



Preses relīze

Luksemburgā, 2017. gada 3. oktobrī

ES mēroga dzelzceļa signalizācijas sistēma joprojām ir fragmentāra – ziņo revidenti

Jaunajā Eiropas Revīzijas palātas ziņojumā teikts, ka ES mēroga dzelzceļa signalizācijas sistēmas izvēršana līdz šim ir notikusi zemā līmenī un bijusi fragmentāra. Tāds ir stāvoklis, lai gan dzelzceļa nozare koncepciju kopumā neapšaubā, teic revidenti. Viņi secināja, ka daudzi infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi nevēlas ieguldīt līdzekļus sistēmā, ņemot vērā saistītās izmaksas un individuāla ekonomiskā pamatojuma trūkumu.

Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma ir veidota tā, lai aizstātu atšķirīgās dzelzceļa signalizācijas sistēmas visā Eiropā ar vienotu sistēmu, kas ļauj vilcieniem netraucēti kursēt, šķērsojot dažādu valstu robežas, un veicina dzelzceļa nozares konkurētspēju. Lai palīdzētu dalībvalstīm izvērst sistēmu, 2007.–2013. gadā no ES budžeta tika piešķirti aptuveni 1,2 miljardi EUR.

Revidenti vērtēja, vai sistēma bija pienācīgi izplānota, izvērsta un pārvaldīta un vai bija izstrādāts individuāls ekonomiskais pamatojums. Viņi apmeklēja sešas dalībvalstis (Dāniju, Vāciju, Spāniju, Itāliju, Nīderlandi un Poliju), kas ietvertas tīkla koridoros, kuros sistēma līdz 2030. gadam ir pilnībā jāizvērš.

Revidenti secināja, ka izvēršanas pašreizējo zemo statusu var lielā mērā izskaidrot ar daudzu infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu nevēlēšanos ieguldīt līdzekļus nepieciešamajā aprīkojumā, ņemot vērā saistītās izmaksas un to, ka daudziem no tiem nav individuāla ekonomiskā pamatojuma. Pat tad, ja ES finansējums tiktu labāk pārvaldīts un mērķtiecīgāk novirzīts, tas var segt tikai nelielu daļu no izvēršanas kopējām izmaksām.

*“Pašreizējais stāvoklis apdraud ne tikai 2030. gadam noteikto izvēršanas mērķu sasniegšanu un līdz šim veiktos ieguldījumus, bet arī vienotas dzelzceļa telpas īstenošanu, kas ir viens no Eiropas Komisijas galvenajiem politikas mērķiem,” sacīja par šo ziņojumu atbildīgais Eiropas Revīzijas palātas loceklis **Ladislav Balko**. “Turklāt tas var nelabvēlīgi ietekmēt dzelzceļa pārvadājumu konkurētspēju salīdzinājumā ar autopārvadājumiem.”*

Šī preses relīze sagatavota, lai sniegtu kopsavilkumu par Eiropas Revīzijas palātas īpašo ziņojumu.

Tā pilns teksts ir pieejams Palātas tīmekļa vietnē www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Runaspersona T: (+352) 4398 47063

Damijan Fišer – Preses sekretārs T: (+352) 4398 45410

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu

@EUAuditors

eca.europa.eu

M: (+352) 691 55 30 63

M: (+352) 621 55 22 24

Neraugoties uz stratēģiski politisko lēmumu visā ES izvērst vienotu signalizācijas sistēmu, netika veikta nekāda kopējo izmaksu aplēse, lai noteiktu vajadzīgo finansējumu un tā avotus. Ieviestie juridiskie pienākumi neietvēra valstu sistēmu ekspluatācijas pārtraukšanu un ne vienmēr tika saskaņoti ar ES transporta politikā noteiktajiem termiņiem un prioritātēm. Pašlaik izvēšanas līmenis visā ES ir zems.

Sistēma paredz lielus ieguldījumus, kas parasti nesniedz tūlītēju labumu tiem, kuriem jāsedz izmaksas, saka revidenti. Arī dažādo uzstādīto versiju savietojamības problēmas un ilgstošās sertifikācijas procedūras nelabvēlīgi ietekmē individuālo ekonomisko pamatojumu.

Revidenti sniedz vairākus ieteikumus Eiropas Komisijai, dalībvalstīm un Eiropas Savienības Dzelzceļa aģentūrai attiecībā uz izvēšanas izmaksu novērtēšanu, valstu signalizācijas sistēmu ekspluatācijas pārtraukšanu, individuālu ekonomisko pamatojumu infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, sistēmas savietojamību un stabilitāti, Eiropas Savienības Dzelzceļa aģentūras lomu un resursiem, valstu izvēšanas plānu saskaņošanu, uzraudzību un izpildi, labāku ES līdzekļu apguvi dzelzceļa signalizācijas projektos un ES finansējuma mērķtiecīgāku novirzīšanu.

Piezīmes izdevējiem

Lai vilcieni varētu kursēt dzelzceļa tīklā, ir vajadzīga signalizācijas sistēma, kas ļauj droši vadīt satiksmi un garantē, ka vilcieni vienmēr atrodas drošā attālumā viens no otra. Taču katra Eiropas valsts ir izstrādājusi savas tehniskās specifikācijas signalizācijas sistēmām un sliežu ceļa platumam, un tām ir savi drošības un elektroenerģijas standarti. Pašlaik visā ES ir ap 30 dažādu signalizācijas sistēmu, kas nodrošina dzelzceļa satiksmes vadību, bet nav savstarpēji izmantojamas.

Lai atrisinātu šo situāciju un palīdzētu izveidot vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, Eiropas dzelzceļa nozare pagājušā gadsimta astoņdesmito gadu beigās un deviņdesmito gadu sākumā sāka izstrādāt Eiropas mēroga kontroles, vadības, signalizācijas un komunikācijas sistēmu — *ERTMS*, un Eiropas Komisija atbalstīja šīs Eiropas vienotās sistēmas izveidi. *ERTMS* mērķis ir aizstāt visas pašreizējās signalizācijas sistēmas Eiropā ar vienotu sistēmu, lai sekmētu valstu dzelzceļa tīklu savstarpējo izmantojamību un uzlabotu pārrobežu dzelzceļa pārvadājumus.

Īpašais ziņojums Nr. 13/2017 “Vienota Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma: vai politiskā izvēle reiz kļūs par realitāti?” ir pieejams ERP tīmekļa vietnē (eca.europa.eu) ES 23 valodās.