



Pressiteade

Luxembourg, 3. oktoober 2017

Audiitorite sõnul kasutatakse üle-euroopalist signaalimissüsteemi endiselt väga killustatult

Euroopa Kontrollikoja avaldatud uue aruande kohaselt kasutatakse üle-euroopalist signaalimissüsteemi vähe ja killustatult. Audiitorite sõnul on see nii hoolimata asjaolust, et raudteevaldkonnas uut süsteemi üldiselt kahtluse alla ei seata. Audiitorid leidsid, et süsteemi kulukuse ja ärilise mõttekuse puudumise tõttu investeerivad paljud taristu- ja raudteeveo-ettevõtjad lahendusse vastumeelselt.

Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem töötati välja selleks, et asendada Euroopas kasutatavad erinevad signaalimissüsteemid ühtse süsteemiga, mis võimaldab rongidel katkestuseta läbi eri riikide sõita, ja parandada seeläbi raudteetranspordi konkurentsivõimet. Et aidata liikmesriikidel süsteem kasutusele võtta, eraldati ELi eelarvest raudteedele perioodil 2007–2013 ca 1,2 miljardit eurot.

Audiitorid hindasid, kas süsteem oli asjakohaselt kavandatud, kasutusele võetud ja juhitud, ning kas investeeringud olid äriiselt mõttekad. Auditi käigus külastati kuut liikmesriiki (Taani, Saksamaa, Hispaania, Itaalia, Madalmaad ja Poola), mis paiknevad põhivõrgukoridorides, kus süsteem tuleb aastaks 2030 täies mahus kasutusele võtta.

Leiti, et süsteemi praegust vähest kasutamist võib peamiselt selgitada paljude taristu- ja raudteeveo-ettevõtjate vastumeelsusega vajalikesse seadmetesse investeerida (kulud) ning paljude puhul neist ka ärilise mõttekuse puudumisega. ELi rahastamisega saab isegi selle parema ja sihipärasema juhtimise korral katta vaid ühe osa süsteemi kasutuselevõtu maksumusest.

Aruande eest vastutava kontrollikoja liikme Ladislav Balko sõnul ei ohusta praegune olukord mitte üksnes süsteemi kavandatud kasutuselevõttu aastal 2030 ja tehtud investeeringuid, vaid ka ühtse raudteepiirkonna kui komisjoni ühe peamise poliitikaeesmärgi saavutamist. „*Pealegi võib see negatiivselt mõjutada ka raudteetranspordi konkurentsivõimet võrreldes maanteetranspordiga,*“ lisas Ladislav Balko.

Hoolimata strateegilisest poliitilisest otsusest võtta kogu ELis kasutusele ühtne signaalimissüsteem, ei koostatud selleks vajaliku rahastamise suuruse ja allikate kindlaks

Pressiteate eesmärk on edastada Euroopa Kontrollikoja eriaruande põhisõnumid.

Aruanne on tervikuna kättesaadav veebisaidil www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – kõnesisik

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – pressiametnik

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu

@EUAuditors

eca.europa.eu

määramiseks vajalikku üldist kuluprognosi. Õiguslikud kohustused ei hõlmanud liikmesriikide süsteemide kasutamise lõpetamist; lisaks ei ole need alati kooskõlas ELi transpordipoliitikas paika pandud tähtaegade ja prioriteetidega. Praeguse seisuga kasutatakse süsteemi kogu ELis vaid vähesel määral.

Audiitorite sõnul eeldab see mahukaid investeeringuid, kuid ei too investeeringute tegijatele kohest tulu. Ärimudeleid mõjutavad negatiivselt ka seni kasutusele võetud eri versioonide kokkusobivuse probleemid ja aeganõudvad sertifitseerimismenetlused.

Audiitorid annavad nii Euroopa Komisjonile, liikmesriikidele kui Euroopa Liidu Raudteeametile mitmeid soovitusi, mis puudutavad süsteemi kasutusevõtu kulude hindamist, liikmesriikide olemasolevate signaalimissüsteemide kasutamise lõpetamist, süsteemi ärilist mõttekust taristu- ja raudteeveo-ettevõtjate jaoks, süsteemi ühilduvust ja stabiilsust, Euroopa Liidu Raudteeameti rolli ja ressursse, liikmesriikide kasutuselevõtukavade koordineerimist, järelevalvet ja jõustamist, signaalimisprojektidele eraldatud ELi vahendite paremat ärakasutamist ja ELi vahendite täpsemat suunamist.

Toimetajatele

Raudteetranspordi toimimiseks, ohutuks juhtimiseks ja rongide kokkupõrgete vältimiseks vajatakse signaalimissüsteemi olemasolu. Kõik Euroopa riigid on aga signaalimissüsteemide, rööpmelaiuse ning ohutus- ja elektristandardite jaoks välja töötanud enda tehnilised kirjeldused. Kogu ELis on raudteeliikluse juhtimiseks kasutuses ligi 30 erinevat signaalimissüsteemi, mis ei ole omavahel koostalitlusvõimelised.

Selle puuduse kõrvaldamiseks ja ühtse Euroopa raudteepiirkonna loomiseks hakkasid Euroopa raudteevaldkonna ettevõtted 1980. aastate lõpus / 1990. aastate alguses välja töötama Euroopa juhtkäskude, signaalimis- ja kommunikatsioonisüsteemi ERTMS; Euroopa Komisjon toetas selle kui Euroopa ühtse süsteemi loomist. ERTMSi eesmärk on asendada kõik Euroopa praegused signaalimissüsteemid ühe süsteemiga ning edendada seeläbi liikmesriikide raudteesüsteemide koostalitlusvõimet ja piiriülest raudteetransporti.

Eriaruanne nr 13/2017: „Euroopa ühine raudteeliikluse juhtimissüsteem: kas poliitiline otsus muutub ka kunagi reaalsuseks?“ on kättesaadav Euroopa Kontrollikoja veebisaidil (eca.europa.eu) ELi 23 keeles.