



Lehdistötiedote

Luxemburg, 3. lokakuuta 2017

Tarkastajat: Rautatieliikenteen EU:n laajuinen merkinantojärjestelmä on edelleen hajanainen

Euroopan tilintarkastustuomioistuimen uudessa kertomuksessa todetaan, että rautatieliikenteen EU:n laajuinen merkinantojärjestelmä on hajanainen ja että sen käyttöönottoaste on tähän mennessä ollut alhainen. Tarkastajien mukaan tilanne on tämä, vaikka asiaa sinänsä ei rautatiealalla yleisesti ottaen kyseenalaisteta. He havaitsivat, että monet rataverkon haltijat ja rautatieyritykset eivät ole halunneet investoida järjestelmään siihen liittyvien kustannusten vuoksi ja siitä syystä, että järjestelmä ei ole taloudellisesti kannattava yksittäisille toimijoille.

Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) tarkoituksena on korvata ympäri Eurooppaa käytössä olevat erilaiset rautatieliikenteen merkinantojärjestelmät yhtenäisellä järjestelmällä, jotta junat voisivat liikennöidä keskeytyksettä eri maiden välillä ja raideliikenteen kilpailukyky paranisi. EU:n talousarviosta osoitettiin vuosina 2007–2013 noin 1,2 miljardia euroa jäsenvaltioiden auttamiseksi järjestelmän käyttöönotossa.

Tarkastajat arvioivat, onko järjestelmän suunnittelu, käyttöönotto ja hallinnointi toteutettu asianmukaisella tavalla ja onko järjestelmä taloudellisesti kannattava yksittäisten toimijoiden kannalta. Tarkastuskäynti tehtiin kuuteen jäsenvaltioon (Tanska, Saksa, Espanja, Italia, Alankomaat ja Puola), joissa järjestelmä on otettava ydinverkkokäytävien osalta täysimääräisesti käyttöön vuoteen 2030 mennessä.

He havaitsivat, että käyttöönoton heikkoa nykytilannetta voidaan selittää pääasiassa sillä, että monet rataverkon haltijat ja rautatieyritykset ovat haluttomia investoimaan tarvittaviin laitteisiin kustannusten ja sen vuoksi, ettei järjestelmä ole niistä monille taloudellisesti kannattava. Vaikka EU:n rahoituksen hallinnointia ja kohdentamista parannettaisiin, sillä voidaan kattaa vain rajallinen osuus käyttöönoton kokonaiskustannuksista.

”Nykytilanne vaarantaa paitsi vuodeksi 2030 määriteltyjen käyttöönottotavoitteiden saavuttamisen ja tähän mennessä tehdyt investoinnit myös Euroopan komission tärkeimpiin poliittisiin tavoitteisiin kuuluvan yhtenäisen rautatiealueen toteuttamisen”, toteaa kertomuksesta vastaava Euroopan tilintarkastustuomioistuimen jäsen Ladislav Balko. ”Lisäksi

Lehdistötiedotteessa esitetään Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomuksen keskeiset tiedot.

Kertomus löytyy kokonaisuudessaan sivustolta www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Tiedottaja

Puh. (+352) 4398 47 063

Matkapuhelin (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Lehdistöavustaja

Puh. (+352) 4398 45410

Matkapuhelin (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

Sähköposti: press@eca.europa.eu @EUAuditorsECA

eca.europa.eu

sillä voi olla haitallisia vaikutuksia rautatiealan kilpailukykyyn maanteiden tavarakuljetuksiin verrattuna.”

Vaikka yhtenäisen merkinantojärjestelmän käyttöönotosta koko EU:ssa tehtiin strateginen poliittinen päätös, tarvittavaa rahoitusta ja rahoituslähteitä kartoittavaa kokonaiskustannusarviota ei laadittu. Säädettyissä oikeudellisissa velvoitteissa ei edellytetty kansallisten järjestelmien poistamista käytöstä, eikä oikeudellisia velvoitteita ole aina sovitettu yhteen EU:n liikennepolitiikan määräaikaisten ja painopisteiden kanssa. Tällä hetkellä käyttöönottoaste on alhainen koko EU:n alueella.

Tarkastajat toteavat, että järjestelmä edellyttää kalliita investointeja, jotka eivät hyödytä välittömästi näistä kustannuksista vastaavia toimijoita. Myös asennettujen eri versioiden yhteensopivuuteen ja pitkiin sertifiointimenettelyihin liittyvät ongelmat vaikuttavat kielteisesti järjestelmän taloudelliseen kannattavuuteen yksittäisten toimijoiden kannalta.

Tarkastajat esittävät Euroopan komissiolle, jäsenvaltioille ja Euroopan unionin rautatievirastolle joukon suosituksia, jotka koskevat seuraavia osa-alueita: käyttöönottokustannusten arviointi; kansallisten merkinantojärjestelmien käytöstä poistaminen; taloudellinen kannattavuus yksittäisten rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten kannalta; järjestelmän yhteensopivuus ja vakaus; Euroopan unionin rautatieviraston asema ja resurssit; kansallisten käyttöönottosuunnitelmien, seurannan ja täytäntöönpanon valvonnan yhdenmukaistaminen ja EU:n varojen käyttö merkinantohankkeisiin ja EU:n rahoituksen kohdentaminen paremmin.

Toimittajille tiedoksi

Junien liikennöintiin rautatieverkossa tarvitaan merkinantojärjestelmä, jonka avulla rautatieliikennettä ohjataan turvallisesti ja pidetään junat koko ajan erillään toisistaan. Kukin Euroopan maa on kuitenkin laatinut omat tekniset eritelmänsä merkinantojärjestelmille, raideleveydelle, turvallisuudelle ja sähköstandardeille. EU:ssa ohjataan nykyisin rautatieliikennettä noin 30 erilaisella merkinantojärjestelmällä, jotka eivät ole keskenään yhteentoimivia.

Tämän ongelman ratkaisemiseksi ja yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen luomisen edistämiseksi Euroopan rautatieala alkoi kehittää 1980-luvun lopussa ja 1990-luvun alussa eurooppalaista ohjaus-, hallinta-, merkinanto- ja viestintäjärjestelmää eli ERTMS-järjestelmää. Euroopan komissio tuki sen perustamista yhtenäiseksi eurooppalaiseksi järjestelmäksi. ERTMS:n tavoitteena on korvata kaikki Euroopassa nykyisin käytössä olevat merkinantojärjestelmät yhtenäisellä järjestelmällä ja edistää tällä tavoin kansallisten rautatieverkkojen ja rajatylittävän raideliikenteen yhteentoimivuutta.

Erityiskertomus nro 13/2017: ”Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmä: toteutuuko poliittinen päätös koskaan käytännössä?” on saatavilla tilintarkastustuomioistuimen sivustolla (eca.europa.eu) 23:lla EU:n kielellä.