2009 m. vasario mėn.

PAGRINDINIŲ EUROPOS TEISĖS AKTŲ GELEŽINKELIŲ SEKTORIJE SANTRAUKA

		Teisės aktas	Pakeitimai	
Institucijos ir rinkos	Bendrijos geležinkelių plėtra	1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros	Direktyva 2001/12/EB Direktyva 2004/51/EB Direktyva 2007/58/EB	
	Europos geležinkelių agentūra	2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 881/2004, įsteigiantis Europos geležinkelio agentūrą	Reglamentas (EB) Nr. 1335/2008	
	Licencijavimas	1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyva 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo	Direktyva 2001/13/EB Direktyva 2004/49/EB	
	Geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymas ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimas	2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo	Sprendimas 2002/844/EB Direktyva 2004/49/EB Direktyva 2007/58/EB	
	Valstybės pagalbos taisyklės	Komisijos komunikatas – Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms	(2008/C 184/07)	
Sauga ir sąveika	Sąveika	Paprastųjų geležinkelių sistemos sąveika	2001 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva 2001/16/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos	Direktyva 2004/50/EB Direktyva 2007/32/EB
		Transeuropinė greitųjų geležinkelių sistemos sąveika	1996 m. liepos 23 d. Tarybos direktyva 96/48/EB dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos sąveikos	Direktyva 2004/50/EB Direktyva 2007/32/EB
		Geležinkelių sistemos sąveika Bendrijoje	2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje	
	Sauga	Geležinkelių sauga	2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose	Direktyva 2008/110/EB
			2007 m. birželio 13 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 653/2007 dėl Europos bendros saugos sertifikatų ir paraiškų dokumentų pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/49/EB 10 straipsnį formos naudojimo ir dėl saugos sertifikatų, išduodamų pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/14/EB, galiojimo	

I PRIEDAS

		Teisės aktas	Pakeitimai
Geležinkelių darbuotojai	Traukinių mašinistai	2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva Nr. 2007/59/EB dėl traukinių mašinistų, valdančių lokomotyvus ir traukinius geležinkelių sistemoje Bendrijos teritorijoje, sertifikavimo	
	Mobilieji darbuotojai	2005 m. liepos 18 d. Tarybos direktyva Nr. 2005/47/EB dėl Europos Geležinkelių Bendrijos (CER) ir Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF) susitarimo dėl mobiliųjų darbuotojų, teikiančių su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas geležinkelių transporto sektoriuje, darbo sąlygų tam tikrų aspektų	
Keleivių teisės	Viešųjų paslaugų teikimo įsipareigojimai	2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinant Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70	
	Keleivių teisės	2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų	

TECHNINĖS SĄVEIKOS SPECIFIKACIJOS

Kategorija	Aprašymas	Nuoroda
Greitųjų geležinkelių TSS (priimtos Komisijos sprendimu)	Techninės priežiūros posistemis	
	Kontrolė, valdymas ir signalizacija Kontrolė, valdymas ir signalizacija – klaidų ištaisymas	2002/731/EB
	Infrastruktūros posistemis	2002/732/EB
	Energijos tiekimo posistemis	2002/733/EB
	Riedmenų posistemis	2002/735/EB
	Eksplotavimo posistemis	2002/734/EB
	Kontrolės ir valdymo posistemis ERTMS, iš dalies keičiantis Sprendimo 2006/679 A priedą	2006/860/EB
	Kontrolės ir valdymo posistemis ERTMS, iš dalies keičiantis Sprendimo 2006/679 A priedą ir Sprendimo 2006/860 A priedą	2008/386/EB
Peržiūrėtos greitųjų geležinkelių TSS (priimtos Komisijos sprendimu)	Infrastruktūros posistemis	2008/217/EB
	Eksplotavimo posistemis A priedas, P9 priedas	2008/231/EB
	Riedmenų posistemis Riedmenų posistemis – klaidų ištaisymas	2008/232/EB
	Energijos tiekimo posistemis	2008/284/EB
	Kontrolė, valdymas ir signalizacija – iš dalies keičiantis 2002 m. gegužės 30 d. Sprendimo 2002/731/EB A priedą Kontrolė, valdymas ir signalizacija – iš dalies keičiantis 2002 m. gegužės 30 d. Sprendimo 2002/731/EB A priedą – klaidų ištaisymas	2004/447/EB
	Kontrolė, valdymas ir signalizacija – iš dalies keičiantis Sprendimo 2006/860 dėl greitųjų ir paprastųjų geležinkelių A priedą	2007/153/EB

II PRIEDAS

Kategorija	Aprašymas	Nuoroda
Paprastųjų geležinkelių TSS (priimtos Komisijos sprendimais/ reglamentais)	Telematikos priemonių krovinių vežimo paslaugos	62/2006/EB
	Paprastųjų geležinkelių riedmenų triukšmo aspektai	2006/66/EB
	Kontrolė, valdymas ir signalizacija	2006/679/EB
	Kontrolė, valdymas ir signalizacija	2009/561/EB
	Kontrolės ir valdymo posistemis ERTMS, iš dalies keičiantis Sprendimo 2006/679/EB A priedą	2006/860/EB
	Valdymo posistemis ERTMS, iš dalies keičiantis Sprendimo 2006/679 A priedą ir Sprendimo 2006/860 A priedą	2008/386/EB
	Riedmenys: prekiniai vagonai – sprendimų 2006/861/EB ir 2006/920/EB pakeitimai	2006/861/EB 2009/107/EB
	Geležinkelių transporto eismo organizavimas ir valdymas – P5 priedas: sprendimų 2006/861/EB ir 2006/920/EB P9 priedo pakeitimai	2006/920/EB 2009/107/EB
	ERTMS diegimo planas	2009/561/EB
Kryžminės TSS (Greitieji ir paprastieji geležinkeliai) (priimtos Komisijos sprendimu)	Geležinkelių tunelių sauga	2008/163/EB
	Žmonės su judėjimo negalia	2008/164/EB

TEN-T PRIORITETINIŲ PROJEKTŲ SĄRAŠAS

„Eseno projektai“ (1996 m. TEN-T gairės)	Prioritetiniai projektai (2004 m. TEN-T gairės)
Greitasis traukinys/mišrus transportas, šiaurė–pietūs: Niurnbergas–Erfurtas–Halė/Leipcigas–Berlyno Brenerio ašis: Verona–Miunchenas	PP1 Geležinkelio linija ašis Berlynas–Verona/ Milanas–Bolonija–Neapolis–Mesina–Palermas
Greitasis traukinys (Paryžius–Briuselis–Kelnas–Amsterdamas– Londonas)	PP2 Greitojo geležinkelio linija ašis Paryžius–Briuselis/ Briuselis–Kelnas–Amsterdamas–Londonas
Greitasis traukinys, pietūs: Madridas–Barselona–Perpinjanas– Monpeljė; Madridas–Vitorija–Daksas	PP3 Greitojo geležinkelio ašis Lisabona/Portas–Madridas– Barselona–Perpinjanas–Monpeljė; Madridas–Vitorija–Daksas– Bordo–Turas
Greitųjų geležinkelių ašis, rytai	PP4 Greitųjų geležinkelių ašis, rytai
Betuvės linija (<i>Betuweroote</i>)	PP5 Betuvės linija (<i>Betuweroote</i>)
Greitasis traukinys/mišrus transportas: Lionas–Triestas	PP6 Geležinkelio ašis Lionas–Triestas–Divača/Koperis/ Divača–Liublijana–Budapeštas–Ukrainos siena
	PP8 Multimodalinio transporto ašis Portugalija/ Ispanija–likusi Europos dalis
Geležinkelių ašis Korkas–Dublinas–Belfastas–Stranraras	PP9 Geležinkelio ašis Korkas–Dublinas–Belfastas–Stranraras
Nustatyta Zundo jungtis	PP11 Nustatyta Zundo jungtis
Šiaurės trikampio (geležinkelis/kelias) ašis	PP12 Šiaurės trikampio (geležinkelis/kelias) ašis
Pagrindinė vakarinės pakrantės linija	PP14 Pagrindinė vakarinės pakrantės linija
	PP16 Krovininio geležinkelio ašis Sinesas/ Alchesirasas–Madridas–Paryžius
	PP17 Geležinkelio ašis Paryžius–Strasbūras–Štutgartas–Viena– Bratislava
	PP19 Greitojo geležinkelio linijų sąveika Iberijos pusiasalyje
	PP20 Femerio sąsiaurio Belt geležinkelio ašis
	PP22 Geležinkelio ašis Atėnai–Sofija–Budapeštas–Viena– Praha–Niurnbergas/Drezdenas
	PP23 Geležinkelio ašis Gdanskas–Varšuva–Brno/Bratislava– Viena
	PP24 Geležinkelio ašis Lionas/Genuja–Bazelis–Duisburgas– Roterdamas/Antverpenas
	PP26 Geležinkelio/kelių ašis Airija/Jungtinė Karalystė/ kontinentinė Europa
	PP27 Geležinkelio linijos „Rail Baltica“ atkarpa Varšuva–Kaunas– Ryga–Talinas–Helsinkis
	PP28 „Eurocaprail“ geležinkelio atkarpa Briuselis– Liuksemburgas–Strasbūras
	PP29 Jonijos/Adrijos jūros intermodalinio koridoriaus geležinkelio ašis

IV PRIEDAS

Į AUDITO IMTĮ ĮTRAUKTOS ES BENDRAI FINANSUOJAMOS INFRASTRUKTŪROS ATKARPOS

1. Audito metu buvo nagrinėjama 21 geležinkelių infrastruktūros atkarpos, kuriai buvo skirtas ES bendrasis finansavimas (ir taikomi finansavimo sprendimai), imtis. Šios atkarpos susijusios su aštuoniais prioritetiniais projektais (1, 2, 3, 5/24, 6, 4/17, 19, 23). Išsamesnė informacija apie imtį pateikta lentelėje toliau.
2. Į imtį buvo įtraukta didelė ES investicijų į geležinkelių infrastruktūrą dalis. Imtis iš viso sudaro 8 683 milijonus eurų (1 613 milijonų eurų iš TEN-T ir 7 070 milijonų eurų iš Sanglaudos fondo, ISPA ir ERPF). Tai sudaro 77 % visų ES bendrai finansuojamų investicijų, susijusių su į imtį įtrauktais prioritetiniais projektais, bei 36 % investicijų iš visų atitinkamų šaltinių.
3. Kiek įmanoma, į imtį įtrauktos atkarpos buvo:
 - užbaigtos ar bebaigiamos atkarpos;
 - pasienio ir grūsčių atkarpos;
 - svarbūs keleivių ir krovinių vežimo koridoriai (iš dalies sutampantys su ERTMS koridoriais);
 - ES-15 ir ES-10 valstybių narių jungtys;
 - atkarpos, kurioms buvo skirtos privačios investicijos;
 - svarbios Alpių tunelių atkarpos.

AUDITO METU TIKRINTOS BENDRAI IŠ TEN-T, SANGLAUDOS FONDO AR ERPF FINANSUOJAMOS PRIORITETINIŲ PROJEKTŲ ATKARPOS

		Keleivių vežimui skirtos linijos	Mišraus naudojimo linijos	Krovinių vežimui skirtos linijos
Užbaigtos atkarpos	Naudojamos	Berlyno centrinė stotis (DE) [TEN-T] Frankfurtas prie Maino–Kelnas (DE) [TEN-T] Niurnbergas–Ingolštatas (DE) [TEN-T] TGV Est 1 etapas (FR) [TEN-T] Madridas–Valjadolidas (ES) [SF, ERPF, TEN-T] Madridas–Barselona (ES) [SF, TEN-T] HSL Zuid (NL) [TEN-T]	Pjoltelas–Treviljas (IT) [TEN-T] Rača–Trnava–Pieštianai (SK) [SF] Roma–Neapolis (IT) [ERPF, TEN-T] Mesina–Patis (IT) [ERPF]	Betuweroute (NL) [TEN-T]
	Laukiama, kol bus galima naudoti		Perpinjanas–Figeresas (FR, ES) [TEN-T] Bolonija–Florencija (IT) [TEN-T]	
Planuojamos tiesiti atkarpos		Madridas–Levantė (ES) [SF, ERPF, TEN-T]	Karlsruhė–Bazelis (DE) [TEN-T] Kufšteinas–Insbrukas (AT) [TEN-T] Lincas–Sankt Peltenas (AT) [TEN-T] Varšuva–Gdynia (PL) [SF]	
Atkarpos planavimo ir bandomajame etape			Brenerio pagrindinis tunelis (AT, IT) [TEN-T] Liono–Turino pagrindinis tunelis (FR, IT) [TEN-T]	

V PRIEDAS

IKI 2010 M. BIRŽELIO MĖN. KOMISIJOS PASKIRTI KOORDINATORIAI PRIORITETINIŲ GELEŽINKELIŲ PROJEKTŲ SRITYJE

Prioritetinis geležinkelių projektas	Koordinatorius
1	Pat Cox
3	Carlo Secchi
6	Laurens Jan Brinkhorst
17	Péter Balázs
19	Carlo Secchi
22	Gilles Savary
27	Pavel Telička
ERTMS diegimas	Karel Vinck

VI PRIEDAS

AUDITO METU TIKRINTOS ES BENDRAI FINANSUOJAMOS ATKARPOS:
TIESIMO IR NAUDOJIMO BŪKLĖ

		Tinkamos eksploata- vimui			Eksploatavimo mastas				
		Nutieta	Tiesiama	Galima naudoti	Visiškai naudojama	Tikimasi visiškai naudojimo	Laukiama kitų infrastruktūros pokyčių transporto tinkle	Nedidelė tikimybė, kad trumpuoju ar vidurio laikotarpiu bus išnaudo- tos visos eksploataavimo galimybės	Ilgalaikės atkarpos
Krovinių vežimo atkarpos	<i>Betuweroute</i>	✓		✓			✓		
Mišraus naudojimo (paprastosios) atkarpos	Liono–Turino pagrindinis tunelis		✓						✓
	Brenerio pagrindinis tunelis		✓						✓
	Varšuva–Gdynia		✓			✓			
	Lincas–Sankt Peltenas		✓			✓			
	Kufšteinas–Insbrukas		✓				✓		
	Karlsruhė–Bazelis		✓			✓			
	Bolonija–Florencija	✓						✓	
	Perpinjanas–Figeresas	✓					✓		
	Mesina–Patis	✓		✓				✓	
	Roma–Neapolis	✓		✓				✓	
	Rača Trnava–Pieštianai	✓		✓				✓	
	Pjoltelas–Treviljas	✓		✓				✓	
Keleivių vežimui skirtos atkarpos	Madridas–Levantė		✓			✓			
	<i>HSL Zuid</i>	✓		✓		✓			
	Madridas–Barselona	✓		✓	✓				
	Madridas–Valjadolidas	✓		✓	✓				
	<i>TGV Est</i> (1 etapas)	✓		✓	✓				
	Niurnbergas–Ingolštatas	✓		✓	✓				
	Frankfurtas prie Maino–Kelnas	✓		✓	✓				
	Berlyno centrinė stotis	✓		✓	✓				

VII PRIEDAS

AUDITO METU NUSTATYTŲ SISTEMINIŲ SUVARŽYMŲ PASIENIO VIETOVĖSE TRANSEUROPINĖSE GELEŽINKELIŲ AŠYSE APŽVALGA

VĖŽĖ

1. Europos Sąjungoje geležinkelių vėžė iš esmės yra UIC¹ standartus atitinkančio pločio. Viena iš svarbių išimčių yra tradicinis Ispanijos geležinkelių tinklas, kuriame vėžė yra platesnė. Vėžės pločio skirtumas reiškia, kad tarp Prancūzijos ir Ispanijos gali riedėti tik tie keleiviniai traukiniai, kuriuose yra įrengtas specialus vėžės keitimo mechanizmas. Visi kiti traukiniai privalo sustoti pasienyje. Sieną kertantys krovininiai traukiniai arba perkraunami, arba specialiuose įrenginiuose pakeičiamos jų ašys (žr. **6 nuotrauką**). Infrastruktūrai skiriant investicijas ši problema po truputį sprendžiama (su tuo susijusios audito metu tikrintos keturios 3 ir 19 prioritetinių projektų atkarpos):
 - o šiuo metu Ispanijoje tiesiamas AVE greitųjų keleivinių traukinių tinklas, kuriame bus naudojamas UIC vėžės plotis. Planuojama prijungti Prancūzijos tinklą tarp Perpinjano ir Figereso bei Irūno ir Hendajaus;
 - o UIC ir ispaniškosios vėžių sankirtose Ispanijos tinkle sąveika bus užtikrinta pasitelkus vėžės keitimo įrenginius, pavyzdžiui, netoli Šamarteno stoties Madride ir netoli Medinos del Kampo.

¹ *Union International de Chemins de Fer* (Tarptautinė geležinkelių sąjunga).

TRAUKOS ENERGIJA

2. Kai kurių nacionalinių sistemų sąveika vis dar yra sudėtinga, kadangi kaimyninių valstybių narių elektros tiekimo geležinkeliams sistemos veikia pagal skirtingus techninius standartus, o tai sukelia problemas pasienio vietovėse (žr. **A langelį**). Atsižvelgiant į dideles išlaidas ir techninius sunkumus, mažai tikėtina, kad ši problema bus iki galo išspręsta investuojant į naują nacionalinę specialiai sukurtą energijos tiekimo infrastruktūrą ir praktiškai bus pritaikyti pragmatiniai metodai. Pavyzdžiui, tais atvejais, kai nėra energetinių sistemų sąveikos:
 - o traukiniai su vieno tipo elektros sistema turi sustoti pasienyje, kad būtų pakeisti lokomotyvai, tokiu būdu manevravimui sugaištama ne mažiau nei 15 minučių, todėl atsiranda papildomų vėlavimų susikaupimo rizika;

VII PRIEDAS

- o geležinkelių įmonės skiria investicijas savo lokomotyvų įrangai, kad pastarieji galėtų funkcionuoti su kitomis energijos sistemomis;
- o naudojami dyzeliniai lokomotyvai. Nors jų naudojimas vis dar yra gana dažnas, jie laikomi ne tokiais efektyviais ir nepageidaujamais atsižvelgiant į švarios energijos perspektyvą.

TRAUKINIO ILGIS

3. Ne visuomet sutampa nacionaliniuose tinkluose leistinas traukinių ilgis, net ir tame pačiame transeuropiniame koridoriuje. Šie apribojimai dažnai yra susiję su infrastruktūros charakteristikomis, pavyzdžiui, susikirtimo vietų, siaurų vingių linijose ar stačių nuolydžių (pavyzdžiui, Alpių perėjose) buvimu. Pavyzdžiui, Prancūzijoje traukiniai gali būti iki 600 metrų ilgio, tačiau Ispanijoje leistinas ilgis yra tik 450 metrų (3 prioritetas). Tokiu būdu, be vėžės pločio skirtumų šiame pasienyje, į Prancūzijos pusę rieda tik 450 metrų ilgio krovinių traukiniai arba, jei iš Prancūzijos ar į ją turi važiuoti ilgesni traukiniai, būtinas papildomas laikas jų išformavimui ir naujam suformavimui, todėl gali atsirasti papildomi vėlavimai pasienyje.

A Langelis

TRAUKOS ENERGIJOS TIEKIMO SISTEMŲ SĄVEIKOS PAVYZDŽIAI

Vokietijos ir Austrijos energijos sistemos sutampa, todėl tai nesudaro sąveikos problemos vienos sistemos lokomotyvams, tačiau Nyderlandų ir Vokietijos (5 prioritetas) bei Austrijos ir Italijos (1 prioritetas) sistemos nėra sąveikios. Tai yra vieno iš atsirandančių sunkumų pasienyje, pavyzdžiui Brennersee, priežastis.

TRAUKINIO KONTROLĖS (SIGNALIZACIJOS) SISTEMOS

4. Šiuo metu Europos Sąjungoje veikia daugiau nei 20 nesąveikių traukinių kontrolės (signalizacijos) sistemų. Tai yra rimta kliūtis transeuropinei sąveikai. ERTMS sistema siekiama prisidėti kuriant vieną bendrą Europos geležinkelių sistemą, pakeičiant skirtingas nacionalines traukinių kontrolės sistemas Europoje. Tai taip pat palengvina greitųjų geležinkelių transportą, padeda padidinti geležinkelio linijų pajėgumus bei pagerina saugumą. ERTMS sudaro dvi pagrindinės sudedamosios dalys: Europos traukinių kontrolės sistema (*European Train Control System* – ETCS), automatinės traukinių apsaugos sistema, skirta pakeisti veikiančias nacionalines sistemas; ir GSM-R, radijo sistema, skirta keisti informaciją (garsine ir duomenų) tarp „žemės“ ir traukinio. Atsižvelgdamos į ERTMS valstybės narės patvirtino diegimo Europoje planą², tačiau pagal dabartines perspektyvas šis diegimas turėtų būti ilgas, nes jis priklauso nuo laiko, kurio reikia esamų traukinio kontrolės sistemų atnaujinimui. Šiuo diegimo laikotarpiu, kai ERTMS neveikia visame koridoriuje, o kai kurios atkarpos vis dar turi tik seną sistemą, lokomotyvai turės būti pritaikyti funkcionavimui su ERMS ir su senomis sistemomis, o tam traukinių operatorius turi skirti papildomų įrengimo ir priežiūros išlaidų. Tai visų pirma turėtų įtakos krovinių transportui, kuomet prašoma, kad lokomotyvai važiuotų įvairesnėmis linijomis.

² 2009 m. liepos 22 d. Komisijos sprendimas, iš dalies keičiantis Sprendimą 2006/679/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemo techninių sąveikos specifikacijų („diegimo Europoje planas“) [C(2009) 5607 galutinis].

EKSPLOATAVIMO TAISYKLIŲ SKIRTUMAI

5. Kiekviena valstybė narė yra nustačiusi savo geležinkelių eismo nacionaliniuose tinkluose taisykles (panašias į kelių eismo taisykles). Šios taisyklės apibrėžia pagrindinius su geležinkelio įrenginių sauga susijusius elementus ir nustato, kaip turi elgtis mašinistai visomis numatomomis eismo aplinkybėmis. Kai kuriais atvejais kaimyninės valstybės narės turi beveik tokias pačias taisykles ir pripažįsta savo kaimynų veiklos praktiką taip, kad traukiniai šiomis valstybėmis gali važiuoti nesustodami pasienyje dėl taisyklių skirtumo (pavyzdžiui, Vokietijoje ir Austrijoje). Tačiau daugeliu kitų atvejų kaimyninių tinklų eksploatavimo taisyklių skirtumai reiškia, kad traukiniai negali važiuoti iš vieno tinklo į kitą nesustodami pasienyje, kad būtų atlikti traukinio pakeitimai (pavyzdžiui, taisyklės dėl galinių žibintų, mašinistų skaičiaus, gesintuvų ir pan.) arba pakeisti lokomotyvai (žr. **13 langelį**). Nors šie pakeitimai pasienyje patys savaime neturi įtakos rimtiems vėlavimams, tai, kad traukiniai turi sustoti pasienio, vietovėse, trukdo eismo valdymui bei gali atsirasti vėlavimų susikaupimo rizika.

ABIPUSIS RIEDMENŲ PRIPAŽINIMAS

6. Geležinkelių riedmenims turi būti atliekamos techninės patikros, siekiant užtikrinti, kad jie yra tinkami naudoti geležinkelių infrastruktūrą (šis procesas vadinamas atitikties patvirtinimu (angl. *homologation*). Valstybių narių nacionalinės geležinkelių saugos įstaigos atlieka savo pačių infrastruktūros patikras. Tokiu būdu riedmenys sertifikuojami. Tačiau tam, kad lokomotyvas ar vagonas galėtų riedėti daugiau nei vienos valstybės narės tinklais, paprastai kiekvienoje jų turi būti atlikta patvirtinimo procedūra. Tai gali būti ilgas ir kartais brangiai kainuojantis procesas. Todėl siekiant palengvinti patekimą į visą Europos geležinkelių tinklą, pageidautina, kad vienoje valstybėje narėje patvirtinti riedmenys būtų priimamai į kitos valstybės narės geležinkelių tinklą. Taip būna ne visada, todėl traukiniai su lokomotyvais, kurie nebuvo patvirtinti naudojimui kaimyninėje šalyje, turi sustoti pasienyje, kad būtų pakeistas lokomotyvas (netgi tuomet, kai nebuvo sąveikos ar kitų suvaržymų). Siekiant pagerinti situaciją taikomos priemonės Europos Sąjungos lygmeniu³.

³ 2008 m. birželio 17 d.

Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje.

VII PRIEDAS

TRAUKINIO BRIGADOS SERTIFIKAVIMAS

7. Svarbu, kad traukinio brigados ir traukinių kontrolės centrai galėtų veiksmingai bendrauti ir kad traukinio brigada sugebėtų valdyti traukinį, atsižvelgdama į eksploatacijos taisykles. Šios problemos pakankamai lengvai sprendžiamos tuomet, kai traukiniai rieda vienos valstybės narės geležinkelių tinkle. Tačiau transeuropinių kelių atveju, kai traukiniai kerta nacionalinių tinklų sienas, situacija yra sudėtingesnė, kadangi traukinio brigadų gali būti prašoma kalbėti keliomis kalbomis ir kad jos būtų sertifikuotos traukinį valdyti pagal daugiau nei vienos valstybės narės eksploataavimo taisykles. Todėl traukinio brigadų keitimas yra dar viena priežastis, dėl kurios traukiniai sustoja pasienyje. Geležinkelio įmonės dažnai transeuropines paslaugas planuoja pragmatiškai, t. y. traukinio brigada keičiama tuo pačiu metu, kai atliekami kiti paprastai pasienyje būtini veiksmai: keičiami lokomotyvai, traukinių atsakomybė perduodama kitai geležinkelio įmonei bei atliekami kiti veiksmai, susiję su skirtingomis eksploataavimo taisyklėmis. Taip pat planuojama, kad traukinio mašinistai į savo namus grįžtų per vieną darbo dieną. Tačiau tuo atveju, kai teikiant transeuropines paslaugas sieną būtina kirsti nesustojus, pavyzdžiui, greitojo keleivinio transporto paslaugų atveju, būtina ieškoti sprendimų traukinio brigadų mokymo ir sertifikavimo srityje (žr. **B langelį**). Siekiant pagerinti situaciją taikomos priemonės Europos Sąjungos lygmeniu⁴.

⁴ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva Nr. 2007/59/EB dėl traukinių mašinistų, valdančių lokomotyvus ir traukinius geležinkelių sistemoje Bendrijos teritorijoje, sertifikavimo (OL L 315, 2007 12 3, p. 51).

B LANGELIS

PASIENIO SPRENDIMAI TRAUKINIO BRIGADŲ SERTIFIKAVIMO SRITYJE

2 prioritetinio projekto **Paryžiaus–Londono** greitųjų traukinių linijų atkarpos atveju Prancūzijos ir Didžiosios Britanijos geležinkelių institucijos susitarė dėl bendro žodyno vartojimo, kad specialiai apmokyti mašinistai galėtų nuvažiuoti visą maršrutą.

4 prioritetinio projekto **Manheimas–Mecas** atkarpos, kurioje sienos kirtimas visuomet buvo sudėtingas, atveju buvo patvirtinta speciali mokymo programa, skirta suteikti specialius sertifikatus Vokietijos ir Prancūzijos traukinio brigadoms.

TECHNINĖ IR KOMERCINĖ PATIKROS

8. Techninė ir komercinė patikros atliekamos dėl dviejų pagrindinių priežasčių. Visų pirma, ilgo atstumo paslaugų atveju pagal kai kurias nacionalines sistemas yra numatyti maksimalūs intervalai, tarp kurių atliekamos šios patikros, siekiant užtikrinti traukinių saugą (pavyzdžiui, Italijoje šis maksimalus atstumas yra 700 km). Tačiau buvo nustatytas vienas atvejis, kai tokios patikros turėjo būti atliktos pasienio stotyje maršruto, kurio ilgis buvo mažesnis, nei numatytas maksimalus, viduryje. Antra, geležinkelio paslaugų pasienyje atveju (visų pirma krovinių vežimo atveju), skirtingos geležinkelio įmonės, kaip komerciniai partneriai, paprastai prisiima atsakomybę už traukinį savo pačių nacionaliniame tinkle ir perduoda traukinį pasienio stotyse. Paprastai abi geležinkelio įmonės atlieka savo technines ir komercines patikras. Tokiu būdu jos atliekamos du kartus. Nustatytas vienas atvejis, kai skirtingų valstybių narių geležinkelio įmonės rengė susitarimą, skirtą abipusiam atliktų patikrų pripažinimui. Šis pasitikėjimu pagrįstas atsakomybės perdavimas gali padėti sutaupyti laiko pasienio stotyse (žr. **C langelį**). Siekiant pagerinti situaciją pagal Direktyvą 2008/57/EB taikomos priemonės Europos Sąjungos lygmeniu.

PASITIKĖJIMU PAGRĮSTAS ATSAKOMYBĖS PERDAVIMAS
BRATISLAVOS RYTINĖJE STOTYJE

Traukinių atsakomybės perdavimo pasienio terminale atveju Austrijos ir Slovakijos geležinkelio įmonės atliko technines ir komercines patikras, kurioms kiekvienai prireikė ne mažiau nei 30 minučių. Kad būtų sutrumpintas šis bereikalingas vėlavimas, šiuo metu rengiamas abipusis susitarimas, siekiant, kad geležinkelio įmonės pripažintų viena kitos patikras. Tokiu būdu galima būtų laimėti 30 minučių.

VII PRIEDAS

FAKTINIO EISMO VALDYMAS

9. Faktinio eismo valdymas yra ypač svarbus greitai užsikemšančiose atkarpose, pavyzdžiui, mažesnio pralaidumo ir pasienio vietovėse, kuriose turi sustoti daug transeuropinių traukinių (tarp audito metu tikrintų prioritetinių projektų kaip pavyzdį galima būtų paminėti Vokietijos–Nyderlandų pasienį Emeriche ir Austrijos–Italijos pasienį Brennersee (žr. **7 nuotrauką**). Šiose vietose grūstys gali atsirasti, kai traukiniai neatvyksta tinkamu laiku, kad galėtų pasinaudoti jiems skirta traukinio linija ir patekti į kaimyninį geležinkelių tinklą. Tokiu būdu jie privalo laukti, kol jiems bus skirta kita traukinio linija. Žinojimas, kur iš tiesų yra traukiniai ir kaimyninių tinklų eismo valdytojų komunikacija yra svarbūs valdant šias situacijas. Komunikacijos priemonės nebūtinai turi būti sudėtingos (pavyzdžiui, matyti, kad Nyderlandų ir Vokietijos eismo valdytojų Emeriche ryšys pagerėjo naudojant telefoną ir elektroninį paštą). Nors vis dar nėra veiksmingų IT pagrįstų sąsajų, skirtų integruoti nacionalines eismo valdymo sistemas, rengiami keli projektai, galėsiantys pagerinti faktinės informacijos perdavimą geležinkelio įmonėms apie jų traukinių vietą (žr. **D langelį**).

D LANGELIS

EUROPTIRAILS

Pirmą kartą EUROPTIRAILS priemonė (už kurią nuo 2007 m. yra atsakinga *RailNetEurope*) yra pajėgi vykdyti faktinę interaktyvią Europos geležinkelių eismo priežiūrą ir tokiu būtu nurodyti, kokiose srityse turėtų būti taikomos priemonės kokybei pagerinti. Ši priemonė taip pat galėtų suteikti rezultatų vertinimo pagrindą, pavyzdžiui, lyginant planuotą ir faktinį maršruto laiką.

KOMISIJOS ATSAKYMAI

SANTRAUKA

II. Pirmoji įtrauka

Komisija sutinka, kad prioritetinių projektų apibrėžtis nėra grindžiama esamų ir numatomų eismo srautų analize. Tačiau svarbu atkreipti dėmesį, kad nors tokie tyrimai buvo atlikti tiek individualių projektų, tiek tinklo atžvilgiu, jų rezultatai kol kas negalutiniai, todėl negali būti naudojami kaip tokie.

Komisija mano, kad pateikti tikslią pagrindinių transeuropinių geležinkelių ašių apibrėžtį gali būti ypač sunku, nes jų padėtis nuolat keičiasi atsižvelgiant į migraciją, prekybos tendencijas ir geopolitines aplinkybes. Tačiau Komisija taip pat pritaria požiūriui, kad pagrindinio tinklo apibrėžtis turėtų būti pagrįsta objektyviais kriterijais. Todėl ateityje prioritetiniai projektai turėtų būti toliau grindžiami Tarybos ir Europos Parlamento politiniu susitarimu, bet dar labiau – geriausiais turimais įrodymais.

II. Antroji įtrauka

Komisija palankiai vertina Audito Rūmų pripažinimą, kad TEN-T bendrojo finansavimo koncentravimas pasienio vietovėse ir koordinatorių darbas pagerėjo. Ji sutinka, kad reikalingos tolesnės pastangos siekiant apibrėžti grūstį, ir toliau dirbs šia kryptimi.

Komisija mano, kad projektų patvirtinimo procedūros yra patikimos, ypač jas nuodugniai persvarsčius 2007–2013 m. programavimo laikotarpiui. Šios procedūros buvo iš esmės patobulintos į programavimo procesą įtraukus Sanglaudos fondą ir pradėjus taikyti specialias projektų rengimo, dokumentavimo ir Komisijos vertinimų kokybės gerinimo priemones.

II. Trečioji įtrauka

Komisija palankiai vertina šį teigiamą TEN-T ir Sanglaudos fondo bendrai finansuotų projektų rezultatų įvertinimą. Ji pabrėžia, kad, kaip Audito Rūmai nurodo 47 dalyje, išlaidų viršijimas neturi įtakos ES biudžetui, nes ES įnašas nustatomas projekto pradžioje.

II. Ketvirtoji įtrauka

Komisija pritaria Audito Rūmų greitojo keleivinio transporto paslaugų linijose pasiektų svarbių rezultatų analizei. Ji imasi veiksmų siekdama gerinti padėtį mišraus ir krovinių vežimo paprastosiose linijose.

III. Pirmoji įtrauka

Komisija jau yra užmezgusi glaudžius ryšius su valstybėmis narėmis ir geležinkelių institucijomis. Ji ketina toliau glaudžiai su jomis bendradarbiauti. Be to, konsultuodamasi su suinteresuotosiomis šalimis dėl TEN-T gairių, Komisija siekia gauti nuomonių, kaip geriausia sukurti transeuropinius koridorius, kurie turi didelę esamą ar numatomą paklausą.

III. Antroji įtrauka

Komisija sutinka, kad koordinatorių vaidmuo itin svarbus, todėl 2010 m. birželio 8 d. paskyrė tris naujus koordinatoarius – dabar jų yra devyni.

Komisija sutinka, kad reikia toliau siekti apibrėžti grūstį, ir toliau dirbs šia kryptimi. Europos koordinatoriai išanalizavo grūstis, susidariusias vykdant prioritetinius projektus, už kuriuos jie yra atsakingi. Komisija savo metinėse ataskaitose taip pat praneša apie grūstis.

KOMISIJOS ATSAKYMAI

IVADAS

III. Trečioji įtrauka

Komisija mano, kad su sanglaudos politika susijusių projektų patvirtinimo procedūros 2007–2013 m. programavimo laikotarpiui yra patikimos. Komisija siekia toliau jas tobulinti ir investuoja nemažai išteklių siekdama prisidėti prie projektų rengimo gerinimo.

Komisija palankiai vertina tai, kad Audito Rūmai pripažįsta TEN-T atrankos procedūrų patobulinimus, tačiau suvokia, kad ekonominės naudos analizę dar reikia tobulinti. TEN-T vykdomoji įstaiga siekia ją gerinti; vis dėlto, atsižvelgiant į tai, kad TEN-T bendrai finansuoja tik nedidelę kiekvieno projekto dalį, palyginti su ta, kurią finansuoja valstybės narės, būtų logiška, kad atsakomybė už ekonominės naudos vertinimą tektų joms, ypač turint omenyje, kad jos teikia beveik visus duomenis ir prielaidas.

III. Ketvirtoji įtrauka

Komisija pripažįsta projektų vykdytojų keitimosi informacija svarbą. TEN-T vykdomoji įstaiga prie to prisidės rengdama diskusijas apie visų projektų vykdytojų keitimąsi geriausia patirtimi ir žiniomis, ypač geležinkelių sektoriuje, per savo nuolatinius praktinius seminarus su esamais ir potencialiais paramos gavėjais.

III. Penktoji įtrauka

Priėmusi technines sąveikos specifikacijas Komisija dirbo ir toliau dirbs siekdama sumažinti šiuos „praktinius suvaržymus“. Europos koordinatoriai taip pat deda ypatingas pastangas, kad išspręstų šiuos klausimus.

11 dalis, 6 išnaša

Pateikdama savo dokumentuose su investicijomis susijusius skaičius Komisija remiasi valstybių narių pateikta informacija. Suvokdama, kad finansinių duomenų kokybė galėtų būti geresnė, Komisija įdėjo nemažai pastangų, dėl kurių Komisijos 2010 m. birželio mėn. ataskaitoje pateikta informacija buvo gerokai kokybiškesnė nei ankstesnėse ataskaitose.

14.

Komisija pabrėžia, kad iki 2007 m. Sanglaudos fondo projektai buvo tvirtinami kiekvienas atskirai ir atsižvelgiant į turimas biudžeto lėšas. Prioritetinių projektų teisinis pagrindas pradėtas taikyti tik po 2004 m.

KOMISIJOS ATSAKYMAI

PASTABOS

22.

Komisija supranta, jog Audito Rūmų pareiškimas, jog „prioritetiniai projektai nesutampa su pagrindinių transeuropinių geležinkelio ašių apibrėžtimis“, reiškia, kad reikalingas bendras sutarimas dėl to, kas yra pagrindinės ašys, ir kad šis sutarimas ilgainiui turėtų išlikti kuo mažiau pakitęs.

Komisija mano, kad pateikti tikslią pagrindinių transeuropinių geležinkelių ašių apibrėžtį gali būti ypač sunku, nes jų padėtis nuolat keičiasi atsižvelgiant į migraciją, prekybos tendencijas ir geopolitines aplinkybes. Tačiau Komisija taip pat pritaria požiūriui, kad pagrindinio tinklo apibrėžtis turėtų būti pagrįsta objektyviais kriterijais. Todėl ateityje prioritetiniai projektai turėtų būti toliau grindžiami Tarybos ir Europos Parlamento politiniu susitarimu, bet dar labiau – geriausiais turimais įrodymais.

22. Trečioji įtrauka

Nors Komisija pripažįsta, kad į prioritetinius projektus nėra įtrauktos jungtys su kai kuriais svarbiais jūrų uostais, ji pabrėžia, kad daugelis jungčių yra įtraukta. 2010 m. gegužės 4 d., vykdydama TEN-T peržiūrą, Komisija pateikė darbinį dokumentą, kuriame išdėstyta būsimo TEN-T tinklo nustatymo metodika. Tai turėtų padėti ateityje išvengti Audito Rūmų apibūdintos padėties.

4 langelis

Komisija pripažįsta, kad ERTMS koridoriai nevisiškai sutampa su prioritetiniais projektais. Yra ERTMS reikalavimai infrastruktūrai ir riedmenims, kuriuos jie privalo atitikti. Šiam klausimui spręsti vykdoma TEN-T peržiūra, o viena iš svarstomų galimybių – tiesiogiai įtraukti ERTMS koridorius į prioritetinius projektus.

Komisija supranta, kad Lenkijos valdžios institucijos pateiks paraišką dėl Lenkijos šiaurės–pietų ašies dalies nuo Varšuvos iki Gdynės finansavimo 2010 m. pabaigoje, kad į ją bus įtraukta ERTMS ir kad šio projekto bendra orientacinė kaina bus 386 milijonai eurų.

23.

Komisija sutinka, kad prioritetinių projektų apibrėžtis turėtų būti tobulinama. Šis klausimas sprendžiamas vykstant TEN-T peržiūrą.

24.

Komisija sutinka, kad prioritetinių projektų apibrėžtis nėra grindžiama esamų ir numatomų eismo srautų analize. Tačiau svarbu atkreipti dėmesį, kad nors tokie tyrimai buvo atlikti tiek individualių projektų, tiek tinklo atžvilgiu, jų rezultatai kol kas negalutiniai, todėl negalėjo būti panaudoti kaip tokie.

KOMISIJOS ATSAKYMAI

Kaip nurodė Audito Rūmai, Komisija pripažįsta poreikį peržiūrėti TEN-T politiką. Šiuo metu ši peržiūra atliekama, jos metu bus apsvarstyta ir būsimo TEN-T tinklo apibrėžimo metodika.

29.

Komisija mano, kad ES finansavimas turėjo nemažai įtakos visoms šio Audito Rūmų audito metu nagrinėtoms TEN-T atkarpoms. Tai buvo pradinių projektų variantų tobulinimas arba jų rizikos mažinimas.

30.

Komisija mano, kad šalyse, kurias apima Sanglaudos fondas, daugelis geležinkelių projektų, įskaitant susijusius su pasienio atkarpomis, dėl kurių pagerėtų naudotojų galimybės jais naudotis ir jų veiklos rezultatai, negavus nemažos ES bendrojo finansavimo paramos iš Sanglaudos fondo arba ERPF paprasčiausiai nebūtų įgyvendinti. Taikomas reikalavimas – pirmenybę teikti techniškai ir ekonomiškai brandiems projektams, kuriuos galima įgyvendinti per programavimo laikotarpį; kitaip paramos gavėjai gali netekti fondo lėšų.

Siekiant, kad valstybėms narėms būtų lengviau pateikti svarstyti didelės apimties pasienio projektus, Reglamento (EB) Nr. 1083/2006 39 straipsnyje pateikiama didelės apimties projektų apibrėžtis buvo iš dalies pakeista.

33.

Komisija sutinka, kad reikia toliau siekti apibrėžti grūstį, ir toliau dirbs šia kryptimi. Europos koordinatoriai išanalizavo grūstis, susidariusias vykdant prioritetinius projektus, už kuriuos jie yra atsakingi. Komisija savo metinėse ataskaitose taip pat praneša apie grūstis.

34.

Komisija patobulino ERPF ir Sanglaudos fondo bendrai finansuojamų didelės apimties projektų patvirtinimo procedūras 2007–2013 m. laikotarpiui. 2000–2006 m. laikotarpiu Sanglaudos fondo bendrai finansuoti ypač didelės apimties projektai dėl biudžetinių priežasčių dažnai buvo tvirtinami dalimis. Šia prasme atskirų atkarpų projektavimo kokybė gali neatspindėti visos ašies projektavimo ir tiesimo kokybės.

35.

Vidaus konsultacija su atitinkamomis Komisijos tarnybomis („tarpžinybinė konsultacija“) buvo ir tebėra svarbi vertinimo ir tvirtinimo proceso dalis.

2007–2013 m. programavimo laikotarpiu Komisija parengė JASPERS programą, pagal kurią naujoms valstybėms narėms teikiama techninė pagalba siekiant gerinti projektų kokybę ankstyvuoju etapu. Taip pat pagal šią programą sudaryta sutartis su išorės ekspertais, kurie teikia konsultacijas techniniais klausimais vertinant didelės apimties projektus.

Pagal pasidalijamojo valdymo principą projekto vykdytojas yra atsakingas už tinkamą projektų techninių specifikacijų apibrėžimą. Techninių specifikacijų tvirtinimas (žr. I priedą) – svarbus indėlis gerinant geležinkelių infrastruktūros techninę kokybę. Madrido–Levante projektas dėl biudžetinių priežasčių buvo tvirtinamas keliais etapais – dalimis, o ne visas iš karto, nes tinklą sudaro 940 km greitojo geležinkelio. Su EIB konsultuotasi ir į jo rekomendacijas vykdant šį projektą vis labiau atsižvelgta. EIB šio projekto finansavimą laikė pagrįstu ir pats teikia didelės paskolas jam įgyvendinti, be jau gautos Sanglaudos fondo paramos.

KOMISIJOS ATSAKYMAI

Komisija nesutinka su nuomone, kad visos vėliau viršytos išlaidos buvo susijusios su EIB išreikštomis abejonėmis. Ji mano, kad, kaip paaiškinta atsakyme į 46 punktą, tam įtakos turėjo kiti veiksniai.

37. Pirmoji įtrauka

Komisija norėtų pabrėžti, kad išorės ekspertai atlieka svarbų vaidmenį vykdam TEN-T projektų atranką. Taip pat yra išorės stebėtojas, kuris TEN-T vykdomajai įstaigai teikia išsamius atsiliepimus apie visą išorės vertinimo procesą.

38.

Nors Komisija palankiai vertina tai, kad Audito Rūmai pripažįsta TEN-T atrankos procedūrų patobulinimus, ji suvokia, kad ekonominės naudos analizės taikymo srityje vis dar būtini patobulinimai. Ateityje TEN-T vykdomoji įstaiga, atsižvelgdama į jau padarytą darbą, sukurs sistemingesnę ekonominės naudos analizės metodą. Kad tai pasiektų, ji dirbs su projektais, atrinktais pagal 2010 m. metinio kvietimo gerinti projektų rengimą, taip pat kuriant nuoseklius ekonominės naudos analizės metodus, 3 prioritetą.

Vis dėlto, atsižvelgiant į tai, kad TEN-T bendrai finansuoja tik nedidelę kiekvieno projekto dalį, palyginti su ta, kurią finansuoja valstybės narės, būtų logiška, kad atsakomybė už ekonominės naudos vertinimą tektų joms, ypač turint omenyje, kad jos teikia beveik visus duomenis ir prielaidas.

Dėl Europos geležinkelių transporto eismo srautų nuoseklaus modelio Komisija kol kas nėra įtikinta, kad papildoma informacija, kurią jis suteiktų, yra verta jam sukurti reikalingų potencialiai nemažų išteklių.

44.

2010 m. birželio 8 d. priimtas susitarimo memorandumas, kuriame nustatyti veiksmai šiai padėčiai ištaisyti. Jį pasirašė trys su PP3 susijusios valstybės narės (Prancūzija, Ispanija ir Portugalija).

45.

Komisija norėtų pabrėžti, kad išlaidų viršijimas būdingas didelės apimties infrastruktūros projektams.

46.

Komisija pripažįsta kruopštaus ir išsamaus projektų rengimo pranašumus, tačiau, kaip Audito Rūmai nurodė pirmesnėje pastraipoje, ištirtais atvejais išlaidos viršytos dėl priežasčių, susijusių su nenumatomais veiksniais.

Kalbant apie Madrido–Levante atkarpą (bei kitus tokius pat sudėtingus projektus), Audito Rūmų nurodytas išlaidų viršijimas galėjo atsirasti dėl įvairių veiksnių, iš kurių ne visus įmanoma numatyti. Pavyzdžiui, didelė tiesimo projektų sąnaudų infliacija Ispanijoje ir nenumatytas išlaidų padidėjimas dėl sudėtingų geologinių sąlygų turėjo nemažai įtakos Audito Rūmų minimam Madrido–Levante projektui.

KOMISIJOS ATSAKYMAI

47–48.

Komisija sutinka su Audito Rūmų nuomone, kad išlaidų viršijimas neturėjo tiesioginio poveikio ES biudžetui, ir atkreipia dėmesį, kad Audito Rūmai neužfiksavo ir jokio netiesioginio poveikio.

Komisija norėtų pabrėžti, kad, remiantis nauju 2007–2013 m. taikytinu TEN-T lėšų atžvilgiu priimamų finansavimo sprendimų modeliu, paramos gavėjai ir projektų vykdytojai turi pateikti strateginį veiksmų planą, kuriame išsamiai išdėstoma, kaip projektas bus įgyvendintas, įskaitant projekto planavimą, rizikos valdymo planą ir projekto valdymą. TEN-T vykdomoji įstaiga jau parengė gaires šiuo klausimu ir siekia, kad paramos gavėjai keistųsi gerąja patirtimi.

8 langelis

Įgyvendinant Varšuvos–Gdynės II etapo projektą susidurta su daugeliu problemų, nesusijusių su Komisijos patvirtinimo procedūromis, pvz., gerokai užsitęsęs konkurso procedūrų vilkinimas, žemės pirkimo ir prieigos prie tiesimo darbų vietos užtikrinimo problemos bei ginčai su rangovais. Komisija kelis kartus kėlė Varšuvos–Gdynės II etapo projekto išlaidų viršijimo klausimą, o Lenkijos valdžios institucijos paskelbė, kad pateiks iš dalies pakeistą projekto pasiūlymą. Komisija pareiškė, kad nenagrinės šių pakeitimų, jeigu Lenkijos valdžios institucijos nepateiks išlaidų viršijimo geležinkelių sektoriuje ir to, kaip ši problema sprendžiama, horizontaliosios analizės.

54.

Komisija sutinka su Audito Rūmų nuomone, kad bendra transeuropinio geležinkelių transporto pažanga priklauso nuo sinergijos tarp teisinių nuostatų rinkos srityje poveikio bei sąveikos ir bendrojo finansavimo politikos priemonių sudarymo.

11 langelis

Komisija atidžiai stebi šią padėtį ERTMS A koridoriuje. Ji priėmė ERTMS diegimo Europoje planą ir krovinio geležinkelių transporto koridorių reguliavimo pasiūlymą, kurį 2010 m. birželio 15 d. patvirtino Europos Parlamentas ir Taryba. Be to, Komisija paskyrė TEN-T koordinatorius.

12 langelis

Komisija žino, kad krovininiai traukiniai šiuo metu nesinaudoja Romos–Neapolio ir Bolonijos–Florencijos greitųjų geležinkelių ir didelių pajėgumų linijomis. Tačiau, įdiegus šias greitųjų geležinkelių ir didelių pajėgumų linijas, padidėjo krovinio transporto galimybė naudotis esamomis paprastosiomis geležinkelio linijomis. Bet kuriuo atveju numatoma ERPF finansuojamų atkarpų nauda daugiausia yra susijusi su geresnėmis keleivių, o ne krovinio transporto galimybėmis naudotis geležinkelių tinklu.

57.

Komisija pripažįsta, kad sąveikos srityje pažanga lėta. Esminis suderinimas neįmanomas, nes geležinkelių infrastruktūra ir riedmenys yra ilgaamžiai, o investicijų į sektorių išlaidos turi išlikti realistinės.

Vis dėlto sąveikai užtikrinti tinkamos infrastruktūros ir riedmenų apimtis didėja, o valstybių narių prašomų leidimų taikyti leidžiančias nukrypti nuo Komisijos įgyvendinimo teisės aktų, kuriuose išdėstytos techninės sąveikos specifikacijos, nuostatas nėra daug. Tai rodo, kad esamos techninės sąveikos specifikacijos sėkmingai įgyvendinamos. TEN-T tinklo techninės sąveikos specifikacijas numatoma baigti rengti 2010 m. Tai bus naudinga ir TEN-T, ir pagal sanglaudos politiką finansuojamiems projektams.

KOMISIJOS ATSAKYMAI

Komisija toliau stengsis daug dėmesio skirti techninių sąveikos specifikacijų įgyvendinimui, o tai artimiausiu metu ir netolimoje ateityje atneš nemažai naujos, pvz., telematikos priemonės bus taikomos signalizacijos, krovinio ir keleivinio transporto srityje. Komisija taip pat įsteigė koridorių priežiūros organizacijas, kurios turėtų nustatyti ir spręsti visas problemas, varžančias krovinių vežimo geležinkelio ašimis konkurenciją.

Kalbant apie VII priedo 8 dalyje nustatytas priemones, Komisija mano, kad padėčiai gerinti imamasi veiksmų Europos lygmeniu:

- 1) pagal Direktyvą 2008/57 šiuo metu klasifikuojamos visos nacionalinės taisyklės, susijusios su geležinkelių eismu; nustatoma, kurios iš jų yra lygiavertės, taip siekiant išvengti kontrolės priemonių dubliavimosi, ypač pasienyje;
- 2) kalbant apie ERTMS koridorius, darbo grupės, tirdamos kiekvienam koridoriui būdingas kliūtis, siekia nustatyti visas esamas kliūtis, ypač vėlavimus pasienyje.

60.

Europos koordinatoriai stengiasi sumažinti sisteminius suvaržymus koridoriuose, kurie bus išplėsti priėmus siūlomą krovinių vežimo geležinkeliais reglamentą.

Komisijos 2008 m. lapkričio mėn. reglamento, pagal kurį kiekviename krovinių vežimo geležinkeliais koridoriuje būtų sukurta struktūra, pasiūlymas šiuo atžvilgiu taip pat svarbus. Juo bus plėtojamas glaudesnis infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimas eismo valdymo (veiklos priemonės) ir investicijų (daugiausia grūsčių šalinimo ir techninių sąlygų suderinimo tikslais) srityse. Jis parengtas remiantis patirtimi, įgyta Roterdamo–Genujos ir Antverpeno–Liono/Bazelio koridoriuose.

KOMISIJOS ATSAKYMAI

IŠVADOS IR REKOMEDACIJOS

62.

Komisija palankiai vertina Audito Rūmų darbą, kuris, atsižvelgiant į būsimą TEN-T tinklų peržiūrą, atliktas pačiu laiku.

63.

Komisija sutinka su Audito Rūmų nuomone, kad prioritetiniai projektai yra pagrindinis finansinių išteklių koordinavimo ir koncentravimo TEN-T tinklų srityje mechanizmas, ir toliau dirba šia kryptimi, taip pat siekdama užtikrinti suderinamumą su regioniniais vystymosi tikslais ir sanglaudos politika. Atsižvelgdama į šias aplinkybes ji supranta, kodėl Audito Rūmai pageidauja, kad prioritetiniai projektai būtų apibrėžti atsižvelgiant į esamų ir numatomų eismo srautų analizę. Tačiau svarbu atkreipti dėmesį, kad nors tokie tyrimai buvo atlikti tiek individualių projektų, tiek tinklo atžvilgiu, jų rezultatai kol kas negalutiniai, todėl šiuo metu negali būti naudojami kaip tokie.

Komisija mano, kad pateikti tikslią pagrindinių transeuropinių geležinkelių ašių apibrėžtį gali būti ypač sunku, nes jų padėtis nuolat keičiasi atsižvelgiant į migraciją, prekybos tendencijas ir geopolitines aplinkybes. Tačiau Komisija taip pat pritaria požiūriui, kad pagrindinio tinklo apibrėžtis turėtų būti pagrįsta objektyviais kriterijais. Todėl ateityje prioritetiniai projektai turėtų būti ir toliau grindžiami Tarybos ir Europos Parlamento politiniu susitarimu, bet dar labiau – geriausiais turimais įrodymais.

1 rekomendacija, pirmoji įtrauka

Komisija jau yra užmezgusi glaudžius ryšius su valstybėmis narėmis ir geležinkelių institucijomis. Ji ketina toliau glaudžiai su jomis bendradarbiauti geležinkelių eismo srityje.

1 rekomendacija, antroji įtrauka

Konsultuodamasi su suinteresuotosiomis šalimis dėl TEN-T gairių Komisija siekia gauti duomenų, kaip geriausiai tai padaryti.

64.

Komisija palankiai vertina Audito Rūmų pripažinimą, kad TEN-T bendrojo finansavimo koncentravimas pasienio vietovėse ir koordinatorių darbas pagerėjo. Ji sutinka, kad reikia toliau siekti apibrėžti grūstį, ir toliau dirbs šia kryptimi.

Komisija atkreipia dėmesį, kad Sanglaudos fondo projektų patvirtinimo procedūros nuo 2007 m. gerokai pasikeitė.

Komisija palankiai vertina tai, kad Audito Rūmai pripažįsta TEN-T atrankos procedūrų patobulinimus, tačiau suvokia, kad ekonominės naudos analizę dar reikia tobulinti.

KOMISIJOS ATSAKYMAI

2 rekomendacija, pirmoji įtrauka

Komisija sutinka, kad reikia toliau siekti apibrėžti grūstį, ir toliau dirbs šia kryptimi. Europos koordinatoriai išanalizavo grūstis, susidariusias vykdant prioritetinius projektus, už kuriuos jie yra atsakingi. Komisija savo metinėse ataskaitose taip pat praneša apie grūstis.

2 rekomendacija, antroji įtrauka

Komisija sutinka, kad koordinatorių vaidmuo itin svarbus, todėl 2010 m. birželio 8 d. paskyrė tris naujus koordinatorius.

2 rekomendacija, trečioji įtrauka

Komisija mano, kad projektų patvirtinimo procedūros yra patikimos, ypač jas nuodugniai persvarsčius 2007–2013 m. programavimo laikotarpiui. Komisija siekia toliau jas tobulinti ir investuoja nemažai išteklių, siekdama prisidėti prie projektų rengimo ir vertinimo gerinimo. Kalbant apie projektų technines charakteristikas, jų peržiūra toliau rengiant technines sąveikos specifikacijas labai pagerėtų.

2 rekomendacija, ketvirtoji įtrauka

Komisija suvokia, kad ekonominės naudos analizės taikymo srityje vis dar būtini patobulinimai. Ateityje TEN-T vykdomoji įstaiga sukurs sistemingesnį ekonominės naudos analizės metodą. Kad tai pasiektų, ji dirbs su projektais, atrinktais pagal 2010 m. metinio kvietimo gerinti projektų rengimą, taip pat kuriant nuoseklius ekonominės naudos analizės metodus, 3 prioritetą.

Vis dėlto atsižvelgiant į tai, kad TEN-T bendrai finansuoja tik nedidelę kiekvieno projekto dalį, palyginti su ta, kurią finansuoja valstybės narės, būtų logiška, kad atsakomybė už ekonominės naudos vertinimą tektų joms, ypač turint omenyje, kad jos teikia beveik visus duomenis ir prielaidas.

3 rekomendacija

Komisija pripažįsta projektų vykdytojų keitimosi informacija svarbą. TEN-T vykdomoji įstaiga prie to prisidės rengdama diskusijas apie visų projektų vykdytojų keitimąsi geriausiu patirtimi ir žiniomis, ypač geležinkelių sektoriuje, per savo nuolatinius praktinius seminarus su esamais ir potencialiais paramos gavėjais.

66.

Komisija pritaria Audito Rūmų greitojo keleivinio transporto paslaugų linijose pasiektų svarbių rezultatų analizei. Ji imasi veiksmų siekdama gerinti padėtį mišraus ir krovinių vežimo paprastosiose linijose.

4 rekomendacija, pirmoji įtrauka

Priėmusi technines sąveikos specifikacijas Komisija dirbo ir toliau dirbs siekdama sumažinti šiuos „praktinius suvaržymus“. Europos koordinatoriai taip pat deda ypatingas pastangas, kad išspręstų šiuos klausimus.

4 rekomendacija, antroji įtrauka

2008 m. lapkričio mėn. Komisija pateikė reglamento, pagal kurį kiekviename krovinių vežimo geležinkeliais koridoriuje būtų sukurta struktūra, stiprinanti infrastruktūros valdytojų (kuriuos kontroliuoja valstybės narės) bendradarbiavimą eismo valdymo (veiklos priemonės) ir investicijų (daugiausia grūsčių šalinimo ir techninių sąlygų suderinimo tikslais) srityse, pasiūlymą. Jis parengtas remiantis patirtimi, įgyta Roterdamo–Genujos ir Antverpeno–Liono/Bazelio koridoriuose.

Europos Audito Rūmai

Specialioji ataskaita Nr. 8/2010

**Transporto veiklos rezultatų gerinimas transeuropinių geležinkelių ašyse.
Ar ES geležinkelių infrastruktūros investicijos buvo veiksmingos?**

Liuksemburgas: Europos Sąjungos leidinių biuras

2010 — 71 p. — 21 × 29,7 cm

ISBN 978-92-9207-823-2

doi:10.2865/20114

Kaip įsigyti ES leidinių

Nemokamų leidinių galite įsigyti:

- svetainėje *EU Bookshop* (<http://bookshop.europa.eu>);
- Europos Sąjungos atstovybėse arba delegacijose. Jų adresus rasite svetainėje: <http://ec.europa.eu> arba sužinosite kreipęsi faksu: +352 2929-42758.

Parduodamų leidinių galite įsigyti:

- svetainėje *EU Bookshop* (<http://bookshop.europa.eu>).

Prenumeruoti leidinius (pvz., metines *Europos Sąjungos oficialiojo leidinio* serijas, *Europos Sąjungos Teisingumo Teismo praktikos rinkinius*) galite:

- tiesiogiai iš Europos Sąjungos leidinių biuro platintojų (http://publications.europa.eu/others/agents/index_lt.htm).

TIKĖTINA, KAD TRANSPORTO APIMTYS EUROPOJE IR TOLIAU AUGS, TAČIAU EUROPOS GELEŽINKELIAI SUSIDURIA SU DIDELĖMIS PROBLEMOMIS. TODĖL BŪTINA PLAČIU MASTU VYSTYTI TRANSEUROPINIO GELEŽINKELIO INFRASTRUKTŪRĄ. EUROPOS SĄJUNGA SKYRĖ REIKŠMINGAS INVESTICIJAS, ATSIŽVELGDAMA Į SAVO SANGLAUDOS POLITIKĄ IR TRANSEUROPINIO TINKLO POLITIKĄ. AUDITO RŪMAI NAGRINĖJO, AR ŠIOS INFRASTRUKTŪROS INVESTICIJOS BUVO VEIKSMINGOS.



EUROPOS AUDITO RŪMAI



Leidinių biuras

ISBN 978-92-9207-823-2



9 789292 078232