



Pranešimas spaudai

Liuksemburgas, 2017 m. spalio 3 d.

„Bendra ES geležinkelių signalizacijos sistema vis dar susiskaidžiusi“ – teigia auditoriai.

Remiantis nauja Europos Audito Rūmų ataskaita, bendros ES geležinkelių signalizacijos sistemos įdiegimo lygis vis dar yra žemas ir apima tik padrikas atkarpas. „Nors geležinkelių sektoriuje pačia koncepcija apskritai neabejojama“ – teigia auditoriai. Jie nustatė, kad daug infrastruktūros valdytojų ir geležinkelių įmonių nenori investuoti į sistemą, nes patiriamos išlaidos ir nėra individualaus techninio ir ekonominio pagrindimo.

Europos geležinkelių eismo valdymo sistema sukurta pakeisti įvairias Europos geležinkelių signalizacijos sistemas viena sistema, kurią taikant traukinys galėtų be pertrūkių važiuoti per įvairias šalis ir būtų skatinamas geležinkelio konkurencingumas. Siekiant padėti valstybėms narėms diegti sistemą, 2007–2013 m. geležinkeliams iš ES biudžeto buvo skirta apie 1,2 milijardo eurų.

Auditoriai vertino, ar sistema buvo tinkamai planuojama, diegiama ir valdoma, taip pat ar buvo individualus ekonominis pagrindimas. Jie apsilankė šešiose valstybėse narėse (Danijoje, Vokietijoje, Ispanijoje, Italijoje, Nyderlanduose ir Lenkijoje) bei tinklo koridoriuose, kuriuose sistema turi būti visiškai įdiegta iki 2030 m.

Jie nustatė, kad tai, jog įdiegimo lygis kol kas yra žemas, labiausiai galima paaiškinti tuo, kad daug infrastruktūros valdytojų ir geležinkelių įmonių nenori investuoti į reikalingą įrangą dėl su tuo susijusių išlaidų ir dėl to, kad dauguma jų neparengė individualaus ekonominio pagrindimo. ES finansavimu, net jeigu jis būtų geriau valdomas ir skirstomas, galima padengti tik tam tikrą bendrą diegimo sąnaudų sumą.

„Dėl dabartinės situacijos kyla rizika ne tik nepasiekti 2030 metams nustatytų diegimo tikslų ir prarasti ligi šiol atliktas investicijas, bet ir nesukurti bendros geležinkelių erdvės, o tai yra vienas pagrindinių Komisijos politikos tikslų“ – sakė už ataskaitą atsakingas Audito Rūmų narys Ladislav Balko. – Tai taip pat gali daryti neigiamą poveikį geležinkelių transporto konkurencingumui, palyginti su krovinių vežimu keliais.“

Nors strateginis politinis sprendimas visoje ES diegti bendrą signalizacijos sistemą priimtas,

Šio pranešimo spaudai tikslas – pateikti Europos Audito Rūmų priimtos specialiosios ataskaitos pagrindines mintis. Visą ataskaitą rasite čia www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – atstovas ryšiams Tel. (+352) 4398 47063

Damijan Fišer – atstovas spaudai Tel. (+352) 4398 45410

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E. paštas: press@eca.europa.eu

@EUAuditors eca.europa.eu

Mob. tel. (+352) 691 55 30 63

Mob. tel. (+352) 621 55 22 24

neparengta bendra sąnaudų sąmata, kuria remiantis būtų galima nustatyti reikiamą finansavimą ir jo šaltinius. Teisės aktais nustatytais prievolėmis nereikalauta nutraukti nacionalinių sistemų naudojimo, be to, jos ne visada atitinka ES transporto politikoje nustatytus įgyvendinimo terminus ir prioritetus. Šiandienos duomenimis, sistemos įdiegimo lygis visoje ES yra žemas.

„Tiems, kam tenka su sistema susijusios sąnaudos, reikia brangių investicijų, o nauda iškart nepajuntama –teigia auditoriai.“ Problemos, kurių kyla dėl skirtingų įdiegtų versijų suderinamumo ir ilgai trunkančių sertifikavimo procedūrų, taip pat daro neigiamą poveikį individualiam ekonominiam pagrindimui.

Auditoriai pateikia kelias rekomendacijas Europos Komisijai, valstybėms narėms ir Europos Sąjungos geležinkelių agentūrai dėl diegimo sąnaudų vertinimo; nacionalinių signalizacijos sistemų naudojimo nutraukimo; individualaus ekonominio pagrindimo parengimo infrastruktūros valdytojams ir geležinkelių įmonėms; sistemos suderinamumo ir stabilumo; Europos Sąjungos geležinkelių agentūros vaidmens ir išteklių; nacionalinių diegimo planų derinimo, stebėjimo ir vykdymo užtikrinimo; geresnio ES lėšų naudojimo geležinkelių signalizacijos projektams ir geresnio ES finansavimo paskirstymo.

Pastabos leidėjams

Kad geležinkelio sistemoje būtų galima naudoti traukinius, reikalinga signalizacijos sistema, naudojama geležinkelio eismui saugiai valdyti ir užtikrinti, kad traukiniai visada būtų apsaugoti nuo susidūrimo. Tačiau kiekviena Europos šalis yra parengusi savo pačios technines signalizacijos sistemų specifikacijas, nustačiusi savo vėžės plotį ir saugos bei elektros energijos standartus. Visoje ES dabar yra apie 30 skirtingų ir nesąveikių signalizacijos sistemų, kuriomis valdomas geležinkelių eismas.

Siekdama išspręsti šią problemą ir padėti sukurti bendrą Europos geležinkelių erdvę, Europos geležinkelių sektorius devintojo dešimtmečio pabaigoje ir dešimtojo dešimtmečio pradžioje ėmė plėtoti Europos kontrolės, valdymo, signalizacijos ir ryšių sistemą – ERTMS, o Europos Komisija palaikė jos, kaip vienos bendros sistemos Europoje, diegimą. ERTMS tikslas – visas Europoje esamas signalizacijos sistemas pakeisti viena bendra sistema ir taip skatinti nacionalinių geležinkelių tinklų ir tarpvalstybinio geležinkelio transporto sąveiką.

Specialioji ataskaita Nr. 13/2017 „Bendra Europos geležinkelių eismo valdymo sistema – ar politinis sprendimas bus įgyvendintas?“ paskelbta Europos Audito Rūmų interneto svetainėje (eca.europa.eu) 23 ES kalbomis.