



Tisková zpráva

Lucemburk 3. října 2017

Železniční zabezpečovací systém pro celou EU je stále nesourodým celkem, informují auditoři

Podle nové zprávy Evropského účetního dvora je zavádění železničního zabezpečovacího systému pro celou EU dosud v začátcích a systém sám je nesourodým celkem. Je tomu tak přesto, že zástupci odvětví železniční dopravy obecně koncepci tohoto systému nezpochybňují. Auditoři zjistili, že mnoho provozovatelů infrastruktury a železničních podniků s investicemi do systému kvůli souvisejícím výdajům a nedostatku konkrétních ekonomických důvodů váhá.

Evropský systém řízení železničního provozu má nahradit různé železniční zabezpečovací systémy v Evropě jednotným systémem, který vlakům umožní jízdu mezi jednotlivými zeměmi bez přerušení a usnadní konkurenceschopnost železnic. Na pomoc členským státům při zavádění systému bylo v letech 2007 až 2013 z rozpočtu EU přiděleno přibližně 1,2 miliardy EUR.

Auditoři posuzovali, zda byl systém řádně plánován, zaváděn a řízen a zda v jednotlivých případech existovaly ekonomické důvody pro jeho zavedení. Navštívili šest členských států (Dánsko, Německo, Španělsko, Itálii, Nizozemsko a Polsko), které patří do železničních koridorů, kde má být systém do roku 2030 plně funkční.

Zjistili, že stávající nedostatečný stav realizace systému lze vysvětlit zejména tím, že mnoho provozovatelů infrastruktury a železničních podniků se zdráhá investovat do potřebného zařízení kvůli souvisejícím nákladům, a tím, že mnohým z těchto subjektů chybí individuální ekonomické důvody takové investice. Financování z EU může pokrýt jen omezenou část celkových nákladů na zavedení, a to i pokud bude lépe řízeno a cíleno.

„Současná situace znamená riziko nejen z hlediska dosažení cílů zavedení systému stanovených pro rok 2030 a dosud provedených investic, ale i z hlediska uskutečnění jednotného železničního prostoru jako jednoho z významných cílů politiky Evropské komise,“ uvedl Ladislav Balko, člen Evropského účetního dvora odpovědný za zprávu. „Kromě toho může být nepříznivě ovlivněna i konkurenceschopnost železniční dopravy vůči dopravě silniční.“

Přestože existuje strategické politické rozhodnutí zavést jednotný zabezpečovací systém v celé

Účelem této tiskové zprávy je informovat o hlavních zjištěních zvláštní zprávy přijaté Evropským účetním dvorem.

Plné znění této zprávy je k dispozici na internetové stránce www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – tiskový mluvčí

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – pracovník tiskového oddělení

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

EU, nebyl proveden žádný odhad celkových nákladů, který by stanovil potřebné financování a jeho zdroje. Stanovené právní povinnosti se netýkají vyřazování vnitrostátních systémů z provozu a tyto povinnosti ani nejsou vždy sladěny s lhůtami a prioritami uvedenými v dopravní politice EU. K dnešnímu dni je míra zavedení systému v celé EU nízká.

Systém je spojen s nákladnými investicemi, které subjektům, jež musí nést náklady, nepřinášejí žádný bezprostřední užitek, říkají auditoři. Konkrétní ekonomické důvody těchto investic nepříznivě ovlivňují i problémy s kompatibilitou jednotlivých instalovaných verzí i zdlouhavé certifikační postupy.

Auditoři předkládají Evropské komisi, členským státům a Agentuře Evropské unie pro železnice řadu doporučení, jež se týkají odhadu nákladů na zavedení systému, vyřazení vnitrostátních zabezpečovacích systémů z provozu, konkrétních ekonomických důvodů pro provozovatele infrastruktury a železniční podniky, kompatibility a stability systému, úlohy a zdrojů Agentury Evropské unie pro železnice, sladění vnitrostátních prováděcích plánů, monitorování a vymáhání, lepšího čerpání fondů EU pro projekty železničních zabezpečovacích systémů a lepšího zacílení financování EU.

Poznámky pro redaktory

K provozování vlaků v železniční síti je zapotřebí zabezpečovací systém, který se používá k bezpečnému řízení provozu a soustavně zajišťuje, aby se vlaky navzájem nestřetly. Každá evropská země si však pro zabezpečovací systémy, rozchod kolejí a bezpečnostní a elektrické normy vyvinula své vlastní technické specifikace. V současné době existuje v celé EU přibližně 30 různých zabezpečovacích systémů, které řídí železniční provoz a nejsou interoperabilní.

S cílem překonat tento problém a napomoci vytvoření jednotného evropského železničního prostoru začalo evropské odvětví železniční dopravy na konci 80. a na počátku 90. let 20. století vyvíjet evropský systém řízení, zabezpečení a komunikace – Evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) a Evropská komise podpořila jeho zřízení jako jednotného systému v Evropě. Cílem ERTMS je nahradit všechny stávající systémy zabezpečení v Evropě jediným systémem na podporu interoperability vnitrostátních železničních sítí a přeshraniční železniční dopravy.

Zvláštní zpráva č. 13/2017: „Jednotný evropský systém řízení železničního provozu: bude politické rozhodnutí někdy uskutečněno?“ je k dispozici na internetové stránce EÚD (eca.europa.eu) ve 23 jazycích EU.