

Īpašais ziņojums

Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīkls nav izveidots, tā vietā – neefektīva sadrumstalotība

(saskaņā ar LESD 287. panta 4. punkta otro daļu)



EIROPAS
REVĪZIJAS
PALĀTA

REVĪZIJAS DARBA GRUPA

ERP īpašajos ziņojumos tiek atspoguļoti rezultāti, kas iegūti, revidējot ES politikas jomas un programmas vai ar pārvaldību saistītus jautājumus konkrētās budžeta jomās. ERP atlasa un izstrādā šos revīzijas uzdevumus tā, lai tiem būtu pēc iespējas lielāka ietekme, konkrēti, tiek ņemts vērā risks, kādam pakļauta lietderība vai atbilstība, attiecīgo ienākumu vai izdevumu apjoms, paredzamie notikumi, kā arī politiskās un sabiedrības intereses.

Šo lietderības revīziju veica ERP locekles *Iliana Ivanova* vadītā II apakšpalāta, kas revidē izdevumu jomas, kuras saistītas ar ieguldījumu kohēzijai, izaugsmei un iekļautībai. Revīziju vadīja ERP loceklis *Oskar Herics*, un viņam palīdzēja locekļa biroja vadītājs *Thomas Obermayr*, atbildīgais vadītājs *Pietro Puricella*, darbuzdevuma vadītājs *Luc T'Joen* un revidenti *Marcel Bode*, *Dieter Böckem*, *Guido Fara*, *Aleksandra Klis-Lemieszonek*, *Nils Odiņš* un *Milan Smid*. Lingvistisko atbalstu sniedza *Richard Moore*.



No kreisās uz labo: Thomas Obermayr, Guido Fara, Milan Smid, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Richard Moore, Luc T'Joen, Marcel Bode, Pietro Puricella, Dieter Böckem, Oskar Herics.

SATURS

	Punkts
Saīsinājumi un glosārijs	
Kopsavilkums	I–XI
Ievads	1–13
Ātrgaitas dzelzceļš Eiropā	1–2
ES ātrgaitas dzelzceļa tīkls paplašinās un izmantošanas līmenis paaugstinās	3–4
ES politika attiecībā uz ātrgaitas dzelzceļu	5–9
Transporta politika	5–7
Kohēzijas politika	8–9
ES atbalsts ātrgaitas līniju izbūvei — būtiska, bet neliela daļa no kopējām izmaksām	10–13
Revīzijas tvērumi un pieeja	14–20
Apsvērumi	21–95
ES līdzfinansēti ieguldījumi ātrgaitas dzelzceļā var sniegt ieguvumus, bet nav stabilas ES mēroga stratēģiskās pieejas	21–36
Ātrgaitas dzelzceļš ir lietderīgs transporta veids, kas palīdz sasniegt ES mērķus ilgtspējīgas mobilitātes jomā	21–22
Komisijas pilnvaras ir ierobežotas, un tās plāns trīskāršot ātrgaitas dzelzceļa tīkla garumu, visticamāk, netiks sasniegts	23–26
Dalībvalstis katra atsevišķi plāno valsts tīklus un pieņem lēmumus par tiem, tāpēc veidojas sadrumstaloti un slikti savienoti valstu ātrgaitas tīkli	27–36
Lēmumu pieņemšana neietver uzticamu izmaksu un ieguvumu analīzi	37–58
Ne visur ir vajadzīgs ļoti liels ātrums	37–44
Reti tiek veiktas rentabilitātes pārbaudes	45–48
Dalībvalstis neizmanto izmaksu un ieguvumu analīzi kā lēmumu pieņemšanas instrumentu	49–51

Izmaksu pārsniegumi, būvniecības kavējumi un nodošanas ekspluatācijās kavējumi — norma, nevis izņēmums	52–58
Iedzīvotāju viedoklis: brauciena laiku, cenu un savienojumu, pasažieru pārvadājumu un staciju, kā arī to aptvēruma teritorijas reālais novērtējums	59–77
Brauciena laiki un biļešu cenas ir svarīgi sekmju faktori	59–63
Ir jāturpina uzlabot dzelzceļa biļešu pārdošanas sistēmas un pasažieru un pakalpojumu datu uzraudzība	64–67
Svarīgs ir gan staciju skaits, gan atrašanās vieta	68–77
Ātrgaitas dzelzceļa ilgtspēja: ir apdraudēta ES līdzfinansējuma efektivitāte	78–85
Pasažieru datu analīze: trīs no septiņām pabeigtajām ātrgaitas dzelzceļa līnijām pārvadā mazāku skaitu pasažieru nekā nosaka atskaites kritērijs, kas ir deviņi miljoni pasažieru gadā	79
Aptvēruma teritorijas analīze attiecībā uz līniju tuvumā dzīvojošo cilvēku skaitu: deviņām no 14 revidētajām ātrgaitas līnijām un posmiem nav pietiekami daudz potenciālo pasažieru	80–82
Ātrgaitas dzelzceļa konkurētspēja salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem — vēl nav piemērots “piesārņotājs maksā” princips	83–85
Netraucēta un konkurētspējīga pārrobežu ātrgaitas dzelzceļa darbība vispārējā līmenī vēl nenotiek	86–95
Tā kā joprojām pastāv daudzi šķēršļi, ir jāiegulda liels darbs, lai ātrgaitas līniju tirgi ES kļūtu atvērti un konkurētspējīgi	86–88
Maksa par piekļuvi sliežu ceļiem ir pārmērīgi sarežģīta un, iespējams, kavē konkurenci	89–92
Spēcīga un neatkarīga regulējošā iestāde ir vajadzīga, bet ne vienmēr reāli pastāv	93–95
Secinājumi un ieteikumi	96–106
Ātrgaitas dzelzceļa pārvadājumiem ir daudzas priekšrocības, bet nav reālistiska ES ilgtermiņa plāna šajā jomā un nepastāv īsts ES ātrgaitas tīkls.	96–98
Attiecībā uz revidētajiem ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūras ieguldījumiem nav konsekventi piemēroti pareizas finanšu pārvaldības principi	99–100
ES iedzīvotāju situācijas novērtējums izceļ ātrgaitas dzelzceļa priekšrocības, taču ES līdzfinansējuma ilgtspēja ātrgaitas līnijās ir apdraudēta	101–103

Netraucēta un konkurētspējīga pārrobežu ātrgaitas dzelzceļa darbība vēl nav panākta

104–106

I pielikums. Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīkla karte

II pielikums. Pārskats par ātrgaitas dzelzceļa finansējumu dalībvalstīs kopš 2000. gada un par pārvaldības režīmu

III pielikums. Projektu analīze

IV pielikums. Galvenie ātrgaitas dzelzceļa dati dalījumā pa dalībvalstīm

V pielikums. Ātruma atdeves analīze

VI pielikums. Iedzīvotāju viedoklis. Ceļošanas laika, cenu un savienojumu novērtējums revidētajās ātrgaitas dzelzceļa līnijās. Metodoloģija un dati

VII pielikums. Staciju ietekme uz brauciena laiku un ātrumu

VIII pielikums. Aptvēruma teritorijas karte un galvenie dati par katru revidēto ātrgaitas līniju, kā arī par novērtētajiem robežšķērsošanas punktiem

IX pielikums. Staciju analīze

Komisijas atbildes

SAĪSINĀJUMI UN GLOSĀRIJS

Aptvēruma teritorija	Teritorija, no kuras ātrgaitas dzelzceļa staciju var konkrētā laikā sasniegt ar automobili (šā ziņojuma vajadzībām — 15, 30 vai 60 minūšu laikā).
Ātrgaitas dzelzceļš	Dzelzceļa pakalpojumi, kas darbojas jaunās, īpaši izstrādātās līnijās ar vismaz 250 km/h maksimālo kustības ātrumu, un pakalpojumi, kas darbojas parastajās līnijās ar vismaz 200 km/h maksimālo kustības ātrumu.
Ātruma atdeve	Faktiskā ātruma, ko izjūt ceļotājs, un līnijas maksimālā kustības un projektētā ātruma attiecība.
EAV (Eiropas pievienotā vērtība)	Vērtība, kas izriet no ES intervences iekļaušanās un papildina vērtību, kuru varētu sasniegt ar dalībvalstu individuālu rīcību. Saistībā ar ātrgaitas dzelzceļa līnijām ES līdzekļu ieguldīšana dalībvalstu līnijās arī rada pievienoto vērtību ES iedzīvotājiem (piemēram, atvieglot ceļošanu un samazinot kopējos brauciena laikus). Tomēr transnacionālo koridoru izdevumi, kas vajadzīgi ES pamattīkla pabeigšanai, automātiski kļūst par spēcīgākiem pretendentiem uz ES rīcību, jo tie ir kopīgu interešu objekts, proti, to Eiropas pievienotā vērtība ir augstāka.
Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI)	Mehānisms, kas kopš 2014. gada nodrošina finansiālu atbalstu trim nozarēm, proti, enerģētikas, transporta, kā arī informācijas un komunikācijas tehnoloģiju (IKT) nozarei. Šajās trīs jomās EISI apzina ieguldījumu prioritātes, kuras būtu jāīsteno nākamajā desmitgadē. Transporta nozarē šīs prioritātes ir savstarpēji savienoti transporta koridori un tīrāki transporta veidi.
ERA (Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra)	Aģentūra, kura izveidota 2004. gadā un kuras mērķis ir atbalstīt savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas, tostarp Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (ERTMS), izstrādi un sekmēt vienotās Eiropas dzelzceļa telpas darbību.
ERAF (Eiropas Reģionālās attīstības fonds)	Ieguldījumu fonds, kura mērķis ir stiprināt ekonomisko un sociālo kohēziju Eiropas Savienībā, izlīdzinot reģionālās atšķirības ar finansiālu atbalstu infrastruktūras izveidei un nodrošinot produktīvus ieguldījumus darbvietu radīšanā, galvenokārt uzņēmumiem.
ERTMS (Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma)	Vērienīgs Eiropas projekts, kura mērķis ir aizstāt dažādas dalībvalstu dzelzceļa kontroles un vadības sistēmas, lai veicinātu savstarpēju izmantojamību.
ES dalībvalstis	Eiropas Savienības dalībvalstis.
Ex ante nosacījumi	Nosacījumi, kas ir jāizpilda, pirms var apstiprināt atbalstu ilgtermiņa un stratēģiskiem infrastruktūras plāniem, un ko izmanto ieguldījumu ES līdzfinansējuma pamatojumam.

INEA (Inovācijas un tīklu izpildaģentūra)	Pēctece Eiropas Transporta tīkla izpildaģentūrai (<i>TEN-T EA</i>), ko Eiropas Komisija izveidoja 2006. gadā, lai pārvaldītu <i>TEN-T</i> programmas tehnisko un finansiālo īstenošanu. <i>INEA</i> sāka darboties 2014. gada 1. janvārī, lai īstenotu šādu ES programmu daļas: Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI), pamatprogramma "Apvārsnis 2020" un mantotās programmas (<i>TEN-T</i> un " <i>Marco Polo</i> ", 2007.–2013. gads).
Izmaksu un ieguvumu analīze (CBA)	Analītisks instruments, ko izmanto, lai novērtētu ieguldījumu lēmumu, salīdzinot ieguldījuma paredzamās izmaksas un plānotos ieguvumus. <i>CBA</i> mērķis ir sekmēt resursu efektīvāku sadali, lai palīdzētu lēmumu pieņēmējiem pieņemt informētu lēmumu par to, vai īstenot vai neīstenot ieguldījuma priekšlikumu vai iespējamās alternatīvas.
KF (Kohēzijas fonds)	Fonds, kura mērķis ir uzlabot ekonomisko un sociālo kohēziju Eiropas Savienībā, finansējot vides un transporta projektus dalībvalstīs, kuru NKP uz vienu iedzīvotāju ir mazāks par 90 % no ES vidējā līmeņa.
Maksa par piekļuvi sliežu ceļiem	Dzelzceļa operatoru samaksātā maksa infrastruktūras pārvaldītājam, lai atgūtu daļu no infrastruktūras izmaksām.
MOVE ĢD	Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts
Pasažieru skaits	Šajā kontekstā tas ir ātrgaitas līniju izmantošanas līmeņa rādītājs, ko definē kā pasažieru, kuri izmanto līniju, skaitu, dalītu ar līnijas garumu kilometros.
REGIO ĢD	Reģionālās politikas un pilsētpolitikas ģenerāldirektorāts
Savstarpēja izmantojamība	Eiropas Komisijas iniciatīva, lai veicinātu vienoto tirgu dzelzceļa nozarē. Savstarpējas izmantojamības tehniskajā specifikācijā ir noteikti tehniskie standarti, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu būtiskas prasības savstarpējas izmantojamības panākšanai. Šīs prasības cita starpā ietver drošumu, uzticamību un pieejamību, veselības un vides aizsardzību un tehnisko savietojamību, kā arī paredz, ka vilcieniem ir jāspēj netraucēti darboties visā Eiropas dzelzceļa tīklā.
TEN-T (Eiropas transporta tīkls)	Plānots autoceļu, dzelzceļa, gaisa ceļu un ūdensceļu transporta tīklu kopums Eiropā. <i>TEN-T</i> tīkli ir daļa no plašākas Eiropas tīklu (<i>TEN</i>) sistēmas, kas ietver arī telekomunikāciju tīklu (<i>eTEN</i>) un ierosināto enerģētikas tīklu (<i>TEN-E</i>).

KOPSAVILKUMS

- I. Ātrgaitas dzelzceļš ir ērts, drošs, elastīgs un ekoloģiski ilgtspējīgs transporta veids. Tas nodrošina ekoloģiskos raksturlielumus un sociālekonomiskos ieguvumus, kas var atbalstīt ES transporta un kohēzijas politikas mērķus. Kopš 2000. gada ES ir piešķirusi 23,7 miljardus EUR, lai atbalstītu ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūras ieguldījumus.
- II. Mēs veicām lietderības revīziju par ātrgaitas līniju ilgtermiņa stratēģisko plānošanu ES, izmaksu lietderību (novērtējot būvniecības izmaksas, kavējumus, izmaksu pārsniegumu un to ātrgaitas līniju izmantošanu, kas saņēmušas ES līdzfinansējumu), ES līdzfinansējuma ilgtspēju un Eiropas pievienoto vērtību. Mēs veicām revīziju sešās dalībvalstīs, analizējot izdevumus par vairāk nekā 5000 km infrastruktūras desmit ātrgaitas līnijās un četros robežšķērsošanas punktos, aptverot apmēram 50 % no Eiropas ātrgaitas dzelzceļa līnijām.
- III. Mēs konstatējam, ka ES pašreizējā ilgtermiņa plāna pamatā nav ticama analīze, un ir maz ticams, ka tas tiks izpildīts, turklāt tam trūkst stabilas ES mēroga stratēģiskās pieejas. Lai gan valstu ātrgaitas dzelzceļa tīklu garums palielinās, Komisijas 2011. gadā noteiktais mērķis — līdz 2030. gadam trīskāršot ātrgaitas dzelzceļa līniju kilometru skaitu — netiks sasniegts, proti, pašlaik tiek izmantotas ātrgaitas līnijas 9000 km garumā, un 2017. gadā norisinājās līniju izbūve 1700 km garumā. Vidēji vajadzīgi aptuveni 16 gadi no ātrgaitas līnijas būvniecības uzsākšanas, lai tā varētu sākt darbību.
- IV. Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīkla nav, un Komisijai nav juridisko instrumentu un lēmumu pieņemšanas pilnvaru, lai nodrošinātu, ka dalībvalstis strauji virzās uz pamattīkla koridoru izveides pabeigšanu, kā noteikts *TEN-T* regulā. Tāpēc pastāv vien sadrumstalotas valstu ātrgaitas līnijas, ko dalībvalstis atsevišķi ir izplānojušas un izbūvējušas. Šī sadrumstalotā sistēma ir izbūvēta bez pienācīgas pārrobežu koordinācijas: ātrgaitas līnijas, kas šķērso valstu robežas, nav valstu būvniecības prioritātes, lai gan ir parakstīti starptautiski nolīgumi un *TEN-T* regulā ir ietverti noteikumi, kuri paredz, ka līdz 2030. gadam ir jāizbūvē pamattīkla koridori. Tas nozīmē, ka ES līdzfinansējumam, kas piešķirts ieguldījumiem ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūrā, ir maza Eiropas pievienotā vērtība.
- V. Dalībvalstu reālo vajadzību novērtējums ir nekvalitatīvs, un nereti netiek pienācīgi apsvērts alternatīvs risinājums, proti, pastāvošo parasto līniju modernizēšana, lai gan šādas

iespējas izmantošana varētu nodrošināt būtiskus ietaupījumus. Lēmums izbūvēt ātrgaitas līnijas nereti balstās uz politiskiem apsvērumiem, un parasti netiek izmantota izmaksu un ieguvumu analīze, lai atbalstītu rentablu lēmumu pieņemšanu.

VI. Ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūra nav lēta un kļūst aizvien dārgāka: vidēji mūsu revidēto līniju izmaksas bija 25 miljoni EUR uz kilometru (neņemot vērā tuneļu būves projektus, kas ir dārgāki). Saistītās izmaksas faktiski varētu būt krietni mazākas, neietekmējot vai nebūtiski ietekmējot darbību. Tas tā ir tādēļ, ka ļoti liela ātruma līnijas nav vajadzīgas visur, kur tās ir izbūvētas. Daudzos gadījumos vilcieni ļoti liela ātruma līnijās tiek izmantoti ar daudz mazāku vidējo ātrumu, nekā līnijai projektēts. Līnijas izmaksas proporcionāli palielinās, pieaugot projektētajam ātrumam, un infrastruktūra, kas spēj nodrošināt ļoti liela ātruma kustību (300 km/h vai vairāk), ir sevišķi dārga. Tomēr praksē šāds liels ātrums nekad netiek sasniegts, proti, revidētajās līnijās vilcieni kursē ar ātrumu, kas ir tikai aptuveni 45 % no līnijai projektētā, un tikai divās līnijās vidējais ātrums bija virs 200 km/h, savukārt nevienā līnijā tas nebija virs 250 km/h. Ja vidējais ātrums ir tik ļoti mazāks par projektēto ātrumu, rodas šaubas par pareizu finanšu pārvaldību.

VII. Mēs arī analizējām katras tās minūtes izmaksas, kas tiek ietaupīta, ieviešot ātrgaitas dzelzceļu. Mēs konstatējām, ka četras no desmit revidētajām līnijām izmaksās vairāk nekā simts miljonus EUR par katru ietaupīto minūti. Vislielākās izmaksas tika konstatētas Štutgartes–Minhenes līnijā, kur katra ietaupītā minūte izmaksās 369 miljonus EUR. No valstu budžetiem segto izmaksu pārsniegums un kavējumi bija norma, nevis izņēmums. Kopējais izmaksu pārsniegums mūsu revidētajās līnijās un projektos bija 5,7 miljardi EUR projektu līmenī un 25,1 miljards EUR līniju līmenī (attiecīgi 44 % un 78 %). Arī kavējumi projektu un līniju līmenī bija būtiski, proti, astoņi no 30 revidētajiem projektiem aizkavējās par vismaz gadu, un piecu līniju (puses no revīzijas izlases) gadījumā kavējumi pārsniedza desmit gadus. Ja tiktu pievērsta rūpīga uzmanība iepriekš aprakstītajiem elementiem, būtu bijis iespējams ietaupīt simtiem miljonu EUR un nodrošināt, ka tiek lietderīgi izmantotas izbūvētās līnijas.

VIII. Lai gūtu izpratni par to, kādus ieguvumus ES iedzīvotājiem nodrošina ātrgaitas dzelzceļš, mēs arī analizējām un salīdzinājām brauciena laikus no “durvīm līdz durvīm”, cenas un savienojumu skaitu ātrgaitas dzelzceļam un tā konkurentiem (gaisa transportam, parastajam dzelzceļam un autotransportam). Mēs secinājām, ka gan kopējais brauciena laiks,

gan cenu līmenis ir būtiski sekmju faktori. Kopā ar efektīviem un regulāriem pakalpojumiem šie faktori varētu ļaut palielināt ātrgaitas dzelzceļa tirgus daļu. Starp transporta veidiem pastāv sīva konkurence, un tā skar ātrgaitas līniju ilgtspēju, proti, ātrgaitas dzelzceļš nav līdzvērtīgs konkurents citiem transporta veidiem.

IX. Mēs uzskatām, ka ES līdzfinansējuma ilgtspēja ir apdraudēta. Ņemot vērā atskaites kritēriju, ātrgaitas līnijai, lai tā būtu sekmīga, ideālā gadījumā vajadzētu pārvadāt deviņus miljonus pasažieru gadā. Tomēr trim no septiņām pabeigtajām un revidētajām ātrgaitas līnijām pārvadāto pasažieru skaits bija krietni mazāks. Šo līniju infrastruktūras izmaksas bija 10,6 miljardi EUR, no kuriem ES ieguldījums veidoja aptuveni 2,7 miljardus EUR. Tādējādi pastāv liels risks, ka ES līdzfinansējums šīm līnijām tiks izmantots neefektīvi. Mūsu novērtējums par revidēto līniju aptvēruma teritorijās dzīvojošo cilvēku skaitu liecina, ka deviņām no 14 revidētajām līnijām un pārrobežu savienojumiem nebija pietiekams skaits potenciālo pasažieru, lai darbība būtu sekmīga. Tas ietver trīs iepriekš norādītās līnijas, pa kurām pārvadā mazāku skaitu pasažieru, salīdzinot ar deviņu miljonu atskaites kritēriju.

X. Mēs 2010. gadā izdevām ziņojumu, aicinot steidzami rīkoties, lai novērstu visus tehniskos, administratīvos un citus šķēršļus, kas kavē dzelzceļa savstarpēju izmantojamību. Tomēr mēs konstatējam, ka arī 2018. gadā šie šķēršļi joprojām pastāv. Francijā un Spānijā nav atvērts dzelzceļa pasažieru tirgus. Itālijā un (mazākā mērā) Austrijā pastāv konkurence attiecībā uz sliežu ceļiem; šajās dalībvalstīs pakalpojumi bija regulārāki un kvalitatīvāki, savukārt biļešu cenas — zemākas. Ieviešot integrētas biļešu pārdošanas sistēmas un pievēršot lielāku uzmanību klientu apmierinātības un precizitātes datu uzraudzībai un standartizēšanai, varētu vēl vairāk uzlabot pasažieru pieredzi.

XI. Lai ES turpinātu sekmīgi līdzfinansēt ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūru nākamajā plānošanas periodā, mēs iesakām Komisijai īstenot vairākus pasākumus, tostarp:

- i) veikt reālistisku ilgtermiņa plānošanu un vienoties ar dalībvalstīm, ka svarīgākie stratēģiskie posmi tiek īstenoti pirmie, nodrošinot ciešu uzraudzību un īstenojamas pilnvaras, lai panāktu, ka tiek ievērotas apņemšanās pabeigt ES ātrgaitas dzelzceļa pamattīkla izbūvi;

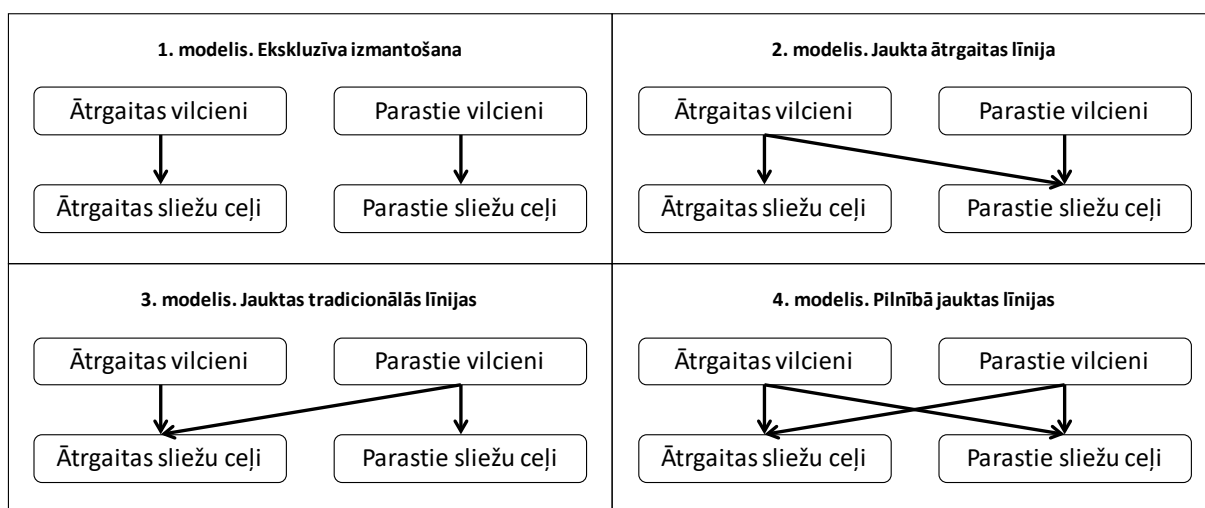
- ii) ES līdzfinansējuma atbalstu saistīt ar īpaši iezīmētiem stratēģiski prioritāriem projektiem, efektīvu sliežu ceļu konkurenci un rezultātu sasniegšanu;
- iii) vienkāršot pārrobežu būvniecību attiecībā uz konkursa procedūrām, formalitātēm izmantot “vienas pieturas aģentūru” un atcelt visus atlikušos šķēršļus;
- iv) rīkoties, lai uzlabotu ātrgaitas dzelzceļa netraucētu darbību pasažieriem, piemēram, ieviešot e-biļetes, vienkāršojot maksas par piekļuvi sliežu ceļiem un uzlabojot iedzīvotāju informēšanu par precizitāti un klientu apmierinātības datus.

IEVADS

Ātrgaitas dzelzceļš Eiropā

1. Ātrgaitas dzelzceļš Eiropā sāka attīstīties pēc 1974. gada naftas krīzes. Eiropas energoatkarība apdraudēja iekšējo mobilitāti, tādēļ vairākas dalībvalstis pieņēma lēmumu izveidot drošu, ātru, ērtu un ekoloģisku transporta veidu, proti, ātrgaitas dzelzceļa līnijas. Itālija bija pirmā Eiropas valsts, kas atklāja ātrgaitas dzelzceļu — līniju no Florences un Romas atvēra 1977. gadā. Drīz pēc tam Francija atklāja savas *Trains à Grande Vitesse* līnijas. Vācijas pirmās ātrgaitas līnijas, ko apkalpoja *Intercity Express (ICE)* vilcieni, tika atvērtas 20. gadsimta 90. gadu sākumā, savukārt Spānijas *Alta Velocidad Española (AVE)* ātrgaitas dzelzceļš uzsāka darbību 1992. gadā.
2. Pašlaik nav vienota Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīkla; tā vietā dažādās dalībvalstīs ir atšķirīgi darbības modeļi (**1. attēls**). Piemēram, ir jauktas satiksmes ātrgaitas sistēmas (Francijā, Spānijā un Itālijā) un pilnībā jauktas ātrgaitas līnijas (Vācijā, Austrijā un divos Itālijas posmos).

1. attēls. Ātrgaitas dzelzceļa satiksmes darbības modeļi

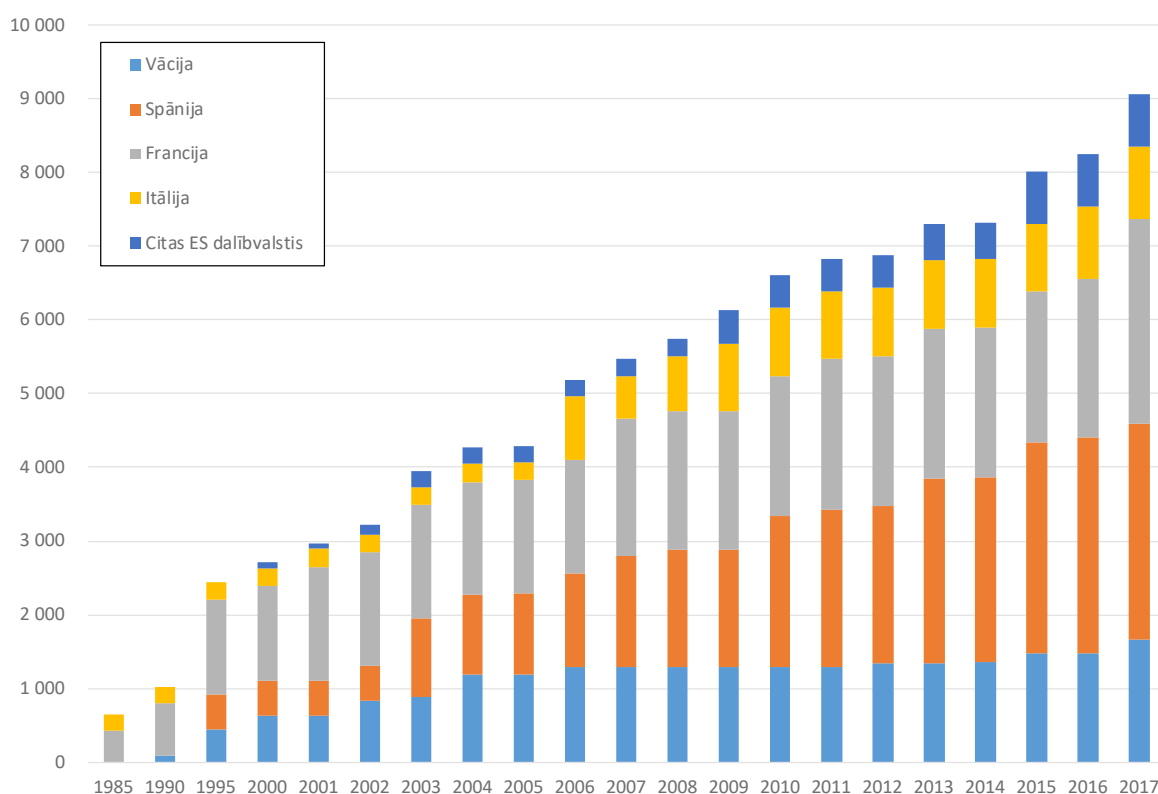


Avots: De Rus, G. (ed.), I. Barrón, J. Campos, P. Gagnepain, C. Nash, A. Ulled un R. Vickerman (2009): *Economic Analysis of High Speed Rail in Europe* [Ekonomiskā analīze par ātrgaitas dzelzceļu Eiropā]. BBVA Foundation, Bilbao.

ES ātrgaitas dzelzeļa tīkls paplašinās un izmantošanas līmenis paaugstinās

3. Eiropas Savienībā 2017. gada beigās bija ātrgaitas līnijas 9067 km garumā (**1 pielikuma 2. attēlā** ir sniegta detalizēta karte). Šis tīkls paplašinās: pašlaik tiek izbūvēts 1671 km. Kad visi plānotie ātrgaitas dzelzeļa infrastruktūras ieguldījumi būs pabeigti, Spānijai būs otrs garākais ātrgaitas dzelzeļa tīkls pasaulē (pēc Ķīnas).

2. attēls. Valstu ātrgaitas dzelzeļa tīklu garums Eiropas Savienībā — izaugsme laika gaitā



Avots: ES Statistikas izdevums, 2017. gads; Starptautiskā dzelzeļu savienība (UIC). *Piezīme:* šajā diagrammā ir tikai tās līnijas (vai līniju posmi), kurās vilcieni kādā brauciena posmā var pārsniegt 250 km/h.

4. Stabili palielinās to pasažieru skaits, kas Eiropā izmanto ātrgaitas dzelzeļu, proti, no aptuveni 15 miljardiem pasažierkilometru¹ (pkm) 1990. gadā pieprasījums 2016. gadā

¹ Pkm ir rādītājs, ko iegūst, apvienojot ātrgaitas dzelzeļa pasažieru skaitu gadā ar viņu braucieniem garumu; tas vajadzīgs, lai optimizētu ātrgaitas dzelzeļa izmantošanas novērtējumu.

sasniedza vairāk nekā 124 miljardus pkm. Ātrgaitas dzelzceļa pakalpojumi 2015. gadā veidoja vairāk nekā ceturtdaļu (26 %) no visiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem dalībvalstīs, kurās ir pieejami ātrgaitas pakalpojumi.

ES politika attiecībā uz ātrgaitas dzelzceļu

Transporta politika

5. Eiropas transporta tīklu (*TEN-T*) programmai² ir būtiska nozīme stratēģijā gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei “Eiropa 2020”. Tā palīdz sasniegt ekonomikas attīstības, reģionālās konkurētspējas, reģionālās un sociālās kohēzijas, kā arī vides ilgtspējas mērķus. Tāpat tā nodrošina būtiskas saiknes, kas ir vajadzīgas, lai attīstītu transportu, optimizējot pastāvošās infrastruktūras kapacitāti, izstrādājot specifiskā tīkla savstarpējai izmantojamībai un integrējot vides jautājumus. *TEN-T* mērķi ietver valstu transporta tīklu savstarpēju savienošanu un savstarpēju izmantojamību, visu transporta veidu optimālu integrēšanu un savstarpēju savienošanu, un infrastruktūras efektīvu izmantošanu.

6. Komisijas jaunākajā — 2011. gada Baltajā grāmatā par transportu³ ātrgaitas dzelzceļam ir noteikti šādi konkrēti pasažieru pārvadājumu mērķi⁴: i) līdz 2030. gadam trīskāršot esošā ātrgaitas dzelzceļa tīkla garumu, lai līdz 2050. gadam lielākā daļa vidēja attāluma pasažieru pārvadājumu notiktu pa dzelzceļu (vidēja attāluma starppilsētu pasažieru un kravu pārvadājumu 50 % pāreja no autoceļiem uz dzelzceļu). Ātrgaitas dzelzceļam būtu jāpaplašinās ātrāk nekā gaisa transportam attiecībā uz braucieniem līdz 1000 km attālumā, un līdz 2050. gadam visām pamattīkla lidostām vajadzētu būt savienotām ar dzelzceļa tīklu, vēlams ar ātrgaitas pakalpojumiem.

² Eiropas Parlamenta un Padomes 1996. gada 23. jūlija Lēmums Nr. 1692/96/EK par Kopienas pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai (OV L 228, 9.9.1996., 1. lpp.).

³ “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”, COM(2011) 144 galīgā redakcija, 28.3.2011.

⁴ Šajā saistībā ES ir noteikusi vērienīgus oglekļa emisiju samazināšanas mērķus nākamajām desmitgadēm (sk. arī **22. punktu**).

7. Lai virzītos uz šiem mērķiem, 2013. gada decembrī ES pieņēma jaunu transporta infrastruktūras politiku⁵, kuras mērķis ir novērst atšķirības starp dalībvalstu transporta tīkliem, likvidēt nepilnības, kas joprojām kavē iekšējā tirgus netraucētu darbību, un pārvarēt tehniskos šķēršļus (piemēram, dzelzceļa satiksmes standartu nesaderību). Tajā pašā laikā pieņemtais Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI)⁶ nodrošina šiem mērķiem finansiālu atbalstu.

Kohēzijas politika

8. Kopš 2000. gada struktūrfondu darbībai bija jābūt saskaņā ar pārējo ES politiku, piemēram, transporta jomā⁷. Saskaņā ar ERAF un KF regulām ir sniegts atbalsts ieguldījumiem, kas sekmē *TEN-T* tīklu⁸ izveidi un attīstību, kā arī kopīgu interešu transporta infrastruktūras projektiem⁹.

9. Saskaņā ar pašreizējo 2014.–2020. gada kohēzijas politikas satvaru ES kohēzijas politikas līdzekļi joprojām atbalsta transporta infrastruktūru, bet, lai palielinātu ES līdzfinansējuma efektivitāti, ir ieviesti *ex-ante* nosacījumi. Tas nozīmē, ka dalībvalstīm ir jāpierāda, ka ierosinātie projekti tiks īstenoti saistībā ar vispusīgu valsts vai reģionālo ilgtermiņa transporta plānu, ko pieņēmušas visas ieinteresētās un iesaistītās personas.

⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1316/2013, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu (OV L 348, 20.12.2013., 129. lpp.).

⁷ 2. panta 5. punkts Padomes Regulā (EK) Nr. 1260/1999, ar ko paredz vispārīgus noteikumus par struktūrfondu (OV L 161, 26.6.1999., 1. lpp.).

⁸ 2. panta 1. punkta b) apakšpunkts Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 12. jūnija Regulā (EK) Nr. 1783/1999 par Eiropas reģionālās attīstības fondu (OV L 213, 13.8.1999., 1. lpp.).

⁹ 3. panta 1. punkts un II pielikuma papildinājums Padomes 1994. gada 16. maija Regulā (EK) Nr. 1164/94 par Kohēzijas fonda izveidi (OV L 130, 25.5.1994., 1. lpp.).

ES atbalsts ātrgaitas līniju izbūvei — būtiska, bet neliela daļa no kopējām izmaksām

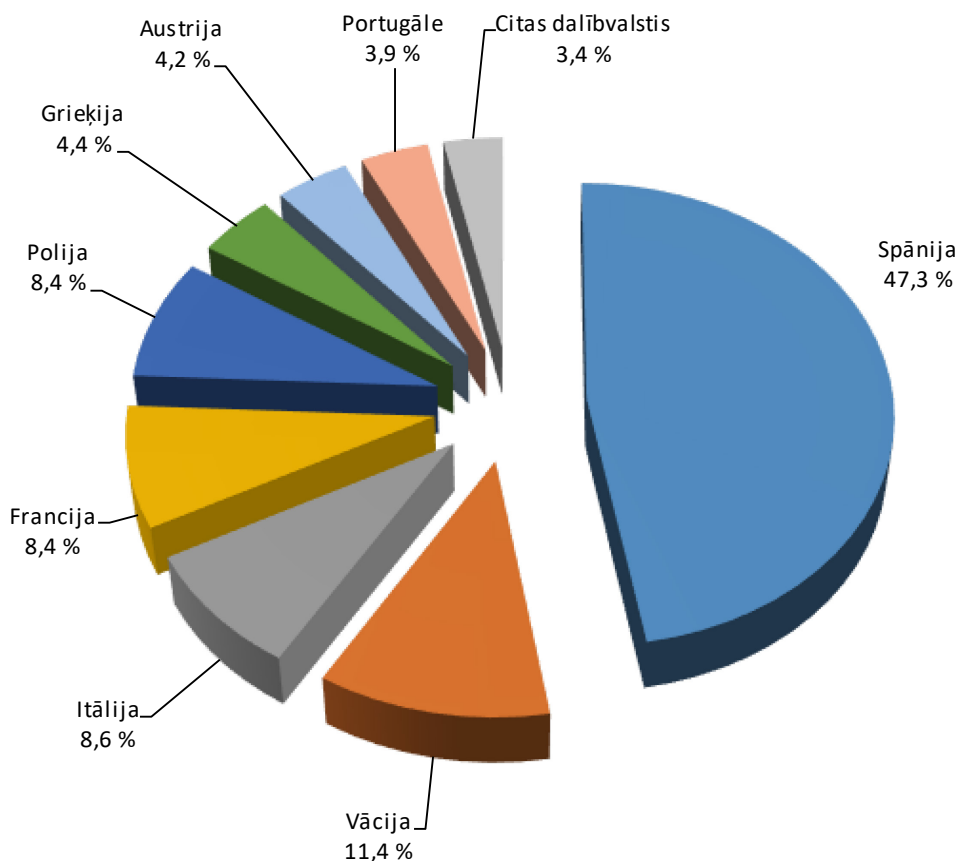
10. No 2000. līdz 2017. gadam¹⁰ ES nodrošināja dotācijas 23,7 miljardu EUR apmērā, lai līdzfinansētu ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūras ieguldījumus, kā arī 4,4 miljardus EUR, atbalstot *ERTMS* uzstādīšanu ātrgaitas dzelzceļa līnijās. Līdzfinansējums apmēram 14,6 miljardu EUR (jeb 62 % no kopsummas) apmērā tika nodrošināts dalītas pārvaldības finansēšanas mehānismu (ERAF un KF) ietvaros, savukārt tieši pārvaldītās ieguldījumu shēmas (piemēram, EISI) nodrošināja 9,1 miljardu EUR jeb 38 %. ES līdzfinansējumu var izmantot, lai atbalstītu pētījumus, kā arī infrastruktūras darbus gan jaunu ātrgaitas līniju izbūvei, gan parasto dzelzceļa līniju modernizēšanai, lai tās varētu izmantot ātrgaitas darbībām.

11. Papildus šim atbalstam arī Eiropas Investīciju banka (EIB) kopš 2000. gada ir nodrošinājusi aizdevumus 29,7 miljardu EUR vērtībā, lai atbalstītu ātrgaitas dzelzceļa līniju izbūvi.

12. Gandrīz puse ES finansējuma, kas bija pieejams ātrgaitas dzelzceļa ieguldījumiem (vairāk nekā 11 miljardi EUR), tika piešķirta ieguldījumiem Spānijā. Kopumā 21,8 miljardi EUR — 92,7 % no kopējā finansējuma — tika piešķirti septiņām dalībvalstīm (**3. attēls** un **II pielikums**).

¹⁰ Dati ietver jaunāko (2017. gada) EISI uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus. Visi dati sniegti nominālā izteiksmē.

3. attēls. Pārskats par ES līdzfinansējumu ātrgaitas dzelzceļam dalījumā pa dalībvalstīm (2000.–2017. gads)



Avots: Eiropas Komisija.

13. Lai gan šīs summas ir ievērojamas, ES līdzfinansējums veido nelielu daļu no kopējā līdzekļu apjoma, kas ieguldīts ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūras darbos ES. Piemēram, atkarībā no izmantotajiem finansēšanas instrumentiem līdzfinansējuma īpatsvars svārstījās no 2 % Itālijā līdz 26 % Spānijā. Vidēji ES līdzfinansējums sedza aptuveni 11 % no kopējām būvniecības izmaksām.

REVĪZIJAS TVĒRUMS UN PIEEJA

14. Mēs veicām rentabilitātes un efektivitātes revīziju par ES līdzfinansējumu ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūras ieguldījumiem kopš 2000. gada. Mēs novērtējām, i) vai ātrgaitas līnijas ES ir izbūvētas saskaņā ar ilgtermiņa stratēģisku plānu; ii) vai ātrgaitas dzelzceļa projekti ir īstenoti rentabli (novērtējot būvniecības izmaksas, kavējumus, izmaksu

pārsniegumu un to ātrgaitas līniju izmantošanu, kuras saņēmušas ieguldījumu atbalstu);
iii) vai ieguldījumi ir bijuši ilgtspējīgi pēc projektu pabeigšanas (tostarp ātrgaitas dzelzceļa ietekmi uz konkurējošiem transporta veidiem) un iv) vai ES līdzfinansējumam ir bijusi pievienotā vērtība. Lai atbildētu uz šiem jautājumiem, šajā ziņojumā vispirms ir analizēta plānošana un lēmumu pieņemšana, pēc tam novērtētas izmaksas, un tad izmantota ES iedzīvotāju pieeja, analizējot braucienu laikus, cenas, savienojumus un stacijas, un, visbeidzot, novērtēti šķēršļi un konkurence uz sliežu ceļiem, lai izdarītu secinājumus par ātrgaitas dzelzceļa darbībām.

15. Mēs izmantojām vairākas revīzijas procedūras, piemēram, dokumentu pārbaudes un ES un valstu ilgtermiņa stratēģisko ātrgaitas dzelzceļa attīstības plānu analīzi, intervijas ar Komisijas dienestu darbiniekiem un dalībvalstu pārstāvjiem, sanāksmes ar dzelzceļa operatoriem un infrastruktūras pārvaldītājiem, kā arī galveno ieinteresēto personu apsekojumu¹¹. Mēs iesaistījām neatkarīgus ekspertus, lai novērtētu: i) izmaksu un ieguvumu analīzes (CBA) un turpmākā pieprasījuma analīzes kvalitāti¹², ii) izraudzīto ātrgaitas dzelzceļa staciju pieejamību, savienojumus un atjaunošanas ietekmi¹³, iii) Parīzes-Briseles-Amsterdams (PBA) ātrgaitas līniju¹⁴ un iv) cenas, braucienu laikus un savienojumu skaitu, izmantojot dažādus transporta veidus¹⁵. Mēs arī veicām savu revīzijas rezultātu salīdzinošo novērtēšanu, balstoties uz ātrgaitas dzelzceļa darbībām un pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem Japānā un Šveicē.

16. Mēs veicām revīziju Eiropas Komisijā (MOVE ĢD, tostarp INEA un Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrā (ERA), un REGIO ĢD) un sešās dalībvalstīs (Francijā, Spānijā, Itālijā, Vācijā,

¹¹ Mēs saņēmām vairākas atsevišķu dalībnieku atbildes no trim ieinteresēto personu grupām: Eiropas dzelzceļa un infrastruktūras uzņēmumu kopienas (CER), Starptautiskā dzelzceļu savienības (UIC) un Signalizācijas iekārtu ražotāju savienības (UNISIG).

¹² Briseles universitāte (VUB).

¹³ Lionas, Milānas, Barselonas un Berlīnes profesoru un pētnieku konsorcijs.

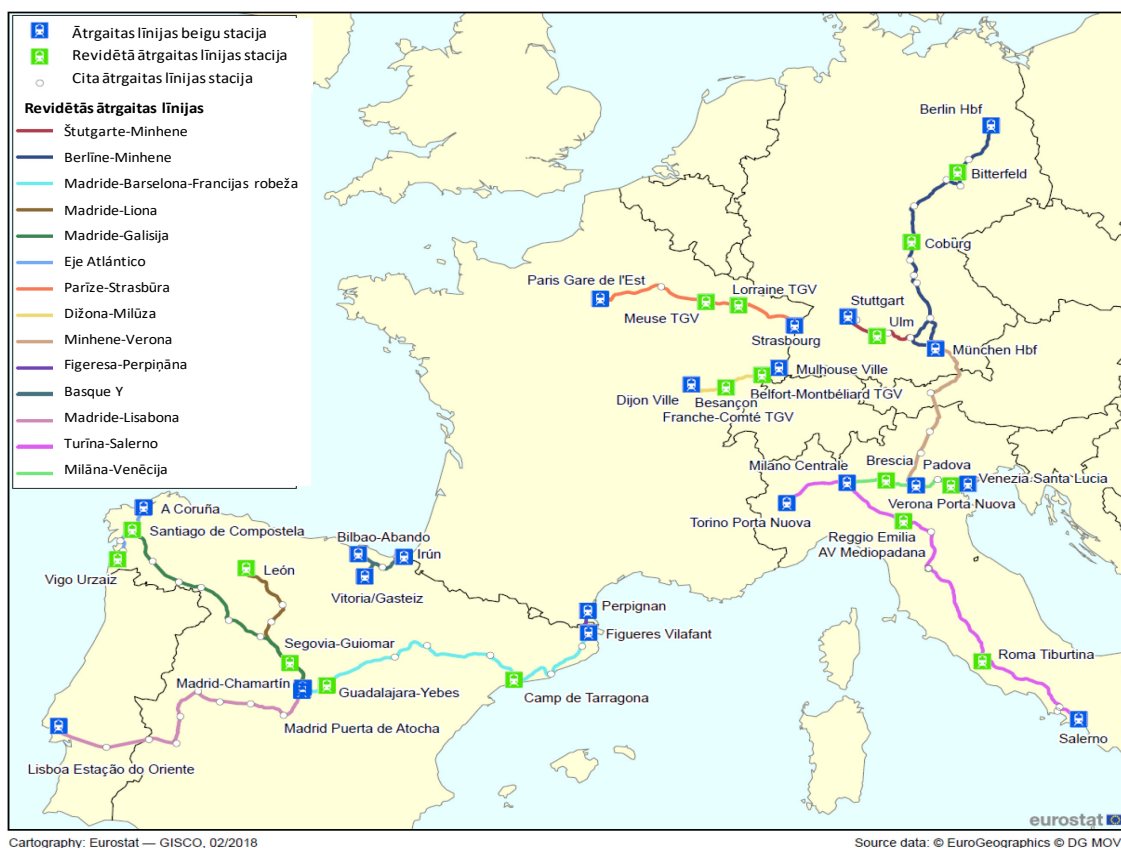
¹⁴ Antverpenes universitāte.

¹⁵ Uzņēmums *Advito*.

Portugālē un Austrijā). Šis dalībvalstis saņēma 83,5 % no visa ES finansējuma, kurš piešķirts ātrgaitas līnijām kopš 2000. gada (23,7 miljardus EUR, kas atbilst 46 EUR uz ES iedzīvotāju)¹⁶.

17. Revīzijai izraudzījāmie desmit ātrgaitas līnijas, izmantojot konkrētu revīzijas izlases kritēriju apvienojumu, kas attiecās uz ES līdzfinansējuma summu, līnijas garumu un to, vai līnija ir savienota ar galvaspilsētu. Ņemot vērā līniju garumu, mēs veicām četru ātrgaitas līniju revīziju Spānijā un divu — Vācijā, Itālijā un Francijā. Mēs arī novērtējām četrus pārrobežu projektus: savienojumus starp Minheni un Veronu; Spāniju un Franciju (gan Atlantijas okeāna, gan Vidusjūras pusē) un Spāniju un Portugāli (**4. attēls**).

4. attēls. Pārskats par revidētajām līnijām (10 ātrgaitas līnijas un četri pārrobežu savienojumi)



Avots: Revīzijas palāta un Eurostat.

¹⁶ Avots: Eurostat, ES iedzīvotāju skaits 2017. gadā — 512 miljoni:
<http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/>.

18. Tā kā ātrgaitas līnijas bija mūsu revīzijas galvenais temats, mēs varējām novērtēt gan pabeigtas, gan vēl būvētas vai plānotas līnijas vairāk nekā 5000 km garumā (detalizēts pārskats par revidēto līniju garumu ir sniegts **4. tabulā**). Tādējādi mēs aptvērām vairāk nekā 50 % no ekspluatācijā vai izbūvē esošajām ātrgaitas dzelzceļa līnijām Eiropas Savienībā.

19. Mēs arī veicām analīzi attiecībā uz 30 ES līdzfinansētiem projektiem saistībā ar šīm ātrgaitas līnijām (katra pārvaldības veida lielākajiem projektiem). Šo 30 revidēto projektu kopējās ierosinātās izmaksas bija 41,56 miljardi EUR. Revidētajiem projektiem piešķirto ES dotāciju vērtība bija 6,18 miljardi EUR, no kuriem līdz revīzijas laikam bija izmaksāti 3,64 miljardi EUR un 967 miljoni EUR bija atcelti (**1. tabula**).

1. tabula. Pārskats par revidēto projektu galvenajiem finanšu datiem

Ātrgaitas dzelzceļa projektu atrašanās vieta	Revidēto projektu kopējās izmaksas (miljoni EUR)	Revidēto projektu attiecināmie izdevumi (miljoni EUR)	Piešķirtais ES ieguldījums (miljoni EUR)	Atceltais ES finansējums (miljoni EUR)
Vācija	8074,8	3006,5	540,4	6,3
Spānija	2830,7	2305,3	1729,9	10,8
Pārrobežu	19 505,2	8534,3	2968,2	894,9
Francija	3693,4	2840,1	277,7	2,2
Itālija	6646,0	1957,5	540,1	53,1
Portugāle	814,7	315,4	127,7	—
Kopā	41 564,8	18 959,1	6184,0	967,3

Avots: Revīzijas palāta. Pārrobežu projekti ir reģistrēti ar ES valsts kodu.

20. Mūsu revidētie un ar projektiem saistītie izdevumi aptvēra dažādu veidu ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūru 2100 km garumā (sliežu gultnes, tuneļi, viadukti un ceļa pārvadi). Neņemot vērā Minhenes-Veronas pārrobežu posma projektus, mūsu revīzijā vērtētie projekti aptvēra 45 % no visa ātrgaitas līniju garuma apmeklētajās dalībvalstīs. Visu revidēto projektu pilnīgs saraksts, galvenie apsvērumi un konstatējumi, kas izriet no mūsu analīzes par to, vai ir sasniegti projektu tiešie rezultāti, koprezultāti un mērķi, ir izklāstīti **III pielikumā**.

APSVĒRUMI

ES līdzfinansēti ieguldījumi ātrgaitas dzelzceļā var sniegt ieguvumus, bet nav stabilas

ES mēroga stratēģiskās pieejas

Ātrgaitas dzelzceļš ir lietderīgs transporta veids, kas palīdz sasniegt ES mērķus ilgtspējīgas mobilitātes jomā

21. Ieguldījums ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūrā un darbībās sniedz būtiskus ieguvumus sabiedrībai kopumā, jo nodrošina pasažieriem laika ietaupījumus, augstu drošuma līmeni, drošību un komfortu vilcienā. Tiek atbrīvota noslogoto autoceļu un parastā dzelzceļa tīklu, kā arī lidostu kapacitāte. Ātrgaitas dzelzceļš var arī nostiprināt sociālekonomisko dinamiku, kā arī sekmēt pagrimušu pilsētas rajonu atjaunošanos staciju tuvumā.

22. Lai gan šī saikne nav pilnībā tieša¹⁷, vairākas struktūras¹⁸ ir secinājušas, ka ātrgaitas dzelzceļš sniedz arī ieguvumus videi, jo vilcieni rada mazāk oglekļa dioksīda emisiju nekā lielākā daļa pārējo transporta veidu.

Komisijas pilnvaras ir ierobežotas, un tās plāns trīskāršot ātrgaitas dzelzceļa tīkla garumu, visticamāk, netiks sasniegts

23. Komisijas pašreizējais ilgtermiņa plāns, kas izklāstīts 2011. gada Baltajā grāmatā un EISI regulā (11. apsvēruma) un kas paredz līdz 2030. gadam trīskāršot ātrgaitas dzelzceļa līniju garumu ES (no 9700 km 2008. gadā¹⁹ līdz 30 750 km līdz 2030. gadam), nebalstās uz ticamu

¹⁷ CO₂ emisijas ir atkarīgas no izmantotās elektroenerģijas avota, vilcienu izmantojuma koeficientiem un tā, vai tiek pārvirzīta būtiska satiksmes daļa no autoceļiem un gaisa transporta. Lai kompensētu piesārņojumu, ko rada ātrgaitas vilcienu patērētās elektroenerģijas ražošana, papildus augstam ātrgaitas dzelzceļa noslogojuma faktoram ir jāpiesaista būtisks skaits pasažieru no citiem transporta veidiem. Turklāt daudzām ātrgaitas līnijām ir jāatvēr papildu zemes platības. Šīs līnijas var šķērsot ekoloģiski vērtīgas teritorijas, kurās sliežu ceļš veidos šķērsli, radīs troksni un būs vizuāli traucējošs, un tām vajadzētu darboties vairākas desmitgades, lai kompensētu ātrgaitas līniju būvniecības radīto milzīgo emisiju apjomu.

¹⁸ Piemēram, Eiropas Vides aģentūra un UIC.

¹⁹ Minētie 2011. gada Baltās grāmatas dati ir apšaubāmi, jo mūsu dati liecina, ka līdz 2017. gada beigām ātrgaitas līnijas bija pieejamas tikai 9067 km garumā.

analīzi. Ņemot vērā valstu publisko finanšu parādsaistības (galvenie ieguldītāji ir dalībvalstu valdības), šā publiskā ieguldījuma nelielo atdevi un laiku, kas faktiski vajadzīgs, lai pabeigtu īstenot ieguldījumus ātrgaitas dzelzceļā, mērķis trīskāršot ātrgaitas dzelzceļa tīkla garumu, visticamāk, netiks sasniegts.

24. Mūsu revīzijas darbs liecina, ka vidēji no darbu uzsākšanas līdz ekspluatācijas sākumam paiet aptuveni 16 gadi (**2. tabula**), pat neņemot vērā laiku, kas vajadzīgs iepriekšējai plānošanai. Tā notiek pat tad, ja tiek izslēgti projekti, kuriem vajadzīgi ilgstoši un lieli tuneļu izbūves darbi, kā, piemēram, Brennera klinšu tunelim Minhēnes-Veronas posmā.

2. tabula. No plānošanas līdz ekspluatācijai: laika novērtējums

Revidētās ātrgaitas dzelzceļa līnijas un Minhēnes-Veronas posms	Plānošana sākās	Darbs sākās	Nodošana ekspluatācijā*	Gadi kopš plānošanas	Darba ilgums gados
Berlīne-Minhēne	1991.g.	1996.g.	2017.g.**	26	21
Štutgarte-Minhēne	1995.g.	2010.g.	2025.g.*	30	15
Reina-Rona	1992.g.	2006.g.	2011.g.	19	5
<i>LGV Est Européenne</i>	1992.g.	2002.g.	2016.g.	24	14
Madride-Barselona-Francijas robeža	1988.g.	1997.g.	2013.g.	25	16
<i>Eje Atlántico</i>	1998.g.	2001.g.	2015.g.	17	14
Madride-Liona	1998.g.	2001.g.	2015.g.	17	14
Madride-Galisija	1998.g.	2001.g.	2019.g.*	21	18
Milāna-Venēcija	1995.g.	2003.g.	2028.g.*	33	25
Turīna-Salerno	1987.g.	1994.g.	2009.g.	22	15
Minhēne-Verona	1986.g.	2003.g.	2040.g.*	54	37

* Plānots.

** 52 km ne agrāk par 2018. gadu.

Avots: Revīzijas palāta.

25. *TEN-T* regulā ir noteikta pamatinfrastruktūra, kas Eiropai ir jāizbūvē, lai atbalstītu ES mērķus ilgtspējīgas mobilitātes jomā. Regulā ir aprakstīts, kuri transporta ieguldījumi ir jāpabeidz līdz 2030. gadam (pamattīkls) un kuriem jābūt gataviem līdz 2050. gadam

(visaptverošais tīkls). Lai pabeigtu pamattīkla izbūvi, Komisija ir aplēsusi, ka būs vajadzīgi 500 miljardi EUR, savukārt 1,5 triljoni EUR ir vajadzīgi visaptverošā tīkla pabeigšanai²⁰.

26. Komisijai nav nekādas ietekmes lēmumu pieņemšanā, un tās rīcībā nav juridisko instrumentu un pilnvaru, lai pieprasītu dalībvalstīm pildīt to iepriekš paustās apņemšanās izbūvēt ātrgaitas līnijas, kas vajadzīgas pamattīkla pabeigšanai. Tāpat Komisija nevar ietekmēt lēmumus par pārrobežu savienojumiem starp divām vai vairākām dalībvalstīm, jo EISI un *TEN-T* regulas²¹ neparedz iespēju, kas Komisijai ļautu piemērot noteiktās ES prioritātes.

Dalībvalstis katra atsevišķi plāno valsts tīklus un pieņem lēmumus par tiem, tāpēc veidojas sadrumstaloti un slikti savienoti valstu ātrgaitas tīkli

ES transnacionālie koridori nav prioritāte

27. Kaut arī *TEN-T* regulas pielikumos ir noteikts, kur jābūvē ātrgaitas līnijas, tikai dalībvalstis izlemj, vai un kad tieši tas notiks. Tās arī nodrošina lielāko daļu vajadzīgā finansējuma un vienīgi pašas ir atbildīgas par visu vajadzīgo pasākumu (pētījumu, atļauju, iepirkumu un uzraudzības darbu, kā arī visu iesaistīto pušu pārraudzības) īstenošanu.

IV pielikumā sniegti galvenie darbības rezultātu rādītāji izraudzītajās apmeklētajās dalībvalstīs, un tie izceļ šo valstu tīklu atšķirīgās iezīmes. Šie rādītāji liecina, ka ātrgaitas līniju ziņā vadošā valsts ir Francija (pasažierkilometru rādītājs uz iedzīvotāju un pasažierkilometru rādītājs uz ātrgaitas līnijas kilometru); ka Spānijā ir augstākās būvniecības izmaksas uz iedzīvotāju (1159 EUR) un lielākais ES līdzfinansējums ātrgaitas dzelzceļam uz iedzīvotāju (305 EUR); ka Itālijā ir augstākās kilometra būvniecības izmaksas uz iedzīvotāju (0,46 EUR).

²⁰ Avots: Eiropas Komisija, "*Delivering TEN-T Facts & figures*" [*TEN-T* fakti un dati], 2017. gada septembris, un Padomes secinājumi par progresu saistībā ar Eiropas Transporta tīkla (*TEN-T*) īstenošanu un Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu (EISI) transportam, 15 425/17, 2017. gada 5. decembris.

²¹ EISI regulas 22. pants un *TEN-T* regulas 38. panta 3. punkts.

28. Dalībvalsts līmenī daudzām struktūrām ir savas funkcijas, un dažādi faktori un parametri ir tie, kas izšķir, vai būvniecība turpinās saskaņā ar sākotnējo plānu. Turpmāk minēti piemēri.

- i) *Eurocaprail* projekta mērķis bija nodrošināt ātrgaitas dzelzceļa savienojumu starp Briseli, Luksemburgu un Strasbūru, ļaujot nokļūt no Luksemburgas Briselē 90 minūtēs. Esenē 1994. gada decembrī notikušajā sanāksmē Padome šo projektu atzina par vienu no 30 "svarīgākajām būvniecības prioritātēm" (darbiem jāsākas ne vēlāk kā 2010. gadā, un tie jāpabeidz līdz 2020. gadam). Tomēr, pienākot 2004. gadam, neviena atsevišķa dalībvalsts šo projektu vairs neuzskatīja par valsts prioritāti. Lai gan ES ir nodrošinājusi 96,5 miljonus EUR, lai modernizētu parasto līniju, brauciens no Briseles uz Luksemburgu pašlaik aizņem līdz pat trim stundām un 17 minūtēm. Šis laiks vairāk nekā divreiz pārsniedz 2003. gadā noteikto mērķi un ir gandrīz par vienu stundu ilgāks nekā 1980. gadā, kad šo attālumu veica divās stundās un 26 minūtēs. Tādēļ daudzi potenciālie pasažieri gluži vienkārši izvēlas autoceļus.
- ii) Spānija ir ieguldījusi jaunā ātrgaitas dzelzceļa tīklā. Lai to atbalstītu, ES jau kopš 1994. gada ir Spānijas ātrgaitas līnijās ieguldījusi vairāk nekā 14 miljardus EUR. Vilcienu satiksmei Spānijā parasti izmanto lielāku sliežu ceļa platumu nekā pārējā Eiropā, bet Spānijas ātrgaitas tīklam galvenokārt izmanto standarta sliežu ceļa platumu, tāpat kā pārējā Eiropā. Tomēr trīs no revidētajām līnijām (*Eje Atlántico*, daļa no Madrides-Galisijas ātrgaitas līnijas un Madrides-Estremadūras ātrgaitas līnija) joprojām izmanto parasto sliežu ceļa platumu, t. i., lielāku. Tas ietekmē darbības rezultātus, proti, maksimālais kustības ātrums ir ierobežots līdz 250 km/h (kas ir krietni mazāk par ātrgaitas maksimālo kustības ātrumu 300 km/h Spānijā), un šos pakalpojumus nodrošina vai nu ar platsliežu ritošo sastāvu, vai ar īpašiem maināma sliežu ceļa platuma vilcieniem. Šiem vilcieniem ir nepieciešami sliežu ceļa platuma pārslēdzī. Spānijā 2017. gada janvārī bija 20 šādi sliežu ceļa platuma pārslēdzī. Katrs šāds sliežu ceļa platuma pārslēdzis izmaksā līdz 8 miljoniem EUR, un ES nodrošināja 5,4 miljonus EUR lielu līdzfinansējumu, lai atbalstītu to būvniecību.

29. Lai gan ir noslēgti starptautiski nolīgumi, lai apstiprinātu politisko gribu izveidot savienojumus, un lai gan EISI regula paredz stimulu, proti, 40 % līdzfinansējuma pieejamību,

dalībvalstis nebūvē ātrgaitas līnijas, ja tās neuzskata par valsts prioritāti, pat ja šāda līnija atrodas transnacionālā koridorā un papildina pamattīklu. Šis apsvērums tika apstiprināts Komisijas vidusposma novērtējuma ziņojumā par EISI²².

30. Tas ierobežo sniegtā ES līdzfinansējuma Eiropas pievienoto vērtību, jo to visvairāk rada tieši pārrobežu savienojumi. Turklāt, ja savienojumu nav un tiek netiek laikus izbūvēti, tas var sabiedrībai radīt lielas izmaksas²³.

Komisijai nav pilnvaru, lai īstenotu pārrobežu projektus

31. Lieliem pārrobežu ātrgaitas dzelzceļa projektiem ir vajadzīga īpaša ES uzmanība. Darbi šo projektu ietvaros ir cieši jākoordinē, lai projektu tiešie rezultāti būtu gatavi ekspluatācijai saskaņā ar līdzīgu grafiku un tiktu savienoti ar iekšzemes tīkliem robežas abās pusēs.

32. Komisijas rīcībā pašlaik nav vajadzīgo instrumentu, lai efektīvi iejauktos gadījumā, ja kavējumi robežas vienā pusē apgrūtina ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūras savlaicīgu izmantošanu robežas otrā pusē. Turklāt visām ieinteresētajām personām ir dažādas iespējas iebilst pret darbiem, un tas var radīt kavējumus vai pat apturēt projektus, par kuriem iepriekš panākta vienošanās.

33. Tika minēti vairāki gadījumi, kad vienā dalībvalstī izstrādāti tiešie rezultāti nebūs lietderīgi vismaz nākamās divas desmitgades, jo kaimiņu dalībvalstī darbi nav pabeigti (sk. **1. izcēlumu**).

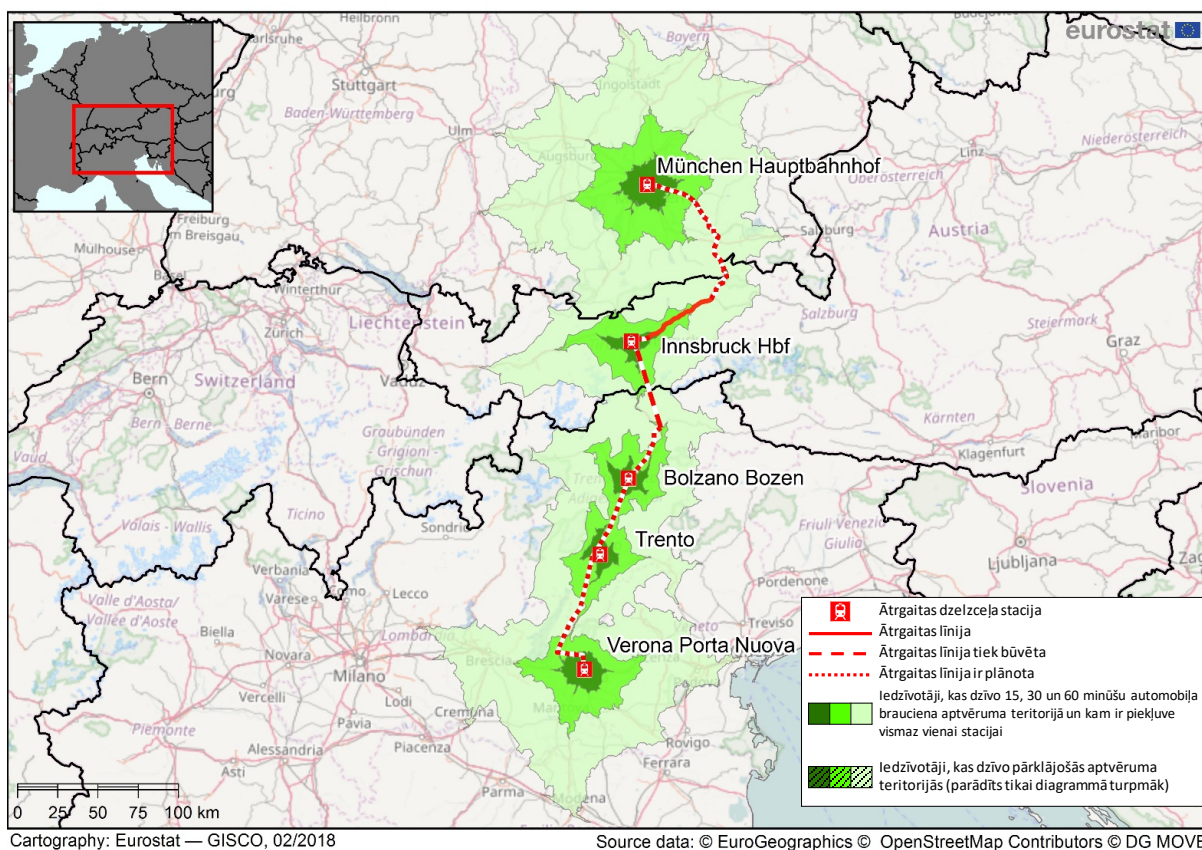
²² “Tomēr pieredze rāda, ka valstu budžetos nekad netiks piešķirta pietiekami augsta prioritāte daudzvalstu, pārrobežu ieguldījumiem, lai nodrošinātu vienoto tirgu ar nepieciešamo infrastruktūru.” Avots: Komisijas ziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai par Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) starpposma novērtējumu, SWD(2018) 44 *final*, COM(2018) 66 *final*, 14.2.2018., 6. lpp.

²³ Pētījums (2015. gads) “*Cost of non-completion of the TEN-T*” [TEN-T nepabeigšanas izmaksas] parādīja, ka “cena”, kas būtu jāsedz ES ekonomikai, būtu 1,8 % IKP izaugsmes potenciāla zaudējums, un ka nerealizētos 10 miljoni cilvēku darba gadi, ja dalībvalstis un citas ieinteresētās puses laikus neīstenotu pamattīklu kā jaunās TEN-T politikas centrālo elementu. Avots: *Fraunhofer ISI*, galīgais ziņojums, 15.6.2015., 14. lpp.

1. izcēlums. Valstu tīklu savienojumu nepilnības un to ietekme

1. Minhenes-Veronas posms un Brennera klinšu tunelis (BBT): atšķirīgas būvniecības prioritātes un grafiki Austrijā, Itālijā un Vācijā ir radījuši kapacitātes sadrumstalotību un iespējamās nepilnības visā Skandināvijas-Vidusjūras koridorā vismaz līdz 2040. gadam.

Lai samazinātu to kravas automobiļu skaitu, kuri katru dienu šķērso Alpus, ES jau kopš 1986. gada ir veikusi ieguldījumus Brennera klinšu tuneļa, kas ir daļa no Minhenes-Veronas posma²⁴, būvniecībā. Austrija un Itālija šā tuneļa izbūvei ir saņēmušas ES līdzfinansējumu 1,58 miljardu EUR apmērā.



Avots: Revīzijas palāta un Eurostat.

Darbi pie tuneļa Austrijā un Itālijā tiks pabeigti līdz 2027. gadam, taču ziemeļu piekļuves posmā, kas galvenokārt atrodas Vācijā, būvniecība nenotiek pietiekami aktīvi. Vēl pat nav noteikts maršruts, un pabeigšana nav plānota agrāk kā 2035. gadā (Austrijā) vai pat 2040. gadā (Vācijā). Pretēji Austrijai un Itālijai Vācija nesaskata īpašu ieinteresētību tādos galamērķos kā Insbruka vai Verona, kam nav būtiska nozīme Vācijas ikdienas darba satiksmē. Tāpēc tā nav piešķirusi prioritāti ziemeļu piekļuves

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

posma būvniecībai, lai gan šis posms palīdz sasniegt mērķi saistībā ar pamattīkla izveidi līdz 2030. gadam. Tas nozīmē, ka būs vajadzīga vairāk nekā puse gadsimta, pirms ieguldījumi tiks faktiski izmantoti, un ka vairāk nekā 1,5 miljardi EUR vairāk nekā divas desmitgades tiks uzskatīti par lielā mērā nelietderīgiem.

2. Portugāles-Spānijas savienojums (Estremadūra)

Starp Lisabonu un Madridi bija plānots ātrgaitas dzelzceļa savienojums. Tomēr — ņemot vērā lielo valsts parādu, tika nolemts, ka tas ir pārāk dārgs. Neraugoties uz 43 miljonus EUR vērtu ES līdzfinansējumu, kas jau ir izmaksāts Portugālei pētījumu un sagatavošanās darbu īstenošanai, ātrgaitas pārrobežu dzelzceļa savienojums nav pieejams. Parastā dzelzceļa līnija darbojas līdz Evorai. Revīzijas laikā būvdarbi Portugāles pusē bija sākušies, bet darbi pie ātrgaitas līnijas Spānijas pusē beidzās aptuveni sešu kilometru attālumā no robežas, kā norādīts ar bultu **1. attēlā**.

1. attēls. Trūkstošais posms pie robežšķērsošanas vietas uz Madrides-Lisabonas ātrgaitas līnijas



Avots: © Ferropedia, Inserco ingenieros.

34. Lai gan politikas satvars bija īpaši vērsts uz pamattīkla pabeigšanu līdz 2030. gadam²⁵, joprojām ir jārisina daudzas politikas nepilnības. Piemēram, novērtējot pārrobežu darbus pie Brennera klinšu tuneļa (*BBT*), mēs atklājām:

²⁵ Regulas (ES) Nr. 1315/2013 38. panta 3. punkts.

- i) pārrobežu *TEN-T* projektos būtiska problēma ir saistīta ar iepirkumu: nav vadlīniju par saistīto procedūras risku samazināšanu; nav vienota tiesiskā regulējuma par pārrobežu projektiem; par Austrijas un Itālijas teritorijā veiktajiem darbiem ir atšķirīgi iepirkuma dokumenti, kā arī līgumi un uzskaites sistēmas, tostarp tajos izmantotā valoda; atšķiras arī strīdu izšķiršanas procedūras;
- ii) nav vienkāršotu procedūru, kas atvieglotu un paātrinātu īstenošanu (piemēram, “vienas pieturas aģentūras”, kā Palāta jau tika ierosinājusi īpašajā ziņojumā Nr. 23/2016²⁶); nav vienas struktūras, lai racionalizētu formalitātes robežas abās pusēs (piemēram, uz dzelzceļa būvniecību attiecas atšķirīgi vides tiesību akti; un var atšķirties tiesiskā reakcija uz ieinteresēto personu pieprasījumiem).

35. Tā kā lielākā daļa būvniecības balstās uz starptautiskiem nolīgumiem starp attiecīgajām dalībvalstīm un ES un tā kā ātrgaitas līnijas atrodas starptautiskos koridoros, darbu progresu koridora līmenī uzrauga un “koridora forumos” apspriež ES koordinatori. Šiem koordinatoriem ir privileģēta iespēja gūt priekšstatu par to, kas koridorā darbojas un kas ne (un viņi regulāri ziņo par vajadzīgajām izmaiņām²⁷), taču arī viņiem nav juridisku pilnvaru.

36. Papildus pārrobežu īstenošanas nepietiekamai koordinācijai trūkst arī vairāku citu aspektu: i) nav “vienas koridora iestādes”, kas ilgtermiņā uzraudzītu koprezultātus un ietekmi, ko radītu turpmākie ieguldījumi ātrgaitas dzelzceļa jomā; ii) nav konkrēta termiņa, kas ierobežotu tiesvedības vai administratīvu darbību apmēru un ilgumu, kā arī nav vienas iestādes, kura varētu uz klausīt apelācijas; un iii) koridora darbu progresu novērtējuma pamatā ir kopīgi galvenie darbības rezultātu rādītāji, kuri joprojām balstās uz tiešajiem

²⁶ Īpašais ziņojums Nr. 23/2016 “Jūras transporta problēmas Eiropas Savienībā — daudz neefektīvu un ilgtnespējīgu ieguldījumu”. Sk. it sevišķi 2. ieteikuma a) punktu.

²⁷ Piemēram, regulāros kopējos progresu ziņojumos.

rezultātiem²⁸. Kā Palāta jau norādīja īpašajā ziņojumā par jūras transportu²⁹, *INEA* projektu uzraudzība ir vērsta uz būvniecību kā tādu (tiešajiem rezultātiem) un neietver koprezultātus un līniju izmantošanu. Tādēļ koprezultāti un ietekme netiek novērtēti, un nevienai iestādei nav priekšstata par to, vai ES līdzfinansētie projekti saistībā ar pamattīkla koridoriem ir sasnieguši jebkādas uz koprezultātiem balstītus mērķus.

Lēmumu pieņemšana neietver uzticamu izmaksu un ieguvumu analīzi

Ne visur ir vajadzīgs ļoti liels ātrums

37. Ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūra ir dārga: vidēji mūsu revidētās līnijas izmaksāja 25 miljonus EUR/km (neņemot vērā tuneļu projektus, kas ir dārgāki), un kopējās *BBT* izmaksas sasniedza pat 145 miljonus EUR/km. Laika gaitā izmaksas pieaug: ir norādīts, ka jaunāko būvniecības darbu (Milāna-Venēcija un Štutgarte-Minhene) vērtība pārsniedz 40 miljonus EUR par km — to nosaka zemes platību trūkums, nepieciešamība šķērsot pilsētu mezglus, viaduktus un plaša tuneļu izveide. Tomēr izmaksas varētu samazināt, pārāk neietekmējot dzelzceļa darbību.

38. Liels ātrums noteikti ir ātrgaitas dzelzceļa būtiska raksturiezīme³⁰: tas ir faktors, kas ļauj ātrgaitas dzelzceļam konkurēt ar gaisa pārvadājumiem un kas atsvēr privātā transporta izmantošanas ērtību brauciena pēdējā posmā. Tomēr ātrgaitas dzelzceļa sistēmas darbības rezultātus nenosaka tikai maksimālais teorētiskais ātrums, ko iespējams sasniegt līnijā, bet arī faktiskais ātrums, ko izjūt pasažieri. Tāpēc mēs analizējam ātruma atdevi revidētajās ātrgaitas līnijās, koncentrējot uzmanību uz kopējiem braucieniem laikiem un vidējo ātrumu.

²⁸ Dzelzceļa infrastruktūras projektu galvenie darbības rezultātu rādītāji: tīkla elektrifikācijas pakāpe; sliežu ceļa platums: 1435 mm; *ERTMS* īstenošana (un — attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu projektiem — līnijas ātrums (≥ 100 km/h), asslodze ($\geq 22,5$ t) un vilciena garums (740 m)).

²⁹ Īpašais ziņojums Nr. 23/2016 “Jūras transporta problēmas Eiropas Savienībā — daudz neefektīvu un ilgtnespējīgu ieguldījumu”. Sk. it sevišķi 80. un 81. punktu.

³⁰ Pretēju pieeju piemēro Šveicē: prioritāte ir piešķirta pakalpojuma precizitātei un regularitātei, klientu informācijas skaidrībai un pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, nevis ātrumam.

39. Ieguldījums ātrgaitas līnijās ir pamatots tikai tad, ja ir iespējams gūt liela ātruma atdevi: jo lielāks ir iedzīvotāju skaits (turpmākais pieprasījums), brauciena laiku elastīgums³¹ un ātruma atdeve, jo lielāki ir ātrgaitas līnijas izbūves ieguvumi.

40. Šī ātruma atdeves analīze mūsu revidētajās līnijās (**V pielikums**) parādīja, ka vidēji līnijā vilcieni sasniedz tikai aptuveni 45 % no līnijas projektētā ātruma. Tikai divās līnijās vidējais ātrums pārsniedz 200 km/h, un nevienā līnijā vidējais ātrums nepārsniedz 250 km/h. Mazākā pabeigtas ātrgaitas līnijas ātruma atdeve ir Madrides-Lionas ātrgaitas līnijā (39 % no projektētā ātruma). Arī pārrobežu Figeresas-Perpiņānas posmā tiek sasniegti tikai 36 % no projektētā ātruma, jo tiek apkalpoti jaukti pārvadājumi. Vidējais ātrums, kas tik ļoti atpaliek no projektētā ātruma, liecina, ka būtu pieticis ar parastās līnijas modernizāciju, lai sasniegtu noteiktos mērķus ar daudz mazākām izmaksām, un rodas šaubas par pareizu finanšu pārvaldību.

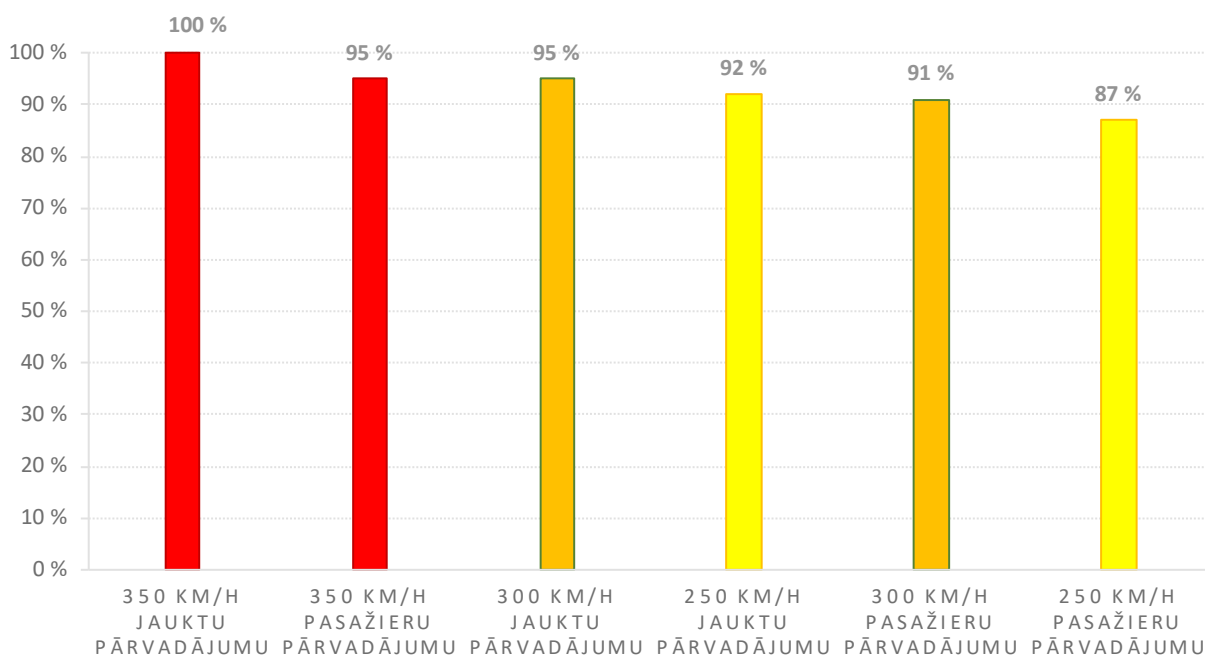
41. Tādēļ katrā gadījumā ir jāpiemēro individuāla pieeja, lai pieņemtu lēmumu par to, vai ir vajadzīga pilnvērtīga ļoti liela ātruma līnija. Šis lēmums ir svarīgs, jo lielāks projektētais ātrums paaugstina būvniecības izmaksas. Līniju ar maksimālo ātrumu līdz 160 km/h izbūve ir vismaz par 5 % lētāka, salīdzinot ar līnijām, kuru ātrums pārsniedz minēto ierobežojumu. To nosaka tas, ka lielāka ātruma līniju sliežu ceļiem ir jābūt tālāk vienam no otra. Līdz 160 km/h standarta attālums ir četri metri; lielākam ātrumam vajadzīgais līniju attālums ir vismaz 4,5 metri. Tas nozīmē, ka tuneļiem ir jābūt platākiem, un tas izmaksā vairāk.

42. Tāpat vairāk izmaksā jaukta ātrgaitas līnija (kas apvieno pasažieru un kravas pārvadājumus), salīdzinot ar tikai pasažieru pārvadājumiem paredzētu ātrgaitas līniju, jo kāpumi un līkņu rādiusi samazina koridora pielāgojumu elastīgumu un parasti tiem ir vajadzīgas lielākas zemes platības. Jauktām līnijām būs arī lielākas uzturēšanas izmaksas, jo infrastruktūra tiks izmantota intensīvāk.

³¹ Tas ir saistīts ar potenciālo pasažieru gatavību mainīt savu uzvedību, reaģējot uz brauciena laika izmaiņām: liels brauciena laika elastīgums liecina, ka pasažieri ir samērā gatavi pāriet uz dzelzceļa pakalpojumu izmantošanu, ja tiks uzlaboti brauciena laiki.

43. Jauktu pārvadājumu līnijas izmaksā vairāk nekā tikai pasažieru pārvadājumiem paredzētas ātrgaitas līnijas. Kāds pētījums parādīja, ka šī starpība sasniedz 5 %, savukārt tā ir līdz 13 %, ja tikai pasažieru pārvadājumiem paredzētā līnija nepārsniedz 250 km/h (**5. attēls**).

5. attēls. Ātrgaitas līniju būvniecības izmaksu atšķirības



Avots: Lisabonas universitātes 2009. gada RAVE pētījums (5.8.2009.); salīdzinājums ar jauktu pārvadājumu 350 km/h ātrgaitas līniju (bāzes līnija ir 100).

44. Piemērotākā varianta izvēle var nodrošināt ietaupījumu miljoniem euro apmērā. Piemēram, Minhenes-Veronas posmā tiek izbūvēta ātrgaitas līnija revidētajā Brennera klinšu tuneļa posmā. Ātruma dati to nepamato: pašlaik parastajā dzelzceļa līnijā starp Minheni un Veronu ir 13 pieturas, un apstāšanās laiks stacijās ir 41 minūte (12,6 % no kopējā brauciena laika). Šobrīd brauciens no Minhenes līdz Veronai pasažieriem aizņem 5 stundas un 24 minūtes. Pat ja brauciena laiks samazinātos līdz aptuveni 3,5 stundām pēc Brennera ātrgaitas līnijas pabeigšanas, vidējais šīs līnijas ātrums joprojām būtu tikai 115 km/h, kas vienalga ir pārāk mazs, lai būtu pārliecinošs arguments pilnvērtīgas ātrgaitas līnijas izbūvei.

Reti tiek veiktas rentabilitātes pārbaudes

45. Ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūras izbūve un uzturēšana izmaksā vairāk nekā parastais dzelzceļš. Tomēr šajā situācijā ļoti liela ātruma pārvadājumi ar ātrumu 300 km/h vai vairāk var nodrošināt vien nelielus papildu ietaupījumus brauciena laika ziņā salīdzinājumā ar vilcieniem, kas izmanto modernizētas parastās līnijas. Tādēļ, lai palielinātu ātrumu, ir jāapsver arī iespēja modernizēt parastās līnijas, nevis būvēt ļoti liela ātruma līniju, jo tādējādi varētu ievērojami ietaupīt izmaksas.

46. Itālijā un Vācijā ir laba prakse: projekti, kuru sagatavošanās posms jau ir sācies vai kuriem radušās juridiskās saistības, tiek pārvērtēti pirms katra jauna plānošanas posma, lai pārliecinātos, ka to elementi joprojām ir vērsti uz aktuālajām vajadzībām. Šis projektu pārskatīšanas process skaidri parāda, kā plānošanas laikā veiktās izvēles ļauj gūt būtiskus ietaupījumus, tikai nelielā mērā ietekmējot darbības rezultātus. Piemēram, Venēcijas-Triestes posma projekta pārskatīšanā tika secināts, ka citāda līnijas konfigurēšana varētu ietaupīt 5,7 miljardus EUR, paildzinot braucienu tikai par 10 minūtēm, t. i., rastos 570 miljonu EUR ietaupījums par katru brauciena papildu minūti (**3. tabula**).

3. tabula. Ātrgaitas un parastā dzelzceļa izmaksu salīdzinājums: Venēcija-Trieste

Projektētā konfigurācija	Projektētais ātrums (km/h)	Izmaksas (miljardi EUR)	Brauciena laiks (minūtes)	Ietaupījumi (miljoni EUR)
300 km/h jauna ātrgaitas līnija	300	7,5	55	570
Modernizēta parastā līnija	200	1,8	65	

Avots: Revīzijas palāta.

47. Šo Itālijā un Vācijā izmantoto praksi nepiemēro citās mūsu apmeklētajās dalībvalstīs: tiek novērtēta tikai ātrgaitas līnijas ierosinātā būvniecība, neapsverot to, vai kādam posmam vai pat visai līnijai tiešām ir vajadzīga kapacitāte ļoti liela ātruma pārvadājumu nodrošināšanai un vai parastās līnijas modernizēšana tikpat labi nesasniedu konkrētos projekta mērķus.

48. Mēs arī analizējām rentabilitāti, revidētajās ātrgaitas līnijās novērtējot saikni starp ieguldījuma izmaksām un faktiski ietaupīto laiku (**4. tabula**). Mūsu analīze parāda, ka ietaupītās minūtes izmaksas vidēji ir 90 miljoni EUR uz katru ietaupītā brauciena laika minūti, proti, no 34,5 miljoniem EUR (*Eje Atlántico* ātrgaitas līnijā) līdz 369 miljoniem EUR (Štutgartes-Minhēnes ātrgaitas līnijā).

4. tabula. Revidēto ātrgaitas līniju izmaksas uz km un katru ietaupīto minūti

Revidētā līnija	Garums (km)	Kopējās izmaksas (miljoni EUR)	Ietaupītais brauciena laiks (minūtes)	Ietaupītās minūtes izmaksas (miljoni EUR)
Berlīne-Minhene	671	14 682	140	104,87
Štutgarte-Minhene	267	13 273	36	368,69
Reina-Rona	138	2 588	75	34,51
<i>LGV Est Européenne</i>	406	6 712	130	51,63
Madride-Barselona-Francijas robeža	797	12 109	305	39,70
Eje Atlántico	165	2 596	75	34,61
Madride-Galisija	549	7 684*	110	69,85
Madride-Liona	345	5 415	95	57,00
Milāna-Venēcija	273	11 856	49	241,96
Turīna-Salerno	1 007	32 169	192	167,55
Kopā/vidēji	4 618**	109 084	1 207	90,38

* Visas līnijas izmaksu un brauciena laika analīze ietver 133 km garu pārklājošos posmu, proti, Madrides-Lionas ātrgaitas līniju (izņemot Gvadaramas tuneli).

** Minhēnes-Veronas posms (445 km) palielina revidēto līniju kopējo garumu līdz 5063 km.

Avots: Revīzijas palāta.

Dalībvalstis neizmanto izmaksu un ieguvumu analīzi kā lēmumu pieņemšanas instrumentu

49. Tā kā ātrgaitas līnijas nozīmē dārgus ieguldījumus, ir ļoti svarīgi pareizi izanalizēt visas lielākās izmaksas un ieguvumus pirms lēmuma par būvniecību pieņemšanas. Ja izmaksu un ieguvumu analīzi izmanto pareizi, tā ļauj novērtēt projekta sociālo atdevi no ieguldījuma un sociālo vēlamību un lietderību pirms lēmuma pieņemšanas. Lai pamatotu pozitīvu lēmumu, ir vajadzīgs neto ieguldījums sabiedrības labklājībai (piemēram, ieguvumu un izmaksu attiecība, kas pārsniedz 1, t. i., ieguvumi pārsniedz izmaksas) saskaņā ar plašu pieprasījuma spektru (piemēram, liels nevis mazs satiksmes pieaugums) un piegādes scenārijiem (piemēram, ātrgaitas līnijas izbūve nevis parasto līniju modernizēšana).

50. Palāta lūdza neatkarīgam ekspertam sagatavot salīdzinošu analīzi par dažādām CBA saistībā ar revidētajām ātrgaitas līnijām. Eksperts secināja, ka parasti izmaksu un ieguvumu analīzi izmanto tikai kā obligātu administratīvo pasākumu, nevis kā instrumentu labāku lēmumu pieņemšanai un ieinteresēto personu iesaistīšanai. Mūsuprāt, ir jāatzīmē turpmāk izklāstītie piemēri.

- i) Lai piešķirtu ES līdzfinansējumu projektam Nr. 2007-FR-24 070-P (saistībā ar Reinas-Ronas ātrgaitas līnijas austrumu posmu) Francijā, tika pieņemta izmaksu un ieguvumu analīze, kuras ekonomiskā neto vērtība pašreiz ir negatīva. Kādam citam Francijas ātrgaitas dzelzceļa projektam (projekts Nr. 2010-FR-92 204-P, esošās līnijas starp Milūzu un robežu modernizēšana, lai būtu iespējams apkalpot ātrgaitas vilcienus un starppilsētu ekspresvilcienus) izmaksu un ieguvumu analīze vispār netika veikta, taču projekts saņēma ES finansējumu.
- ii) Izmaksu un ieguvumu analīze netika veikta, pieņemot lēmumu izbūvēt Halles/Leipcigas-Erfurtes-Ebensfeldas un Štutgartes-Vendlingenas-Ulmas posmus Vācijā. Šis būvniecības lēmums bija politisks lēmums, un CBA tika veikta tikai vēlākā posmā (*ex post*), lai parādītu sociālekonomisko rentabilitāti.
- iii) Lielākā daļa pētījumu Spānijā — neatkarīgi no reģiona un projekta iezīmēm — uzrādīja ļoti līdzīgus rezultātus un relatīvi mazus ieguvumus attiecībā pret izmaksām (rādītājs bija aptuveni 1). Realitātē dažiem projektiem ir tikai neliela dzīvotspēja, ņemot vērā izmaksu un ieguvumu sociālo perspektīvu (piemēram, saskaņā ar dažādiem jutīguma scenārijiem *Venta de Baños*–Lionas ātrgaitas dzelzceļa posms nav dzīvotspējīgs no sociālekonomiskās perspektīvas), bet būvniecība tomēr notiek.
- iv) Kopš 2007. gada nav atjaunināta Brennera ass izmaksu un ieguvumu analīze. Analīzē, ko veica 2007. gadā, izmaksu un ieguvumu faktors bija 1,9. Tikmēr Brennera klinšu tuneļa projekta plānošana un būvniecība jau ir aizkavējusies par aptuveni vienpadsmit gadiem: tā pabeigšana sākotnēji bija paredzēta līdz 2016. gadam, bet tagad tiek prognozēta ne ātrāk kā 2027. gadā. Jaunākie dati liecina, ka tuneļa prognozētās izmaksas būs aptuveni 9,3 miljardi EUR (ņemot vērā

inflāciju). Salīdzinot provizoriskās aplēses 2002. gadā un 2013. gada aplēses, izmaksas ir palielinājušās par 46 % (no 5,9 miljardiem EUR līdz 8,6 miljardiem EUR), un tagad tiek plānots, ka kravu pārvadājumu apjoms samazināsies. Šie faktori būtiski samazina ieguvumus attiecībā pret izmaksām un liecina, ka 2007. gada izmaksu un ieguvumu analīzes dati par pasažieru skaitu un kravu pārvadājumiem nav reālistiski. *INEA*, kas šo projektu pārvalda Komisijas vārdā, šajā saistībā jautājumi nav radušies.

51. Attiecībā uz EISI 2015. gada uzaicinājumiem iesniegt priekšlikumus *INEA* ieviesa īpašu izmaksu un ieguvumu novērtējumu pirms vienošanās par EISI atbalsta sniegšanu. Mēs uzskatām, ka tas palīdzēs uzlabot to lēmumu kvalitāti, kurus pieņem pirms apstiprināšanas. Tomēr pašlaik *INEA* (kā arī vadošās iestādes saistībā ar kohēzijas politikas izdevumiem dalītās pārvaldības gadījumā) pirms vienošanās par ES līdzfinansējuma izmantošanu nenovērtē katras ietaupītās minūtes izmaksas vai parastā dzelzceļa līnijas modernizēšanas izmaksas, to īstenojot kā alternatīvu ierosinātajai jaunajai ātrgaitas līnijai.

Izmaksu pārsniegumi, būvniecības kavējumi un nodošanas ekspluatācijās kavējumi — norma, nevis izņēmums

52. ES budžets nesaskaras ar izmaksu pārsniegumiem saistībā ar ieguldījumiem ātrgaitas dzelzceļā, jo līdzfinansētā summa ir ierobežota sākotnēji noteiktā apmērā. Lai gan izmaksu pārsniegumus sedz valstu budžeti, mēs novērtējam izmaksu pārsniegumu un kavējumu apmēru gan projektu, gan līnijas līmenī. Pamatojoties uz pieejamajiem datiem, mēs lēšam, ka kopējie izmaksu pārsniegumi projektu līmenī ir 5,7 miljardi EUR un līniju līmenī — 25,1 miljards EUR (attiecīgi 44 % un 78 %).

53. Trijiem no 30 novērtētajiem projektiem bija būtiski izmaksu pārsniegumi vairāk nekā 20 % apmērā no to sākotnējām aplēsēm, un visām revidētajām ātrgaitas līnijām bija izmaksu pārsniegumi vairāk nekā 25 % apmērā (5. tabula). Vācijas līnijām bija vislielākie izmaksu pārsniegumi: Štutgartes-Minhenes līnijas izmaksu pārsniegums sasniedza 622,1 %.

5. tabula. Pārskats par izmaksām uz km un salīdzinājums ar aplēsēm

Revidētā līnija	Kopējais garums (km)	Kopējās izmaksas (miljoni EUR)**	Sākotnēji aplēstās izmaksas (miljoni EUR)	Faktiskais izmaksu pārsniegums (%)	Sākotnējās būvniecības izmaksas uz km (miljoni EUR)	Galīgās pabeigšanas izmaksas uz km (miljoni EUR)
Berlīne-Minhene	671	14 682	8 337	76,1 %	12,4	21,9
Štutgarte-Minhene	267	13 273	1 838	622,1 %	6,9	49,7
Reina-Rona	138	2 588	2 053	26,1 %	14,9	18,8
LGV Est Européenne	406	6 712	5 238	28,1 %	12,9	16,5
Madride-Barselona-Francijas robeža	797	12 109	8 740	38,5 %	11,0	15,2
Eje Atlántico	165	2 596	2 055	26,3 %	12,5	15,7
Madride-Liona	345	5 415	4 062	33,3 %	11,8	15,7
Madride-Galisija*	416***	5 714***	n.p.	n.p.	n.p.	13,7***
Turīna-Salerno*	1 007	32 169	n.p.	n.p.	n.p.	31,9
Milāna-Venēcija*	273	11 856	n.p.	n.p.	n.p.	43,4

*Līnijas līmenī nav pieejamas izmaksu aplēses, tādēļ nav iespējams novērtēt iespējamus pārsniegumus.

**Revīzijas laikā un arī attiecībā uz nepabeigtajām līnijām: Štutgarti-Minheni, Madridi-Galisiju un Milānu-Venēciju.

***Aprēķināts posmā *Medina del Campo*-Galisija, tādēļ izslēdz 133 km pārklāšanos ar Madrides-Lionas ātrgaitas līniju.

Avots: Revīzijas palāta. Visi dati ir doti nominālā izteiksmē.

54. Arī kavējumi projektu līmenī bija būtiski, proti, astoņi no 30 revidētajiem projektiem aizkavējās par vismaz gadu, un pusē līniju (piecās no revidētajām desmit līnijām) kavējumi pārsniedza desmit gadus. Tiek prognozēts, ka Milānas-Venēcijas līnijai būs ilgākais kavējums salīdzinājumā ar sākotnējām aplēsēm (18 gadi).

55. Lielākie projekta izmaksu pārsniegumi bija 83 %; tie attiecās uz stacijas “Štutgarte 21” projektu, (**2. attēls**), kurš saņēma ES dotācijas 726,6 miljonu EUR apmērā.

2. attēls. Stacijas “Štutgarte 21” būvniecības darbi



Avots: Revīzijas palāta.

56. Šā projekta būvniecības izmaksas ir krasi paaugstinājušās, jo sākotnējās aplēses par izmaksām, ko radīs tuneļa izbūve blīvi apdzīvotas pilsētas centrā, nebija realistiskas, kā arī netika pietiekami novērtēti ģeoloģiskie, vides un vietējo iedzīvotāju kultūras mantojuma aspekti. Kopējās būvniecības izmaksas 4,5 miljardu EUR apmērā, ko aplēsa 2003. gadā, bija pieaugušas līdz 6,5 miljardiem EUR 2013. gadā un tagad jau līdz 8,2 miljardiem EUR (jaunākās aplēses, kas bija pieejamas 2018. gada janvārī). Tas nozīmē 3,7 miljardu EUR atšķirību salīdzinājumā ar sākotnējo vienošanos. Līdz šim visi finansēšanas partneri ir atteikušies segt vairāk nekā sākotnējā finansējuma nolīgumā noteiktās izmaksas.

57. Tāpat būtiski kavēsies šīs stacijas darbu pabeigšana, jo sākotnēji tika plānots, ka būvniecības darbus pabeigs līdz 2008. gadam. Jau to sākšana aizkavējās no 2001. gada, kā bija paredzēts, līdz 2009. gadam, un pašreiz tiek lēsts, ka darbi tiks pabeigti līdz 2025. gadam.

58. Visbeidzot, 18 projektu pārbaudē³² mēs arī novērtējām, cik ilgs laiks pagāja, lai līnijas faktiski sāktu ekspluatēt pēc ES līdzfinansēto darbu pabeigšanas. Sešu projektu nodošana ekspluatācijā notika ne vēlāk kā mēnesi pēc būvniecības darbu pabeigšanas. Divu projektu nodošana ekspluatācijā aizkavējās par aptuveni gadu; sešu projektu kavējums bija divi gadi; kāds cits projekts kavējās par četriem gadiem, savukārt divu Vācijas projektu gadījumā kavējums bija astoņi gadi (šos projektus pabeidza līdz 2015. gada beigām, un pašlaik tiek lēsts, ka līnijas ekspluatācija nesāksies ātrāk kā 2023. gada beigās). Citā gadījumā (Figeresas-Perpiņānas pārrobežu līnija starp Spāniju un Franciju), lai gan visa līnija bija pabeigta, to varēja sākt izmantot tikai pēc 22 mēnešiem, jo nevienā galā tā nebija savienota ar pārējo tīklu.

ledzīvotāju viedoklis: brauciena laiku, cenu un savienojumu, pasažieru pārvadājumu un staciju, kā arī to aptvēruma teritorijas reālais novērtējums

Brauciena laiki un biļešu cenas ir svarīgi sekmju faktori

59. Mēs analizējām ātrgaitas dzelzceļa konkurētspēju, lūdzot ceļojumu aģentūrai sameklēt lētākās divvirziena biļešu cenas, braucienus laikus un savienojumu skaitu konkrētās dienās gan darba, gan tūrisma braucieniem revidētajās līnijās. Mūsu metodikas kopsavilkums un attiecīgie dati ir izklāstīti **VI pielikumā**. Tas mums ļāva aprēķināt vidējās cenas uz kilometru un brauciena minūti.

60. Biļešu cenas var būtiski atšķirties (piemēram, atkarībā no diennakts laika un īpašu piedāvājumu pieejamības). Tomēr šis darbs tika īstenots pietiekami plašā tvērumā (tika apkopoti dati par vairāk nekā 5000 divvirziena braucieniem), lai mēs varētu reālistiski novērtēt ceļošanas iespējas no izbraukšanas vietas līdz galamērķim revidētajās līnijās. Analīzes rezultāti liek izdarīt šādus secinājumus.

- i) Par ātrumu: ātrgaitas dzelzceļš nereti ir daudz ātrāks (vidēji 30 %–50 % no brauciena laika) nekā parastais dzelzceļš. Gaisa pārvadājumi (no pacelšanās līdz

³² Vienpadsmit no trīsdesmit revidētajiem projektiem vai nu joprojām tiek īstenoti, vai netika īstenoti pienācīgi, kas izraisīja būtiskus ES finansējuma saistību atcēlumus. Viena pabeigta projekta ekspluatācijā nodošanas datums revīzijas laikā nebija noteikts.

nosēšanās brīdīm) ir ātrāki par ātrgaitas dzelzceļu. Tomēr, novērtējot faktisko kopējo brauciena laiku no pilsētas centra līdz pilsētas centram, ietverot ceļu līdz lidostai un iekāpšanas procedūras, ātrgaitas dzelzceļš nereti ir konkurētspējīgāks.

- ii) Par biļešu cenām: ātrgaitas dzelzceļš nereti ir daudz lētāks par gaisa pārvadājumiem. Pēdējā brīža rezervācijas abiem šiem transporta veidiem ir dārgākas nekā iepriekš rezervētās biļetes. Vācijā biļešu cenas Štutgartes-Minhenes ātrgaitas līnijā ir mazākas par parastā dzelzceļa biļešu cenām.
- iii) Gada gaitā būtiski atšķiras piedāvāto ātrgaitas dzelzceļa pakalpojumu skaits. Svarīga ir savienojumu pieejamība: dažām ātrgaitas līnijām ir liels skaits savienojumu (piemēram, 50–60 dienā Vācijā), savukārt divām no četrām revidētajām līnijām Spānijā (Madrīde-Santjago un Madrīde-Liona) un divām revidētajām līnijām Francijā ir ļoti maz savienojumu.
- iv) Daži no revidētajiem maršrutiem nav piemēroti parastajam dzelzceļam — piemēram, ceļš no Romas līdz Turīnai pa parasto dzelzceļu aizņem vairāk nekā 20 stundas. Brauciens pa ātrgaitas dzelzceļu aizņem pusi no šā laika, gaisa transports — vienu desmito daļu. Līdzīga situācija vērojama Madrīdes-Santjago līnijā.
- v) Sekmīgākie savienojumi darījumu braucienā lietotāju vērtējumā (piemēram, Madrīde-Barselona; Turīna-Roma; Parīze-Strasbūra) ir arī dārgākie savienojumi. Kopumā ātrgaitas dzelzceļa izmaksas uz katru nobraukto kilometru ir vislielākās Francijā (darījumu un atpūtas braucienā izmantotājiem).

61. Lai novērtētu, cik konkurētspējīgs faktiski ir ātrgaitas dzelzceļš, tika analizēts kopējais brauciena laiks no pilsētas centra līdz pilsētas centram un pieejamo variantu cenas. Attiecībā uz četrām līnijām mēs padziļinājām šo datu analīzi un aprēķinājām atbilstīgos datus, salīdzinot ātrgaitas dzelzceļu, parasto dzelzceļu, gaisa pārvadājumus un autoceļu

pārvadājumus, tādējādi ietverot privāto automobiļu un tālsatiksmes autobusu izmaksas³³

(6. tabula).

6. tabula. Brauciena “no durvīm līdz durvīm” analīze attiecībā uz izraudzītām ātrgaitas līnijām

	MADRIDE, <i>Puerta del Sol</i> -BARSELONA, <i>Plaça de Catalunya</i>		ROMA, <i>Piazza del Campidoglio</i> -MILĀNA, <i>Piazza del Duomo</i>		BERLĪNE, <i>Potsdamer Platz</i> -MINHENE, <i>Marienplatz</i>		PARĪZE, <i>Place de la Concorde</i> -STRASBŪRA, <i>Place du Château</i>	
Attālums	607–698 km		572–661 km		587–654 km		466–548 km	
Transporta veids	Laiks	Cena (EUR)	Laiks	Cena (EUR)	Laiks	Cena (EUR)	Laiks	Cena (EUR)
Automobilis	10.40–18.20	138–190	10.40–18.40	180	10.00–16.40	95–142	8.40–12.20	44–79
Gaisa pārvadājumi	6.30–8.00	227–253	6.30–7.00	140	6.30–8.00	146	N/P	N/P
Autobuss	16.20–18.00	36–49	15.00–21.00	40	17.00–23.00	45–79	13.00–22.40	33–55
Parastais dzelzceļš	11.30–12.00	124–128	9.00–23.00	61–103	N/P	N/P	N/P	N/P
Ātrgaitas dzelzceļš	6.00–8.20	159–181	6.50–9.00	23–205	8.30–10.30	66	5.10–5.30	158–165

Avots: Revīzijas palāta.

62. Analīze par braucienu no pilsētas centra līdz pilsētas centram ļāva izdarīt šādus secinājumus.

- i) Starp Madridi un Barselonu ātrgaitas dzelzceļa savienojums ir ātrākais ceļošanas variants: pat gaisa pārvadājumi aizņem ilgāk no durvīm līdz durvīm un ir dārgāki. Tas izskaidro, kādēļ pēdējos gados ir būtiski palielinājusies ātrgaitas dzelzceļa tirgus daļa šajā līnijā. Faktiski kopš tās atklāšanas 2008. gadā transporta veidu sadalījums starp gaisa un dzelzceļa pārvadājumiem ir izmainījies no 85:15 uz 38:62 2016. gadā. Šādu analīzi var izmantot, lai novērtētu ātrgaitas dzelzceļa darbību sekmes un veikto ieguldījumu ilgtspējas pakāpi.

³³ Kopš nesen notikušās tirgus liberalizācijas daudzās dalībvalstīs ir ievērojami palielinājušies autobusu pakalpojumu izmantošanas rādītāji. Piemēram, Vācijā pasažieru skaits ir pieaudzis no trim miljoniem 2012. gadā līdz 25 miljoniem 2015. gadā (avots: “*Les autocars et le marché voyageurs longue distance: vers un jeu perdant-perdant?*”, Prof. Yves Crozet, Lionas universitāte, 2015. gads).

- ii) Arī starp Romu un Milānu brauciena laika ziņā gaisa pārvadājumi un ātrgaitas dzelzceļš ir galvenie transporta veidi. Laika gaitā ir palielinājies vilcienu skaits un samazinājušās biļešu cenas. Tādēļ ātrgaitas dzelzceļš laika gaitā ieņem lielāku tirgus daļu, arī uz tālsatiksmes parastā dzelzceļa rēķina.
- iii) No Berlīnes līdz Minhenei ir iespējams nokļūt ar parasto dzelzceļu, bet ir vajadzīgas daudzas pārsēšanās. Gaisa pārvadājumi ir visātrākais veids, bet tie ir dārgi. Ātrgaitas dzelzceļš ir otrs ātrākais veids un ir lētāks. Lai gan autobuss ir lētākais veids, brauciena laiks nav motivējošs.
- iv) No Parīzes līdz Strasbūrai nav gaisa vai tiešu parastā dzelzceļa savienojumu. Ātrgaitas dzelzceļš nodrošina ātrāko kopējo brauciena laiku, taču biļešu cenas ir daudz lielākas, nekā braucot ar automobili vai autobusu.

63. Kopumā mēs secinājām, ka gan kopējais brauciena laiks, gan cenu līmenis ir būtiski sekmju faktori. Kopā ar efektīvi regulāriem pakalpojumiem (bieži vilcieni, kas atiet un pienāk laikā) šie faktori varētu palīdzēt nostiprināt turpmāko ātrgaitas dzelzceļa darbību.

Ir jāturpina uzlabot dzelzceļa biļešu pārdošanas sistēmas un pasažieru un pakalpojumu datu uzraudzība

64. Publicētie pētījumi par ātrgaitas dzelzceļu³⁴ liecina, ka biļešu pārdošanas sistēmu elastīgums un precizitāte uzlabo dažādu transporta veidu konkurētspēju un veicina ilgtspējīgus panākumus. Šīs sistēmas varētu vēl vairāk pilnveidot.

65. Dzelzceļu biļešu pārdošanas sistēmu īsti nevar salīdzināt ar biļešu pārdošanas sistēmu aviācijas nozarē. Piemēram, vienotās e-biļetes risinājumi, kas, piemēram, ļauj rezervēt ceļojumus ar vairāk nekā viena operatora iesaistīšanu vai robežu šķērsošanu, ir pieejamāki gaisa pārvadājumiem nekā dzelzceļam. Tāpat nav pieejama praktiski neviena meklētājprogramma, kas meklētu apvienotus gaisa/ātrgaitas dzelzceļa pārvadājumus.

³⁴ Avots: Florences Regulējuma skola, "Low-cost air and high-speed rail: an untapped potential for complementarity?" (Zemo cenu gaisa satiksme un ātrgaitas dzelzceļa pārvadājumi: vai tiem piemīt neizmantots papildināmības potenciāls?), 2014. gada marts.

66. Komisija ar savas dzelzceļa transporta tirgus pārraudzības shēmas (*RMMS*) platformas starpniecību ir sākusi apkopot ar pakalpojumiem saistītus datus un rādītājus par dzelzceļa tīklu izmantošanas attīstību un pamatnosacījumu attīstību. Tomēr līdz šim šie dati bija nekonsekventi, jo vispusīgi piemērot kopīgus standartus sāka tikai 2017. gada beigās. Turklāt pašlaik ir savākts tikai ierobežots datu kopums attiecībā uz ātrgaitas dzelzceļu pretstatā parastajam dzelzceļam; šie dati aptver tādas jomas kā maksas par infrastruktūras izmantošanu, kapacitātes sadalījums, ieguldījumi infrastruktūrā un sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas attiecas uz ātrgaitas dzelzceļu.

67. Līdz 2017. gadam nebija kopīgas precizitātes definīcijas. Tādēļ precizitātes dati ES stipri atšķiras. Dzelzceļa operatori ir pienākums publicēt ziņojumus par precizitāti un klientu apmierinātību Eiropas Dzelzceļa aģentūras savstarpējas izmantojamības un drošuma datubāzē (*ERADIS*), kā noteikts Regulas (EK) Nr. 1371/2007 28. panta 2. punktā, bet, tā kā šiem ziņojumiem nav kopīgas metodikas vai standartizētas sistēmas, tos ir grūti izmantot un tie ceļotājiem nesniedz skaidru priekšstatu par situāciju. Komisija ir pasūtījusi Eurobarometra apsekojumus, lai uzraudzītu pasažieru apmierinātību ar dzelzceļa pakalpojumiem. Jaunākais apsekojums tika publicēts 2013. gadā, un nākamais pēcpārbaudes ziņojums ir paredzēts līdz 2018. gada jūnija beigām. Šo jautājumu uzraudzībai ES līmenī joprojām ir nepieciešama nozīmīga virzība.

Svarīgs ir gan staciju skaits, gan atrašanās vieta

68. Lai līnija būtu sekmīga un darbības ziņā ilgtspējīga, liela nozīme ir atbilstīgam staciju skaitam³⁵. Ja līnijai ir ļoti maz vai vispār nav starpposma pieturu, ātrums no izbraukšanas vietas līdz galamērķim ir liels un konkurētspēja attiecībā pret citiem transporta veidiem ir optimāla; tomēr tas kaitē ilgtspējai, jo līniju var izmantot mazāks skaits potenciālo pasažieru, kas dzīvo līnijas tuvumā. Savukārt, ja līnijai ir vairāk pieturu, tās vidējais ātrums ir mazāks un

³⁵ Sk. arī Francijas augstākās revīzijas iestādes 2014. gada īpašo ziņojumu "*LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE: UN MODÈLE PORTÉ AU-DELÀ DE SA PERTINENCE*", un 2013. gada publisko ziņojumu par *LGV Est-Européenne* "*La participation des collectivités territoriales au financement de la LGV-EST: des contreparties coûteuses, une gare de trop*".

ir apdraudēta konkurētspēja attiecībā pret citiem transporta veidiem, taču vairāk pasažieru var to izmantot, un tas palielina biļešu ienākumus.

69. Mēs analizējam pieturu skaitu revidētajās līnijās un izrietošo ietekmi uz brauciena laikiem un līnijas pakalpojumu konkurētspēju, kā arī to pieejamības, savienojumu un atjaunošanās ietekmi. Pilnīga informācija un visi pamatdati par šo staciju analīzi ir sniegti

VII pielikumā.

70. Oficiālo sarakstu dati parāda, ka katra starpposma pietura pagarina kopējo brauciena laiku vidēji par četrām līdz 12 minūtēm³⁶ un samazina vidējo ātrumu par trīs līdz 16 km/h³⁷. Staciju skaits ir no četrām (*LGV Rhin-Rhône*) līdz 15 (Berlīnes-Minhenes līnija), un attālums starp tām būtiski atšķiras (lielākais attālums starp divām stacijām uz vienas ātrgaitas līnijas ir 253 km; mazākais — 26 km). Revidētās līnijas apkalpo dažādu veidu pārvadājumus³⁸ (piemēram, Madrides-Barselonas līnijā daži vilcieni brauc bez apstāšanās vairāk nekā 621 km, savukārt citi līnijas vilcieni ar dažādu regularitāti apkalpo arī starpposma stacijas). Lielākā laika atšķirība starp tiešākajiem un netiešākajiem vilciena pakalpojumiem ir 72 minūtes (Berlīnes-Minhenes līnija).

71. Lai novērtētu ātrgaitas līnijas lietotāju potenciālo skaitu, revīzijas ietvaros mēs arī analizējam visu desmit ātrgaitas līniju un četru pārrobežu līniju aptvēruma teritorijas³⁹. Dažām stacijām nav pietiekams skaits pasažieru to tuvākajās aptvēruma teritorijās, un tās atrodas pārāk tuvu cita citai. Tas samazina ātrgaitas pakalpojumu vispārējo efektivitāti, jo vilcieniem ir pārāk bieži jāapstājas, neuzņemot daudz jaunu pasažieru, vai arī tas pārmērīgi

³⁶ Piemēram, brauciens tiešajā Madrides-Barselonas vilcienā aizņem 150 minūtes, savukārt vilcienos, kas pietāj arī Gvadalaharā vai Kalatajudā, Saragosā, Leidā un Camp de Tarragona, tas aizņem 190 minūtes.

³⁷ Piemēram, tiešais Madrides-Barselonas vilciens vidēji sasniedz 268 km/h, savukārt vilcieni, kas pietāj arī Gvadalaharā vai Kalatajudā, Saragosā, Leidā un Camp de Tarragona, sasniedz vidēji tikai 211 km/h.

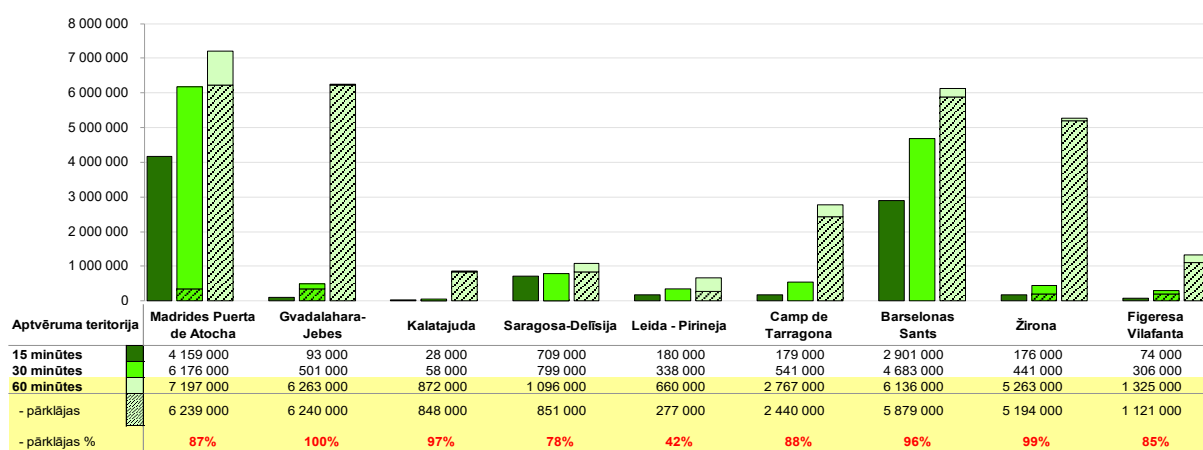
³⁸ Izņemot Milānas-Venēcijas un Eje Atlantico ātrgaitas līnijas, kur visi pasažieru pārvadājumi ievēro vienādu apstāšanās režīmu.

³⁹ Sk. arī īpašo ziņojumu Nr. 21/2014 (53. punktu un turpmākos), kurā mēs izmantojam līdzīgu pieeju.

sarežģīt vilcienu ikdienas pārvaldību, cenšoties nodrošināt pieņemamus pasažieru skaita rādītājus.

72. **VIII pielikumā** ir izklāstīti vispārējie rezultāti un galvenie dati par visu revidēto ātrgaitas līniju stacijām. Piemēram, kā parādīts **6. attēlā**, lai gan Madrides-Barselonas-Francijas robežas līnijai ir ļoti liela aptvērums teritorija (kas izskaidro tās sekmes), dažu līnijas staciju (piemēram, Gvadalajara-Jebes vai Kalatajuda) aptvērums teritorija ir ārkārtīgi maza. Ņemot vērā ļoti nelielo skaitu cilvēku, kas dzīvo 15 minūšu aptvērums teritorijā, ir pamats apšaubīt, cik rentabli un efektīvi ir saglabāt šīs stacijas kā ātrgaitas līnijas stacijas (Gvadalahas 60 minūšu aptvērums teritorija par 100 % pārkļājas, jo tā atrodas netālu no Madrides).

6. attēls. Madrides-Barselonas-Francijas robežas ātrgaitas līnijas staciju analīze



Avots: Revīzijas palāta un Eurostat.

73. Lai gan Komisijas plāns ir līdz 2050. gadam savienot visas pamattīkla lidostas ar dzelzceļa tīklu, vēlams ar ātrgaitas dzelzceļu, tikai dažām ātrgaitas dzelzceļa stacijām pašlaik ir tiešie ātrgaitas savienojumi ar kādu lidostu. Ātrgaitas dzelzceļš un gaisa pārvadājumi var viens otru papildināt (nogādājot pasažierus lidostā, ātrgaitas dzelzceļš var palielināt lidostas aptvērums teritoriju, un gaisa pārvadājumu pasažieri var izvēlēties izmantot konkrētu lidostu tādēļ, ka pēc pieņemšanas ir pieejams netraucēts un ātrs dzelzceļa savienojums). Tomēr mēs konstatējam, ka pasažieriem ir sarežģīti apvienot ātrgaitas dzelzceļu ar gaisa pārvadājumiem. Piemēram, lai gan Madrides-Barselonas ātrgaitas līnija virzās netālu no divām Spānijas noslogotākajām lidostām (Madrides Barahas un Barselonas Elpratas, ko 2016. gadā attiecīgi

izmantoja 50,4 miljoni un 44,2 miljoni pasažieru⁴⁰), nav plānu tās ar ātrgaitas pakalpojumu palīdzību savienot ar ātrgaitas dzelzceļa tīklu⁴¹.

74. Lai ātrgaitas dzelzceļa stacijas būtu sekmīgas un konkurētspējīgas, tām jāatrodas atbilstīgās vietās.

- i) Tām jābūt viegli pieejamām daudzu transporta veidu pasažieriem, arī kājāmgājējiem un riteņbraucējiem, un jāpiedāvā piemērota sabiedriskā transporta infrastruktūra un autostāvvietas par pieņemamām cenām.
- ii) Tām ir jānodrošina vairāki labi funkcionējoši ātrgaitas dzelzceļa savienojumi, kā arī pietiekams skaits vilcienu visu diennakti.
- iii) Tām ir jāsekmē saimnieciskā darbība apkārtējā teritorijā (“atjaunošanās” vai “reurbanizācijas” ietekme).

75. Mēs analizējām 18 ātrgaitas dzelzceļa staciju pieejamību, savienojumus un atjaunošanās ietekmi (divas stacijas katrā revidētajā līnijā). Pilnīga informācija, kā arī izmantotie kvantitatīvie kritēriji, ir izklāstīta ***IX pielikumā***. Mūsu analīze liecina, ka būtu iespējams uzlabot piekļuvi 14 stacijām. Piemēram, *Meuse TGV* stacija (***3. attēls***) *LGV Est-Européenne* līnijā nav viegli pieejama: kā parāda bulta, stacija atrodas izolētā vietā lauku apvidū. Dažas vietējās autobusu līnijas un neliela autostāvvietā privātiem automobiļiem ir vienīgais veids, kā nokļūt stacijā.

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

⁴¹ Pašlaik tiek izstrādāta priekšizpēte par ātrgaitas dzelzceļa savienojumu ar Madrides Barahas lidostu un informatīvs pētījums par lidostas stacijas pielāgošanu ātrgaitas pakalpojumiem, izmantojot EISI līdzfinansējumu, projekta 2015-ES-TM-0173-S ietvaros.

3. attēls. Meuse TGV stacija



Avots: Revīzijas palāta.

76. Mēs arī konstatējam, ka septiņām stacijām nav atbilstīga izmēra: četras ir pārāk lielas un trīs ir pārāk mazas, ņemot vērā pasažieru skaitu. Četras stacijas cilvēkiem nesniedz vispārējos pakalpojumus. Piecām stacijām nav atbilstīgu savienojumu, savukārt septiņām lieti noderētu savienojumu uzlabošana.

77. Analizējot laika gaitā notikušās izmaiņas (piemēram, darba tirgū, nekustamo īpašumu tirgū un piesaistīto uzņēmumu un radīto darbvietu skaitā), mēs neatklājām skaidru atjaunošanās ietekmi, ko būtu radījusi 15 no 18 revidēto ātrgaitas līniju darbība. *Belfort-Montbéliard* stacijas atvēršana Reinas-Ronas līnijā bija motivējusi veikalu un viesnīcas atvēršanu netālu no stacijas un ļāvusi pārvietot reģionālo slimnīcu. Divos gadījumos staciju modernizēšanas darbi saistībā ar ātrgaitas pakalpojumu ieviešanu bija nodrošinājuši vieglākus savienojumus starp apkārtējiem rajoniem, ko iepriekš nodalīja dzelzceļa sliežu ceļi.

Tas liecina, ka ātrgaitas līnijas var papildināt un atbalstīt ekonomiskus uzlabojumus, kas jau sākušies un paredzami reģionā, bet pašas par sevi tās neizraisa ekonomisku uzplaukumu⁴².

Ātrgaitas dzelzceļa ilgtspēja: ir apdraudēta ES līdzfinansējuma efektivitāte

78. Lai ātrgaitas līnija būtu sekmīga un ieguldījums būtu ilgtspējīgs, šādai līnijai jāspēj pārvadāt lielu skaitu pasažieru. Mēs šo elementu novērtējam divējādi, proti, salīdzinot laika gaitā pārvadāto pasažieru skaitu un analizējot līnijas aptvēruma teritorijā dzīvojošo cilvēku skaitu.

Pasažieru datu analīze: trīs no septiņām pabeigtajām ātrgaitas dzelzceļa līnijām pārvadā mazāku skaitu pasažieru nekā nosaka atskaites kritērijs, kas ir deviņi miljoni pasažieru gadā

79. Saskaņā ar atskaites kritēriju, kas izriet no zinātniskiem pētījumiem un iestāžu avotiem, ideālā gadījumā ātrgaitas līnijai būtu jāpārvadā deviņi miljoni pasažieru vai vismaz seši miljoni atklāšanas gadā, lai līnija būtu sekmīga⁴³. Tikai trīs līnijas 2016. gadā faktiski pārvadāja vairāk nekā deviņus miljonus pasažieru gadā (Madrīde-Barselona, Turīna-Salerno un *LGV Est-Européenne*). Trijās no septiņām pabeigtajām ātrgaitas līnijām, kuras mēs revidējam (Eje Atlántico, Reina-Rona un Madrīde-Liona), pārvadāto pasažieru skaits bija krietni mazāks⁴⁴. Šo līniju infrastruktūras izmaksas bija 10,6 miljardi EUR, no kuriem

⁴² Pētījumā "*Retour sur les effets économiques du TGV. Les effets structurants sont un mythe*" tika izdarīti līdzīgi secinājumi. Avots: Prof. Y. Crozet: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01094554/document>.

⁴³ Šis deviņu miljonu pasažieru atskaites kritērijs ir norādīts:
i) "*In what circumstances is investment in HSR worthwhile?*" (Kādos gadījumos ir vērts ieguldīt ātrgaitas dzelzceļā?), *De Rus, Gines un Nash, C.A., Munich Personal RePEc Archive (MPRA)*, 2007. gada decembris, un
ii) Eiropas Komisijas "*Guide to Cost Benefit Analysis of Investment Projects*" (Izmaksu un ieguvumu analīzes rokasgrāmata ieguldījumu projektiem), 2008. gads, 84. lpp. (šis Komisijas CBA atskaites kritērijs nav ietverts rokasgrāmatas jaunākajā, 2014. gada izdevumā).

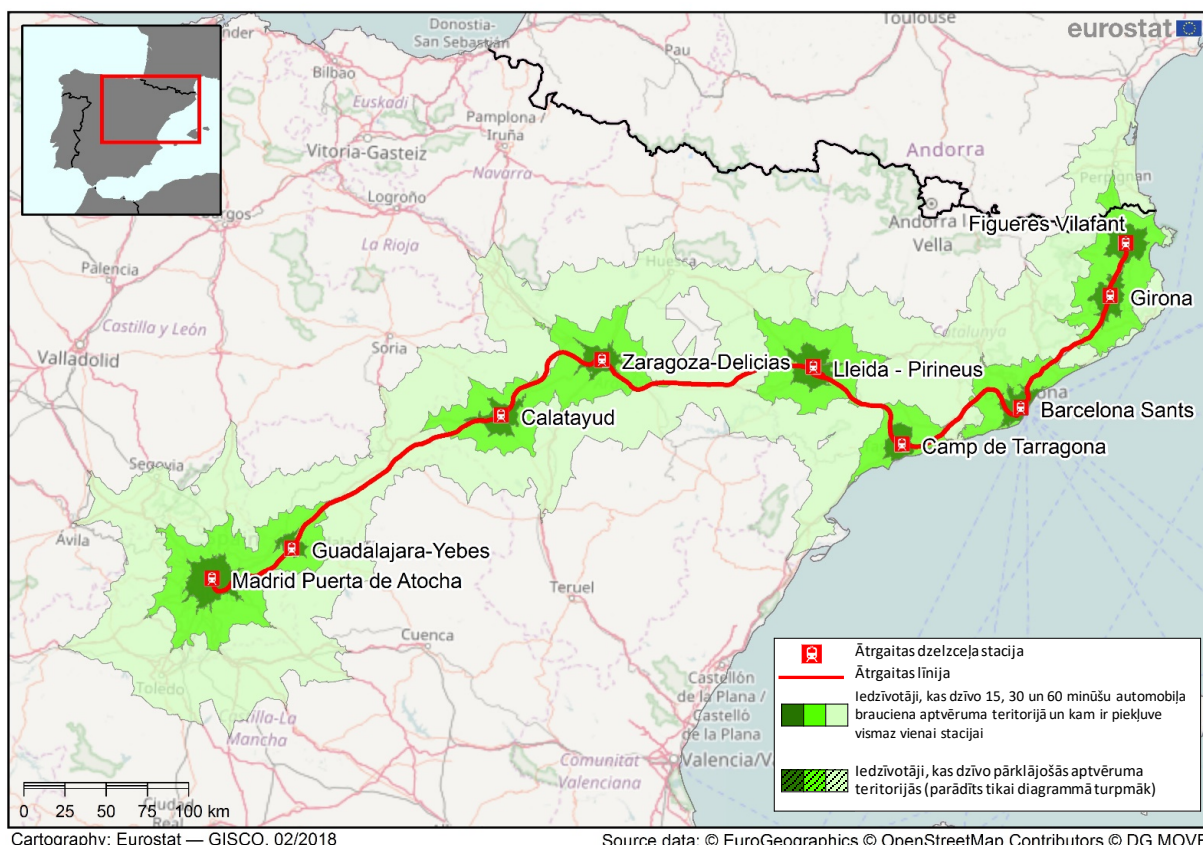
⁴⁴ Analīzē nav aplūkota ātrgaitas līnija Berlīne-Minhene, jo to atklāja tikai 2017. gada decembrī.

ES ieguldījums bija aptuveni 2,7 miljardi EUR. Tādējādi pastāv liels risks, ka ES līdzfinansējums šīm līnijām tiks izmantots neefektīvi.

Aptvēruma teritorijas analīze attiecībā uz līniju tuvumā dzīvojošo cilvēku skaitu: deviņām no 14 revidētajām ātrgaitas līnijām un posmiem nav pietiekami daudz potenciālo pasažieru

80. Mēs arī veicām aptvēruma teritorijas analīzi, lai novērtētu līniju darbības iespējamo ilgtspēju (sk. **7. attēlu**). Arī **VIII pielikumā** ir izklāstīti vispārējie rezultāti un galvenie dati par visām revidētajām ātrgaitas līnijām.

7. attēls. Madrides-Barselonas-Francijas robežas ātrgaitas līnijas aptvēruma teritorijas analīze



Avots: Revīzijas palāta un Eurostat.

81. Deviņām no 14 revidētajām līnijām un pārrobežu savienojumiem nav pietiekami liela pasažieru skaita to 15 un 30 minūšu aptvēruma teritorijās līnijas tuvumā, lai nodrošinātu ātrgaitas dzelzceļa sekmes. Tās ir Madrides-Lionas, *Eje Atlántico*, Madrides-Galisijas, Milānas-

Venēcijas, Reinas-Ronas, Štutgartes-Minhenes, Minhenes-Veronas, Figeresas-Perpiņānas un *Basque Y* līnijas. Jāatzīmē, ka šis kritērijs attiecas arī uz tām trim līnijām, kuras nerasniedza pasažieru atskaites kritēriju (sk. iepriekš).

82. Mēs analizējam arī ātrgaitas dzelzceļa sekmes globālā kontekstā, lai izpratu sekmju iemeslu (**2. izcēlums**).

2. izcēlums. *Shinkansen* darbība.

Shinkansen vilciena piemērs (**4. attēlā**) un ātrgaitas dzelzceļa darbība Japānā ļauj mums izdarīt plašāku salīdzinājumu attiecībā uz ātrgaitas dzelzceļa darbībām globālā mērogā.

Ātrgaitas līnija 550 km garumā no Tokijas līdz Osakai ir ļoti sekmīga un pārvadā 163 miljonus pasažieru gadā. Šīs sekmes nosaka vairāki aspekti, proti, līnija savieno lielpilsētas ar vairākiem miljoniem iedzīvotāju; vilcieni izmanto īpašus sliežu ceļus un kursē ļoti bieži (līdz pat 433 vilcieniem dienā); pakalpojuma uzticamība un precizitāte ir izcila (2016. gadā vidējais kavējums bija mazāks par 24 sekundēm visa gada laikā); un stacijās un līnijā ir ieviesti jaunākie drošuma un drošības pasākumi, kā arī ceļotājiem stacijās tiek sniegts pienācīgs atbalsts.

4. attēls. *Shinkasen* vilciens Tokijas Centrālajā stacijā.



Avots: Revīzijas palāta.

Ātrgaitas dzelzceļa konkurētspēja salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem — vēl nav piemērots “piesārņotājs maksā” princips

83. Ātrgaitas dzelzceļa konkurētspēja ir ierobežota. Kamēr Japānas *Shinkansen* saglabā konkurētspēju pat saistībā ar braucieniem vairāk nekā 900 km attālumā, Eiropā ātrgaitas dzelzceļš parasti ir konkurētspējīgs attālumos no 200 līdz 500 km. Automobilis ir dominējošais transporta veids braucieniem mazāk nekā 200 km attālumā, jo tas ir elastīgs attiecībā uz brauciena pēdējo posmu, savukārt gaisa transports ir konkurētspējīgākais garākos ceļojumos.

84. Uz oglekļa emisijām balstīta nodokļu sistēma ir instruments, ar kura palīdzību var ņemt vērā dažādu transporta veidu ietekmi uz vidi. Pašlaik nevienā ES dalībvalstī nav tādu darbības nosacījumu, kas būtu salīdzināmi ar Šveices īpašo Dzelzceļa infrastruktūras fondu, ko daļēji finansē no tiem nodokļiem, kurus piemēro tranzīta kravas automobiļiem. Šveices pieeja samazina nodokļu maksātāju finansiālo slogu saistībā ar dzelzceļa tīkla izbūvi un uzturēšanu,

jo nodrošina, ka no viena transporta veida iekasētie nodokļu ienākumi tiek tieši pārvirzīti ieguldījumu atbalstam citā transporta veidā.

85. ES pašlaik nav iekasēšanas sistēmas, kas ietvertu gan “lietotājs maksā”, gan “piesārņotājs maksā” principus dažādu transporta veidu kontekstā, lai uzlabotu dzelzceļa konkurētspēju. Iepriekš ir bijuši mēģinājumi mainīt intermodālos nosacījumus, internalizējot dažādu transporta veidu ārējās izmaksas, bet lielākoties šie mēģinājumi bija nesekmīgi. Tomēr daudzu valdību darba kārtībā joprojām ir jautājums par nodokļu piemērošanu saistībā ar siltumnīcefekta gāzu emisijām. Piemēram, pašlaik Francijā (atkal⁴⁵) tiek apspriesta priekšfinansējuma shēmas ieviešana, savukārt Itālija 2018. gadā finansēs Brennera klinšu tuneļa un tā dienvidu piekļuves līnijas būvniecību ar īpaša, 1997. gadā izveidota, fonda ieņēmumiem no automaģistrāles nodevas⁴⁶.

Netraucēta un konkurētspējīga pārrobežu ātrgaitas dzelzceļa darbība vispārējā līmenī vēl nenotiek

Tā kā joprojām pastāv daudzi šķēršļi, ir jāiegulda liels darbs, lai ātrgaitas līniju tirgi ES kļūtu atvērti un konkurētspējīgi

86. Ātrgaitas līniju efektīva konkurence var acīmredzami uzlabot pakalpojumus un samazināt cenas, kas jāsedz ceļotājiem ES. Pašlaik tikai ļoti nedaudzos gadījumos vērojama efektīva sliežu ceļu konkurence ātrgaitas līnijās (tāda pastāv Itālijā un, ierobežotā mērā, Austrijā⁴⁷). Konkurences ieviešana Turīnas-Salerno ātrgaitas līnijā (Itālijā) nodrošināja tās

⁴⁵ Francijā jau 2008. gadā notika balsošana par vides nodokļa piemērošanu smagajam autotransportam (*Grenelle de l'Environnement* ietvaros), bet 2014. gadā tika izņemts šos noteikumus praksē neīstenot.

⁴⁶ 55. panta 13. punkts 1997. gada 27. decembra Likumā Nr. 449/1997, publicēts OV 302 papildinājumā, 30.12.1997., 5.–113. lpp.

⁴⁷ Lai gan tirgus Austrijā pamatā ir atvērts, nenotiek iepirkuma konkursi par nerentabliem ātrgaitas pasažieru dzelzceļa pārvadājumiem. Vācijā tirgus ir atvērts, taču vēsturiskajam dzelzceļa uzņēmumam ātrgaitas līnijās nav neviena būtiska konkurenta. Tomēr konkurence pastāv Stokholmas-Gēteborgas ātrgaitas līnijā; savukārt ir arī tādi starptautisko maršrutu operatori, kas cits ar citu nekonkurē. Nav jaunpienācēju, bet parasti tiek slēgtas komerciālas partnerības starp vēsturiskiem dzelzceļa operatoriem (piemēram, *Eurostar*, *Thalys*, *Thello*).

lietotājiem labākus pakalpojumus. Viņi var izvēlēties no plašāka vilcienu klāsta (2017.–2018. gada sarakstā operators — jaunpienācējs diennaktī nodrošina 34 savienojumus visos virzienos), un biļešu cenas ir samazinājušās par vismaz 24 %⁴⁸. Mūsu intervētie Eiropas Dzelzceļu aģentūras (ERA) darbinieki norādīja uz līdzīgu pozitīvu ietekmi Austrijā: konkurence starp vēsturisko dzelzceļa uzņēmumu un jaunpienācēju bija piesaistījusi vairāk klientu, tostarp arī vēsturiskajam dzelzceļa operatoram.

87. Tomēr Francijā un Spānijā ātrgaitas dzelzceļa pārvadājumu tirgus joprojām nav atvērts un ātrgaitas līnijās nepastāv konkurence par sliežu ceļiem. Šīs dalībvalstis vēlas nogaidīt līdz laikam pēc 2020. gada, lai novērtētu, vai vēsturiskais dzelzceļa operators ir gatavs konkurencei tālsatiksmes pasažieru pārvadājumu jomā. Pat pēc tam, ja līniju apkalpošanu atzīs par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, šīs dalībvalstis varēs piemērot atlikšanu uz 10 gadiem saskaņā ar konkrētiem nosacījumiem, kas nozīmē, ka patiesi atvērtu konkurenci varētu atlikt līdz pat 2035. gadam.

88. Līdzās tirgus pakāpeniskai atvēršanai, kā noteikts ceturtajā dzelzceļa tiesību aktu paketē, dzelzceļa nozarē ir izplatītas vairākas prakses, kas neļauj realizēt patiesi netraucētu ES ātrgaitas dzelzceļa tīklu un, iespējams, liedz ārvalstu jaunpienācējiem konkurēt ātrgaitas līnijās. Šādas prakses ietver tehniskos un administratīvos šķēršļus, kā arī citus savstarpējas izmantojamības kavēkļus. To praktiskā nozīme ceļotājiem ir skaidrota **3. izcēlumā**.

3. izcēlums. Ietekme, ar kādu saskaras ceļotāji tādēļ, ka nepastāv netraucēta vilcienu pārrobežu satiksme

1. Savstarpējas izmantojamības trūkums Minhenes-Veronas posmā nozīmē apstāšanos un rada kavējumus Brennera stacijā

Dzelzceļa nozarē ir vairāk nekā 11 000 valsts mēroga noteikumu, kurus ERA pašlaik kategorizē, lai vēlākā posmā tos sakārtotu. Nav kopīgu noteikumu attiecībā uz dzelzceļa pārrobežu transportu. Vācijai un Austrijai ir saskaņota pieeja, taču Itālija turpina piemērot atšķirīgu noteikumu kopumu⁴⁹.

⁴⁸ G. Adinolfi, "La guerra dei prezzi", *La Repubblica*, 2017. gada 15. oktobris.

⁴⁹ Piemēram, i) pie Austrijas/Itālijas robežas nomainās vilciena vadītājs: Vācijas un Austrijas tiesību akti paredz tikai vienu vāciski runājošu vadītāju, savukārt Itālijā prasības paredz divus licencētus

Tāpēc pie Austrijas/Itālijas robežas ir obligāta pieturvieta, proti, visiem vilcieniem pie robežas ir jāapstājas, lai ieviestu darbības izmaiņas, ko pieprasa Itālijas un Austrijas valsts tiesību akti, kuros noteiktas dažādas prasības. Pasažieru vilcieniem ir jāapstājas vismaz uz 14 minūtēm (**5. attēls**), savukārt preču vilcieni tiek aizkavēti uz 45 minūtēm. Šādi kavējumi ir ļoti būtiski, ņemot vērā to, ka vairāku miljardu vērtais infrastruktūras ieguldījums Minhenes-Veronas ātrgaitas līnijā paredz kopējo laika ietaupījuma mērķi 114 minūšu apmērā.

5. attēls. Pasažieri Brennera stacijā gaida brauciena turpinājumu



Avots: Revīzijas palāta.

Šī problēma tika uzsvērtā jau Palātas īpašajā ziņojumā Nr. 8/2010⁵⁰. Ir pagājuši astoņi gadi, bet mūsu ieteikumi nav nodrošinājuši nekādas izmaiņas praksē. Valstu iestādes apmeklētajās dalībvalstīs mums norādīja, ka pārrobežu problēmas, ko rada atšķirīgi valstu noteikumi attiecībā uz nodarbinātību vai darba valodām, vislabāk varētu risināt, ieviešot saskaņotus noteikumus visā ES. Piemēram, gaisa pārvadājumu jomā izmanto tikai vienu darba valodu (angļu valodu); tas palīdz samazināt robežas starp kontinentiem un varētu atrisināt līdzīgas problēmas dalībvalstu starpā.

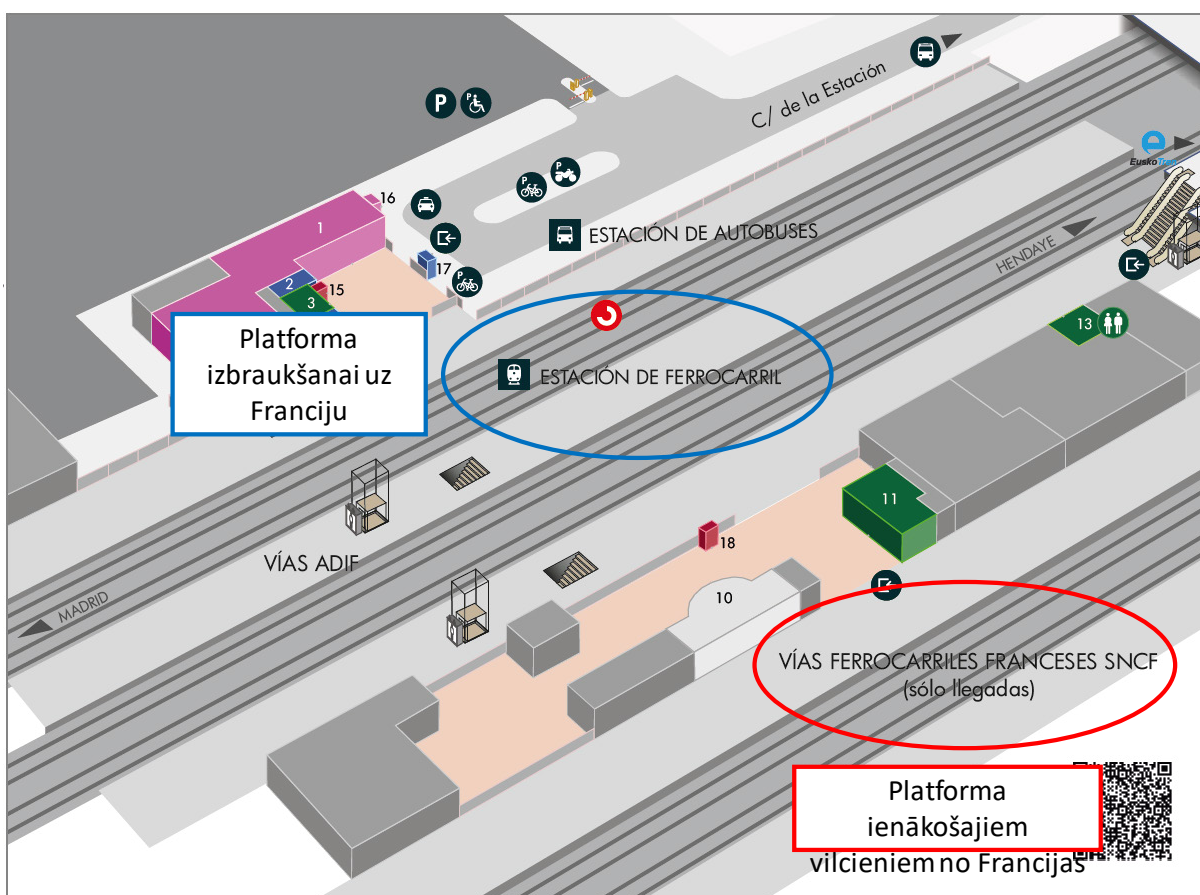
un itāliski runājošus vadītājus; ii) Vācija un Austrija pieprasa atstarojošas plāksnes kravu vilcieniem; Itālijā atstarojošas plāksnes nav pieņemamas un ir vajadzīgi aizmugurējie lukturi; iii) Itālija neatzīst Vācijas dzelzceļa iestādes veiktās tehniskās pārbaudes un uz robežas veic pati savas neatkarīgas tehniskās pārbaudes.

⁵⁰ Īpašais ziņojums Nr. 8/2010 "Transporta darbības rezultātu uzlabošana Eiropas dzelzceļa pārvadājumu asīs. Vai ieguldījumi ES dzelzceļa infrastruktūrā ir bijuši efektīvi?"

2. Tā kā trūkst infrastruktūras savienojumu starp Franciju un Spāniju (Atlantijas pārrobežu maršrutā), pasažieriem ir jādodas uz citām platformām un jāpārsēžas citos vilcienos

Tā kā lielākā daļa no posma starp Bordo un Spānijas robežu nav Francijas prioritāte, infrastruktūra pie robežas joprojām ir novecojusi, nesaderīga un nepiemērota modernam ātrgaitas dzelzceļa tīklam. Francija nav gatava ieguldīt šajā infrastruktūrā (tādēļ nelūdz ES finansējumu), un tas negatīvi ietekmēs Spānijas un Portugāles savienojumus ar ES tīklu Atlantijas koridorā. Robežas Spānijas pusē turpinās darbi, lai savienotu Basku ātrgaitas dzelzceļa tīklu ar pārējo Spānijas tīklu (izmantojot ES līdzfinansējumu 318 miljonu EUR apmērā). Šā iemesla dēļ pašlaik visiem pasažieriem ir jādodas uz citām platformām un jāpārsēžas citos vilcienos, lai šķērsotu robežu (**6. attēls**).

6. attēls. Visiem pasažieriem ir jāpārsēžas citos vilcienos uz Francijas un Spānijas robežas



Avots: ADIF, ar Revīzijas palātas komentāriem.

Maksa par piekļuvi sliežu ceļiem ir pārmērīgi sarežģīta un, iespējams, kavē konkurenci

89. Saskaņā ar ES tiesisko regulējumu attiecībā uz dzelzceļa darbībām infrastruktūras pārvaldītājam (kas nav dzelzceļa operators) ir jāļauj ikvienam operatoram izmantot sliežu

ceļus, ja šis operators palīdz segt to uzturēšanas izmaksas. Šai maksai par piekļuvi sliežu ceļiem ir atšķirīga ietekme uz tīkla ilgtspēju. Atkarībā no noteiktā lieluma maksa var palīdzēt atgūt infrastruktūras ieguldījuma izmaksu daļu un, ja šī maksa ir pietiekami zema, tā var arī veicināt konkurenci par sliežu ceļiem, ļaujot piedalīties tirgus jaunpieņacējiem.

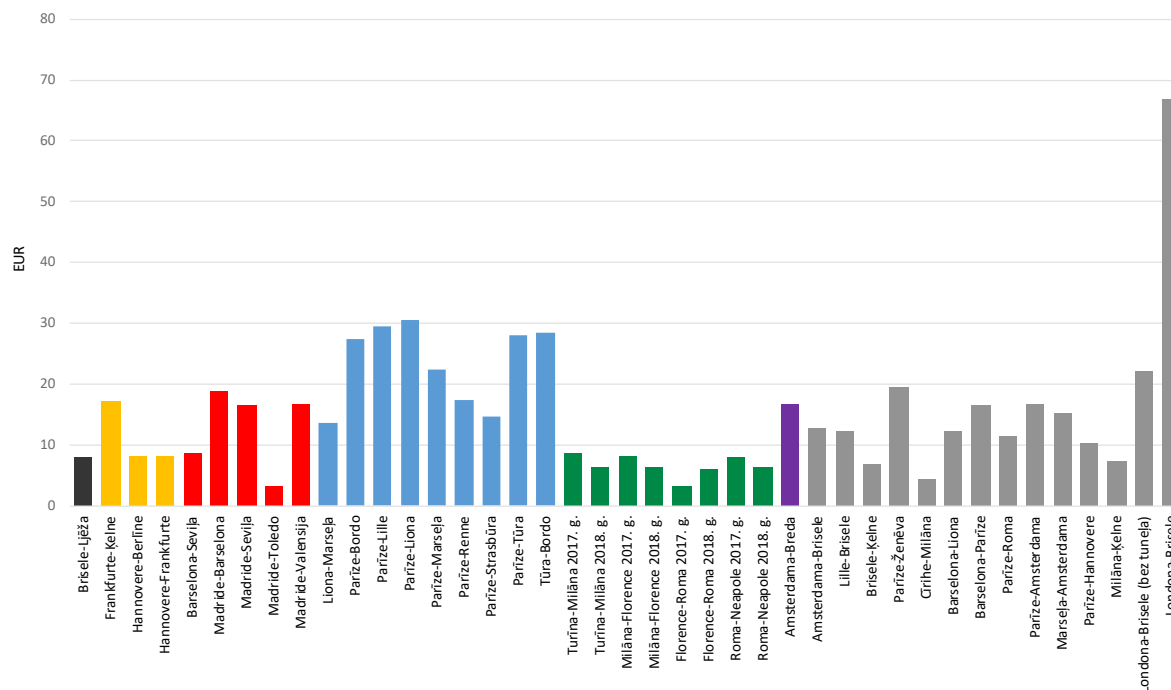
90. Direktīvā 2012/34/ES⁵¹ ir paredzēts, ka maksa par piekļuvi sliežu ceļiem galvenokārt ir jānosaka, pamatojoties uz vilcienu pārvadājumu tiešajām izmaksām. Bet dalībvalstīs būtiski atšķiras principi, ko piemēro cenu noteikšanai⁵² — galvenokārt tādēļ, ka tiesību akti pieļauj daudzu parametru izmantošanu. Visās apmeklētajās dalībvalstīs bija piemērots “uzcenojums”, lai ņemtu vērā konkrētas izmaksu kategorijas, piemēram, pieprasītās laika nišas diennakts laiks vai sastrēguma esība vai neesība.

91. Starptautiskā dzelzceļu savienība ir norādījusi, ka maksa par piekļuvi sliežu ceļiem netiek aprēķināta pārredzamā veidā. Šī maksa regulāri svārstās un uz to attiecas vismaz 56 mainīgie lielumi, tāpēc tiek iegūti ļoti atšķirīgi iznākumi. To apliecina **8. attēls**, kurā parādīta precīza maksa par piekļuvi sliežu ceļiem izraudzītos ES izbraukšanas vietas un galamērķa pāros, kas savienoti ar ātrgaitas dzelzceļu, parādot, ka maksas līmenis patiešām ir ļoti atšķirīgs. Piemēram, Francijā maksa par piekļuvi sliežu ceļiem ir ļoti liela, Itālijā — daudz mazāka.

⁵¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīva 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (Dokuments attiecas uz EEZ, OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).

⁵² Piemēram, Itālijā maksa par piekļuvi sliežu ceļiem ietver ne tikai tiešās izmaksas, bet arī citas infrastruktūras pārvaldītāja izmaksas, ko iestāde uzskata par “lietderīgām un pamatotām”, savukārt Vācijā politikas mērķis, iekasējot maksu par piekļuvi sliežu ceļiem, ir no uzņēmumiem – vilcienu operatoriem atgūt lielu daļu infrastruktūras izmaksu. Austrijā maksu par piekļuvi sliežu ceļiem nosaka ekspluatācijas izmaksas; Francijā tā balstās uz diviem kritērijiem, proti, darbības pīlāru, izmantojot ekonometriskos modeļus, lai novērtētu robežizmaksas, ko nosaka līnijas izmantošana (aptuveni 30 % no kopējās vērtības), un ekonomiskās vērtības pīlāru, ko nosaka, lai aprēķinātu “augstāko maksu par piekļuvi sliežu ceļiem, kādu vilcienu operatori var atļauties” (aptuveni 70 % no kopējās vērtības). Spānijā maksas par piekļuvi sliežu ceļiem mērķis ir segt tiešās izmaksas.

8. attēls. Maksa par piekļuvi sliežu ceļiem izbraukšanas vietas un galamērķa pāros



Avots: UIC.

92. Ir svarīgi noteikt atbilstīgu līmeni maksai par piekļuvi sliežu ceļiem, lai nodrošinātu gan ilgtspēju, gan konkurētspēju.

- i) Francijā maksa par piekļuvi sliežu ceļiem ir augsta, lai nodrošinātu ienākumus infrastruktūras pārvaldītājam un lai nodrošinātu darbību ilgtspēju infrastruktūras pārvaldītājam, kuram ir lieli parādi. Tas samazina nepieciešamību valstij finansēt un uzturēt jaunu ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūru. Tajā pašā laikā pārmērīgi augsta maksa par piekļuvi sliežu ceļiem demotivē tirgus jaunpienācējus, tādējādi aizsargājot vēsturisko dzelzceļa operatoru pret konkurenci.
- ii) Itālijā maksu par piekļuvi sliežu ceļiem iepriekš izmantoja konkurences palielināšanai starp vēsturisko dzelzceļa operatoru un jaunpienācēju. Papildus citiem pasākumiem (piemēram, atbilstīgas piekļuves nodrošināšanai stacijas pakalpojumiem) Itālijas dzelzceļa regulējošā iestāde samazināja maksu, lai nodrošinātu godīgu konkurenci. Tas uzlaboja ceļotāju situāciju (sk. **86. punktu**).

Spēcīga un neatkarīga regulējošā iestāde ir vajadzīga, bet ne vienmēr reāli pastāv

93. Šāda finansiālās ilgtspējas un konkurētspējas līdzsvarošana ir ļoti svarīga. Tādēļ ir būtiski, lai katrā dalībvalstī darbotos valsts regulējošās iestādes un lai Komisija šo sistēmu pārraudzītu. Šīs struktūrām ir jānodrošina, ka tiek atbilstīgi piemēroti noteikumi, kas attiecas uz uzcelto infrastruktūras izmaksu atgūšanai, un ka labākais pieejamās infrastruktūras izmantošanas veids ir tiesiskā mērķa sasniegšana.

94. Saskaņā ar ES tiesību aktiem valsts dzelzceļu regulējošām iestādēm ir jānodrošina plaša neatkarība un pilnvaras uzraudzīt dzelzceļa tirgus, lai nodrošinātu, ka netiek diskriminēti jaunpienācēji un var attīstīties godīga konkurence. Tām būtu jānodrošina pietiekami resursi. Komisija pārbauda šo prasību īstenošanu un atbalsta valstu uzraudzītāju darbības, kā arī sekmē dialogu un labākās prakses apmaiņu starp regulējošām iestādēm. Mēs atklājam divas problēmas, kas izklāstītas turpmāk.

- i) Spānija ir vienīgā dalībvalsts, kas maksu par piekļuvi sliežu ceļiem uzskata par nodokļiem un to nosaka tiesību aktos. Tas ierobežo infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību un regulējošās iestādes pilnvaras mainīt šo maksu, ja tiek konstatēta neatbilstība noteikumiem. Turklāt tas ierobežo laiku, kas ir pieejams maksas pārskatīšanai, kā arī apgrūtina pārskatīšanu un sūdzību iesniegšanu. Regulējošā iestāde ir sarežģītā situācijā, jo tai ir maz darbinieku un tās lēmumi nav infrastruktūras pārvaldītājam saistoši, lai gan pārstrādātā direktīva paredz pretējo.
- ii) Francijā 2017. gadā regulējošā iestāde izdeva saistošu negatīvu atzinumu par jaunu maksas par piekļuvi sliežu ceļiem aprēķināšanas modeli, kas bija plānots 2018. gadam. Francijas valdība iejaucās, ar dekrētu nosakot maksu par piekļuvi sliežu ceļiem 2018. gadam un saskaņojot to ar sākotnēji piemērojamo modeli. Šāda pieeja faktiski ierobežo regulējošās iestādes pilnvaras.

95. Komisija abos gadījumos rīkojās, uzsākot pienākumu neizpildes procedūru. Tā cieši uzrauga likumdošanas iniciatīvas, kas tiek izstrādātas, lai nodrošinātu, ka procesā netiek samazinātas regulatoru pilnvaras.

SECINĀJUMI UN IETEIKUMI

Ātrgaitas dzelzceļa pārvadājumiem ir daudzas priekšrocības, bet nav reālistiska ES ilgtermiņa plāna šajā jomā un nepastāv īsts ES ātrgaitas tīkls.

96. Ātrgaitas dzelzceļš atbalsta ES ilgtspējīgas mobilitātes politikas mērķus, jo tā oglekļa dioksīda emisijas ir mazākas nekā citiem transporta veidiem⁵³. Tam ir daudzi citi ieguvumi, piemēram, augstāks drošuma līmenis; tas samazina spiedienu uz sastrēgumiem pakļautajiem autoceļu tīkliem; tas ļauj pasažieriem gan darījumu, gan atpūtas braucienu laikā ceļot ātri un ērti, kā arī sniedz sociālekonomisku atbalstu reģioniem.

97. Komisijas mērķis trīskāršot ātrgaitas dzelzceļa tīkla garumu (sasniedzot vairāk nekā 30 000 km 2030. gadā) nav pamatots ar ticamu analīzi. Mēs uzskatām, ka šā mērķa sasniegšana ir maz iespējama, jo ir vajadzīgi aptuveni 16 gadi, lai izplānotu, izbūvētu un sāktu ekspluatēt ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūru. Līdz 2017. gada beigām ekspluatācijā bija nodotas ātrgaitas līnijas vien 9000 km garumā, savukārt 1700 km garumā vēl norisinājās līniju būvniecība.

98. Eiropā nav īsta ātrgaitas dzelzceļa tīkla — ir tikai sadrumstalotas valstu ātrgaitas līnijas. Komisijai nav pilnvaru, lai lemtu par to, vai un kad *TEN-T* regulā plaši aprakstītās ātrgaitas līnijas būtu jābūvē, jo lēmumus par ātrgaitas dzelzceļa līniju būvi pieņem tikai un vienīgi dalībvalstis. ES transnacionālo koridoru pabeigšana, savienojot valstu tīklus, nav revidēto dalībvalstu prioritāte. Lai gan vienlaikus tika pieņemts ES finansēšanas mehānisms (EISI regula) un lai gan attiecīgās dalībvalstis ir parakstījušas dažādus starptautiskus nolīgumus, ātrgaitas robežšķērsošanas darbi netiek īstenoti saskaņotā veidā. Šo iemeslu dēļ ES līdzfinansējumam, ko piešķir ieguldījumiem ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūrā dalībvalstīs, ir zema Eiropas pievienotās vērtība (**21.–36. punkts**).

⁵³ Ja piekrīt hipotēzei par plašu un intensīvu izveidotās infrastruktūras izmantošanu un ja pieņem, ka elektroenerģiju rada tīrs avots (sk. 17. zemsvītras piezīmi).

Attiecībā uz revidētajiem ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūras ieguldījumiem nav konsekventi piemēroti pareizas finanšu pārvaldības principi

99. Dalībvalstu veiktais vajadzību novērtējums nav kvalitatīvs. Alternatīvi risinājumi, piemēram, parasto līniju modernizēšana jaunu ātrgaitas līniju izbūves vietā, tiek sistemātiski izskatīti tikai Itālijā un Vācijā; tā ir laba prakse, ko vajadzētu īstenot vispārējā mērogā. Būvniecības lēmumi ir valsts lēmumi ar politisku ievirzi; to pamatā reti ir izmaksu un ieguvumu analīze.

100. Ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūra nav lēta un kļūst aizvien dārgāka: vidēji mūsu revidēto līniju izmaksas bija 25 miljoni EUR uz kilometru. Rentabilitāte ir zema. Lai gan ES budžets necieš no izmaksu pārsniegumiem ātrgaitas dzelzceļa ieguldījumu jomā, jo līdzfinansētā summa ir ierobežota sākotnēji noteiktajā apjomā un jebkādu izmaksu pieaugumu sedz valstu budžeti, revidēto līniju būvniecības izmaksu pārsniegumi un kavējumi bija norma, un ir vajadzīgs ilgs laiks, kamēr līnijas pēc to izbūves tiek nodotas ekspluatācijā. Kopējais izmaksu pārsniegums bija 5,7 miljardi EUR projektu līmenī un 25,1 miljards EUR līniju līmenī (attiecīgi 44 % un 78 %). Arī kavējumi bija ievērojami — pusei no līnijām tie ilga vairāk nekā desmit gadus. Mūsu novērtējums par ātruma atdevi skaidri parāda, ka ļoti liela ātruma dzelzceļa pārvadājumi vienmēr nav vajadzīgi, proti, lielākajā daļā gadījumu vidēji tiek sasniegti vien aptuveni 45 % no projektētā ātruma. Tikai divās ātrgaitas līnijās vidējais kustības ātrums pārsniedz 200 km/h, un nevienā līnijā ātrums nepārsniedz 250 km/h. Mūsu konstatējumi liecina, ka četras no desmit līnijām izmaksās vairāk nekā 100 miljonus EUR par katru ietaupīto brauciena minūti. Ja tiktu pievērsta rūpīga uzmanība iepriekš aprakstītajiem elementiem, būtu bijis iespējams ietaupīt simtiem miljonus euro un nodrošināt, ka izbūvētās līnijas tiek izmantotas lietderīgi (**37.–57. punkts**).

ES iedzīvotāju situācijas novērtējums izceļ ātrgaitas dzelzceļa priekšrocības, taču ES līdzfinansējuma ilgtspēja ātrgaitas līnijās ir apdraudēta

101. Brauciena laiku, cenu un savienojumu skaita novērtējums parāda, ka ātrgaitas dzelzceļam ir priekšrocības salīdzinājumā ar tā konkurentiem (gaisa transportu, parasto dzelzceļu un autotransportu). Kopumā mēs secinājām, ka kopējais brauciena laiks un cenu līmenis ir vienlīdz būtiski sekmju faktori. Kopā ar regulāriem pakalpojumiem (bieži vilcieni) un

uzticamību (precīza atiešana un pienākšana) šie faktori varētu palielināt ātrgaitas dzelzceļa tirgus daļu. Svarīgs ir arī līnijas staciju skaits un to atrašanās vieta: ne visas revidētās stacijas ir atbilstīgi pieejamas un ar labiem savienojumiem; attiecībā uz 15 no 18 revidētajām ātrgaitas dzelzceļa stacijām mēs nenovērojam nepārprotamu atjaunošanās ietekmi uz apkārtējo teritoriju.

102. Mēs uzskatām, ka ilgtspēja ir apdraudēta: pamatojoties uz atskaites kritēriju, proti, deviņiem miljoniem pasažieru gadā, trīs no septiņām pabeigtajām līnijām, kas tika revidētas, nevar uzskatīt par sekmīgām ātrgaitas dzelzceļa līnijām (*Eje Atlántico*, Reina-Rona un Madride-Liona), jo pārvadāto pasažieru skaits ir krietni mazāks. Šo līniju infrastruktūras izmaksas bija 10,6 miljardi EUR, no kuriem ES ieguldījums veidoja aptuveni 2,7 miljardus EUR. Tas nozīmē, ka šajās līnijās ir liels risks neefektīvi izlietot ES līdzfinansējumu, un šo risku varētu mazināt ar pareizu *ex ante* novērtējumu par izmaksām un ieguvumiem attiecībā uz katru līniju.

103. Mūsu novērtējums par revidēto līniju aptvēruma teritorijā dzīvojošo cilvēku skaitu liecina, ka 9 no 14 revidētajām līnijām un pārrobežu savienojumiem nebija pietiekami daudz potenciālo pasažieru, lai būtu sekmīgi. Turklāt ātrgaitas dzelzceļš un citi transporta veidi nav vienlīdzīgi konkurenti, jo ne visiem transporta veidiem piemēro vienādas maksas (**58.– 85. punkts**).

Netraucēta un konkurētspējīga pārrobežu ātrgaitas dzelzceļa darbība vēl nav panākta

104. Joprojām pastāv daudzi tehniski, administratīvi un citi šķēršļi, kas kavē savstarpēju izmantojamību, lai gan Palāta 2010. gadā publicētajā īpašajā ziņojumā aicināja steidzami rīkoties, lai likvidētu šādus šķēršļus. Dzelzceļa pasažieru tirgus Francijā un Spānijā nav atvērts, tomēr Itālijā un, ierobežotā mērā, Austrijā pastāv konkurence par sliežu ceļiem. Vācijā dzelzceļa pasažieru tirgus ir atvērts, taču ātrgaitas līnijās nav konkurences. Saskaņā ar pašreizējiem noteikumiem konkurence var tikt aizkavēta līdz pat 2035. gadam. Tā kā konkurence sekmē labākus pakalpojumus, regulārākus vilcienus un zemākas cenas to pasažieriem, tā būtu jārealizē drīzāk.

105. Mērķis maksai par piekļuvi sliežu ceļiem ir atgūt iepriekš veikto infrastruktūras ieguldījumu un ekspluatācijas izmaksas. Ja šī maksa ir pietiekami zema, lai ļautu

jaunpienācējiem iesaistīties tirgū, tā var sekmēt konkurenci par sliežu ceļiem. Tomēr tās aprēķināšanai izmantotās sistēmas ir ļoti sarežģītas, un var tikt piemēroti daudzi mainīgie lielumi.

106. Katrā dalībvalstī ir jābūt regulējošai iestādei, kam jābūt kvalificētai, ar pietiekamu darbinieku skaitu un neatkarīgai no struktūras, kura nosaka maksu, un no valdības. Šim regulatoram ir jābūt atbildīgam par stingru noteikumu piemērošanu, lai nodrošinātu, ka tiek ievērota noteiktā politika. Divos no četriem novērtētajiem gadījumiem mēs atklājām pierādījumus, ka regulatori nespēj īstenot savus likumā noteiktos pienākumus. Komisija rīkojās saistībā ar šiem diviem gadījumiem un uzsāka pienākumu neizpildes procedūru (**86.–95. punkts**).

1. ieteikums. ES ātrgaitas dzelzceļa plānošana

Komisijai, īstenojot pārraudzības pienākumus, ir jāveic turpmāk minētie pasākumi.

1. Pamatojoties uz dalībvalstu sniegto informāciju un pausto apņemšanos, Komisijai ir jāpieņem reālistisks ilgtermiņa izvēršanas plāns, lai izbūvētu pārējo infrastruktūru, kas vajadzīga ES ātrgaitas dzelzceļa tīkla pabeigšanai *TEN-T* regulas pārskatīšanas kontekstā. Šāda ilgtermiņa plānošana ir jābalsta uz galvenajiem pamattīklā īstenojamiem stratēģiskiem infrastruktūras projektiem, sevišķu uzmanību pievēršot pārrobežu posmiem, kuri ir jāpabeidz līdz 2030. gadam, lai uzlabotu Eiropas pievienoto vērtību.

Pamatojoties uz 1. punktā noteikto izpildāmo stratēģisko plānu, Komisijai ir jāīsteno paredzētās korektīvās darbības, ja projekti šajos prioritārajos posmos nesākas saskaņā ar noteikto grafiku, ja tie aizkavējas vai ja ir iespējams, ka koordinācijas problēmas pie dažādajām robežām neļaus uzsākt ekspluatāciju saskaņā ar plānoto.

Īstenošanas mērķtermiņš: sagatavojot jaunus *TEN-T* tiesību aktu priekšlikumus.

2. Komisijai ir jāsaista ES līdzfinansējums ar novērtējumu par to, kāda ir vajadzība pēc ļoti liela ātruma līnijām, un ar stingrāku uzraudzību un pārraudzību, izvirzot konkrētus nosacījumus, kas izklāstīti īstenošanas lēmumos par prioritārajiem posmiem. Turklāt jāpastiprina Eiropas koordinātoru loma, lai atvieglotu pārrobežu projektu īstenošanu, tāpat arī jāpastiprina saikne starp pamattīkla koridora darba plāniem un EISI īstenošanu.

Īstenošanas mērķtermiņš: nekavējoties.

2. ieteikums. ES līdzfinansējuma atbalsts ieguldījumiem ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūrā

Komisijai ir jāveic turpmāk minētie pasākumi.

1. Jāpārskata *TEN-T* regula, lai būtu iespējams panākt iepriekš noteikto galveno stratēģisko infrastruktūras tīklu savlaicīgu īstenošanu.

Īstenošanas mērķtermiņš: darbs jāsāk pēc iespējas ātrāk, lai nodrošinātu tā pabeigšanu līdz 2023. gadam.

2. *TEN-T* regulas pārskatīšanas gaitā jāparedz ES līdzfinansējuma atbalsts šiem stratēģiski prioritārajiem projektiem.

Īstenošanas mērķtermiņš: tūlīt pēc *TEN-T* regulas pārskatīšanas.

3. Kohēzijas politikas plānošanas laikā kopā ar dalībvalstīm Komisijas finansējums ātrgaitas dzelzceļam jākoncentrē uz tām ātrgaitas līnijām, kuras veido pamattīkla koridorus.

Īstenošanas mērķtermiņš: sagatavojot darbības programmas laikposmam pēc 2020. gada.

4. Jānosaka, ka ES līdzfinansējums ir atkarīgs no efektīvas sliežu ceļu konkurences ieviešanas attiecībā uz atbalstītajām ātrgaitas līnijām tūlīt pēc būvdarbu pabeigšanas.

Īstenošanas mērķtermiņš: nekavējoties.

5. ES līdzfinansējums atbalsta saņēmējiem ir jāsaista ne tikai ar tiešo rezultātu nodrošināšanu, bet arī ar paziņoto koprezultātu sasniegšanu. Lai to panāktu, tai ir jānodrošina tāda principa ieviešana, kas paredz piemaksu par izpildi, proti, noteiktas procentuālās daļas no atbalsta saņēmējam piešķirtā ES līdzfinansējuma izmaksāšanu, ja ar *ex post* novērtējumu var pierādīt, ka ir pārsniegti paredzētie koprezultāti. Šāda piemaksa jāizmaksā no izpildes rezerves — līdzīgi tai, kāda pašlaik ir kohēzijas politikas satvarā.

Īstenošanas mērķtermiņš: sagatavojot jaunus tiesību aktu priekšlikumus laikposmam pēc 2020. gada.

6. Nākamajā EISI regulā kopā ar dalībvalstīm vienoties par stingrākiem ieviešanas instrumentiem, lai paātrinātu pašreizējo – no *TEN-T* regulas izrietošo – saistību izpildi.

Šādiem ieviešanas instrumentiem arī jārisina situācija, kad dalībvalsts neiesniedz savlaicīgus priekšlikumus par galvenajiem projektiem nolūkā izpildīt saistības, kas ir uzņemtas attiecībā uz pamattīkla projektu pabeigšanu.

Īstenošanas mērķtermiņš: sagatavojot jaunus EISI tiesību aktu priekšlikumus laikposmam pēc 2020. gada.

3. ieteikums. Pārrobežu būvniecības vienkāršošana

Lai vienkāršotu pašreizējos un turpmākos lielos pārrobežu ieguldījumus ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūrā, Komisijai ir jāveic turpmāk minētie pasākumi.

1. Jāpārskata iepirkuma noteikumi, lai galvenajiem pārrobežu infrastruktūras projektiem varētu piemērot vienotu tiesisko regulējumu. Tas ietver tādus jautājumus kā iepirkuma dokumentu valoda, līgumi un vadošo struktūru, kuras īsteno projektus, uzskaites sistēmas, kā arī strīdu izšķiršanas procedūras;

2. Jāizveido vienoti kontaktpunkti vai jāsekmē to izveide, radot vienotas struktūras, kas racionalizē dažādās formalitātes, kuras ir jāievēro robežas abās pusēs.

3. Jāpaātrina visu administratīvo un regulatīvo šķēršļu likvidēšana attiecībā uz savstarpējo izmantojamību.

Īstenošanas mērķtermiņš: līdz 2019. gada vidum.

4. ieteikums. Darbības, kas ļauj uzlabot ātrgaitas dzelzceļa pārvadājumus attiecībā uz pasažieriem

Komisijai ir jāveic turpmāk minētie pasākumi.

1. Jāsniedz atbalsts dzelzceļa nozarei, lai tā aktīvi izstrādātu vienotus e-biļešu risinājumus, tostarp ātrgaitas dzelzceļa darbībai.

2. Jāuzrauga dalībvalstis, lai nodrošinātu, ka tās veic visus iespējamus pasākumus nolūkā īstenot ES noteikumus attiecībā uz maksas par piekļuvi sliežu ceļiem pilnīgu un pareizu aprēķināšanu, it sevišķi saistībā ar pienākumu koordinēt uzcenojumu, lai sekmētu pārrobežu ātrgaitas dzelzceļa darbību.

3. Veicot pārraudzības pienākumus, jāprasa dalībvalstīm īstenot to pienākumus, lai nodrošinātu, ka ātrgaitas dzelzceļa tirgus piekļuves nosacījumus pārrauga neatkarīgas struktūras un ka infrastruktūras pārvaldītāji saskaņo savu rīcību, lai panāktu šādu maršrutu optimāli efektīvu izmantošanu.

4. Jāuzlabo informācija iedzīvotājiem i) attiecībā uz datu precizitāti, izstrādājot īpašus rādītājus, kas attiecas uz ātrgaitas dzelzceļu, un ii) pamatojoties uz datiem, kas jau pieejami Komisijas datubāzēs (*ERADIS*), attiecībā uz klientu apmierinātību ar pakalpojumiem; šim nolūkam jāizstrādā standarta ziņošanas sistēma un metodoloģija. Dati un rezultāti ir jāizplata Komisijas dzelzceļa tirgus uzraudzības ziņojumā, ko tā sagatavo reizi divos gados.

5. Jāpastiprina konkurence starp dažādiem transporta veidiem, nosakot principus, kas paredz, ka pienācīgi jāņem vērā visu transporta veidu ārējās izmaksas, un sekmējot to īstenošanu.

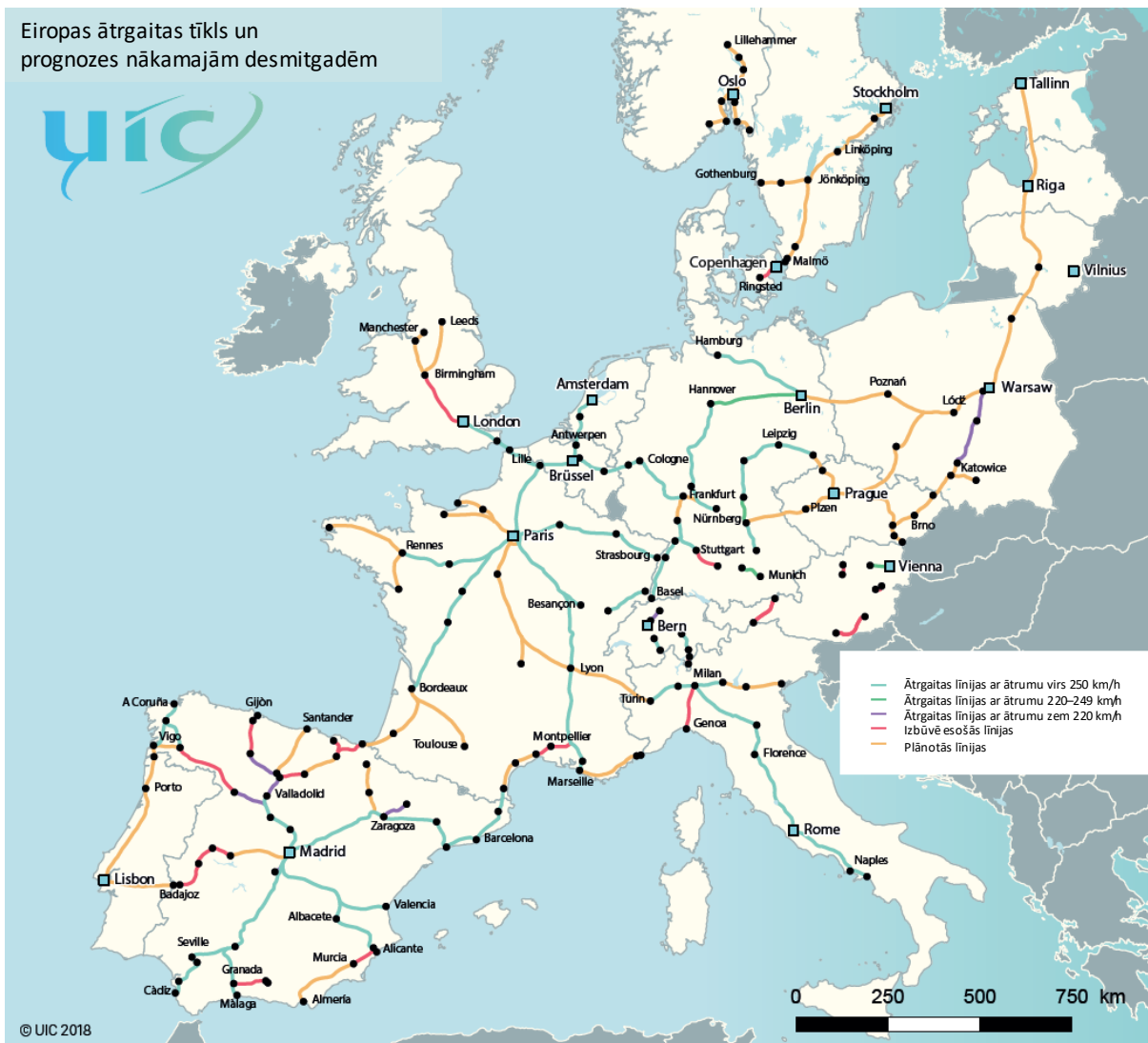
Īstenošanas mērķtermiņš: līdz 2019. gada beigām.

Šo ziņojumu 2018. gada 13. jūnija sēdē Luksemburgā pieņēma II apakšpalāta, kuru vada Revīzijas palātas locekle *Iliana IVANOVA*.

Revīzijas palātas vārdā —

priekšsēdētājs

Klaus Heiner LEHNE

Eiropas ātrgaitas dzelzeļa tīkla karte

Avots: UIC.

II PIELIKUMS**Pārskats par ātrgaitas dzelzceļa finansējumu dalībvalstīs kopš 2000. gada un par pārvaldības režīmu**

Dalībvalsts	Pavisam kopā		2000.–2006. gada plānošanas periods				2007.–2013. gada plānošanas periods				2014.–2020. gada plānošanas periods			
	Kopā	Kopā %	Tiešā pārvaldība	Dalītā pārvaldība	Kopā	Kopā %	Tiešā pārvaldība	Dalītā pārvaldība	Kopā	Kopā %	Tiešā pārvaldība	Dalītā pārvaldība	Kopā	Kopā %
Beļģija	95,5	0,4 %	76,0	-	76,0	0,9 %	19,0	-	19,0	0,2 %	0,5	-	0,5	0,0 %
Bulgārija	259,4	1,1 %	-	-	-	-	-	259,4	259,4	2,7 %	-	-	-	-
Čehijas Republika	0,3	0,0 %	-	-	-	-	0,3	-	0,3	0,0 %	-	-	-	-
Dānija	90,4	0,4 %	8,4	-	8,4	0,1 %	82,0	-	82,0	0,8 %	-	-	-	-
Vācija	2693,9	11,4 %	377,9	12,2	390,1	4,5 %	492,3	351,8	844,1	8,6 %	1459,7	-	1459,7	27,8 %
Grieķija	1050,9	4,4 %	-	241,9	241,9	2,8 %	1,0	308,3	309,3	3,2 %	499,7	-	499,7	9,5 %
Spānija	11 232,2	47,3 %	197,5	6175,8	6373,3	73,3 %	299,4	4264,3	4563,7	46,6 %	295,2	-	295,2	5,6 %
Francija	2004,7	8,4 %	252,9	-	252,9	2,9 %	814,7	101,6	916,3	9,4 %	835,5	-	835,5	15,9 %
Itālija	2042,5	8,6 %	195,7	241,0	436,7	5,0 %	608,1	-	608,1	6,2 %	997,6	-	997,6	19,0 %
Nīderlande	104,6	0,4 %	98,3	-	98,3	1,1 %	6,3	-	6,3	0,1 %	-	-	-	-
Austrija	996,6	4,2 %	39,6	-	39,6	0,5 %	308,7	-	308,7	3,2 %	648,3	-	648,3	12,3 %
Polija	1996,7	8,4 %	-	-	-	-	1,9	1710,6	1712,5	17,5 %	-	284,2	284,2	5,4 %
Portugāle	917,9	3,9 %	36,3	543,2	579,4	6,7 %	43,0	102,9	145,9	1,5 %	192,5	-	192,5	3,7 %
Slovēnija	0,7	0,0 %	-	-	-	-	0,7	-	0,7	0,0 %	-	-	-	-
Somija	5,0	0,0 %	-	-	-	-	5,0	-	5,0	0,1 %	-	-	-	-
Zviedrija	6,6	0,0 %	-	-	-	0,0 %	4,6	1,9	6,6	0,1 %	-	-	-	-
Apvienotā Karaliste	232,7	1,0 %	185,0	8,5	193,5	2,2 %	-	-	-	-	39,2	-	39,2	0,7 %
Nav attiecināms	1,5	0,0 %	1,5	-	1,5	0,0 %	-	-	-	-	-	-	-	-
Pavisam kopā	23 732,1	100,0 %	1469,2	7222,6	8691,8	100,0 %	2687,1	7100,8	9787,9	100,0 %	4968,2	284,2	5252,4	100,0 %

Piezīme: vērtības miljonos EUR 2018. gada februārī; izmaksātās/piešķirtās summas; pārrobežu projektu summas, kas vienlīdzīgi piešķirtas attiecīgajām dalībvalstīm; lai tabulā saglabātu saskaņotību, dati atbilst Eiropas Komisijas reģistrētajiem datiem. Tādējādi atšķirīgu metodiku dēļ vērtības attiecībā uz revidētajām dalībvalstīm var atšķirties no vērtībām īpašā ziņojuma tekstā; dati neietver ERTMS atbalstu un EIB aizdevumus.

Avots: Eiropas Komisija. Revīzijas palāta.

III PIELIKUMS

Projektu analīze

Valsts	Ātrgaitas līnija	Projekta kods	Projekta nosaukums	Sākotnējās kopējās izmaksas (miljoni EUR)	Sākotnējā ES dotācija (miljoni EUR)	Faktiskās kopējās izmaksas (miljoni EUR)	Faktiskā ES dotācija (miljoni EUR)	Līdzfinansētā posma kopējais garums, km	Izmaksas par km (miljoni EUR)	Vai tiešie rezultāti iekļaujas laika ziņā un budžetā? Vai ekspluatācija sāka drīz pēc būvniecības pabeigšanas?	Vai paredzētie koprezultāti ir sasniegti?	Vai mērķi ir sasniegti?
Spānija	Madride-Barselona-FF	1999ES16CPT001	Suministro y montaje de materiales de vía en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa. Tramo Madrid-Lleida	745	464	848,1	464	485	1,7	Nē, bija kavējums un izmaksu pārsniegums	Jā	Jā, daļēji
Spānija	Madride-Barselona-FF	2001ES16CPT009	Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa. Tramo: Lleida-Martorell (Platforma). Subtramos XI-A y XI-B (Sant Sadurni D'Anoia - Gelida)	78,1	48,5	73,3	43,3	6,3	11,7	Jā, daļēji, bija kavējums, bet nebija izmaksu pārsnieguma	Jā, daļēji	Jā, daļēji
Spānija	Madride-Liona	2002ES16CPT002	Nuevo acceso ferroviario al Norte y Noroeste de España, Madrid - Segovia - Valladolid / Medina del Campo. Tramo: Soto del Real – Segovia. Túnel de Guadarrama (Infraestructura y vía)	1380,3	1 001,4	1702,5	1001,4	32,5	52,4	Nē, bija kavējums un izmaksu pārsniegums	Jā	Jā
Spānija	Madride-Liona	2009ES162PR011	Línea de Alta Velocidad Venta de Baños-Palencia-León Plataforma Fase I	365,8	102,7	384,8	125,6	92,9	4,1	Nē, bija kavējums un izmaksu pārsniegums	Jā, daļēji	Jā, daļēji
Spānija	Eje Atlántico	2003ES161PR008	Eje Atlántico. Tramo Santiago-Oroso (Variante de Berdia)	85,5	55,2	101,8	49,5	9,1	11,2	Jā, daļēji, bija neliels kavējums un izmaksu pārsniegums	Nē	Jā
Spānija	Madride-Galisija	2009-ES-19091-E	Línea de alta velocidad Madrid-Galicia para tráfico mixto. Tramo La Hiniesta-Perilla-Otero-Cernadilla	211,5	35,2	243,4	35,2	83,2	2,9	Nē, bija kavējums un izmaksu pārsniegums	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu; nav reālu mērķu; vēl nav novērtējams
Spānija/Portugāle	Madride-Estremadura	2007-EU-03080-P	Studies and Works for the High-Speed Railway Axis of South-West Europe (PP3) - Lisbon-Madrid Axis: Cross-Border Section Evora-Merida	3027,45	312,7	247,10 (Spānijas daļa), kopā 312,66	29,00 Spānijas daļa, 0,83 Portugāles daļa	50+80 (Portugāles daļa)	4,9	Nē, tika būtiski samazināts tvērums	Nē	Nē
Spānija/Francija	Figeresa-Perpiņāna	2007-EU-03110-P	Works for construction of a high speed railway section between Perpignan and Figueras	994	69,8	952	60,6	51,9	18,3	Jā	Nē	Nē
Spānija/Francija	Y Vasca	2007-EU-03040-P	Atlantic branch of the international section of PP3 Vitoria-Dax (estudios y obras para la nueva línea de alta velocidad)	1 250	70	70,8 (Spānijas daļa)	5,1 (Spānijas daļa, 11,48 kopā)	16,5	4,3	Nē, bija būtisks kavējums un tvēruma samazinājums	Nē	Nē
Spānija/Francija	Y Vasca	2014-EU-TM-0600-M	Atlantic Corridor: Section Bergara-San Sebastian-Bayonne. Studies and works and services for follow-up works. 1. posms	1165,1	459,3	N. P.	N. P.	67,8	17,2	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu, bet paredzami kavējumi	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu
Francija	Est-Européenne	2009-FR-17044-E	Seconde phase de la LGV Est Européenne entre Baudrecourt et Strasbourg - Réalisation du génie civil de la LGV	2 340	76	2 130	76	106	20,1	Jā, daļēji, bija kavējums, bet nebija izmaksu pārsnieguma	Jā, daļēji	Jā
Francija	Est-Européenne	2005-FR-401-b-P	Ligne à grande vitesse Est - section Vair es - Baudrecourt : installations et projets d'accompagnement dans râtelier de maintenance de l'OURCQ et gares nouvelles	92,3	3	93,4	1	n. p.	n. p.	Nē, bija kavējums un izmaksu pārsniegums	Jā	Jā
Francija	Reina-Rona	2007-FR-24070-P	Ligne à grande vitesse (LGV) Rhin - Rhône Branche Est	2 312	198	2 610	198	137,5	19	Nē, bija kavējums un izmaksu pārsniegums	Nē	Jā, daļēji
Francija	Reina-Rona	2010-FR-92204-P	Adaptation de la ligne existante entre Mulhouse et la frontière en vue de la circulation de trains à grande vitesse (TGV) ou d'intercity express (ICE) sur l'axe Mulhouse-Mullheim (Fribourg)	4,1	0,7	3,4	0,6	4	0,9	Jā	Jā	Jā, daļēji līnijā nav izmantota ERTMS

Itālija	Milāna-Venēcija	2012-IT-06072-P	Tratta AV/AC Treviglio - Brescia: completamento 1° lotto costruttivo tratta e realizzazione opere di sistemazione stazione di Brescia.	644	123	644,2	114,2	51,3	12,6	Dalēji; kavējumi, kas neietekmē līnijas plānoto atklāšanu	Jā	Jā, bet kop rezultāti būs redzami tikai pēc līnijas pilnīgas nodošanas ekspluatācijā
Itālija	Milāna-Venēcija	2011-IT-93095-P	Tratta AV/AC Treviglio - Brescia: opere civili (fase)	26,4	5	26,4	4,9	0,3	87,1	Dalēji; kavējumi, kas neietekmē līnijas plānoto atklāšanu	Jā	Jā, bet kop rezultāti būs redzami tikai pēc līnijas pilnīgas nodošanas ekspluatācijā
Itālija	Turīna-Salerno	2006IT161PR003	Tratta Campana della linea AV/AC Roma-Napoli	273	118,7	273	118,7	14,8	18,5	Dalēji; projekts pabeigts laikā, bet par trim gadiem aizkavējusies līnijas atklāšana	Jā	Jā
Itālija	Turīna-Salerno	Darbības programmas 6. darbība 1994.–1999. gads	Linea AV/AC Roma – Napoli (tratta campana): realizzazione di parte del I lotto e del II lotto	712,7	146,3	713	234,6	58	12,3	Nē, pabeigšana būtiski aizkavējās	Jā	Jā
Itālija	Minhene-Verona	2007-IT-01030-M	Southern access line to Brenner	422,3*	58,8	82,2**	14,5	n. p.**	n. p.**	Nē, bija būtiski kavējumi un tvērums samazinājums	Nē	Nē
Itālija/Austrija	Minhene-Verona	2014-EU-TM-0190-W	Brenner Base Tunnel - Works	9300***	878,6	turpinās***	turpinās	64***	145***	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu
Itālija/Austrija	Minhene-Verona	2014-EU-TM-0186-S	Brenner Base Tunnel - Studies	9300***	302,9	turpinās***	turpinās	64***	145***	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu
Itālija/Austrija	Minhene-Verona	2007-EU-01190-S	Priority Project TEN No. 1 Brenner Base Tunnel - Studies	9300***	193,4	turpinās***	193,35	64***	145***	Dalēji, viena gada kavējums	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu
Itālija/Austrija	Minhene-Verona	2007-EU-01180-P	Priority Project TEN No. 1 Brenner Base Tunnel - Works	9300***	592,7	turpinās***	65,8	64***	145***	Nē, bija būtiski kavējumi	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu
Itālija/Austrija	Minhene-Verona	2012-EU-01098-S	Priority Project TEN no. 1 Brenner Base Tunnel - Studies	9300***	85,7	turpinās***	70,9	64***	145***	Jā, dalēji, netika pilnībā sasniegts tvērums	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu
Vācija/Austrija	Minhene-Verona	2012-EU-01092-S	Pre-study for the Northern Access Line to the Brenner Base Tunnel between Munich (Germany) and Radfeld (Austria)	6,7	3,4	N/P	0,7	N. P.	N. P.	Nē, piecu gadu kavējums	Nē	Nē
Vācija	Berlīne-Leipcīga/Halle-Erfurte-Nirnberga-Minhene	2009DE161PR002	Neubau VDE 8.1 Ebensfeld - Erfurt, Einzelmaßnahmen Projektabschnitt Thüringen	705,8	239,3	815	239,3	60,9	13,4	Jā, dalēji, izmaksu pārsniegums, bet ne kavējumi	Jā	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu
Vācija	Berlīne-Leipcīga/Halle-Erfurte-Nirnberga-Minhene	2007-DE-01050-P	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) 8.2, Neubaustrecke (NBS) Erfurt - Leipzig/Halle, Abschnitt Erfurt- Halle bzw. Gröbers	762	48,8	770	48,8	122	6,3	Jā, dalēji, bija neliels izmaksu pārsnieguma	Jā, dalēji, līniju izmantoja dzelzceļa kravu pārvadājumiem	Jā, dalēji, jo līniju neizmantoja dzelzceļa kravu pārvadājumiem un nav pilnībā panākti plānotie braucieni laiki
Vācija	Štutgarte-Minhene	2007-DE-17200-P	Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Wendlingen einschl. Stuttgart 21	2894,5	135,1	6 526	128,8	57	114,5	Nē, bija būtiski izmaksu pārsniegumi un kavējumi	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu
Vācija	Štutgarte-Minhene	2007-DE-17010-P	Neubaustrecke Wendlingen - Ulm	2065,5	117,2	3 259	117,2	59,6	54,7	Nē, bija būtiski izmaksu pārsniegumi un kavējumi	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu
Portugāle	Lisabona-Madrīde	2014-PT-TM-0627-M	Ligação Ferroviária Sines/Elvas (Espanha): Troço Évora-Caia e Estação Técnica ao km 118 da Linha do Sul (Railway connection Sines/Elvas (Spain): Évora-Caia Section and Technical Station at km 118 of the South Line)	814,7	127,7	N/P	N/P	130	6,3	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu	Pārāk agrīns posms, lai novērtētu

* Dati atspoguļo kopējās attiecināmās izmaksas.

** Projekta tvērums tika būtiski samazināts.

*** Aplēsts revīzijas laikā attiecībā uz globālo Brennera klinšu tuneļa projektu.

Galvenie ātrgaitas dzelzceļa dati dalījumā pa dalībvalstīm***Ievaddati***

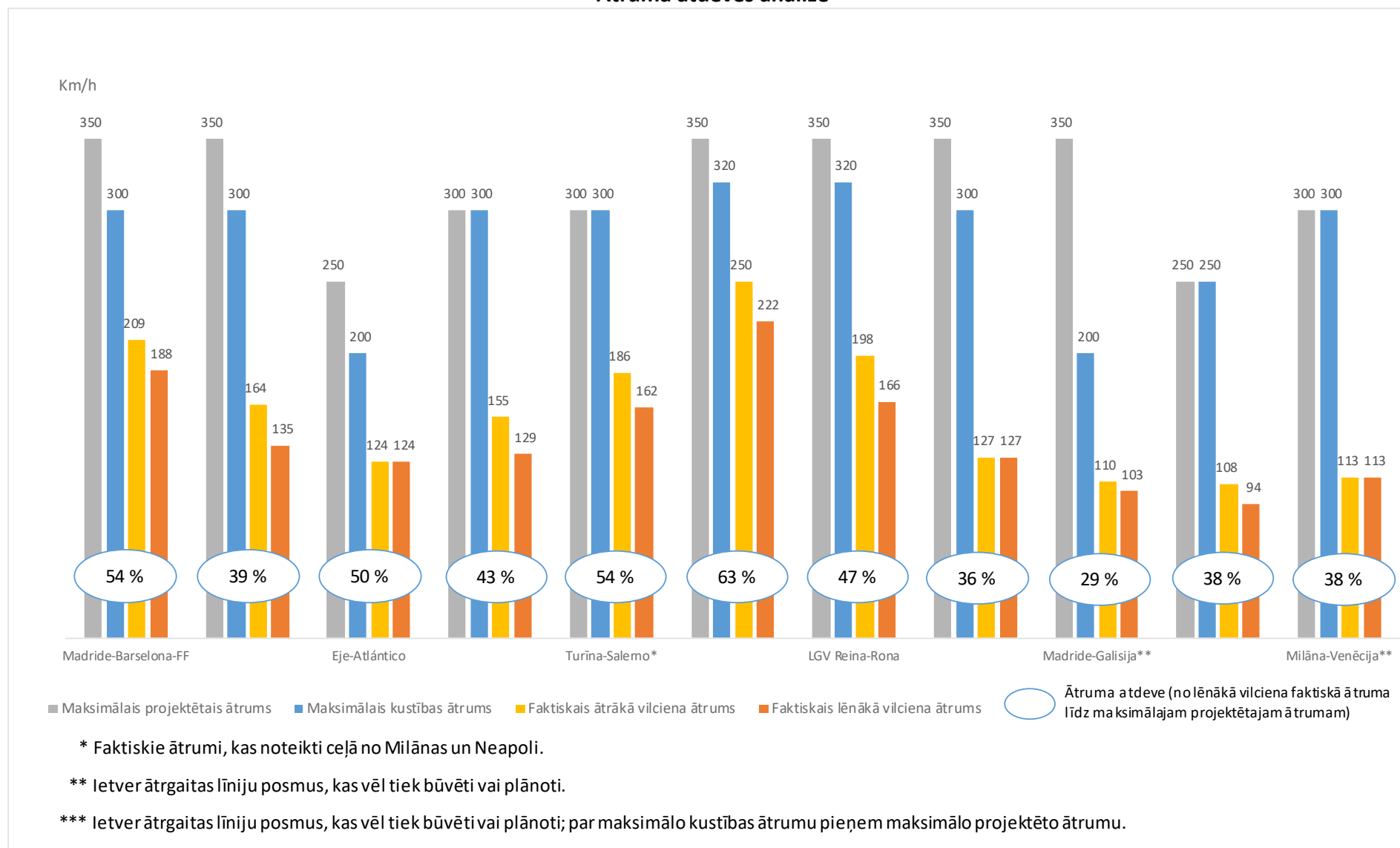
	Ātrgaitas dzelzceļš — pabeigts (km)	Ātrgaitas dzelzceļš — pabeigts un būvniecībā (km)	Kopējās izmaksas — pabeigts (miljoni EUR)	Kopējās izmaksas — pabeigts un būvniecībā (miljoni EUR)	ES līdzfinansējums — pabeigts un būvniecībā (miljoni EUR)	Pasažierkilometri (miljardi)	Iedzīvotāji (miljoni)
Spānija	2 675	3 827	31 015	53 554	14 071	13,4	46,2
Francija	2 548	2 628	38 395	40 382	1 406	49,0	67,0
Itālija	1 144	1 280	31 812	41 912	724	20,0	60,6
Vācija	2 141	2 331	28 506	34 105	2 694	27,2	82,8

Aprēķinātie galvenie darbības rezultātu rādītāji

	Kopējās izmaksas — pabeigts/km	Kopējās izmaksas — pabeigts un būvniecībā/km	Kopējās izmaksas — pabeigts/uz iedzīvotāju	Kopējās izmaksas — pabeigts un būvniecībā/uz iedzīvotāju	Kopējās izmaksas — pabeigts/km/uz iedzīvotāju	Kopējās izmaksas — pabeigts un būvniecībā/km/uz iedzīvotāju	ES līdzfinansējums /uz iedzīvotāju	Pasažierkilometri (miljonos)/ ātrgaitas dzelzceļa km	Pasažierkilometri /uz iedzīvotāju
Spānija	12	14	671	1 159	0,25	0,30	305	5,0	290
Francija	15	15	573	603	0,22	0,23	21	19,2	731
Itālija	28	33	525	692	0,46	0,54	12	17,5	330
Vācija	13	15	344	412	0,16	0,18	33	12,7	329

Piezīme: Francijas un Itālijas gadījumā dati neietver pārrobežu savienojumus — Brennera klinšu tuneli un Lionas-Turīnas tuneli; Itālijas pasažierkilometri ir jaunākā publiski pieejamā aplēse.

Avots: Revīzijas palāta, valstu pārvaldes iestādes, infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa operatori.

Ātruma atdeves analīze

VI PIELIKUMS**Iedzīvotāju viedoklis. Ceļošanas laika, cenu un savienojumu novērtējums revidētajās ātrgaitas dzelzceļa līnijās. Metodoloģija un dati**Izmantotā datu apkopošanas metodika

Darbs ietvēra biļešu cenu un braucienu datu apkopšanu par konkrētām dienām revidēto ātrgaitas līniju izbraukšanas vietās un galamērķos, izmantojot tādus transporta veidus kā ātrgaitas dzelzceļš, parastais dzelzceļš un gaisa pārvadājumi, kā arī analizējot īpašās iezīmes turpmāk norādītajos maršrutos.

Dalībvalsts	Revīzijai paredzētā ātrgaitas līnija	Cenu un braucienu informācija par	Attiecīgās dzelzceļa stacijas
Spānija	Madride-Barselona-Francijas robeža	Madride-Barselona	Madrides <i>Puerta de Atocha</i> - <i>Barselonas Sants</i>
	Madride-Galisija- <i>Eje Atlántico</i>	Madride- <i>Santiago de Compostela</i>	Madrides <i>Chamartín</i> - <i>Santiago de Compostela</i>
	Madride-Valladolid-Liona	Madride-Liona	Madrides <i>Chamartín</i> -Liona
Vācija	Štutgarte-Minhene	Štutgarte-Minhene	Štutgartes <i>Hbf</i> -Minhenes <i>Hbf</i>
	Berlīne-Minhene	Leipciga/Halle-Minhene	Leipcigas <i>Hbf</i> -Minhenes <i>Hbf</i>
Itālija	Turīna-Salerno	Turīna-Roma	Turīnas <i>Porta Nuova</i> -Romas <i>Termini</i>
	Milāna-Venēcija	Milāna-Venēcija	Milānas <i>Centrale</i> -Venēcijas <i>S. Lucia</i>
Francija	<i>LGV Est Européenne</i>	Parīze-Strasbūra	Parīzes <i>EST</i> -Strasbūras <i>Gare</i>
	<i>LGV Reina-Rona</i>	Dižona-Milūza	Dižonas <i>Ville</i> -Milūzas <i>Ville</i>

Pirmā darba daļa ietvēra datu apkopošanu, lai iegūtu informāciju un datus par zemāko biļešu cenu (ieskaitot nodokļus) nolūkā iegādāties biļeti uz attiecīgo dienu un laiku, kas būtu visloģiskākā pasažieru izvēle, savukārt otrā daļa ietvēra brauciena savienojumu skaita atzīmēšanu starp divām stacijām attiecīgajā dienā (norādot, vai ir mazāk par 10, no 10 līdz 20 vai vairāk nekā 20 iespējamo savienojumu). Turpmāk detalizēti izklāstīts darba tvērums.

- o Dažādu transporta veidu skaits: 3 — ātrgaitas vilciens, parastais vilciens un gaisa transports (tālsatiksmes autobusus Revīzijas palāta analizēja atsevišķi);
- o galamērķu/maršrutu skaits: 9, kā norādīts iepriekš;
- o virzienu skaits (katrs maršruts ir divvirzienu; piemēram, MAD-BCN un BCN-MAD): 2, bet attiecas tikai uz izbraukšanas vietām un galamērķiem;
- o dažādu sākuma dienu skaits nedēļā: 2 (divvirzienu biļete no pirmdienas līdz trešdienai, kas parasti piesaista profesionālos klientus; divvirzienu biļete no piektdienas līdz svētdienai, kas parasti piesaista atpūtas braucienus pasažierus);
- o brauciena datumi: 4 nedēļas ar aptuveniem datumiem (2017. gada 5.–9. jūnijs; 2017. gada 3.–7. jūlijs; 2017. gada 31. jūlijs–4. augusts; un 2017. gada 28. augusts–3. septembris);
- o brauciena laiki apvienojumā ar iepriekš minētajām brauciena dienām: (darījumu braucieni: atiešana no 7.00 līdz 9.00 un atgriešanās no 16.00 līdz 18.00; atpūtas braucieni: atiešana no 10.00 līdz 12.00 un atgriešanās no 17.00 līdz 19.00);
- o rezervācijas laiku skaits: 3 (3 mēneši pirms pirmās brauciena dienas; 2 nedēļas pirms pirmās brauciena dienas; “pēdējā brīdī”: vienu darba dienu pirms pirmās brauciena dienas);
- o Apkopojamie dati: izbraukšanas un ierašanās datums; divvirzienu biļetes cena euro valūtā; brauciena ilgums minūtēs. Savienojumu skaits diennaktī.

Datu apkopošanas darbs sākās 2017. gada martā, lai veiktu “3 mēnešu iepriekš” rezervāciju braucienam pirmajā iepriekš minētajā dienā. Prioritāti piešķīra laikam (salīdzinājumā ar izmaksām) darījumu braucieniem gadījumā un izmaksām atpūtas braucieniem gadījumā. Rezervējot biļeti, izmantoja šādu pieeju: ja personai, kas dodas darījumu braucienā, norādītajā laikā bija pieejami divi varianti un viens bija par 20 EUR lētāks, bet par

30 minūtēm lēnāks, prioritāti piešķir ātrākajam un nedaudz dārgākajam vilcienam. Tas pats attiecas uz atpūtas braucieniem: ja vilciens ceļā pavada par 30 minūtēm vairāk, bet ir par 20 EUR lētāks, izvēlas šo vilcienu.

Vidējās cenas un braucienu laiki: vispārīgs pārskats

Maršruts	Vidējā cena un brauciena ilgums									Savienojumu skaits
	Darījumu brauciens			Atpūtas brauciens						
	Ātrgaitas dzelzceļš	Parastais dzelzceļš	Gaisa pārvadājumi	Ātrgaitas dzelzceļš	Parastais dzelzceļš	Gaisa pārvadājumi				
Madride-Barselona-Madride	177 EUR 05 h 19	120 EUR 12 h 04	225 EUR 02 h 45	169 EUR 05 h 35		218 EUR 02 h 40	20–30			
Barselona-Madride-Barselona	155 EUR 05 h 17	124 EUR 11 h 43	244 EUR 02 h 45	167 EUR 05 h 30	130 EUR 11 h 19	223 EUR 02 h 43	20–30			
Madride-Santjago-Madride	81 EUR 11 h 06		229 EUR 02 h 27				<10			
Santjago-Madride-Santjago	82 EUR 10 h 40			81 EUR 10 h 36			<10			
Madride-Liona-Madride	69 EUR 04 h 38	63 EUR 10 h 13		81 EUR 04 h 57			10			
Liona-Madride-Liona	71 EUR 04 h 56						10			
Štutgarte-Minhene-Štutgarte	76 EUR 04 h 36	88 EUR 06 h 49		63 EUR 04 h 37	84 EUR 06 h 46		50–60			
Minhene-Štutgarte-Minhene	74 EUR 04 h 31	88 EUR 06 h 46	229 EUR 01 h 30	65 EUR 04 h 33	84 EUR 06 h 45		50–60			
Leipciga-Minhene-Leipciga	135 EUR 10 h 15	117 EUR 13 h 33		108 EUR 10 h 45	87 EUR 13 h 39		40–45			
Minhene-Leipciga-Minhene	113 EUR 10 h 28	118 EUR 13 h 32	340 EUR 01 h 50	91 EUR 10 h 18	92 EUR 14 h 26		40–45			
Turīna-Roma-Turīna	137 EUR 09 h 08	125 EUR 12 h 55	276 EUR 02 h 24	157 EUR 08 h 43	159 EUR 13 h 15	236 EUR 02 h 20	20–50			
Roma-Turīna-Roma	134 EUR 09 h 10	127 EUR 13 h 53	289 EUR 02 h 23	140 EUR 08 h 54	121 EUR 20 h 44	165 EUR 02 h 30	20–50			
Milāna-Venēcija-Milāna	68 EUR 04 h 50	51 EUR 06 h 40		82 EUR 04 h 50	53 EUR 07 h 42		20–50			
Venēcija-Milāna-Venēcija	65 EUR 04 h 50	50 EUR 07 h 04		66 EUR 04 h 50	51 EUR 07 h 56		20–50			
Parīze-Strasbūra-Parīze	161 EUR 03 h 40			173 EUR 03 h 44			15–20			
Strasbūra-Parīze-Strasbūra	154 EUR 03 h 51			162 EUR 03 h 36			15–20			
Dižona-Milūza-Dižona	49 EUR 02 h 28						15–20			
Milūza-Dižona-Milūza				62 EUR 02 h 42			15–20			

Avots: Advito un Revīzijas palāta. Pelēkie lauki = dati nav pieejami; slejā "Savienojumu skaits" norādīts tiešo divvirzienu braucienu vidējais skaits starp nosauktajām pilsētām 24 stundu periodā.

Vidējie rādītāji dalījumā pēc apmeklētajām pilsētām

Valsts	Euro par brauciena minūti						Euro par brauciena kilometru	
	Darījumu brauciens			Atpūtas brauciens			Darījumu brauciens	Atpūtas brauciens
	Ātrgaitas dzelzceļš	Parastais dzelzceļš	Gaisa pārvadājumi	Ātrgaitas dzelzceļš	Parastais dzelzceļš	Gaisa pārvadājumi	Ātrgaitas dzelzceļš	Ātrgaitas dzelzceļš
Spānija	0,30 EUR	0,15 EUR	1,47 EUR	0,35 EUR	0,19 EUR	1,37 EUR	0,10 EUR	0,12 EUR
Vācija	0,24 EUR	0,18 EUR	2,82 EUR	0,19 EUR	0,16 EUR		0,15 EUR	0,12 EUR
Itālija	0,24 EUR	0,14 EUR	1,97 EUR	0,27 EUR	0,13 EUR	1,39 EUR	0,12 EUR	0,13 EUR
Francija	0,58 EUR			0,64 EUR			0,17 EUR	0,19 EUR

Avots: Advito un Revīzijas palāta. Vidējais ātrums iepriekš minētajos ātrgaitas savienojumos bija 157 km/h Spānijā, 103 km/h Vācijā, 126 km/h Itālijā un 183 km/h Francijā.

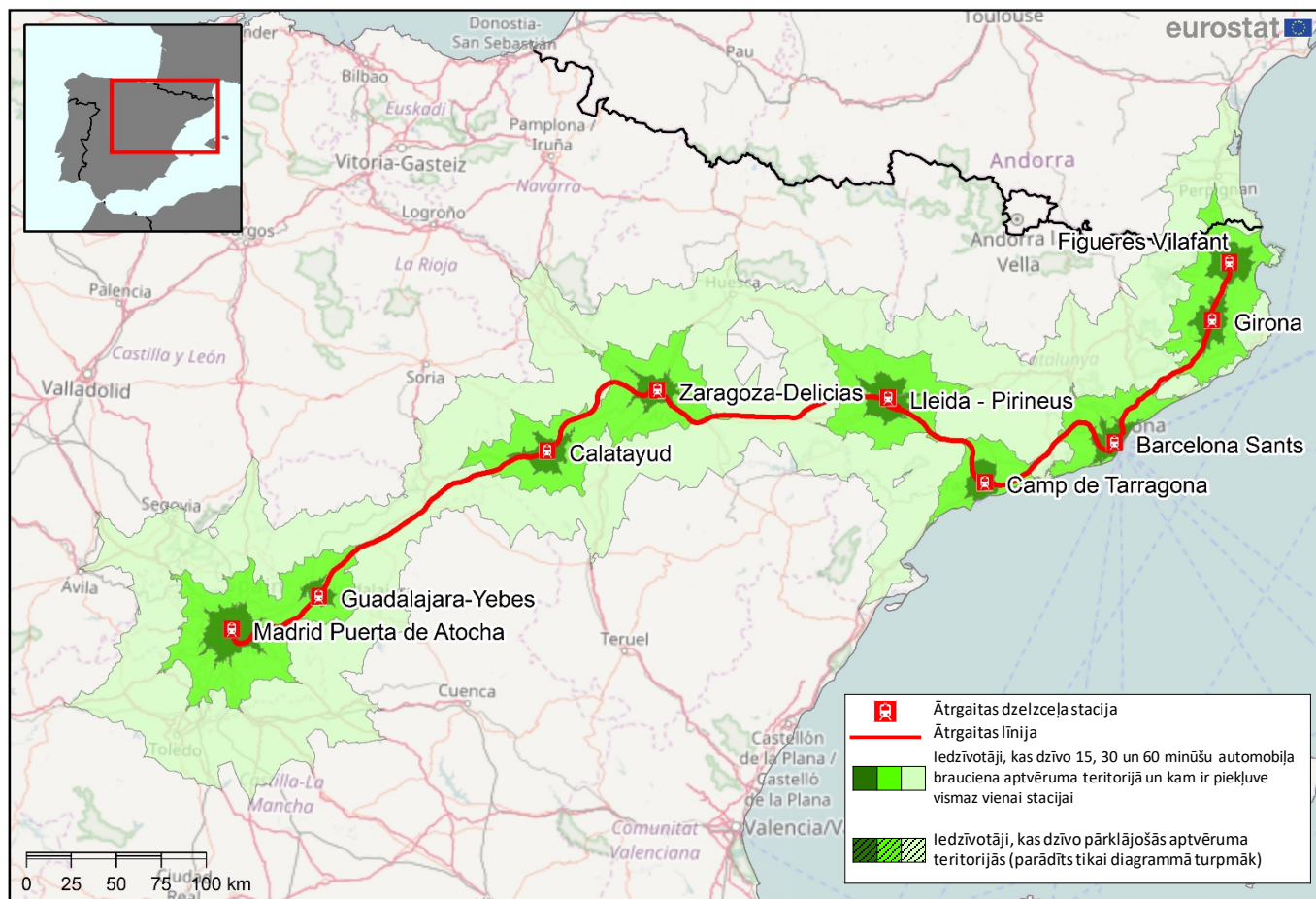
VII PIELIKUMS**Staciju ietekme uz brauciena laiku un ātrumu**

Ātrgaitas līnija	Izbraukšanas vieta-galamērķis	Garums (km)	Staciju skaits	Vidējais attālums starp stacijām (km)	Īsākais attālums starp stacijām (km)	Garākais attālums starp stacijām (km)	Tiešākais brauciens (min)	Netiešākais brauciens (min)	Starpība (min)	Katras starpposma stacijas laika izmaksas	Tiešākā brauciena vidējais ātrums (km/h)	Netiešākā brauciena vidējais ātrums (km/h)	Starpība (km/h)	Katras starpposma stacijas vidējā ātruma izmaksas (km/h)
Madride-Barselona-FF	Madride - Figeresa Vilafanta	797	9	100	35	157	215	255	40	10	209	188	21,49	5,37
Madride-Liona	Madride-Liona	345	5	86	51	114	126	153	27	9	164	135	28,99	7,2
Eje Atlantico	Vigo-A Coruņa	165	5	41	26	61	80	80	N. P.	N. P.	124	124	N. P.	N. P.
Turīna-Salerno	Turīna-Salerno*	1 007	14	77	4	253	255*	292*	37*	7*	186*	162*	23,55*	4,71*
Milāna-Venēcija	Milāna-Venēcija	273	7	46	8	84	145	145	N. P.	N. P.	113	113	N. P.	N. P.
LGV Est Européenne	Parīze-Strasbūra	441	5	110	68	137	106	119	13	7	250	222	27,27	13,64
LGV Rhin-Rhône	Dižona-Milūza	205	4	68	46	82	62	74	12	6	198	166	32,17	16,09
Štutgarte-Minhene	Štutgarte-Minhene	267	8	38	6	191	134	154	20	4	108	94	14,00	2,74
Berlīne-Leipciga/Halle-Erfurte-Nirnberga-Minhene	Berlīne-Minhene	672	15	48	2	94	240	312	72	12	155	129	25,77	4,28

* Staciju ietekme uz brauciena laiku un ātrumu ir aprēķināta Milānas-Neapoles braucienam.

Aptvēruma teritorijas karte un galvenie dati par katru revidēto ātrgaitas līniju, kā arī par novērtētajiem robežšķērsošanas punktiem

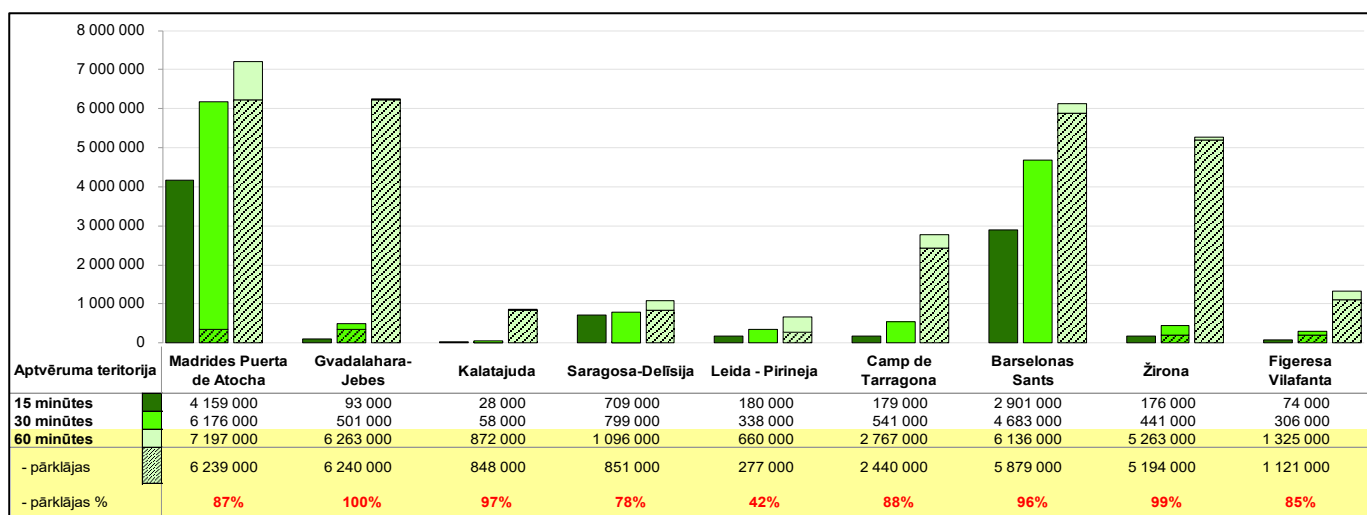
Ātrgaitas līnija Madride–Barselona–Francijas robeža



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

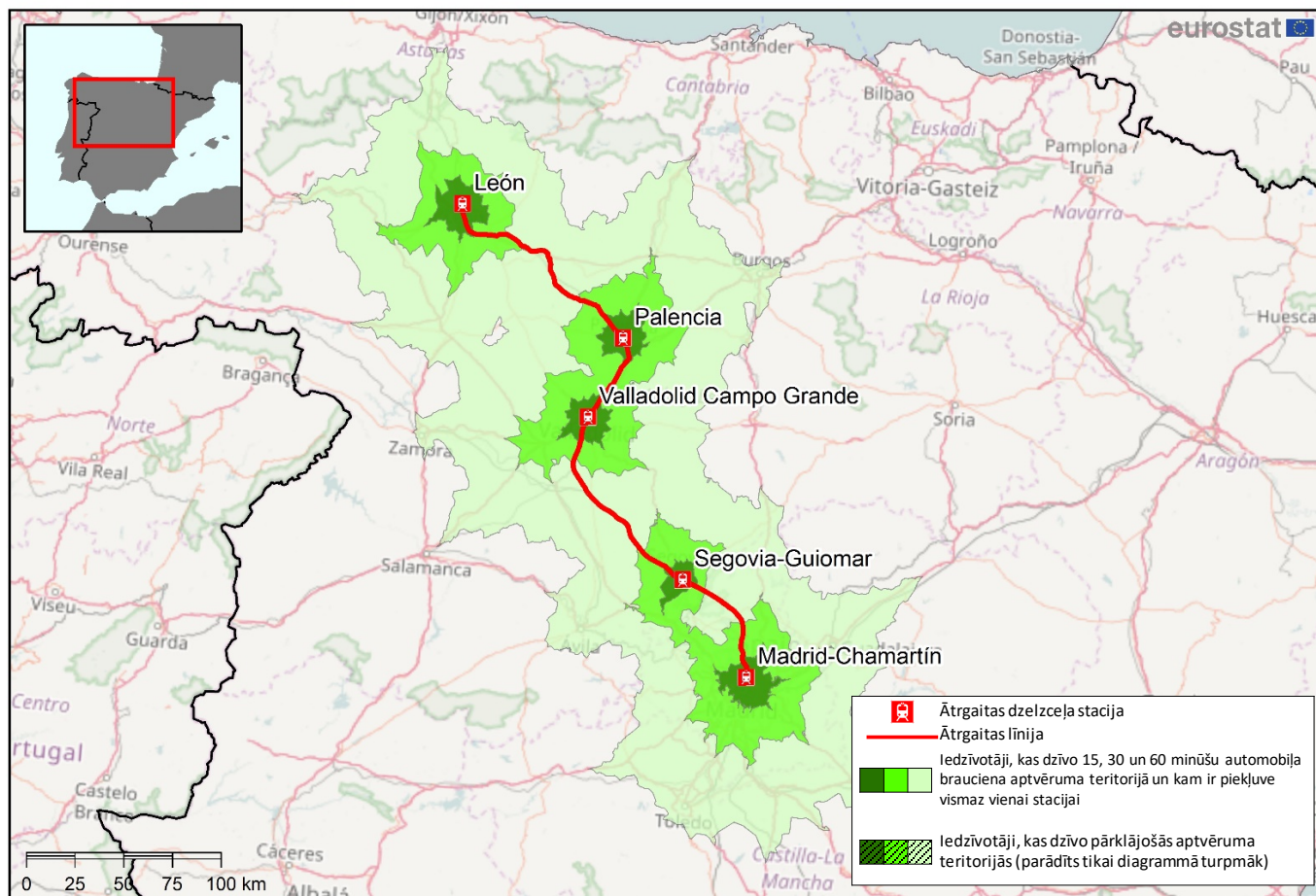
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Garums	Kopējās izmaksas (bez PVN)		Līniju kapacitātes piesātinājums	Ātrgaitas vilcieni (vidēji dienā)	Stacijas	Vidējais attālums starp stacijām	Ātrums			
	milj. EUR	milj. EUR					Maksimālais projektētais ātrums	Maksimālais kustības ātrums	Faktiskais vidējais ātrums	no maksimālā projektētā ātruma
km	milj. EUR	milj. EUR	%	skaits	skaits	km	km/h	km/h	km/h	%
797	12 109	3 553	45%	90	9	94*	350	300	188-209	54-60 %



* Neietver Saragosas un Leidas apvedceļus.

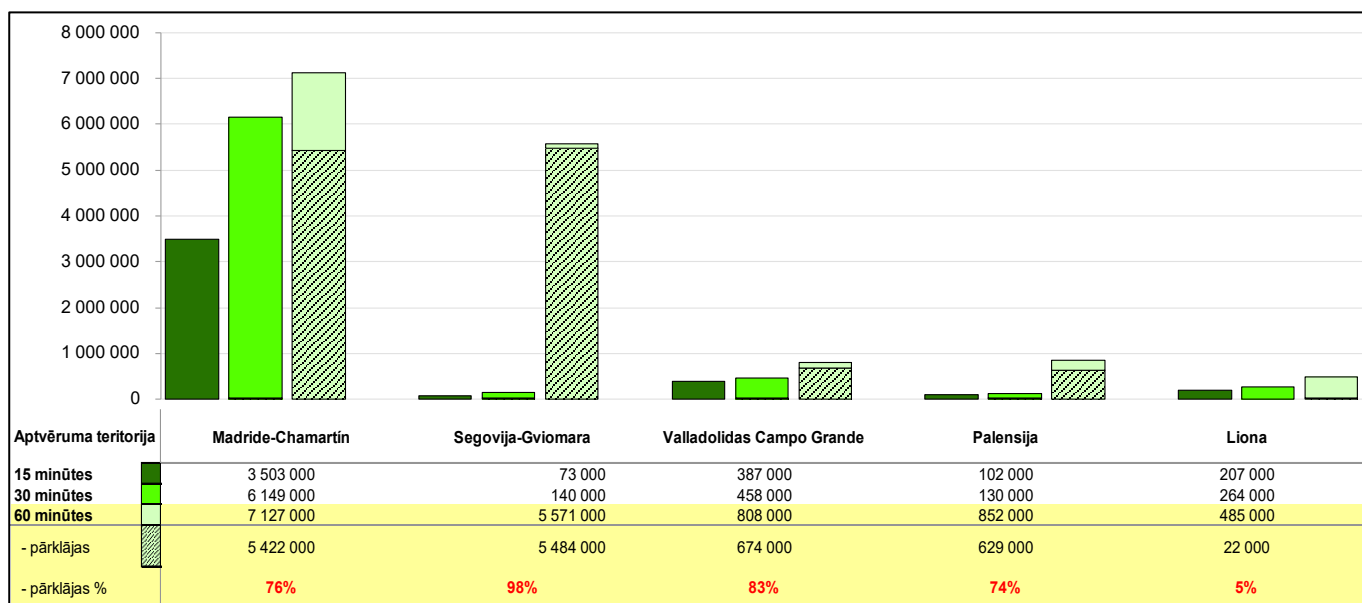
Ātrgaitas līnija Madride-Liona



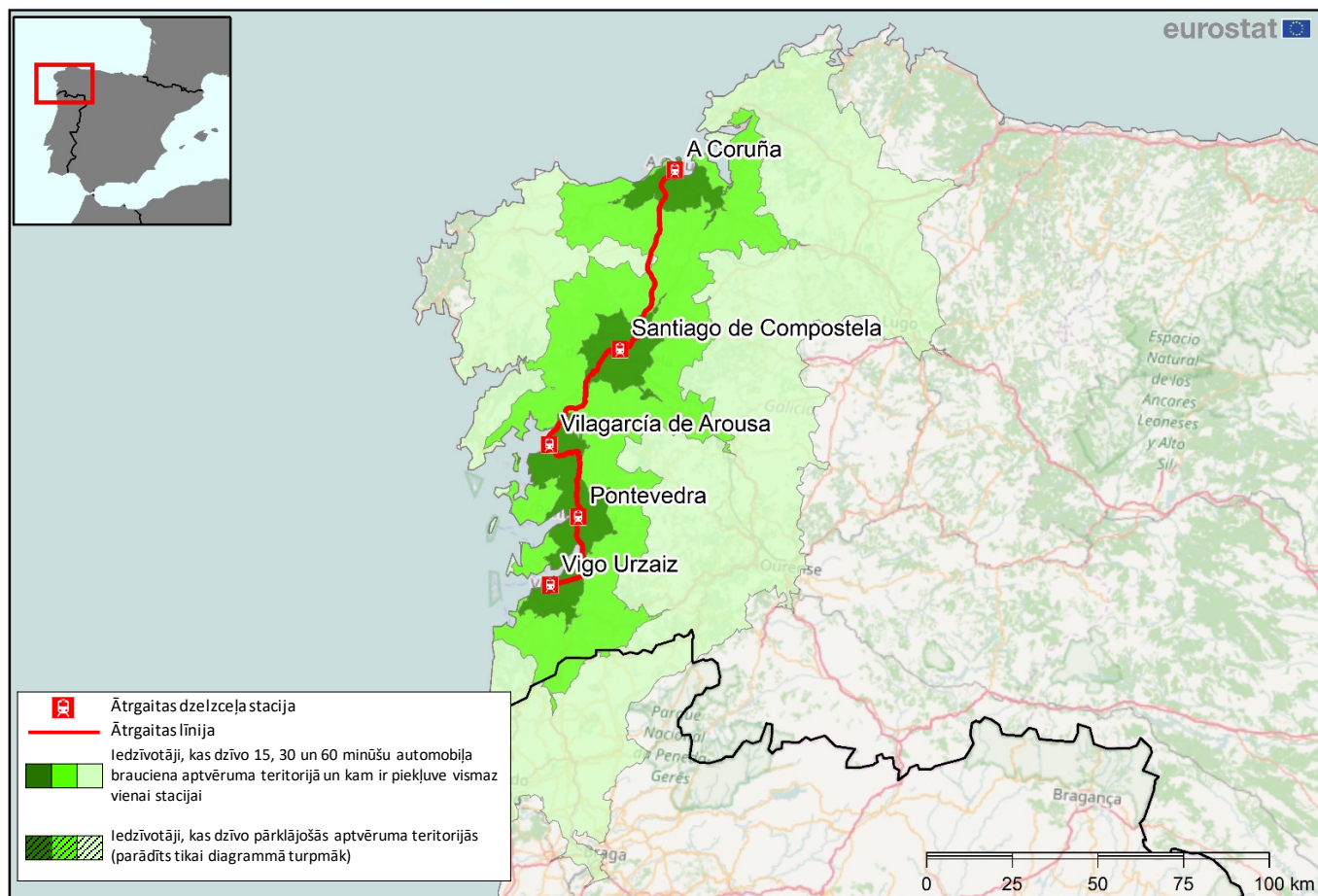
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Garums km	Kopējās izmaksas (bez PVN) milj. EUR	ES finansējums milj. EUR	Līniju kapacitātes piesātinājums %	Ātrgaitas vilcieni (vidēji dienā) skaits	Stacijas skaits	Vidējais attālums starp stacijām km	Ātrums			
							Maksimālais projektētais km/h	Maksimālais kustības km/h	Faktiskais vidējais km/h	no maksimālā projektētā %
345	5 415	2 118 (34%)	39%	47	5	86	350	300	135-164	39-47 %



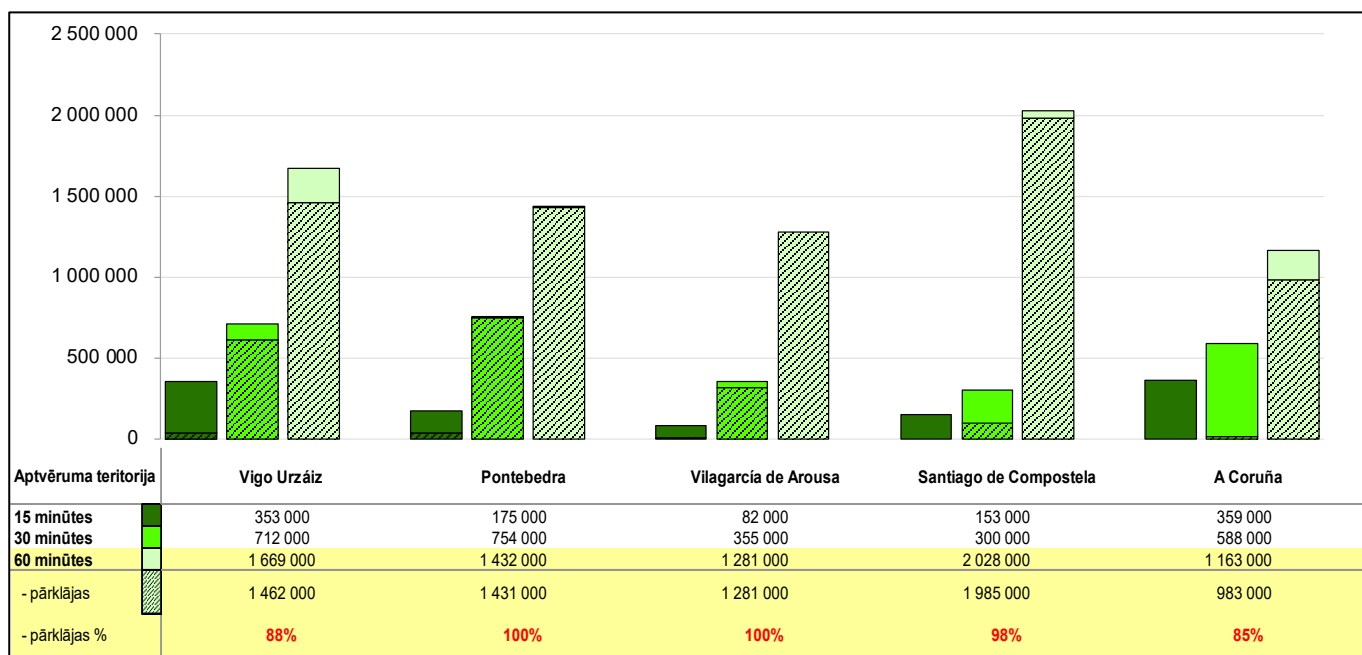
Ātrgaitas linija Eje Atlántico



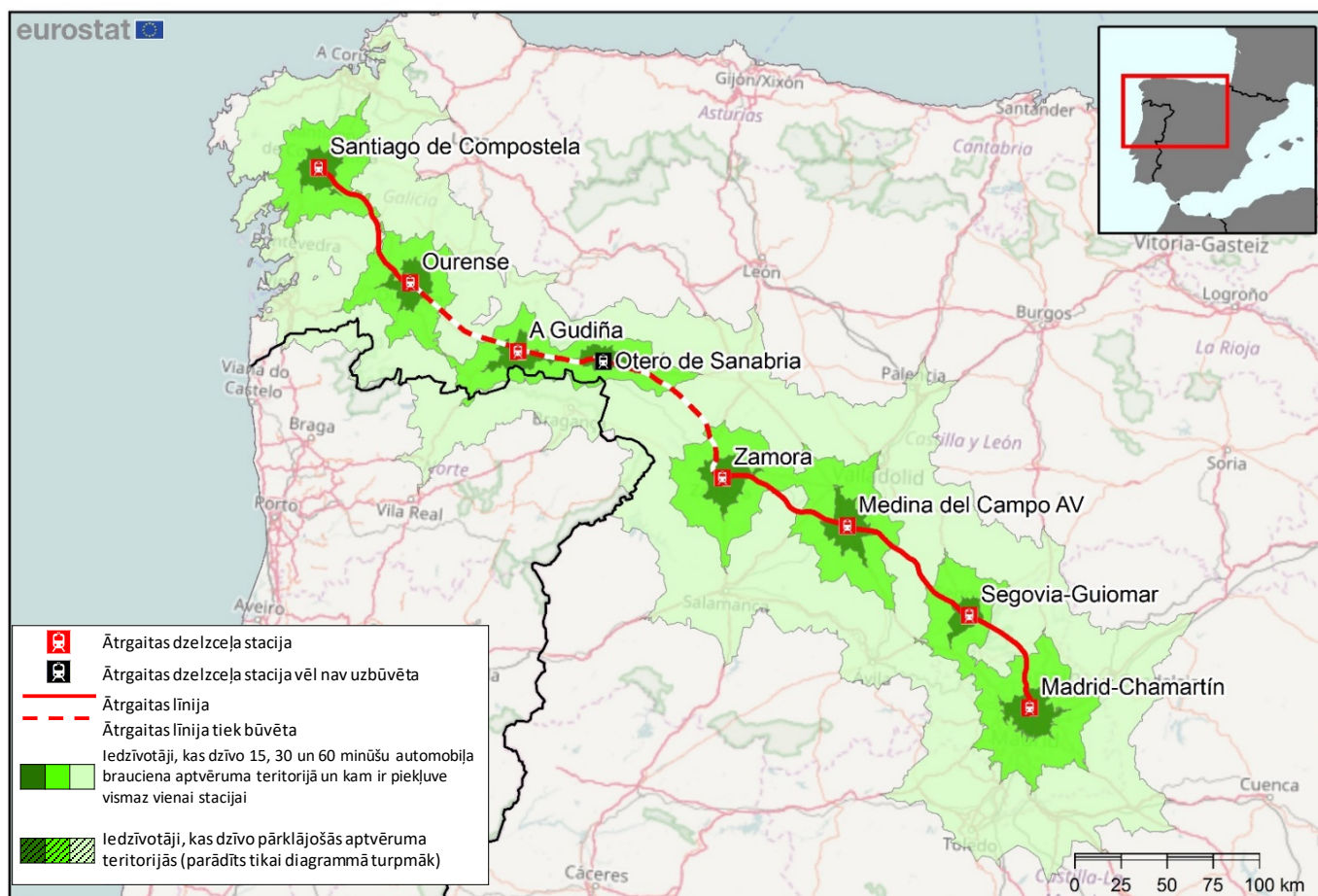
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Garums km	Kopējās izmaksas (bez PVN) milj. EUR	ES finansējums milj. EUR	Līniju kapacitātes piesātinājums %	Ātrgaitas vilcieni (vidēji dienā) skaits	Stacijas skaits	Vidējais attālums starp stacijām km	Ātrums			
							Maksimālais projektētais km/h	Maksimālais faktiskais km/h	Faktiskais vidējais km/h	no maksimālā projektētā %
165	2 596	418 (14%)	19%	22	5	41	250	200	124	50%



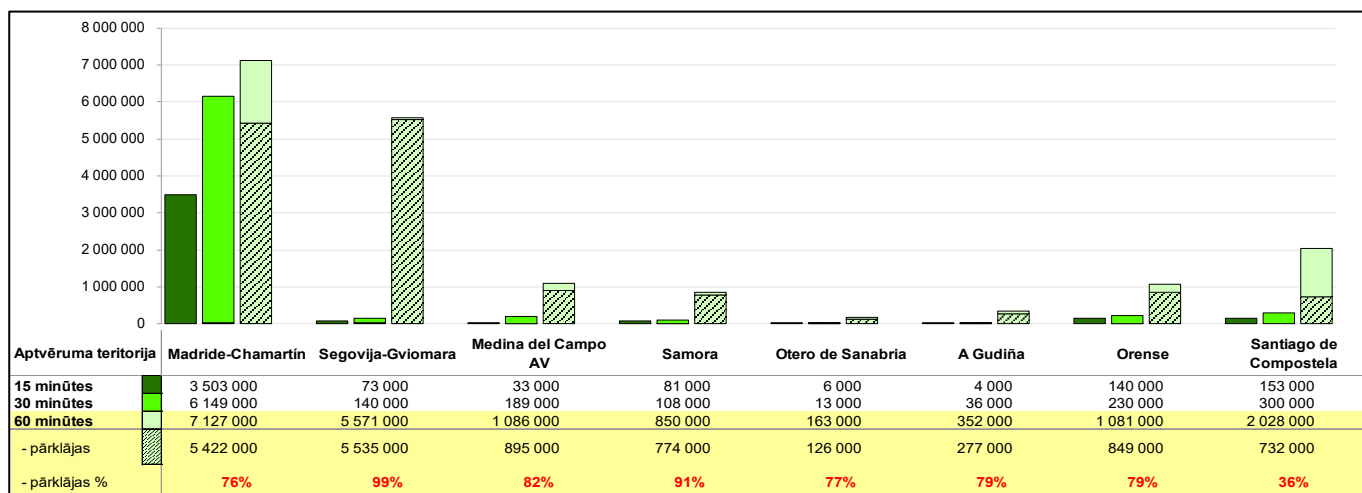
Ātrgaitas līnija Madride-Galisija



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

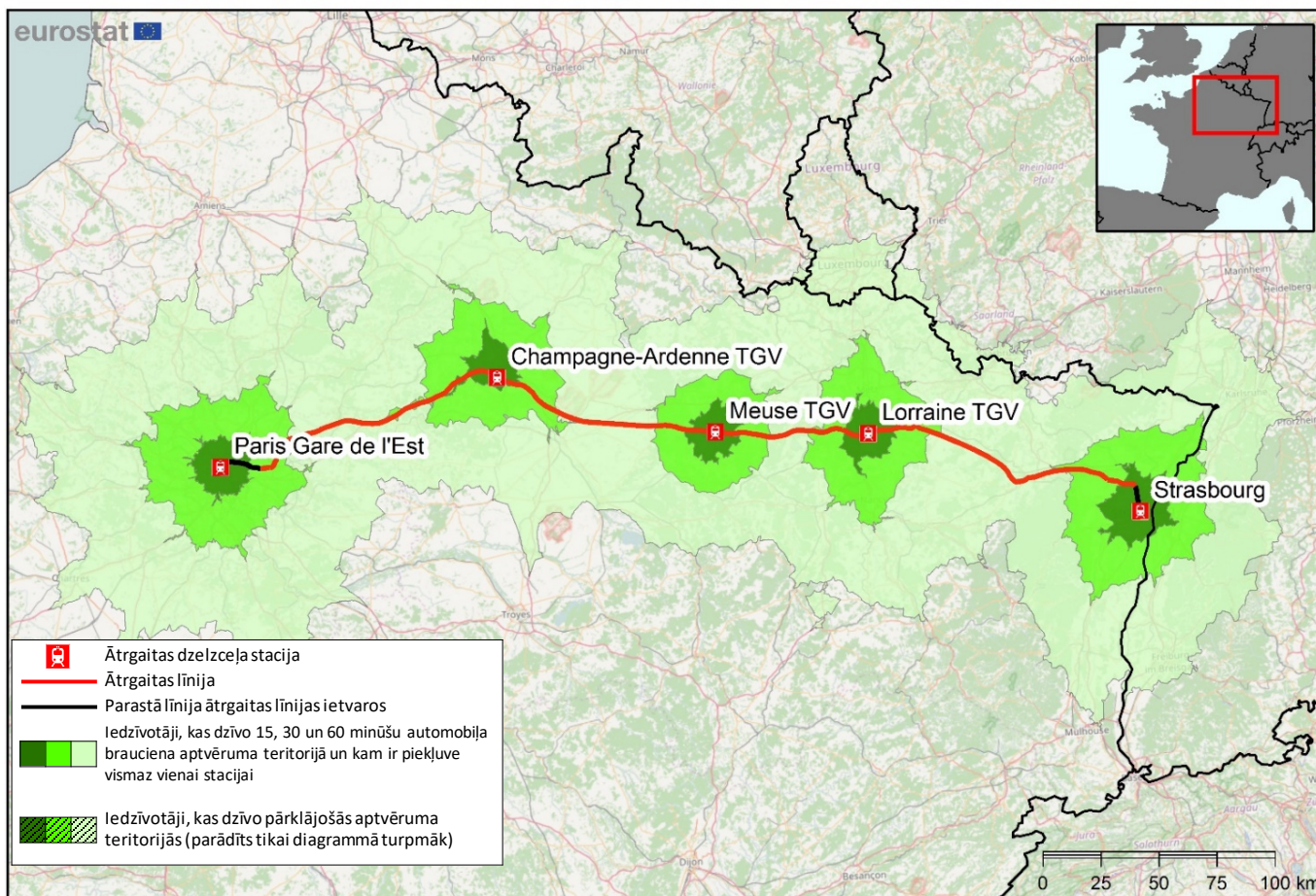
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Garums km	Kopējās izmaksas (bez PVN) milj. EUR	ES finansējums milj. EUR	Līniju kapacitātes piesātinājums %	Ātrgaitas vilcieni (vidēji dienā) skaits	Stacijas skaits	Vidējais attālums starp stacijām km	Ātrums			
							Maksimālais projektētais km/h	Maksimālais kustības km/h	Faktiskais vidējais km/h	no maksimālā projektētā %
549	5 714*	440*	36 %**	22	8	78	350	200	103-110	29-31 %

* Kopējās izmaksas un ES finansējums attiecas uz *Medina del Campo*-Galīcijas posmu.

** Attiecas uz pabeigtajiem ātrgaitas posmiem.

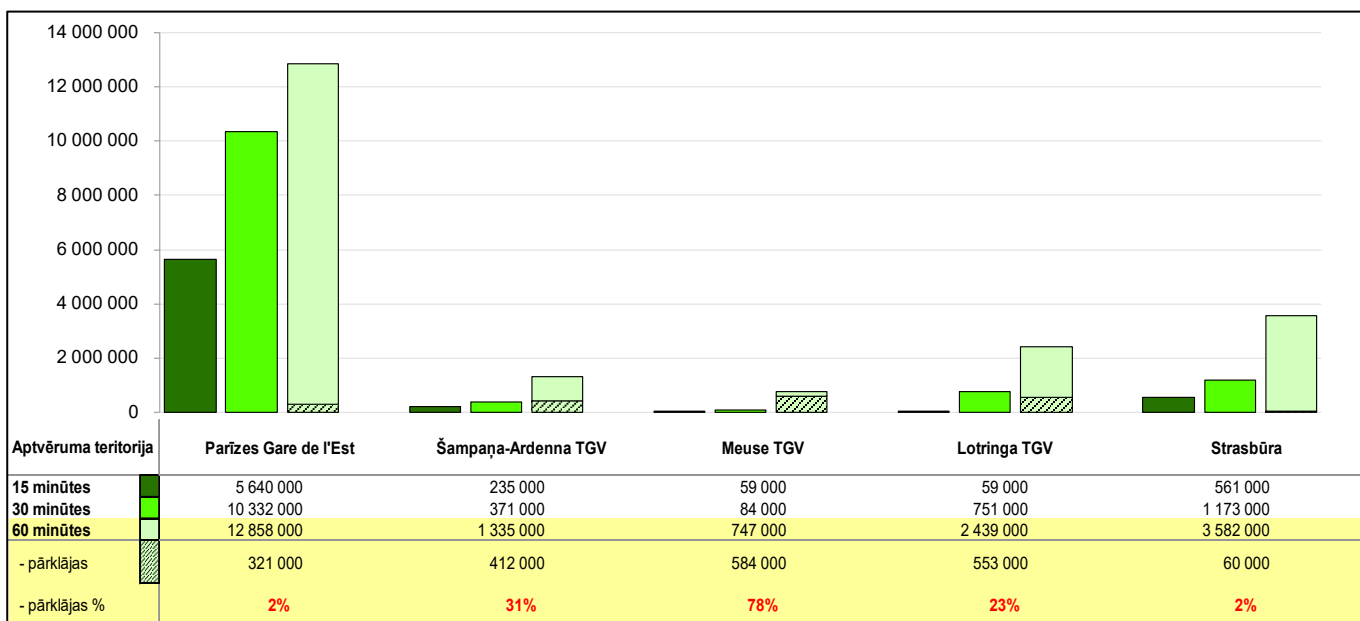
Ātrgaitas līnija Est Européenne



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

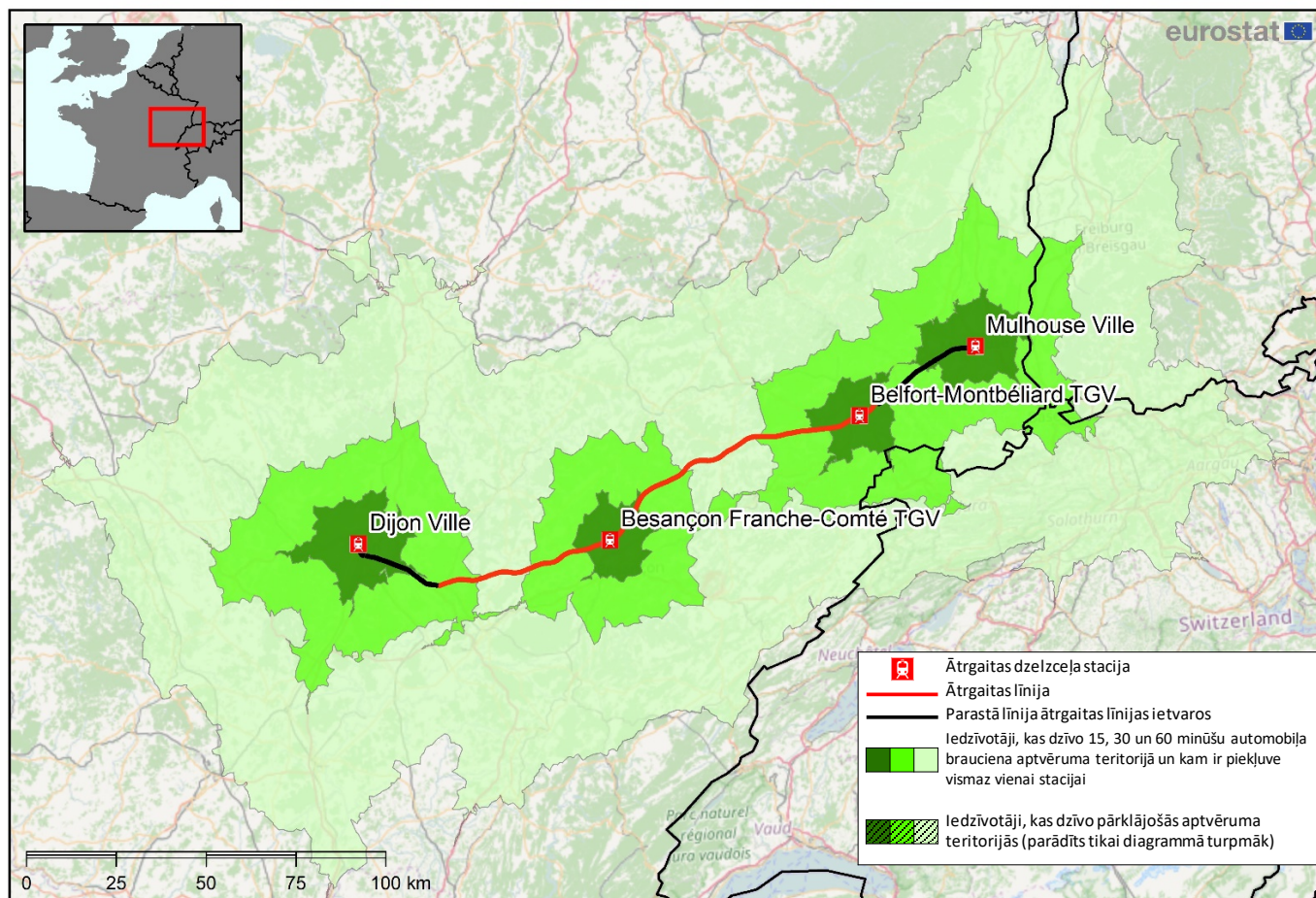
Garums km	Kopējās izmaksas (bez PVN) milj. EUR	ES finansējums milj. EUR	Līniju kapacitātes piesātinājums %	Ātrgaitas vilcieni (vidēji dienā) skaits	Stacijas skaits	Vidējais attālums starp stacijām km	Ātrums			
							Maksimālais projektētais km/h	Maksimālais kustības km/h	Faktiskais vidējais km/h	no maksimālā projektētā %
406*	6 712	331 (5%)	50%	56	5	110**	350	320	222-250	63-71 %



* Tikai ātrgaitas līnija; iekļauts 441 km ar parastajām līnijām.

** Aprēķināts no kopējā garuma 441 km apmērā.

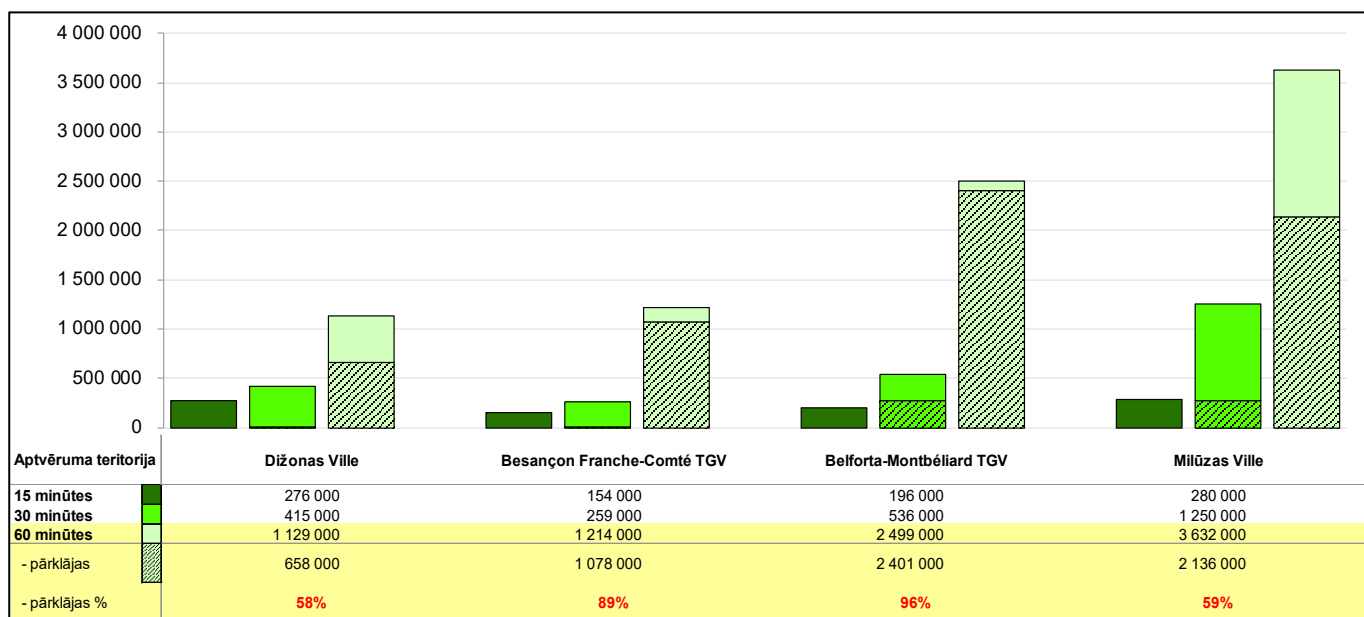
Ātrgaitas linija Reina-Rona



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

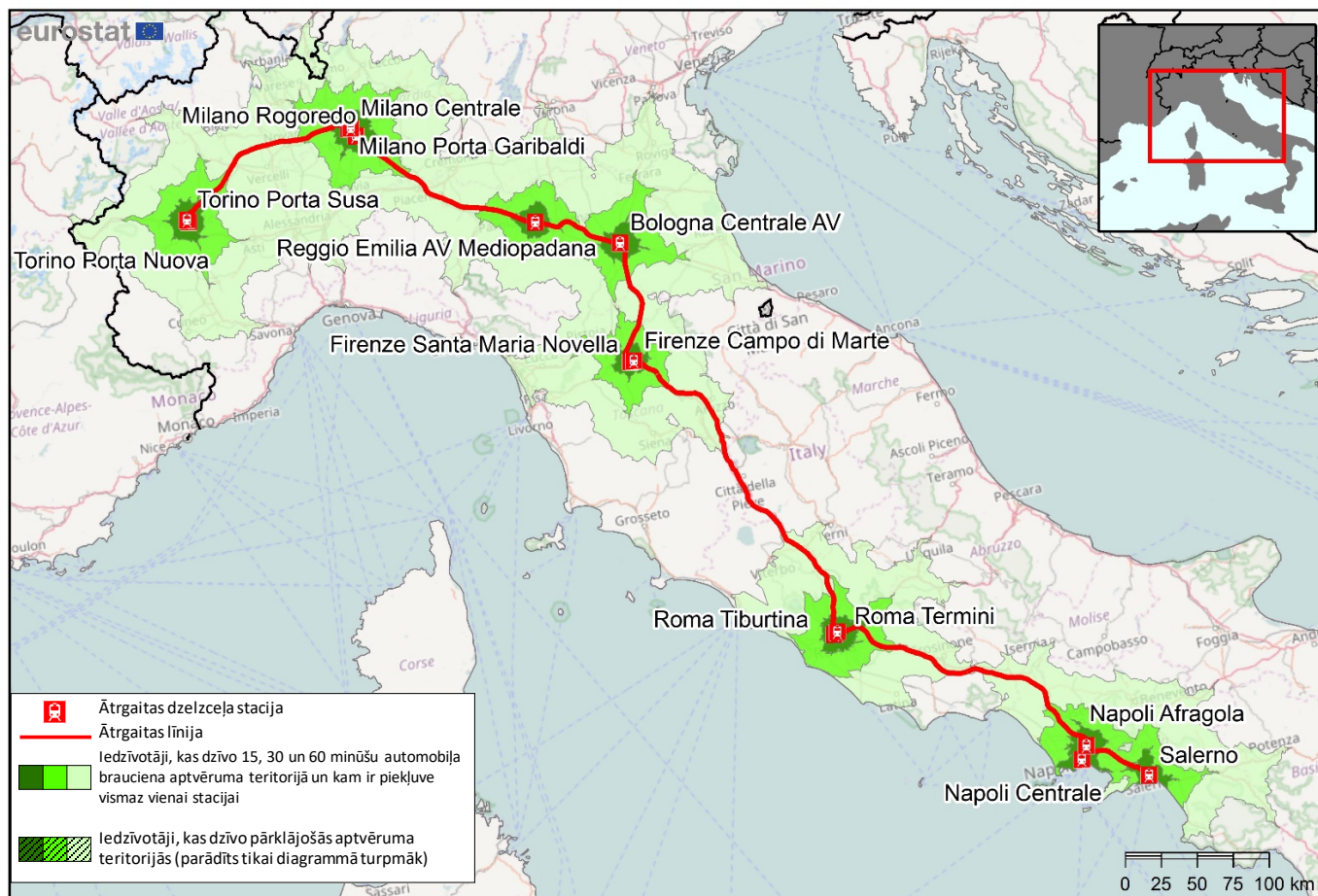
Garums km	Kopējās izmaksas (bez PVN) milj. EUR	ES finansējums milj. EUR	Līniju kapacitātes piesātinājums %	Ātrgaitas vilcieni (vidēji dienā) skaits	Stacijas skaits	Vidējais attālums starp stacijām km	Ātrums			
							Maksimālais projektētais km/h	Maksimālais kustības km/h	Faktiskais vidējais km/h	no maksimālā projektētā %
138*	2 588	207 (8%)	20%	19	4	68**	350	320	166-198	47-57 %



* Tikai ātrgaitas līnija; iekļauts 205 km ar parastajām līnijām.

** Aprēķināts no kopējā garuma 205 km apmērā.

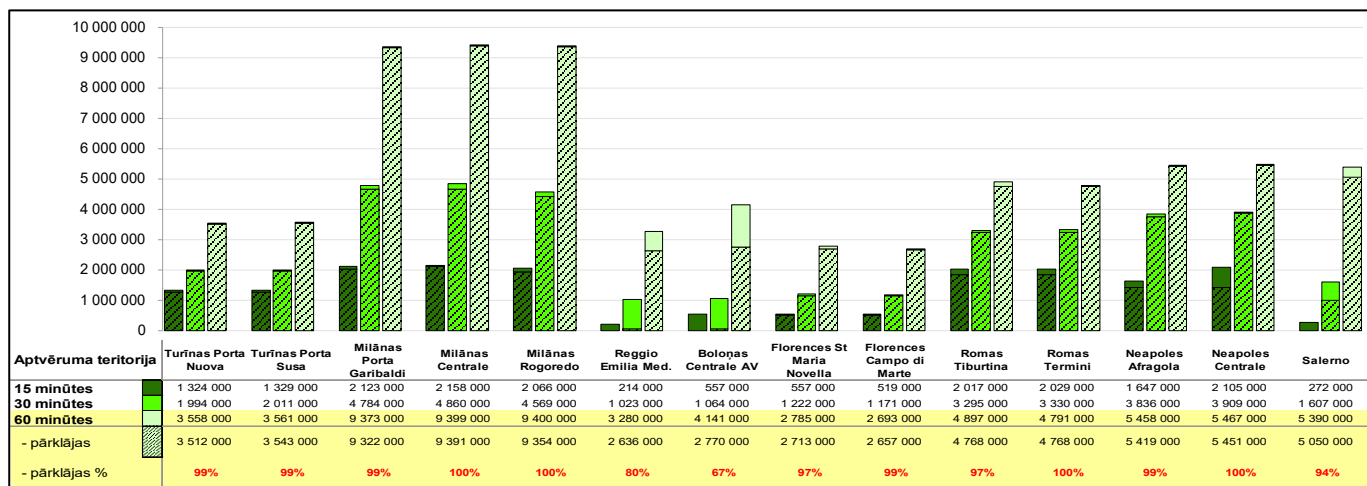
Ātrgaitas līnija Turīna-Salerno



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

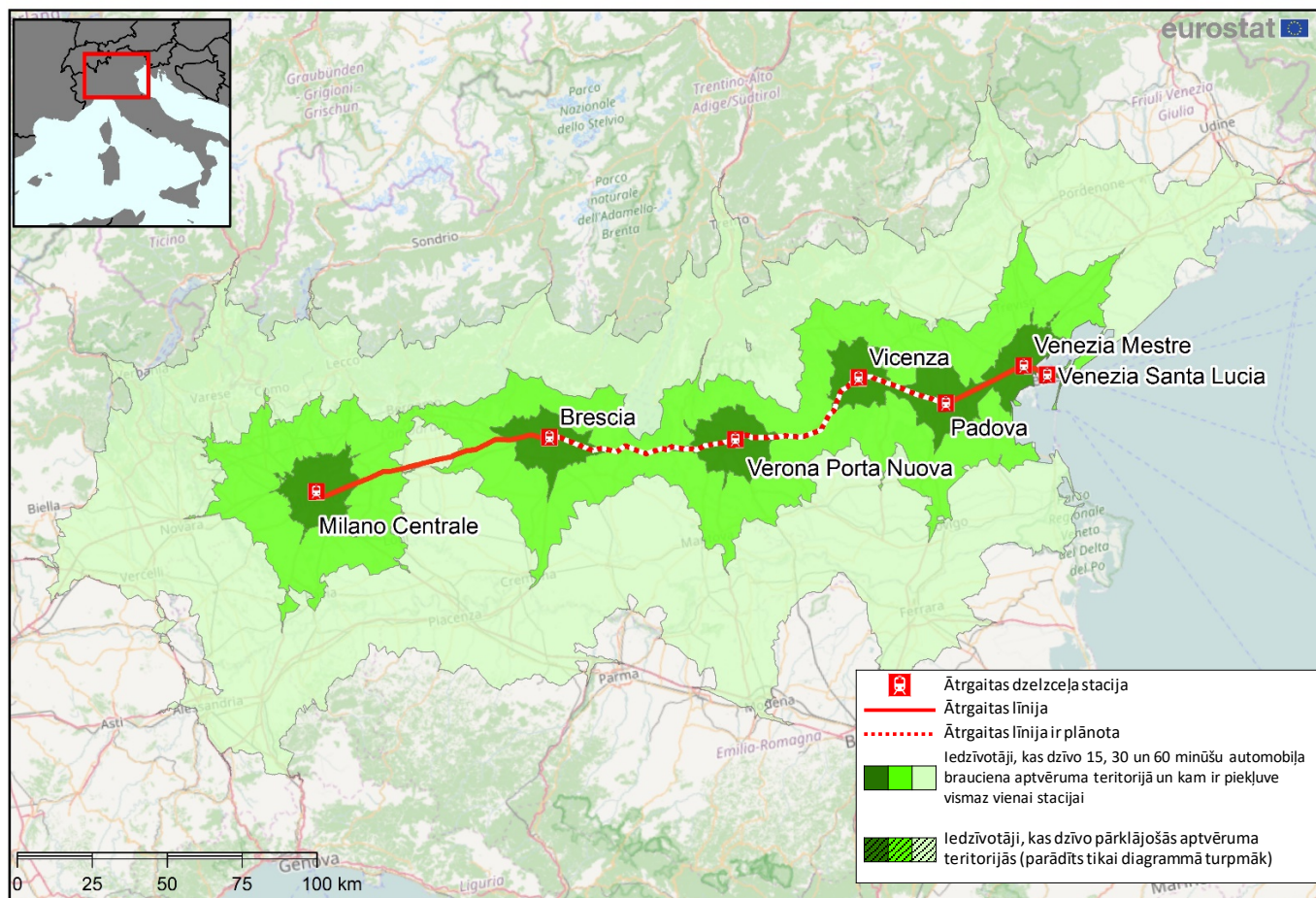
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Garums km	Kopējās izmaksas (bez PVN) milj. EUR	ES finansējums milj. EUR	Līniju kapacitātes piesātinājums %	Ātrgaitas vilcieni (vidēji dienā) skaits	Stacijas skaits	Vidējais attālums starp stacijām km	Ātrums			
							Maksimālais projektētais km/h	Maksimālais kustības km/h	Faktiskais vidējais km/h	no maksimālā projektētā %
1 007	32 169	530	38%	257	14	77	300	300	162-186	54-62 %



* Reālais vidējais ātrums ir novērtēts Milānas-Neapoles braucienam.

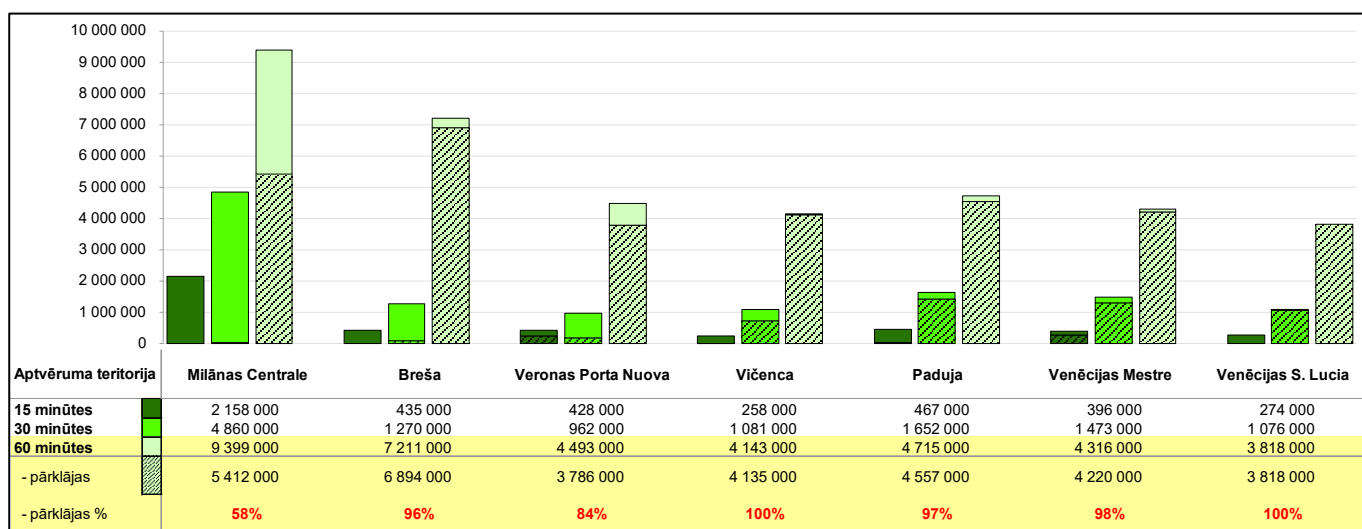
Ātrgaitas līnija Milāna-Venēcija



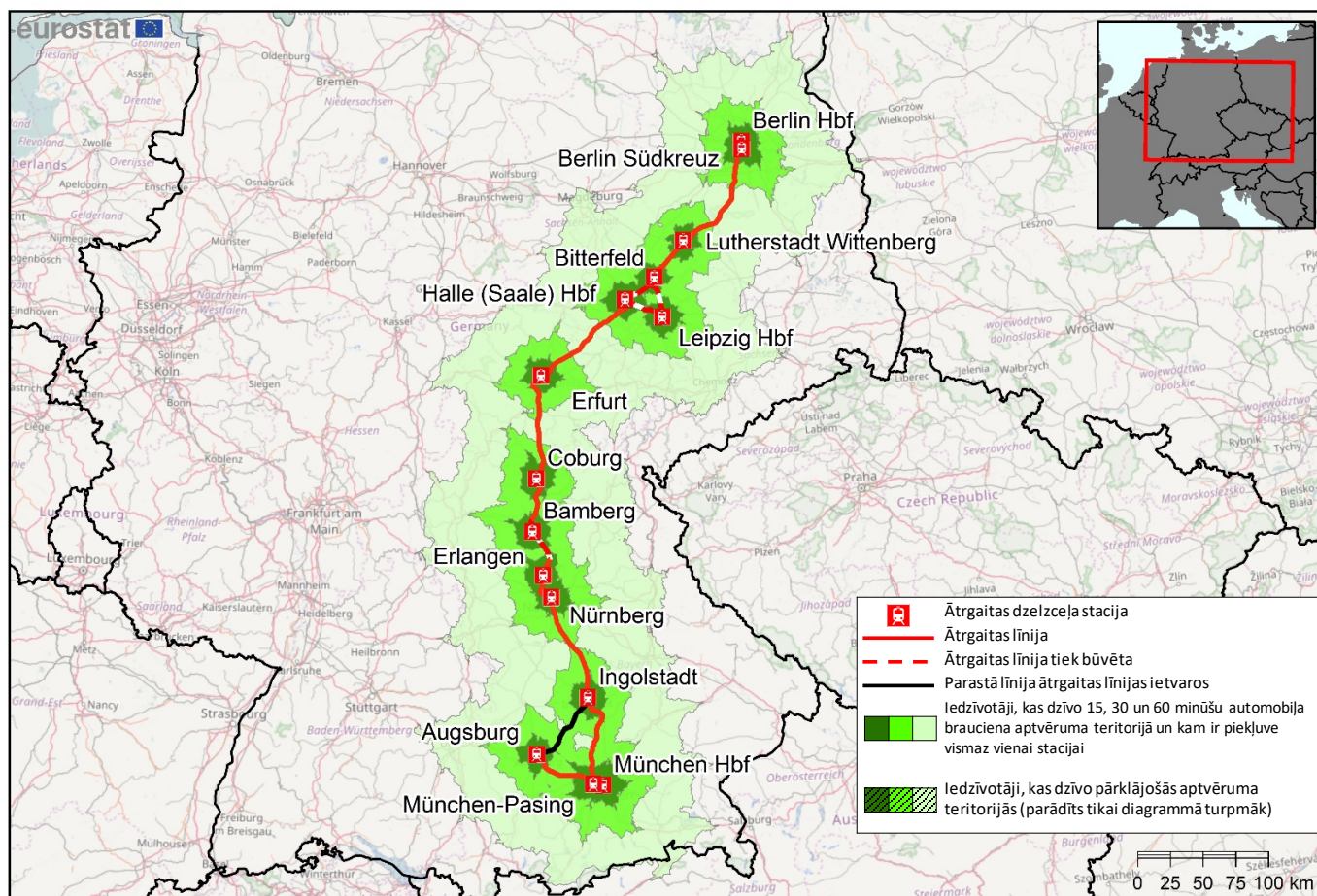
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Garums	Kopējās izmaksas (bez PVN)	ES finansējums	Līniju kapacitātes piesātinājums	Ātrgaitas vilcieni (vidēji dienā)	Stacijas	Vidējais attālums starp stacijām	Ātrums			
							Maksimālais projektētais	Maksimālais kustības	Faktiskais vidējais	no maksimālā projektētā
km	milj. EUR	milj. EUR	%	skaitis	skaitis	km	km/h	km/h	km/h	%
273	11 856	178	N. P.	93	7	46	300	300	113	38%



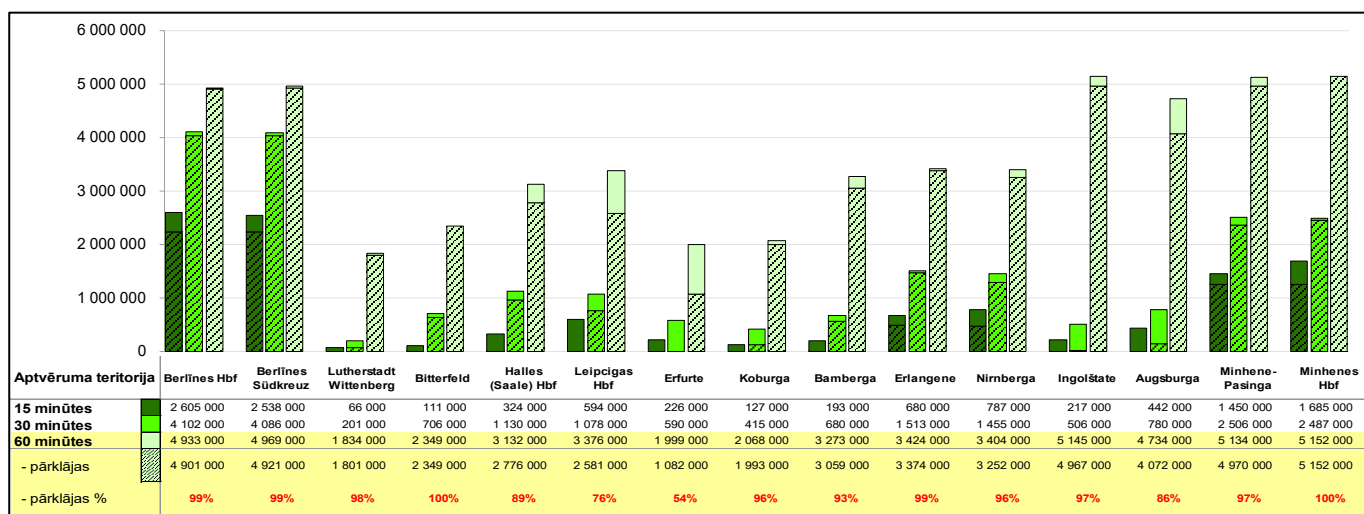
Ātrgaitas līnija Berlīne-Mīnhene



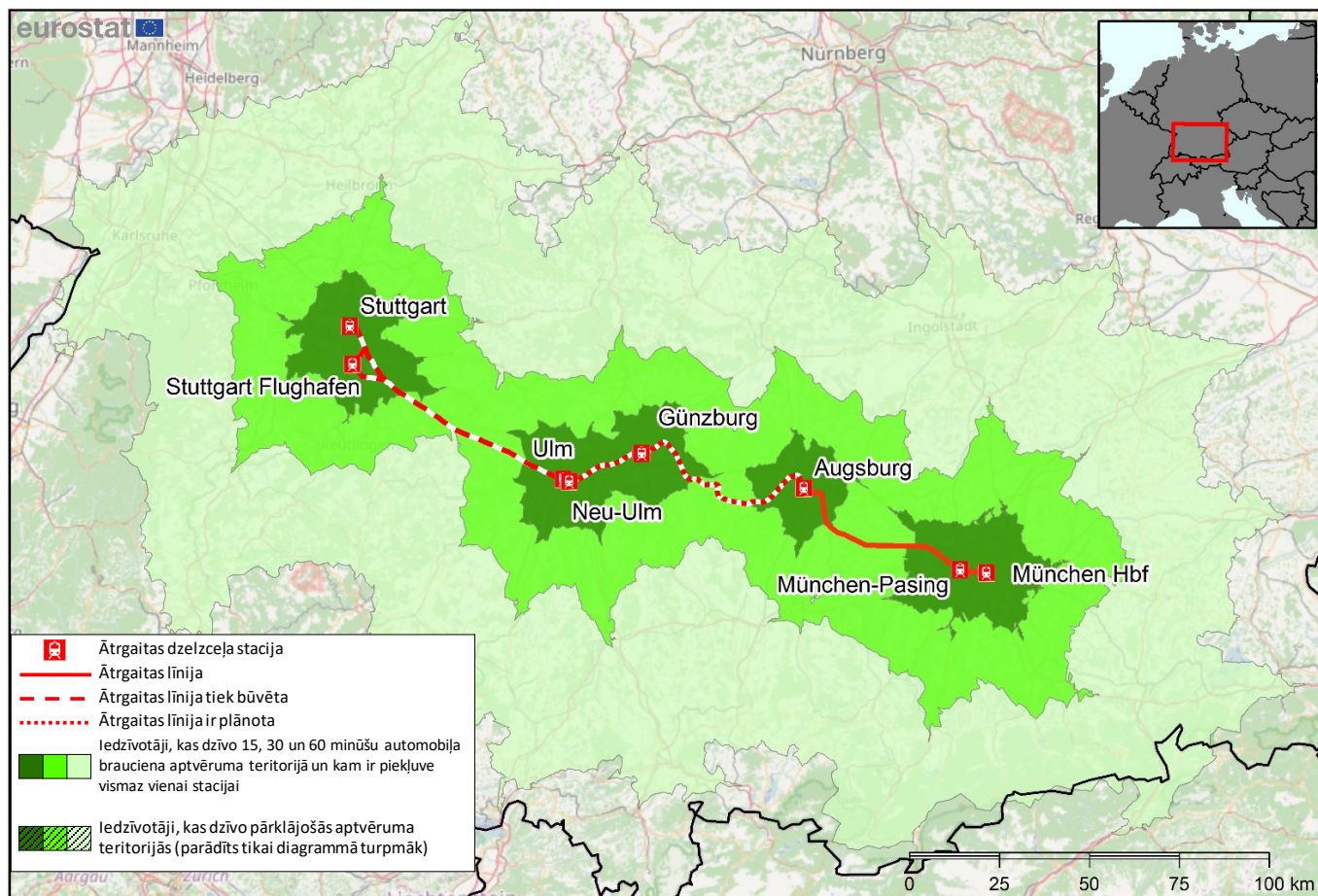
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Garums km	Kopējās izmaksas (bez PVN) milj. EUR	ES finansējums milj. EUR	Līniju kapacitātes piesātinājums %	Ātrgaitas vilcieni (vidēji dienā) skaits	Stacijas skaits	Vidējais attālums starp stacijām km	Ātrums			
							Maksimālais projektētais km/h	Maksimālais kustības km/h	Faktiskais vidējais km/h	no maksimālā projektētā %
672	14 682	734 (5%)	N. P.	N. P.	15	48	300	N. P.	129-155	43-52 %



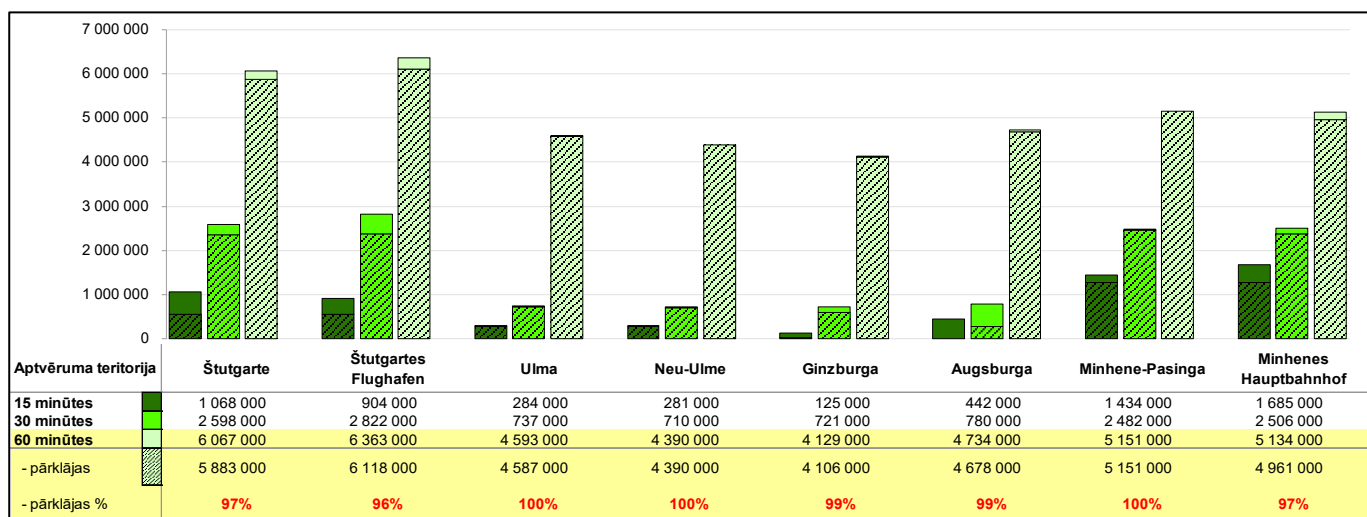
Ātrgaitas līnija Štutgarte-Minhene



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

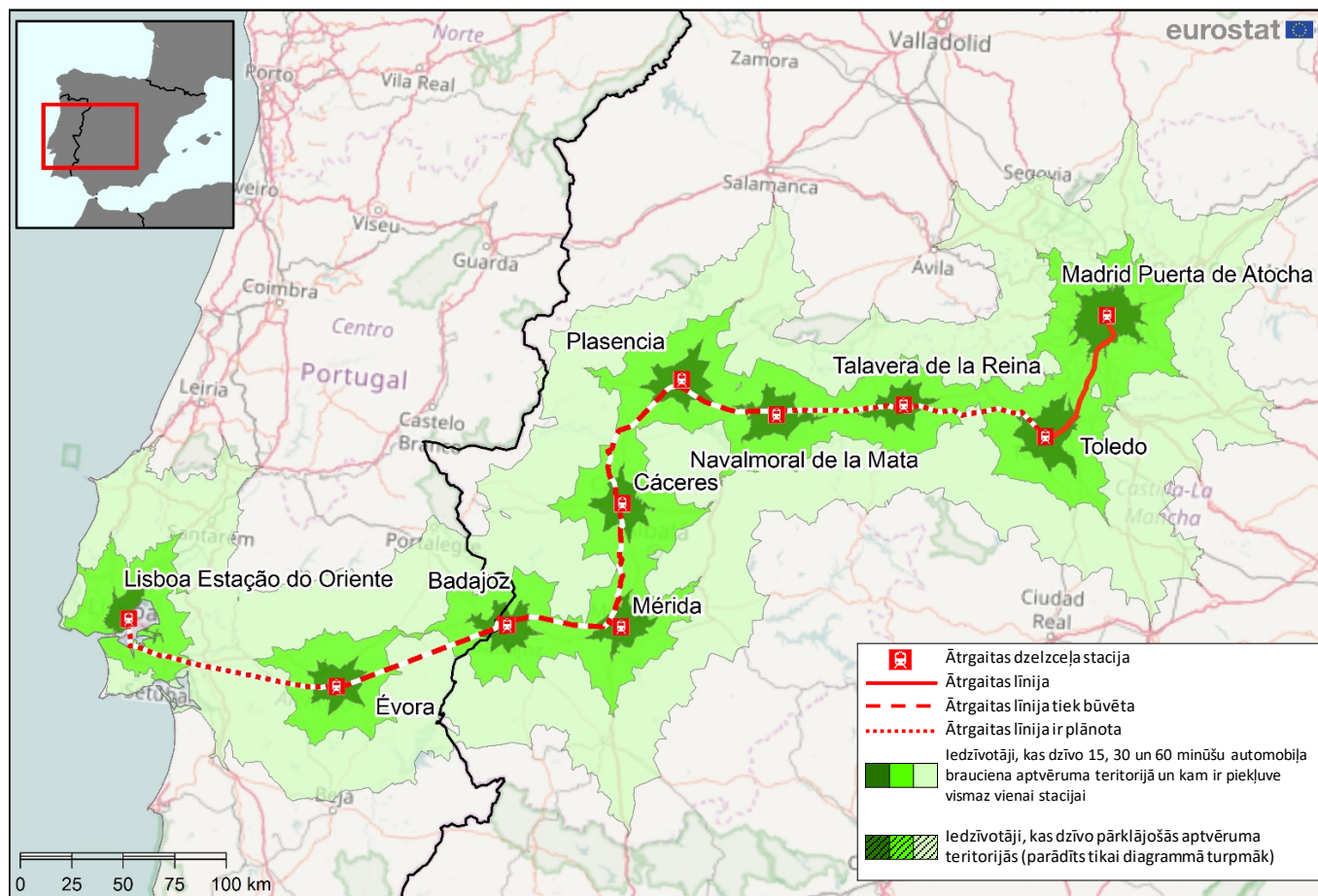
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Garums km	Kopējās izmaksas (bez PVN) milj. EUR	ES finansējums milj. EUR	Līniju kapacitātes piesātinājums %	Ātrgaitas vilcieni (vidēji dienāktī) skaits	Stacijas skaits	Vidējais attālums starp stacijām km	Ātrums			
							Maksimālais projektētais km/h	Maksimālais kustības km/h	Faktiskais vidējais km/h	no maksimālā projektētā %
267	5 073*	288 (6%)	N. P.	N. P.	8	38	250	N. P.	94-108	38-43 %



* Kopējās izmaksas neietver staciju "Štutgarte 21".

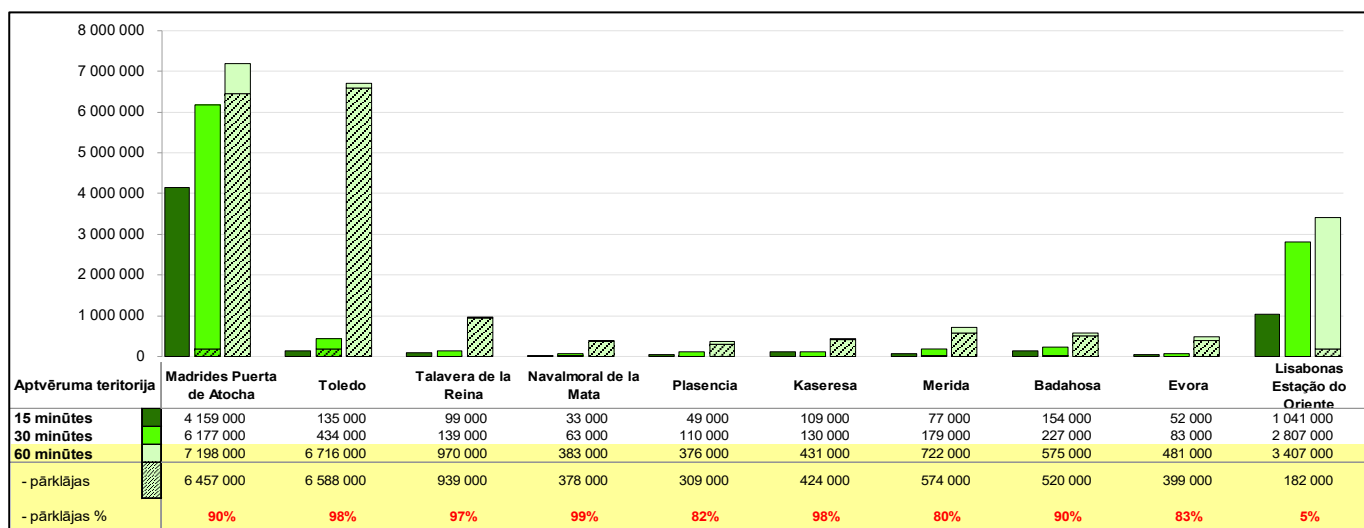
Ātrgaitas līnija Madride-Lisabona



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Garums km	Kopējās izmaksas (bez PVN) milj. EUR	ES finansējums milj. EUR	Līniju kapacitātes piesātinājums %	Ātrgaitas vilcieni (vidēji dienā) skaits	Stacijas skaits	Vidējais attālums starp stacijām km	Ātrums			
							Maksimālais projektētais km/h	Maksimālais kustības km/h	Faktiskais vidējais km/h	no maksimālā projektētā %
644*	2 875*	436**	N. P.	N. P.	9	81	350	250***	N. P.	N. P.

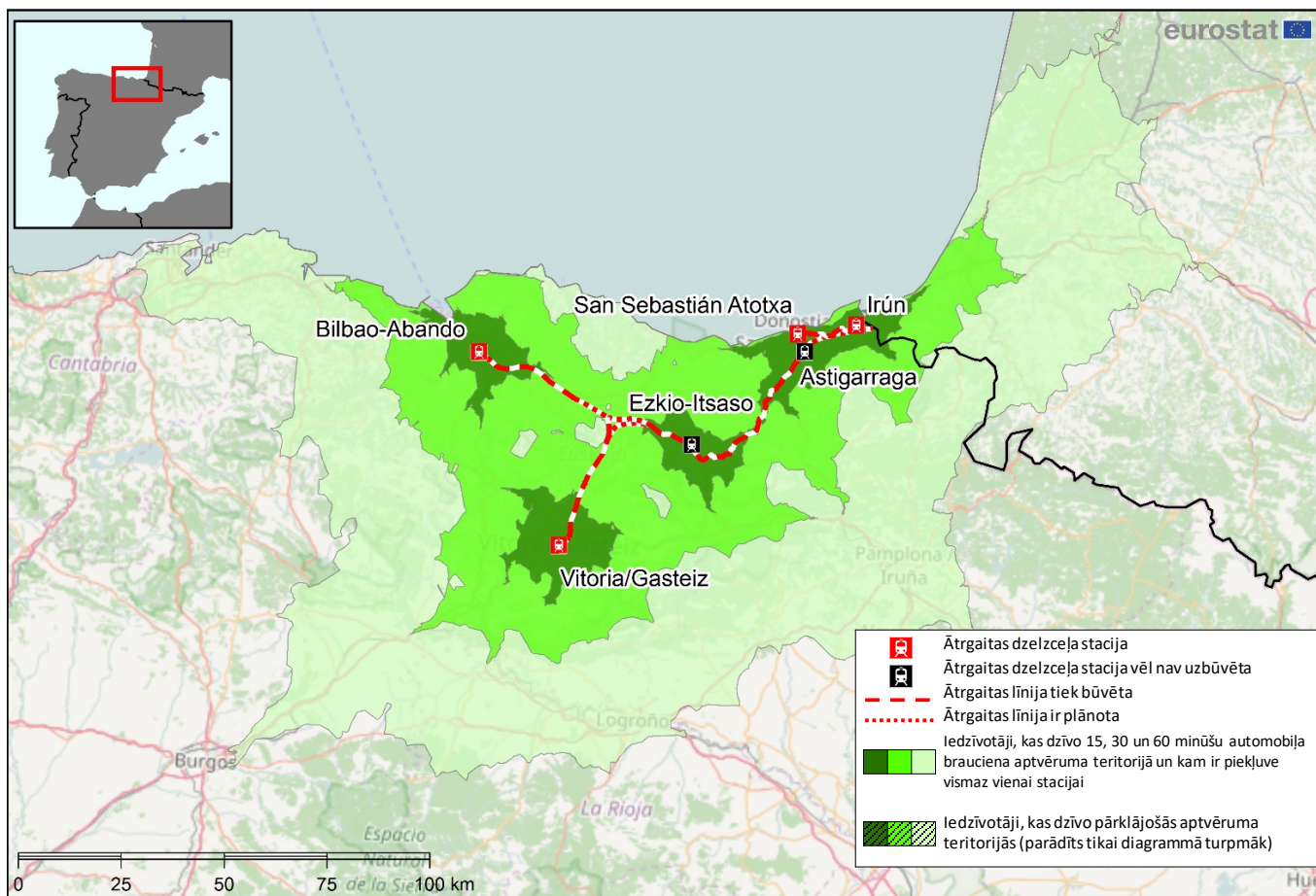


* 437 km Madrides-Portugāles robežas posmam.

** ES piešķirums līdz šim.

*** Kā paredzēts pašlaik.

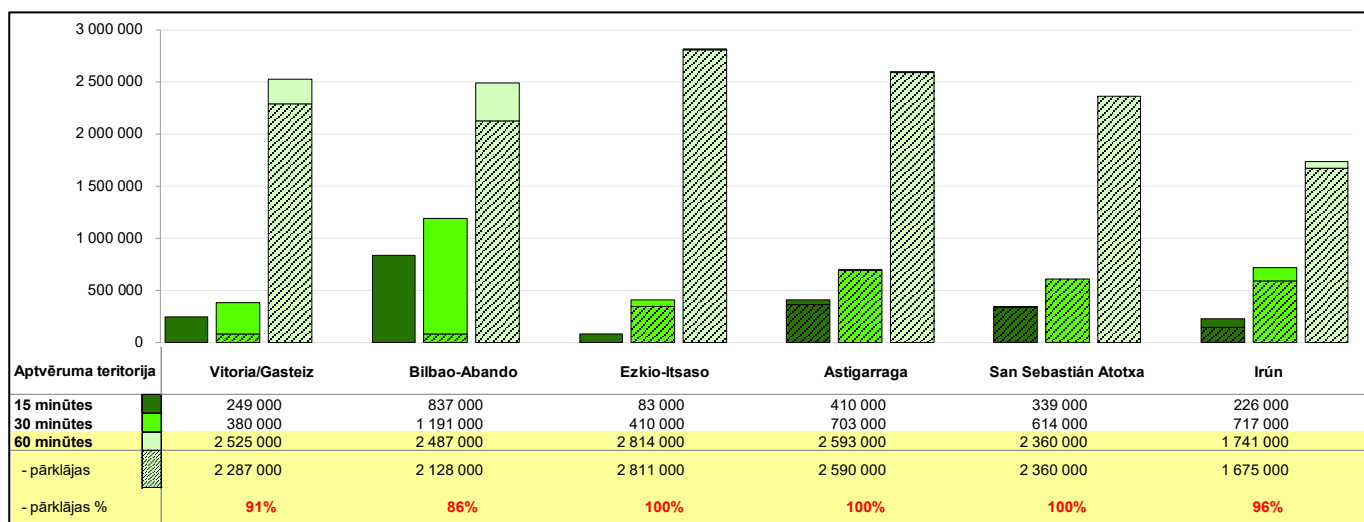
Ātrgaitas linija Basque Y



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

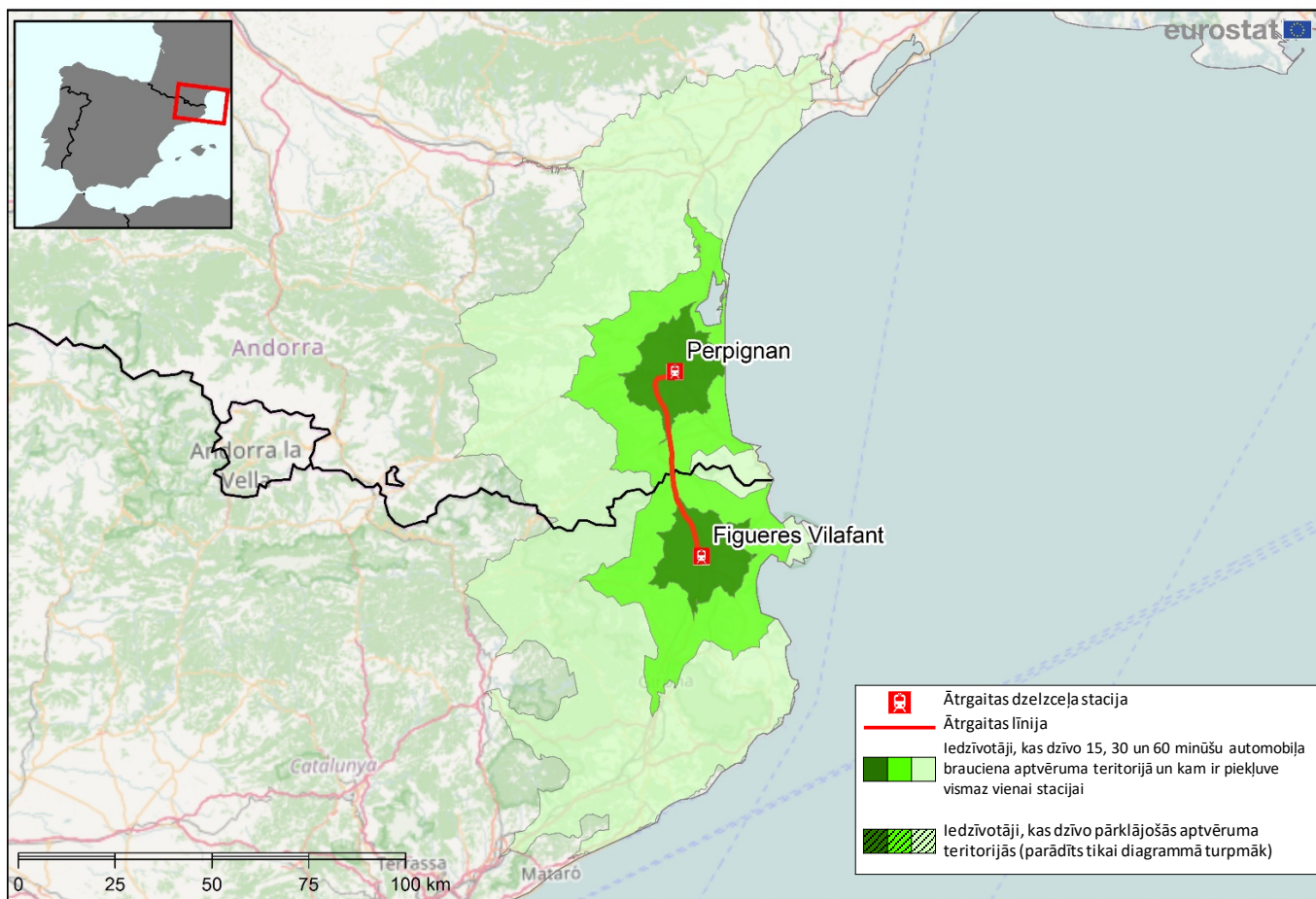
Garums km	Kopējās izmaksas (bez PVN) milj. EUR	ES finansējums milj. EUR	Līniju kapacitātes piesātinājums %	Ātrgaitas vilcieni (vidēji dienā) skaits	Stacijas skaits	Vidējais attālums starp stacijām km	Ātrums			
							Maksimālais projektētais km/h	Maksimālais kustības km/h	Faktiskais vidējais km/h	no maksimālā projektētā %
175	5 767	318*	N. P.	N. P.	6	35	250	220**	N. P.	N. P.



* ES piešķirums līdz šim.

** Kā paredzēts pašlaik.

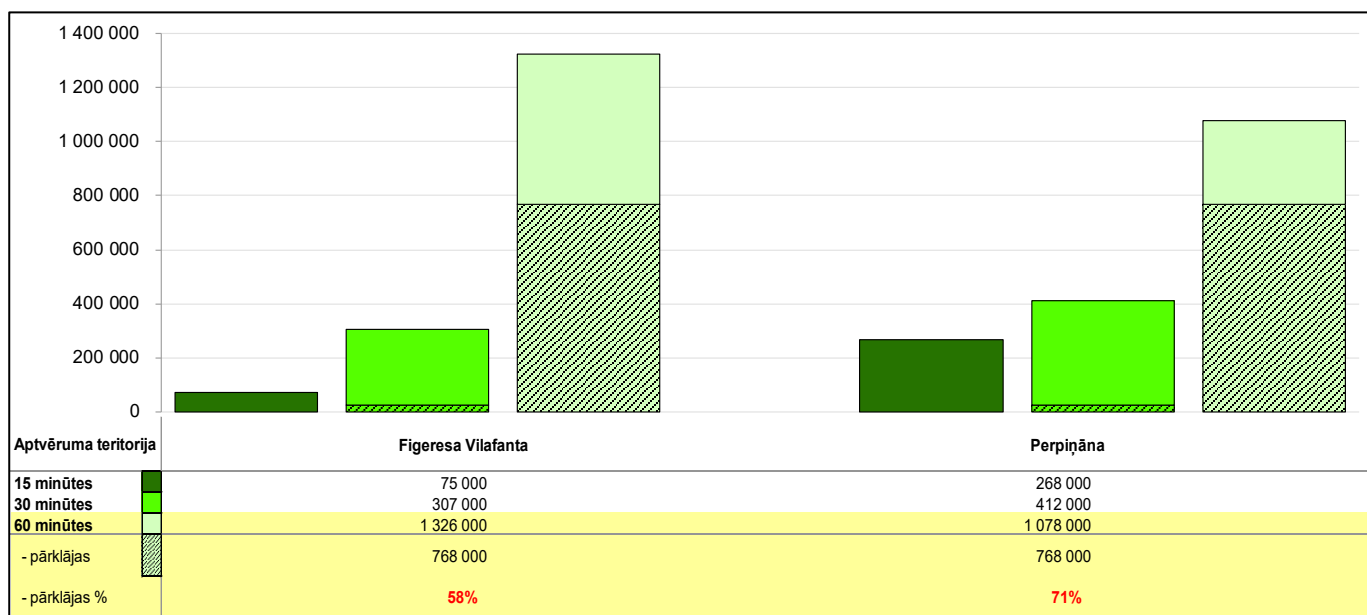
Ātrgaitas līnija Figeresa-Perpiņāna



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

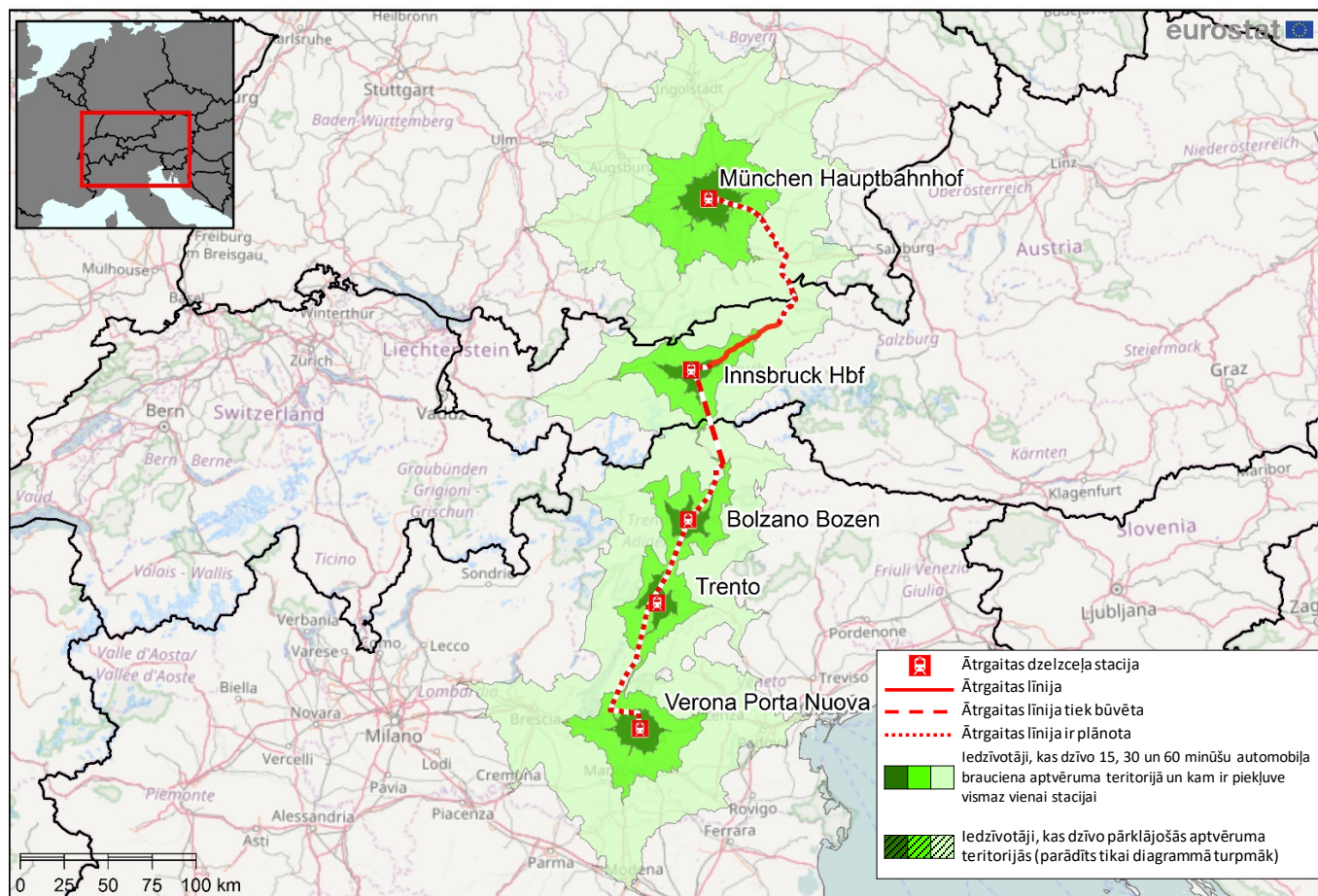
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Garums	Kopējās izmaksas (bez PVN)	ES finansējums	Līniju kapacitātes piesātinājums	Ātrgaitas vilcieni (vidēji dienā)	Stacijas	Vidējais attālums starp stacijām	Ātrums			
							Maksimālais projektētais	Maksimālais kustības	Faktiskais vidējais	no maksimālā projektētā
km	milj. EUR	milj. EUR	%	skaits	skaits	km	km/h	km/h	km/h	%
44	999	61	16%	16	2	44	350	300	127*	36%



* Pasažieru vilcieni.

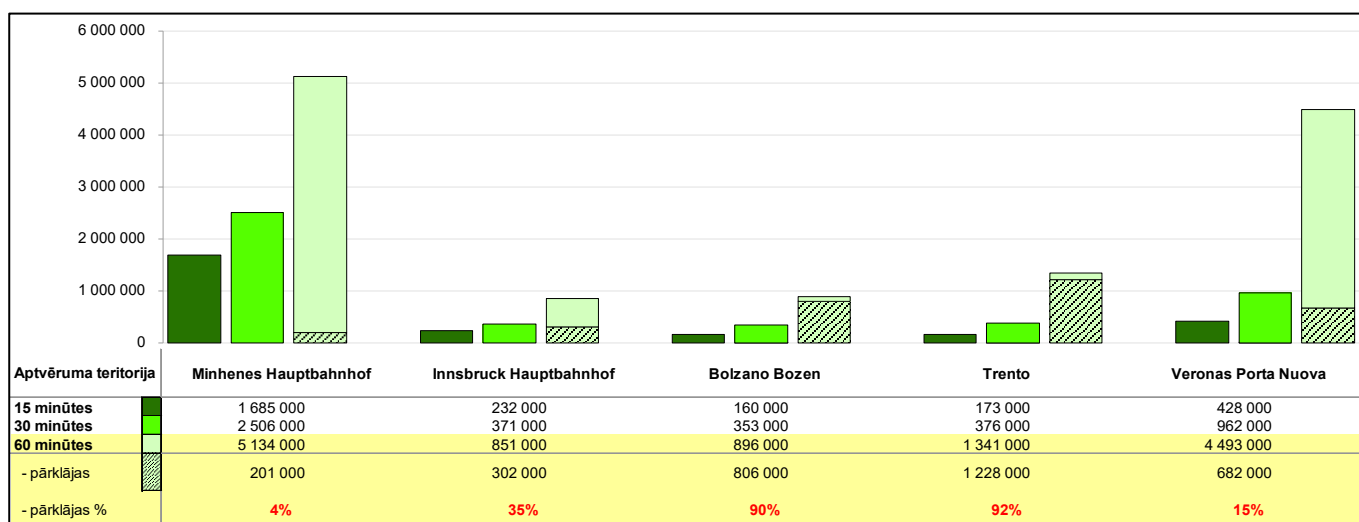
Ātrgaitas linija Minhene-Verona



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Garums	Kopējās izmaksas (bez PVN)	ES finansējums	Līniju kapacitātes piesātinājums	Ātrgaitas vilcieni (vidēji dienā)	Stacijas	Vidējais attālums starp stacijām	Ātrums			
							Maksimālais projektētais	Maksimālais kustības	Faktiskais vidējais	no maksimālā projektētā
km	milj. EUR	milj. EUR	%	skaits	skaits	km	km/h	km/h	km/h	%
445	12 269*	1 896**	līdz 87 %	360-473	5	111	250	220	N. P.	N. P.



* Ietverot Brennera klinšu tuneļa pabeigšanas izmaksas līdz 2027. gadam.

** Līdz 2020. gadam piešķirtais ES finansējums.

*** Dati ietver gan ātrgaitas, gan parastos vilcienus (parastie vilcieni veido lielāko daļu).

IX PIELIKUMS

Staciju analīze

Valsts	Ātrgaitas līnija	Stacija	Vispārējais lielums (pasažieri/kvadrātmetri)	Vispārējie pakalpojumi	Pieejamība Atrašanās vieta	Pieejamība Transports	Savienojumi % no pieturošiem ātrgaitas vilcieniem	Savienojumi Transports	Reurbanizācijas ietekme	Pasažieri / 60 minūšu aptvēruma teritorija
Spānija	Madride-Barcelona-FF	Camp de Tarragona								
Spānija	Madride-Barcelona-FF	Gvadalahara-Jebes								
Spānija	Madride-Liona	Segovija-Gviomara								
Spānija	Madride-Liona	Liona								
Spānija	Eje Atlántico	Santiago de Compostela								
Spānija	Eje Atlántico	Vigo Urzáiz								
Francija	Est-Européenne	Meuse TGV								
Francija	Est-Européenne	Lotringa TGV								
Francija	Reina-Rona	Besançon Franche-Comté TGV								
Francija	Reina-Rona	Belfort Montbéliard								
Itālija	Turīna-Salerno	Reggio Emilia AV Mediopadana								
Itālija	Turīna-Salerno	Romas Tiburtina								
Itālija	Milāna-Venēcija	Breša								
Itālija	Milāna-Venēcija	Paduja								
Vācija	Štutgarte-Minhene	Štutgarte								
Vācija	Štutgarte-Minhene	Ulma								
Vācija	Berlīne-Leipciga/Halle-Erfurte-Nirnberga-Minhene-Verona	Koburga								
Vācija	Berlīne-Leipciga/Halle-Erfurte-Nirnberga-Minhene-Verona	Bitterfeld								

Vispārējais lielums (pasažieri/kvadrātmetri)	Vispārējie pakalpojumi	Pieejamība Atrašanās vieta	Pieejamība Transports	Savienojumi % no pieturošiem ātrgaitas vilcieniem	Savienojumi Transports	Reurbanizācijas ietekme	Pasažieri / 60 minūšu aptvēruma teritorija
Pasažieri (gadā) / kvadrātmetri > 100 un < 200	visas turpmāk nosauktās iespējas: - restorāns/kafejnīca - iepirkšanās - informācija tūristiem - atpūtas telpa profesionāļiem	Ātrgaitas dzelzceļa stacija atrodas centrālā vietā (1 km–5 km)	visi no turpmāk nosauktā ir pieejams: - pilsētas transports - taksometru stacija - autostāvieta (ar mazāk nekā 10 pasažieriem uz vienu stāvvietu diennakti)	% no ātrgaitas vilcieniem pietur stacijā >75 %	Ātrgaitas dzelzceļa stacija ir savienota ar vismaz trim no turpmāk nosauktajiem : - reģionālo autobusu staciju(-ām) - parasto dzelzceļu - mikroautobusu uz lidostu/lidostu - automobiļu nomu	Attīstību teritorijā var sasaitīt ar ātrgaitas dzelzceļa izbūvi	Pasažieru/civīņu skaits 60 minūšu aptvēruma teritorijā > 75 %
Pasažieri (gadā) / kvadrātmetri no 50 līdz 100 vai no 200 līdz 300	vismaz divas no turpmāk nosauktajām iespējām: - restorāns/kafejnīca - iepirkšanās - informācija tūristiem - atpūtas telpa profesionāļiem	Ātrgaitas stacija atrodas vairāk nekā 5 km un līdz pat 15 km attālumā no pilsētas centra	Ir pieejamas vismaz divas no turpmāk nosauktajām iespējām: - pilsētas transports - taksometru stacija - autostāvieta (ar mazāk nekā 10 pasažieriem uz vienu stāvvietu diennakti)	% no ātrgaitas vilcieniem pietur stacijā >50 %	Ātrgaitas dzelzceļa stacija ir savienota ar vismaz diviem no turpmāk nosauktajiem : - reģionālo autobusu staciju(-ām) - parasto dzelzceļu - mikroautobusu uz lidostu/lidostu - automobiļu nomu	Attīstību teritorijā nevar attiecināt uz ātrgaitas dzelzceļa izbūvi	Pasažieru/civīņu skaits 60 minūšu aptvēruma teritorijā > 25 % un < 75 %
Pasažieri (gadā) / kvadrātmetri < 50 vai > 300	līdz vienai no turpmāk nosauktajām iespējām: - restorāns/kafejnīca - iepirkšanās - informācija tūristiem - atpūtas telpa profesionāļiem	Ātrgaitas stacija atrodas vairāk nekā 15 km attālumā no pilsētas centra	Ir pieejama līdz vienai no turpmāk nosauktajām iespējām: - pilsētas transports - taksometru stacija - autostāvieta (ar mazāk nekā 10 pasažieriem uz vienu stāvvietu diennakti)	% no ātrgaitas vilcieniem pietur stacijā <50 %	Ātrgaitas dzelzceļa stacija ir savienota ar līdz vienam no turpmāk nosauktajiem : - reģionālo autobusu staciju(-ām) - parasto dzelzceļu - mikroautobusu uz lidostu/lidostu - automobiļu nomu	Ir redzams, ka ātrgaitas dzelzceļa izbūvei nebija nekādas ietekmes uz teritoriju	Pasažieru/civīņu skaits 60 minūšu aptvēruma teritorijā < 25 %

KOMISIJAS ATBILDES UZ EIROPAS REVĪZIJAS PALĀTAS ĪPAŠO ZIŅOJUMU “ĀTRGAITAS DZELZCEĻŠ EIROPĀ — NAV ES TĪKLA UN RODAS NEEFEKTĪVA SADRUMSTALOTĪBA”

KOPSAVILKUMS

III. Komisija joprojām ir apņēmības pilna ievērot secinājumus un veikt noteiktos pasākumus, kas izriet no 2011. gada Baltajā grāmatā izklāstītās stratēģijas, un turpina izstrādāt un īstenot darbības, kuras nepieciešamas dokumentā izvirzīto mērķu sasniegšanai. *TEN-T* regulā ir paredzēta stratēģiska un vērīnīga dzelzceļa tīkla plānošana no ES perspektīvas, kas aptver visu ES. *TEN-T* regula ir galvenais stratēģiskais un īstenošanas instruments šo vispārīgo mērķu sasniegšanai.

IV. *TEN-T* regulā ir paredzēta stratēģiska plānošana no ES perspektīvas, kas aptver visu ES un kurā norādīta sīka informācija par tām dzelzceļa tīkla daļām, kas jāpilnveido atbilstoši ātrgaitas standartiem. Komisija uzskata, ka regulā noteiktie *TEN-T* izveides termiņi ir saistoši, un tā dara visu iespējamo, lai nodrošinātu attiecīgās ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūras saskaņotu un sinhronu izvēršanu visā ES. Pamattīkla koridoru instruments tika īpaši izstrādāts, lai maksimāli izmantotu dažādu dalībvalstu un to infrastruktūras pārvaldītāju darbību radīto sinerģiju. Galu galā, līdz 2030. gadam visiem šiem elementiem vajadzēs būt savstarpēji savienotiem. Tad varēs gūt labumu no centieniem, ko Komisija ir īstenojusi citās jomās, lai veicinātu tirgus atvēršanu un savstarpēju izmantojamību.

Komisija uzskata, ka ES finansējums palielina ES pievienoto vērtību, jo citādi ar pārrobežu savienojumiem, problemātiskajiem posmiem un iztrūkstošiem savienojumiem saistītie jautājumi netiktu pienācīgi risināti vai noteikti par prioritāriem.

VI. Lai nodrošinātu ātrgaitas dzelzceļa tālsatiksmes pakalpojumu pievilcību un konkurētspēju salīdzinājumā ar aviopārvadājumiem, daudzos gadījumos ekonomiski pamatoti ir ļoti liela ātruma pakalpojumi ar atšķirīgiem kravas un pasažieru pārvadājumu rādītājiem, kas tiek izvērtēti katrā gadījumā atsevišķi. Visticamāk, pēc tīkla pabeigšanas vidējā ātruma rādītāji mainīsies, jo dati atspoguļo pašreizējos pakalpojumus nepabeigta tīkla apstākļos.

IX. Izmaksu un ieguvumu analīzes (IIA) rokasgrāmatas (2014. g.) transporta nodaļas noteikumi ir izstrādāti tā, lai nodrošinātu iespēju sagatavot ātrgaitas dzelzceļā veicamo ieguldījumu rūpīgu un metodiski pareizu analīzi, un šo ieguldījumu analītiskais pamats izmaksu un ieguvumu noteikšanai un izvērtēšanai, kā arī sociālekonomiskās dzīvotspējas aprēķināšanas kārtība ne ar ko neatšķiras no ieguldījumiem citos transporta veidos. Eiropas Revīzijas palātas uzsvērtie faktori būtu jāizvērtē, vienlaikus ņemot vērā plašākus politikas mērķus, piemēram, pārejas uz citiem transporta veidiem veicināšanu, jo īpaši, lai pievērstos ar klimata pārmaiņām un vietējo gaisa kvalitāti saistītiem jautājumiem.

Pasažieru minimālā satiksmes apmēra iekļaušana varētu negatīvi ietekmēt projektu risinājumus, kas varētu būt nozīmīgi attiecībā uz to teritoriālās attīstības vajadzībām.

Tāpēc ES līmeņa norādījumiem, kuros uzsvars tiks likts uz galvenajām prasībām par IIA, vajadzētu būtu pietiekami elastīgiem, lai katrā gadījumā individuāli projektu novērtējumos tiktu ņemti vērā konkrētās valsts, nozares un projekta elementi.

X. Ceturtajā dzelzceļa nozares tiesību aktu kopumā, kas tika pieņemts 2016. gadā, ir paredzēts likvidēt savstarpējas izmantojamības šķēršļus, paaugstināt drošību un liberalizēt dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgu. Šie pasākumi tiks īstenoti no 2019. gada, un tiks noteikti pārejas periodi.

Tā kā infrastruktūra ir jauna, uzbūvēta atbilstoši jaunākajiem standartiem un jau no paša sākuma ir konstruēta starptautiskai satiksmei, ātrgaitas maršrutos ir ievērojami mazāk šķēršļu savietojamībai nekā vēsturiskajos tīklos.

XI.

Komisija atsaucas uz savām atbildēm par 1. ieteikumu.

Komisija atsaucas uz savām atbildēm par 2. ieteikumu.

Komisija atsaucas uz savām atbildēm par 3. ieteikumu.

Komisija atsaucas uz savām atbildēm par 4. ieteikumu.

APSVĒRUMI

23. *TEN-T* regulā ir paredzēta stratēģiska un vērienīga dzelzceļa tīkla plānošana no ES perspektīvas, aptverot visu ES un īpaši norādot tās dzelzceļa tīkla daļas, kas jāpilnveido atbilstoši ātrgaitas standartiem. *TEN-T* regulā ir sniegta ātrgaitas dzelzceļa definīcija (sk. 11. panta 2. punkta a) apakšpunktu).

26. Komisija nav tiešā veidā iesaistīta lēmumu pieņemšanā dalībvalstīs.

Tomēr, pamatojoties uz Komisijas izstrādāto 2011. gada Baltās grāmatas stratēģiju, *TEN-T* regulā ir noteikti konkrēti mērķi, uzdevumi un atbilstoši pasākumi.

Šajā regulā ir formulēta ES infrastruktūras politika transporta jomā un paredzēti kritēriji ES kopējo interešu projektu noteikšanai.

TEN-T regulā un EISI regulā noteiktais instrumentu klāsts, jo īpaši pamattīkla koridori, sniedz Komisijai iespēju pārliecināties, ka dalībvalstis ievēro savas saistības, ko tām uzliek regulas, un vajadzības gadījumā attiecīgi rīkoties.

Eiropas koordinatori nāk klajā ar pamattīkla darba plāniem, kuros ir uzskaitītas galvenās problēmas, un pārbauga panākto progresu. Šos darba plānus apstiprina attiecīgās dalībvalstis, un tie ir publiski pieejami.

Turklāt *TEN-T* regulā Komisijai ir paredzēta iespēja pieņemt īstenošanas lēmumus attiecībā uz konkrētiem pārrobežu posmiem (piemēram, Evora–Merida, *Rail Baltica* u.c.). Skatīt arī Komisijas atbildi par 31. punktu.

Komisija uzskata, ka 2030. gada termiņš *TEN-T* pamattīkla pabeigšanai ir saistošs, lai gan vienlaikus tas ir atkarīgs arī no finanšu resursu pieejamības dalībvalstīs.

Komisija 2014.–2020. gada plānošanas periodā ir pastiprinājusi dalībvalstu un reģionu plānošanas sistēmu attiecībā uz ieguldījumiem transporta jomā, tostarp ātrgaitas dzelzceļā. Kohēzijas politikas atbalsts šādiem ieguldījumiem tika sniegts ar nosacījumu, ka jābūt pieņemtai visaptverošai transporta stratēģijai(-ām) vai sistēmai(-ām), kas nodrošina plānošanas drošību visām ieinteresētajām personām, proti, ES, valstu un privātajām. Komisija ir ierosinājusi saglabāt veicinošus nosacījumus arī 2021.–2027. gada periodam.

31. Komisija norāda, ka pašreizējā plānošanas perioda satvarā jau pastāv pārrobežu posmu koordinēšanas instrumenti:

1) atbilstīgi *TEN-T* regulai Komisija var pieņemt īstenošanas lēmumus attiecībā uz pārrobežu projektiem. Pirmoreiz tas tika izdarīts, pieņemot 2018. gada 25. aprīļa īstenošanas lēmumu par Evora–Medora projektu;

2) attiecībā uz tehniskajiem elementiem un savstarpējo izmantojamību Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (*ERTMS*) Eiropas izvēšanas plānā (KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2017/6) ir atļauts slēgt pārrobežu vienošanos par *ERTMS*.

1. izcēlums: dalībvalstu tīklu vājie savienojumi un to ietekme

1. Ņemot vērā pieejamo informāciju un pašas veikto izvērtējumu, Komisija uzskata, ka piekļuves maršrutiem būtu pakāpeniski jāsāk darboties laika periodā no 2027. līdz 2040. gadam.

Saskaņā ar informāciju, ko sniegušas iestādes, kuras atbild par ziemeļu pievedceļu būvniecību, patlaban ir paredzēts pakāpeniski pabeigt pievedceļus. Tas varētu atvieglot situāciju nākotnē, kad palielināsies noslogotība. Pašreizējā divu sliežu ceļu dzelzceļa līnija starp Minheni un Kufšteinu līdz 2027. gadam tiks aprīkota ar Eiropas vilcienu kustības vadības sistēmu (*ETCS*) atbilstoši *TEN-T* regulai. Līdz 2032. gadam darbību sāks modernizētais četru sliežu ceļu posms Šaftenava–Radfelda (Austrija), bet līdz 2038. gadam darboties jāsāk modernizētajam četru sliežu ceļu posmam starp Šaftenavu un Rozenheimu, kas atrodas uz ziemeļiem Vācijā. Līnijas Groskarolinenfelda–Minhene-Truderinga (Vācija) atlikusī daļa darbību sāks līdz 2040. gadam.

34.

i) Jautājums par iepirkumu sistēmu tika skatīts kontekstā ar Komisijas 2018. gada 17. maijā pieņemto priekšlikumu optimizēt pasākumus, lai sekmētu *TEN-T* (*Smart TEN-T*) īstenošanu.

Turklāt 2018. gada 29. maijā tika publiskots priekšlikums regulai par visām nozarēm piemērojamu mehānismu juridisku un administratīvu šķēršļu novēršanai pārrobežu kontekstā, kas ļautu vienas dalībvalsts tiesību aktus piemērot aiz tās robežām, izmantojot vienu noteikumu kopumu.

ii) Priekšlikumā regulai par pasākumu optimizēšanu, lai sekmētu *TEN-T* īstenošanu, dalībvalstīm ir paredzēts pienākums izveidot vienu kompetentu iestādi, kas koordinētu atļauju piešķiršanas procedūras *TEN-T* pamattīkla projektiem.

36. Attiecībā uz nākamo daudzgadu finanšu shēmu Komisija 2021.–2027. gada EISI kontekstā plāno izstrādāt priekšlikumu jaunam galveno darbības rādītāju kopumam, kas aptvertu arī rezultātus un ietekmi.

Par kohēzijas politiku jānorāda, ka ikvienai programmai ir noteikti vispārējie mērķi, kā arī izpildes rādītāji. Pie īstenošanas priekšnosacījumiem jāmin veicinoši nosacījumi, kas saistīti ar valstu stratēģijas plānu saskaņošanu ar ES transporta nozares politikas mērķiem, it īpaši attiecībā uz *TEN-T* un pilsētu/vietējo mobilitāti. Atlasot un īstenojot atbilstīgos projektus, dalībvalstīm jāgādā, lai tie efektīvi palīdzētu sasniegt programmu konsolidētos mērķus, un pienācīgi jāziņo Komisijai. Dzelzceļa projektus īsteno, izmantojot konkursa procedūru, un iepirkuma līgumos parasti ir paredzēti noteikumi par projekta īstenošanu termiņā, sasniedzamajiem rādītājiem, kā arī soda mehānismiem. Šo līgumu izpildi pārbauga attiecīgās līgumslēdzējas iestādes vai līdzekļu saņēmēji.

Komisijas kopējā atbilde par 37. –44. punktu.

Lai nodrošinātu ātrgaitas dzelzceļu tālsatiksmes pakalpojumu pievilcību un konkurētspēju salīdzinājumā ar aviopārvadājumiem, bieži vien ļoti liela ātruma dzelzceļa pakalpojumu sniedzējiem nākas paplašināt pārvadājumu attālumu no 600 līdz 800–900 km, lai spētu konkurēt ar aviopārvadājumiem. Visticamāk, pēc tīkla pabeigšanas vidējā ātruma rādītāji mainīsies, jo dati atspoguļo pašreizējos pakalpojumus nepabeigta tīkla apstākļos.

Faktiskais ātrums ātrgaitas līnijās ir atkarīgs no apstāšanās reižu skaita (rādītājs, kuru labākajā gadījumā ietekmē tirgus, nevis plānošana) un signalizācijas sistēmas (pieņemot, ka ātrgaitas ritošais sastāvs ir pieejams).

Tomēr ES signalizācijas sistēmas ieviešana palīdz ievērojami paaugstināt gan pārvadājumu ātrumu, gan infrastruktūras kapacitāti. Pakāpeniska *ERTMS* 2. līmeņa izvēršana un drīzumā gaidāmā 3. līmeņa izvēršana (kuru var uzstādīt uz pašreizējām līnijām) veicinās šos abus rādītājus.

51. Komisija uzskata, ka 2014. gada Izmaksu un ieguvumu analīzes (IIA) rokasgrāmatas transporta nodaļas noteikumi ir izstrādāti tā, lai nodrošinātu iespēju sagatavot ātrgaitas dzelzceļā veicamo

ieguldījumu rūpīgu un metodiski pareizu analīzi, un šo ieguldījumu analītiskais pamats izmaksu un ieguvumu noteikšanai un izvērtēšanai, kā arī sociālekonomiskās dzīvotspējas aprēķināšanas kārtība ne ar ko neatšķiras no ieguldījumiem citos transporta veidos. Eiropas Revīzijas palātas uzsvērtie faktori būtu jāizvērtē, vienlaikus ņemot vērā plašākus politikas mērķus, piemēram, pāreja uz citiem transporta veidiem veicināšanu, jo īpaši, lai pievērstos ar klimata pārmaiņām un vietējo gaisa kvalitāti saistītiem jautājumiem.

65. Ar kopuzņēmuma *Shift2Rail* nodrošināto līdzfinansējumu Komisija finansiāli atbalsta tehniskās izmaiņas dzelzceļa, tostarp ātrgaitas dzelzceļa, pakalpojumu biļešu tirdzniecības jomā. Komisija uzskata, ka, līdzīgi kā tika paveikts aviopārvadājumu jomā, arī ātrgaitas dzelzceļa nozarē vajadzētu izstrādāt e-biļešu tirdzniecības risinājumu. Attiecībā uz tranzīta biļešu aviosabiedrības ir izstrādājušas savai nozarei paredzētu pieeju, kuras pamatā ir alianses, kas ir komerciālas vienošanās. Operatori, kuri nav pievienojušies kādai no aliansēm, nevar izmantot tranzīta biļetes. Dzelzceļa jomā parādās arvien vairāk nozares iniciatīvu, piemēram, *Trainline*, kas nodrošinātu e-biļešu tirdzniecību, kā arī vairāk nekā viena operatora pakalpojumu izmantošanu vienā braucienā.

Ceturtajā dzelzceļa nozares tiesību aktu kopumā Komisija ierosināja šā jautājuma regulējumu, taču Padome deva priekšroku tam, ka risinājums jārod nozarei pašai. Komisijai līdz 2022. gadam ir jāsniedz ziņojums par nozares mēroga risinājumiem, un pēc tam tā varēs rīkoties.

67. Komisija regulāri pārbauda dalībvalstu dzelzceļa pakalpojumu datu punktualitāti; kopš 2017. gada *RMMS* satvarā pastāv savstarpēji saskaņota punktualitātes definīcija. Komisija katru gadu vāc valstu līmeņa datus par divām pasažieru vilcienu kategorijām: piepilsētas un reģionālajiem pārvadājumu pakalpojumiem un parastajiem tālsatiksmes un ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumiem. Ātrgaitas pārvadājumu punktualitāte netiek atsevišķi pārraudzīta. Datus publicē Komisijas Dzelzceļa tirgus pārraudzības ziņojumā, ko sagatavo reizi divos gados.

Komisija nemēra klientu apmierinātību biežāk, jo atšķirīgā dalībvalstu pakalpojumu piedāvājuma dēļ tas ir ļoti sarežģīti. Tomēr dažas dalībvalstis ļoti aktīvi mēra klientu apmierinātību, iekļaujot šo pienākumu sabiedrisko pakalpojumu saistību līgumos.

79. Komisija uzskata, ka 2014. gada Izmaksu un ieguvumu analīzes (IIA) rokasgrāmatas transporta nodaļas noteikumi nodrošina iespēju sagatavot ātrgaitas dzelzceļā veicamo ieguldījumu rūpīgu un metodiski pareizu analīzi, un šo ieguldījumu analītiskais pamats izmaksu un ieguvumu noteikšanai un izvērtēšanai, kā arī sociālekonomiskās dzīvotspējas aprēķināšanas kārtība ne ar ko neatšķiras no ieguldījumiem citos transporta veidos.

Sasniedzamo fiksēto kvantitatīvo datu / rādītāju (piemēram, minimālais pasažieru satiksmes apmērs) iekļaušana varētu negatīvi ietekmēt projektu risinājumus, kas varētu būt nozīmīgi attiecībā uz to teritoriālās attīstības vajadzībām.

Tāpēc ES līmeņa norādījumiem, kuros uzsvars tiks likts uz galvenajām prasībām par IIA, vajadzētu būtu pietiekami elastīgiem, lai katrā gadījumā individuāli projektu novērtējumos tiktu ņemti vērā konkrētās valsts, nozares un projekta elementi.

85. Komisija 2017. gadā ierosināja pasākumu kopumu “Eiropa kustībā”, tostarp principiem “lietotājs maksā” un “piesārņotājs maksā” atbilstošu pasākumu, proti, ceļa nodevu. Komisija arī dzīvo ir nākusi klajā ar virkni priekšlikumu, lai ierobežotu transportlīdzekļu emisijas un nodrošinātu stimulus modālai pārejai un dekarbonizācijai, it īpaši autopārvadājumu jomā.

Turklāt Komisija 2017. gadā sāka visaptverošu pētījumu par ārējo izmaksu internalizāciju, lai novērtētu, cik lielā mērā ES dalībvalstīs dažādos transporta veidos ir ieviesti principi “lietotājs maksā” un “piesārņotājs maksā”, un lai pētījumā iegūtos datus izmantotu attiecīgās politikas debatēs. Viss pētījums būs pieejams 2019. gada sākumā.

Savukārt citā pētījumā ar nosaukumu “Gadījumizpēte par nodokļu un nodevu radīto slogu transporta nozarei” (pieejams Mobilitātes un transporta ĢD tīmekļa vietnē) ir apkopota informācija par nodokļiem un nodevām, kā arī subsīdijām 20 rūpīgi atlasītos visu transporta veidu reprezentatīvos maršrutos.

3. izcēlums: saraustītas starptautiskās vilcienu satiksmes ietekme uz pasažieriem

1. Savstarpējas izmantojamības neiespējamība posmā Minhene–Verona rada nepieciešamību apstāties Brennera stacijā un kavēšanos

Komisija piekrīt Eiropas Revīzijas palātas paustajām bažām par savstarpējo izmantojamību un turpina darbu pie šo problēmu risināšanas. Pateicoties ceturtnā dzelzceļa nozares tiesību aktu kopuma noteikumiem, Eiropas Dzelzceļa aģentūra (*ERA*) patlaban mazina milzīgu slogu, ko radīja vairāk nekā 11 000 dalībvalstu noteikumu. Atsevišķi tajā pašā virzienā ir sākts darbs pie proaktīvas pieejas koridoros attiecībā uz problēmu žurnālu, un mēs ceram, ka pēc noteikumu apzināšanas un sadalīšanas pa kategorijām to lielāko daļu atcels vai saskaņos Eiropas līmenī, lai gan līdz šā darba pabeigšanai paies vairāki gadi.

Tomēr vairumā gadījumu šie šķēršļi neietekmē ātrgaitas dzelzceļa līnijas (uz robežām starp Beļģiju, Franciju, Vāciju, Nīderlandi, Apvienoto Karalisti ātrgaitas vilcieni neapstājas).

Trešais ievilkums: par darba valodu — Komisija ir ierosinājusi pārskatītās Direktīvas par vilcienu vadītājiem ietekmes novērtējumā izvērtēt iespēju noteikt vienotu dzelzceļa nozares valodu (nozares pārstāvji aicināja veikt IIA, lai noteiktu šo valodu), lai gan vienas valodas apstiprināšana nav reālistiska nedz no operatīvā, nedz politiskā skatpunkta. Neraugoties uz to, patlaban tiek pētītas vairākas iespējas, kā šo jautājumu risināt (noteiktas mērķa vārdnīcas, IT rīki u. c.), un Komisija nāks klajā ar priekšlikumu mainīt juridisko pamatu, lai dotu iespēju izmēģināt šos risinājumus.

2. Tā kā nav infrastruktūras savienojumu starp Franciju un Spāniju (Atlantijas pārrobežu maršruts), pasažieri ir spiesti pārsēties citā vilcienā un mainīt platformas

Komisija piekrīt Eiropas Revīzijas palātas paustajām bažām. Tikmēr Francija ir apņēmusies uzlabot pašreizējo līniju, lai palielinātu tās kapacitāti un novērstu nepietiekamās caurlaides spējas Andē. Komisija un Eiropas koordinators seko līdzī norisēm šajā jautājumā.

90. Uzceluma ieviešana un apmērs ir atkarīgs no dalībvalstu vēlmes un spējas piešķirt līdzekļus, ar ko segt infrastruktūras tiešo un kopējo izmaksu starpību.

91. Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2015/909 (2015. gada 12. jūnijs) par kārtību, kā aprēķināt izmaksas, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, ir noteiktas trīs aprēķināšanas metodes.

Ir taisnība, ka, veicot aprēķinus ar trīs metodēm, tiek iegūtas visnotaļ atšķirīgas nodevas. Tā kā nodevu apmēru nosaka daudzi apstākļi, tostarp ne tikai nolietotā, bet arī infrastruktūras stāvoklis un uzceluma izmantošana, ir skaidrs, ka nav iespējams visā ES noteikt visiem viena apmēra nodevu par ātrgaitas dzelzceļa pakalpojumiem. Skatīt arī Komisijas atbildi par 90. punktu.

92.

i) Komisija arī norāda, ka Francijas ātrgaitas dzelzceļa tīklam ir ļoti nepieciešami apkopes un modernizācijas darbi un jomās, kur agrāk bija nepietiekami ieguldījumi infrastruktūras uzturēšanā, patlaban tīkla uzturēšanas izmaksas ir augstākas. Gadījumos, kad infrastruktūras pārvaldītājam piešķirtās valsts subsīdijas nesedz šīs izmaksas pilnā apmērā, tās tiek nodotas operatoram ne tikai tiešo izmaksu veidā, bet arī kā uzcelums, jo infrastruktūras pārvaldītājam nav cita veida ieņēmumu.

ii) Komisija norāda, ka regulatīvā struktūra samazināja nodevu, jo nodeva kavēja konkurenta darbību. Efektīvas konkurences pastāvēšana ātrgaitas dzelzceļa līnijās uzlaboja pasažieru stāvokli — divi operatori samazināja biļešu cenas.

93. Skatīt Komisijas atbildi par 95. punktu.

95. Komisija apstiprina, ka tā uzrauga sistēmu tādā apmērā, ka tā nodrošina, lai būtu izveidotas regulatīvās struktūras un lai tām tiktu piešķirti “pienācīgi resursi”. Resursi ir atkarīgi no valsts lieluma un tirgus atvērtības pakāpes. Komisija atgādina regulatīvajām struktūrām par to pienākumu rīkoties vai nu *ex officio*, vai pamatojoties uz sūdzību, ja tā konstatē, ka nav veikti pienācīgi pasākumi. Regulatīvajām struktūrām ir skaidri noteikta loma nodevu shēmas apstiprināšanā, kā arī tās nediskriminējošā piemērošanā.

SECINĀJUMI UN IETEIKUMI

97. Komisija joprojām ir apņēmības pilna ievērot secinājumus un veikt noteiktos pasākumus, kas izriet no 2011. gada Baltajā grāmatā izklāstītās stratēģijas, un turpina izstrādāt un īstenot darbības, kuras nepieciešamas dokumentā izvirzīto mērķu sasniegšanai. Padomes un Eiropas Parlamenta pieņemtajā *TEN-T* regulā ir izklāstīti konkrēti mērķi, uzdevumi un pasākumi, kas izriet no Komisijas 2011. gada Baltās grāmatas stratēģijas.

98. *TEN-T* regulā ir izklāstīti konkrēti mērķi, uzdevumi un pasākumi, kas izriet no Komisijas 2011. gada Baltās grāmatas stratēģijas.

Šajā regulā ir formulēta ES infrastruktūras politika transporta jomā un paredzēti kritēriji ES kopējo interešu projektu noteikšanai. Ar šo regulu tiek izveidots pamattīkls un visaptverošs tīkls, bet attiecībā uz dzelzceļa tīklu tajā ir paredzēts, kurās vietās ir jāizvērs ātrgaitas pakalpojumi, kā arī noteikti ar to saistītie mērķi un laika grafiks (pamattīklam jābūt pabeigtam līdz 2030. gadam, bet visaptverošajam tīklam — līdz 2050. gadam), ko Komisija uzskata par saistošu, lai gan vienlaikus atkarīgu no finanšu resursu pieejamības dalībvalstīs.

Lai gan Komisija patiešām nav tiešā veidā iesaistīta lēmumu pieņemšanā dalībvalstīs, *TEN-T* regulā un EISI regulā paredzētie instrumenti dod tai iespēju pārbaudīt, vai dalībvalstis ievēro abās regulās noteiktās saistības, it īpaši attiecībā uz pamattīkla koridoriem, un vajadzības gadījumā rīkoties.

102. Izmaksu un ieguvumu analīzes (IIA) rokasgrāmatas (2014. g.) transporta nodaļas noteikumi ir izstrādāti tā, lai nodrošinātu iespēju sagatavot ātrgaitas dzelzceļā veicamo ieguldījumu rūpīgu un metodiski pareizu analīzi, un šo ieguldījumu analītiskais pamats izmaksu un ieguvumu noteikšanai un izvērtēšanai, kā arī sociālekonomiskās dzīvotspējas aprēķināšanas kārtība ne ar ko neatšķiras no ieguldījumiem citos transporta veidos. Eiropas Revīzijas palātas uzsvētie faktori būtu jāizvērtē, vienlaikus ņemot vērā plašākus politikas mērķus, piemēram, modālas pārejas veicināšanu, it īpaši, lai pievērstos ar klimata pārmaiņām un vietējo gaisa kvalitāti saistītiem jautājumiem.

Pasažieru minimālā satiksmes apmēra iekļaušana varētu negatīvi ietekmēt projektu risinājumus, kas varētu būt nozīmīgi attiecībā uz to teritoriālās attīstības vajadzībām.

Tāpēc ES līmeņa norādījumiem, kuros uzsvars tiks likts uz galvenajām prasībām par IIA, vajadzētu būtu pietiekami elastīgiem, lai katrā gadījumā individuāli projektu novērtējumus tiktu ņemti vērā konkrētās valsts, nozares un projekta elementi.

103. Komisija 2017. gadā sāka visaptverošu pētījumu par ārējo izmaksu internalizāciju, lai novērtētu, cik lielā mērā ES dalībvalstīs dažādos transporta veidos ir ieviesti principi “lietotājs maksā” un “piesārņotājs maksā”, un lai pētījumā iegūtos datus izmantotu attiecīgās politikas debatēs.

Skatīt Komisijas atbildi par 85. punktu.

104. Ceturtajā dzelzceļa nozares tiesību aktu kopumā, kas tika pieņemts 2016. gadā, ir paredzēts likvidēt savstarpējas izmantojamības šķēršļus, paaugstināt drošību un liberalizēt dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgu. Attiecībā uz komerciālajiem ātrgaitas dzelzceļa pakalpojumiem tā stāsies spēkā 2019. gadā.

Tā kā infrastruktūra ir jauna, uzbūvēta atbilstoši jaunākajiem standartiem un jau no paša sākuma ir konstruēta starptautiskai satiksmei, ātrgaitas maršrutos ir ievērojami mazāk šķēršļu savietojamībai nekā vēsturiskajos tīklos. Galvenie vēl nenovērstie šķēršļi ir saistīti ar signalizācijas sistēmu atšķirībām, ko risinās, pakāpeniski ieviešot *ERTMS* 3. bāzes scenāriju un likvidējot “B klases” (proti, valstu mantojuma) sistēmas, un ar sprieguma atšķirībām (25 kV vai 15 kV), ko var viegli novērst, izmantojot tehniskus risinājumus.

105. Lai gan nodevu apmēram vajadzētu būt saprātīgam, tas jānosaka vismaz tiešo izmaksu līmenī, lai segtu vilciena kustības radītās izmaksas. Par tiešajām izmaksām augstāku uzcenojumu esamība un uzcenojumu līmenis ir atkarīgs no dalībvalstu spējas un vēlmes maksāt subsīdijas infrastruktūras pārvaldītājiem.

1. ieteikums — ES ātrgaitas dzelzceļa tīkla plānošana

1. Komisija piekrīt šim ieteikumam.

Attiecīgo pamattīkla koridoru darba plānos būs noteikti galvenie prioritārie projekti, kas jāsteno vispirms. Komisija turpinās darbu ar dalībvalstīm, lai nodrošinātu pamattīkla pabeigšanu līdz 2030. gadam, kā paredzēts *TEN-T* regulā.

Turklāt Komisija plāno drīzumā sākt *TEN-T* politikas pārskatīšanu atbilstīgi *TEN-T* regulas (Nr. 1315/2013) 54. pantam. Pamatojoties uz to, Komisija nodrošinās *TEN-T* ātrgaitas dzelzceļa tīkla pienācīgu izvērtēšanu. Pārskatīšanā *inter alia* aplūkos tādus aspektus kā savienojumu sociālekonomiskā dzīvotspēja vai infrastruktūras un pakalpojumu sniegšanas savstarpējā saistība, lielāku uzmanību pievēršot ar pakalpojumu saistītajam galvenajam darbības rādītājam.

Papildus tam Komisija veicina īstenošanas lēmumu izmantošanu attiecībā uz pārrobežu projektiem, lai nodrošinātu to ciešāku pārraudzību.

2. Komisija daļēji piekrīt šim ieteikumam. Lai gan Komisija būtībā piekrīt šim ieteikumam, tā nevar tūlītēji īstenot šo pasākumu. Tā sāks rīkoties iespējami ātri un centīsies to izpildīt, sagatavojot jaunu tiesību akta priekšlikumu attiecībā uz *TEN-T*.

Komisija 2021.–2027. gada EISI kontekstā ierosina pastiprināt saikni starp Eiropas koordinatoru pamattīkla koridoru darba plāniem un EISI īstenošanu.

Papildus tam Komisija veicina īstenošanas lēmumu izmantošanu attiecībā uz pārrobežu projektiem, lai nodrošinātu to ciešāku pārraudzību.

Attiecībā uz Kohēzijas fonda un ERAF atbalstu laikposmā pēc 2020. gada kā veicinošu nosacījumu ir ierosināts atbilstošā līmenī izveidot visaptverošu transporta plānošanu. Šajos plānos vajadzības gadījumā būtu jāparedz ātrgaitas dzelzceļa līniju izvērtēšana.

Turklāt starp šiem fondiem un EISI, kas īpaši koncentrēsies uz pamattīklu, veidojas spēcīgāka sinerģija un papildināmība, savukārt ERAF un Kohēzijas fonds sniegs atbalstu arī visaptverošajam tīklam.

2. ieteikums — ES līdzfinansējuma atbalsts ieguldījumiem ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūrā

1. Komisija piekrīt šim ieteikumam.

2. Būtībā Komisija piekrīt šim ieteikumam. Tomēr tas neskar *TEN-T* regulas pārskatīšanas iznākumu.

3. Komisija piekrīt šim ieteikumam, ciktāl tas skar Komisiju.

4. Komisija daļēji piekrīt šim ieteikumam, kā aprakstīts turpmāk.

Attiecībā uz Kohēzijas fonda un ERAF sniegto atbalstu laikposmā no 2020. gada Komisija daļēji piekrīt šim ieteikumam. Kā veicinošu nosacījumu ir ierosināts atbilstošā līmenī izveidot visaptverošu transporta plānošanu. Komisija ir ierosinājusi transporta plānos ņemt vērā dzelzceļa pārvadājumu liberalizācijas gaidāmo ietekmi.

Attiecībā uz EISI Komisija nepiekrīt ieteikumam, jo ceturtajā dzelzceļa nozares tiesību aktu kopumā dalībvalstīm ir noteikti pienākumi, savukārt EISI finansējums attiecas uz visiem līdzekļu saņēmēju veidiem. Tāpēc nebūtu lietderīgi piemērot nosacījumus, jo EISI līdzekļu saņēmēji nav atbildīgi par konkurences radīšanu atbalstīto infrastruktūras projektu jomā.

5. Komisija nepiekrīt šim ieteikumam.

Tā kā šādas intervences rezultāti ir redzami nevis uzreiz pēc projekta pabeigšanas, bet gan pēc kāda laika, būtu grūti saglabāt “prēmiju par paveikto” kādreizējai izmaksāšanai. Turklāt Komisija arī uzsver, ka darbības rādītāji ir atkarīgi no faktoriem, kurus līdzekļu saņēmēji nevar kontrolēt.

Nesaistot ES finansējumu ar saņēmēju gūtajiem rezultātiem, Komisija 2021.–2027. gada EISI kontekstā tomēr plāno izstrādāt priekšlikumu jaunam galveno darbības rādītāju kopumam, kas aptvertu arī rezultātus un ietekmi.

Par kohēzijas politiku jānorāda, ka ikvienai programmai ir noteikti vispārējie mērķi, kā arī izpildes rādītāji. Pēc tam, atlasot un īstenojot atbilstīgos projektus, dalībvalstīm ir jāgādā, lai tie efektīvi palīdzētu sasniegt programmu konsolidētos mērķus, un pienācīgi jāziņo Komisijai. Dzelzceļa projektus īsteno, izmantojot konkursa procedūru, un iepirkuma līgumos parasti ir paredzēti noteikumi par projekta īstenošanu termiņā, gaidāmajiem iznākumiem, sasniedzamajiem rādītājiem, kā arī soda mehānismiem. Šo līgumu izpildi pārrauga attiecīgās līgumslēdzējas iestādes vai līdzekļu saņēmēji. Komisijas priekšlikumā jaunajai Kopīgo noteikumu regulai nav paredzēta līdzekļu saņēmējiem izmaksājama prēmija par paveikto.

6. Komisija piekrīt šim ieteikumam un to īsteno, nodrošinot ciešāku saikni starp EISI finansējumu, koridoru darba plāniem un īstenošanas lēmumiem.

3. ieteikums — pārrobežu konstrukciju vienkāršošana

1. Komisija piekrīt šim ieteikumam.

Trešās mobilitātes paketes satvarā pieņemtajā priekšlikumā regulai par pasākumu optimizēšanu, lai sekmētu *TEN-T* īstenošanu, ir noteikta prasība, ka pārrobežu projektiem, kurus izstrādā viena juridiskā persona, jāpiemēro tikai viena publiskā iepirkuma sistēma.

Juridisks instruments, kas dotu iespēju vienas valsts tiesību aktus piemērot citā, ļautu ievērojami vienkāršot pārrobežu darbības. Pārrobežu projektus varētu īsteno, izmantojot vienu noteikumu kopumu. Šāds mehānisms ir iekļauts 2018. gada 29. maijā pieņemtajā kohēzijas paketes priekšlikumā laikposmam pēc 2020. gada.

2. Komisija piekrīt šim ieteikumam.

Komisija piekrīt šā ieteikuma veicinošajai būtībai, taču vienas pieturas aģentūru izveide ir dalībvalstu kompetencē.

Smart TEN-T priekšlikumā, kas pieņemts kā daļa no trešās mobilitātes paketes, ir paredzēta prasība, ka dalībvalstīm jāizveido viena kompetenta iestāde, kas kontrolētu integrētās atļauju piešķiršanas procedūras, kas piemērojamas pamata *TEN-T* projektiem.

Robežu kontaktpunkts varētu kopīgot paraugpraksi un vajadzības gadījumā sniegtu ekspertu konsultācijas.

Robežu kontaktpunkts tika izveidots Komisijas dienestu paspārnē, un tajā darbojas Komisijas eksperti pārrobežu jautājumos, kuri var sniegt konsultācijas valstu un reģionu iestādēm, apkopojot un kopīgojot paraugpraksi ar jaunizveidota ES mēroga tiešsaistes tīkla starpniecību. Šīs platformas mērķis ir nodrošināt robežu jomas ieinteresētajām personām vietu, kur dalīties pieredzē un apspriest risinājumus un idejas, kā pārvarēt robežu radītos šķēršļus.

Šī iniciatīva ir daļa no 2017. gada 20. septembrī pieņemtā plašāka paziņojuma “Izaugsmes un kohēzijas veicināšana ES pierobežas reģionos”, ko papildina jaunu pasākumu kopums un jau izveidoto iniciatīvu uzskaitījums, lai palīdzētu ES pierobežas reģioniem attīstīties ātrāk un vēl ciešāk. Tā ir minēta arī Regulā par mehānismu juridisku un administratīvu šķēršļu novēršanai pārrobežu kontekstā, ko Komisija pieņēma 2018. gada 29. maijā.

3. Komisija piekrīt šim ieteikumam.

Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (*ERTMS*) Eiropas izvēršanas plāns un ceturtais dzelzceļa nozares tiesību aktu kopums ir skaidrs pamats savstarpējas izmantojamības nodrošināšanai.

4. ieteikums — pasākumi ātrgaitas dzelzceļa pakalpojumu uzlabošanai pasažieriem

1. Komisija piekrīt šim ieteikumam.

TAP TSI iniciatīvas paspārnē tiek izstrādāti tehnoloģiski palīgriki vienota e-biļešu tirdzniecības risinājuma izstrādei, savukārt tālāki uzlabojumi tiek izstrādāti *Shift2Rail* ceturtais inovāciju programmas satvarā (piemēram, virzība uz multimodāliem e-makiem).

Turklāt Komisija patlaban seko līdzi norisēm dzelzceļa transporta tirgū attiecībā uz kopīgu informācijas sistēmu un tranzīta biļešu tirdzniecības sistēmu ieviešanu un izmantošanu. Tiesību akti (Direktīva ES 2016/2370) paredz, ka Komisijai līdz 2022. gada 31. decembrim ir jāiesniedz ziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei par šādu kopīgu informācijas un tranzīta biļešu tirdzniecības sistēmu pieejamību un tam vajadzības gadījumā jāpievieno likumdošanas priekšlikumi.

2. Komisija piekrīt šim ieteikumam.

Komisija līdz 2019. gada beigām būs pabeigusi dalībvalstu nacionālo transponēšanas pasākumu pilnu atbilstības pārbaudi. Tomēr tā atgādina, ka neveiksmīgas piemērošanas (nevis transponēšanas) gadījumus operatori var tai darīt zināmus arī pēc 2019. gada, un tādā gadījumā tai būs jārikojas.

Komisija arī dzan aktīvi strādā kopā ar infrastruktūras pārvaldītājiem, lai nodrošinātu sadarbību saistībā ar pārrobežu darbībām piemēroto uzcenojumu.

3. Komisija piekrīt šim ieteikumam.

Komisija līdz 2019. gada beigām būs pabeigusi dalībvalstu nacionālo transponēšanas pasākumu pilnu atbilstības pārbaudi. Tomēr neveiksmīgas piemērošanas (nevis transponēšanas) gadījumus operatori var tai darīt zināmus arī pēc 2019. gada, un tādā gadījumā tai būs jārikojas.

4. Komisija daļēji piekrīt šim ieteikumam.

Attiecībā uz i) apakšpunktu jānorāda, ka Komisijas Regulas (ES) 2015/1100 par dalībvalstu ziņošanas pienākumu dzelzceļa tirgus uzraudzības ietvaros plānotās pārskatīšanas laikā Komisija ierosinās, lai datus par parasto tālsatiksmes pārvadājumu pakalpojumu punktualitāti un par ātrgaitas dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu punktualitāti dalībvalstis vāc atsevišķi. Ja dalībvalstis šo

priekšlikumu atbalstīs, dati varētu būt pieejami no 2020. gada un tiks publiskoti reizi divos gados Dzelzceļa tirgus pārraudzības ziņojumā.

Komisija nepiekrīt ii) apakšpunktam, kurā uzdots izstrādāt standarta ziņošanas sistēmu un metodiku klientu apmierinātības ar pakalpojumu novērtēšanai. Eiropas Savienības Dzelzceļa aģentūras vietnē *ERADIS* publicētie operatoru ziņojumi, kā paredzēts Dzelzceļa pasažieru tiesību regulā (EK) 1371/2007, sniedz informāciju par apmierinātību ar individuālajiem pakalpojuma kvalitātes standartiem. Ieviešot saskaņotu ziņošanas kārtību ES līmenī, veidotos papildu administratīvais slogs, jo operatoriem būtu ne tikai jāziņo par saviem individuālajiem pakalpojumu kvalitātes standartiem, bet arī jānodrošina atbilstība saskaņotajām ES prasībām. Lai uzlabotu pārredzamību un ziņojumu kvalitāti operatoru līmenī, nesēn Komisija Dzelzceļa pasažieru tiesību regulas (EK) 1371/2007 pārskatītajā redakcijā (COM(2017)548 *final*) ierosināja īstenot standartizētāku pieeju ziņošanai, tostarp Regulas III pielikuma I punkta 2) apakšpunktā nosakot sīkāk izstrādātus minimālos pakalpojumu kvalitātes standartus, kas jāņem vērā klientu apmierinātības izpētē. Tomēr tas vēl nenodrošinās pilnīgu saskaņotību, tāpēc Komisija uzskata, ka Eirobarometra aptauju turpināšana ik pēc četriem–sešiem gadiem (ar nosacījumu, ka ir pieejami budžeta līdzekļi) ir atbilstošs un samērīgs instruments, ar ko iegūt pamatīgāko un reprezentatīvāko pārskatu par klientu apmierinātības tendencēm ES līmenī. Eirobarometra konstatējumi tiek publicēti atsevišķi, un Komisijas Dzelzceļa tirgus pārraudzības ziņojumā tos analizē politikas kontekstā.

Turklāt, ņemot vērā mērķi liberalizēt dzelzceļa pakalpojumu tirgu, Komisija neuzskata, ka tai būtu jāveic konkurējošo tirgus dalībnieku salīdzinoša izvērtēšana.

5. Komisija piekrīt šim ieteikumam.

Komisija 2017. gadā sāka visaptverošu pētījumu par ārējo izmaksu internalizāciju, lai novērtētu, cik lielā mērā ES dalībvalstīs dažādos transporta veidos ir ieviesti principi “lietotājs maksā” un “piesārņotājs maksā”. Arī atbilstošas metodikas un datu nodrošināšana palīdz sekmēt šo principu turpmāku ievērošanu atbildīgajās dalībvalstīs.

Notikums	Datums
Revīzijas plāna pieņemšana / revīzijas sākums	25.1.2017.
Ziņojuma projekta oficiāla nosūtīšana Komisijai (vai citai revidējamai vienībai)	4.5.2018.
Galīgā ziņojuma pieņemšana pēc pretrunu procedūras	13.6.2018.
Komisijas (vai citas revidējamās vienības) oficiālo atbilžu saņemšana visās valodās	Angļu valodā: 25.6.2018. Citas valodās: 12.7.2018.

ISBN 978-92-847-0091-2
doi:10.2865/637213
QJ-AB-18-014-LV-N

Kopš 2000. gada ES ir ieguldījusi 23,7 miljardus EUR ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūrā. Ātrgaitas dzelzceļam nav reālu ilgtermiņa plānu, bet eksistē neefektīvi sadrumstalotas valsts mēroga līnijas, kas nav labi savienotas, jo Eiropas Komisijai nav likumīgu instrumentu un pilnvaru, ar ko piespiest dalībvalstis uzbūvēt līnijas, par kurām bijusi vienošanās.

Rentabilitāte ir apdraudēta, jo ne visur ir vajadzīgas ļoti liela ātruma līnijas un izmaksas par katru ietaupīto brauciena minūti ir ļoti lielas (līdz pat 369 miljoniem EUR), bet vidējais ātrums sasniedz tikai 45 % no maksimālās jaudas un izmaksu pārsniegumi un būvniecības kavējumi drīzāk ir norma, nevis izņēmums.

Ilgspēja ir zema, ieguldījumi nav efektīvi un ES pievienotā vērtība ir pakļauta riskam, jo trijās no septiņām pabeigtajām līnijām ir maz pasažieru, un tas rada lielu risku neefektīvi izlietot 2,7 miljardus EUR Eiropas Savienības līdzfinansējuma. Turklāt deviņās no 14 līnijām un to posmos nav pietiekami daudz potenciālo pasažieru un joprojām ir spēkā 11 000 valsts mēroga noteikumu, kaut arī Palāta jau 2010. gadā prasīja atcelt šos tehniskos un administratīvos šķēršļus.



EIROPAS
REVĪZIJAS
PALĀTA



Publikāciju birojs

EIROPAS REVĪZIJAS PALĀTA
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tālrunis: +352 4398-1

Uzziņām: eca.europa.eu/lv/Pages/ContactForm.aspx
Timekļa vietne: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors

© Eiropas Savienība, 2018

Lai izmantotu vai reproducētu fotoattēlus vai citus materiālus, uz kuriem neattiecas Eiropas Savienības autortiesības, atļauja jālūdz tieši autortiesību īpašniekam.