



Съобщение за пресата

Люксембург, 3 октомври 2017 г.

Одиторите считат, че европейската железопътна система за сигнализация все още е много разпокъсана

До момента внедряването на общата европейска система за управление и сигнализация в железопътния сектор е ограничено и нехомогенно, се съобщава в нов доклад на Европейската сметна палата. Това е така въпреки че железопътният сектор като цяло не оспорва концепцията за такава система, заявяват одиторите. Те заключават, че много управители на инфраструктура и железопътни предприятия не са склонни да инвестират в системата поради липса на непосредствена икономическа изгода.

Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) е създадена с цел да замени съществуващите различни европейски системи за железопътна сигнализация с единна система, която да позволява влаковете да се движат без прекъсване в различни държави и да подобрява конкурентоспособността на железопътния транспорт. За да се улесни въвеждането на системата от държавите членки, от бюджета на ЕС са разпределени близо 1,2 млрд. евро за периода 2007—2013 година.

Одиторите разгледаха дали системата е правилно планирана, внедрена и управлявана, както и дали има налице непосредствена икономическа изгода. Посетени бяха шест държави членки (Дания, Германия, Испания, Италия, Нидерландия и Полша), които са част от коридорите на основната мрежа, където ERTMS трябва да бъде напълно внедрена до 2030 г.

Констатациите сочат, че настоящата ниска степен на внедряване на системата може да се обясни предимно с нежеланието на много от управителите на инфраструктура и железопътните предприятия да инвестират в необходимото оборудване поради свързаните с това разходи и липсата на непосредствена икономическа изгода за много от тях. Финансирането от ЕС, дори да е добре управлявано и целенасочено, може да покрие само в ограничена степен общите разходи за внедряване.

„Тази ситуация поставя под риск не само постигането на предвидените за 2030 г. цели нива за внедряването на системата и направените досега инвестиции, но също

Настоящото съобщение за пресата има за цел да представи основните послания на специалния доклад на Европейската сметна палата.

Пълният текст на доклада е публикуван на www.eca.europa.eu.

Пресслужба на ЕСП

Mark Rogerson – Говорител Т: (+352) 4398 47063 М : (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Служител в пресслужбата Т: (+352) 4398 45410 М: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi, 1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu @EUAuditors eca.europa.eu

така и реализацията на единното железопътно пространство като една от главните цели на политиката на Европейската комисия“, заяви Ladislav Balko, членът на ЕСП, който отговаря за доклада. „Освен това, тя може също да окаже негативен ефект върху конкурентоспособността на железопътния транспорт в сравнение с автомобилния превоз на товари.“

Въпреки стратегическото политическо решение за въвеждане на единна система за сигнализация в целия ЕС, не е била извършена цялостна оценка на разходите за установяване на размера на необходимото финансиране и намиране на източници за него. Въведените правни задължения не включват извеждането от експлоатация на националните системи, нито пък винаги съответстват на сроковете и приоритетите, определени в транспортната политика на ЕС. Към днешна дата степента на внедряване в ЕС е ниска.

То е свързано с големи инвестиции, които като цяло нямат непосредствена икономическа полза за тези, които трябва да поемат разходите, съобщават в доклада одиторите. Проблемите със съвместимостта на различните инсталирани версии, както и с продължителните процедури за одобряване, също оказват неблагоприятно въздействие върху непосредствената икономическа полза.

Одиторите отправят редица препоръки към Европейската комисия, държавите членки и Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз във връзка с оценката на разходите за внедряване, извеждането от експлоатация на националните системи за сигнализация, непосредствената икономическа полза за управителите на инфраструктура и железопътните предприятия, съвместимостта и стабилността на системата, ролята и ресурсите на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, привеждането в съответствие на националните планове за внедряване, както и на надзора и изпълнението, по-доброто усвояване на средствата от ЕС за проектите железопътна сигнализация и по-доброто насочване на тези средства.

Бележки към редакторите

За да оперират нормално влаковете в железопътната мрежа е необходима система за сигнализация, гарантираща управлението на безопасно железопътно движение и предотвратяването на влакови катастрофи. Всяка европейска държава обаче е разработила собствени технически спецификации за своите системи за сигнализация, за широчината на междурелсието и стандартите за електричество и безопасност. Понастоящем за управлението на железопътното движение съществуват около 30 различни системи за сигнализация в целия ЕС, които не са оперативно съвместими.

За да се преодолеят разликите и да се спомогне за създаването на единно железопътно пространство, промишленият сектор започва разработването на обща европейска система за контрол, управление, сигнализация и комуникация — Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) в края на 1980-те и началото на 1990-те години, а Европейската комисия подкрепя въвеждането ѝ като единна система в ЕС. Целта на ERTMS е да замени всички съществуващи системи за сигнализация в Европа с единна система, за да се насърчи оперативната съвместимост на националните железопътни мрежи и трансграничния железопътен транспорт.

Специален доклад № 13/2017: „Единна европейска система за управление на железопътното движение — ще стане ли политическият избор реалност?“ е публикуван на уебсайта на ЕСП (www.esa.europa.eu) на 23 официални езика на ЕС.