



Pressemeddelelse

Luxembourg, den 3. oktober 2017

Det EU-dækkende jernbanesignalsystem er stadig fragmenteret, siger EU-revisorerne

Ifølge en ny beretning fra Den Europæiske Revisionsret er installeringen af det EU-dækkende jernbanesignalsystem indtil videre begrænset og fragmenteret. Konceptet anfægtes ellers generelt ikke af jernbanesektoren, siger revisorerne. De konstaterede, at mange infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder er tilbageholdende med at investere i systemet, fordi det er omkostningskrævende, og de ikke har en individuel business case.

Det europæiske jernbanetrafikstyringsystem (ERTMS) skal som fælles system erstatte de forskellige jernbanesignalsystemer i Europa og dermed gøre det muligt at køre tog uhindret gennem forskellige lande og øge jernbanetransportens konkurrenceevne. Mellem 2007 og 2013 blev der afsat ca. 1,2 milliarder euro fra EU-budgettet til at hjælpe medlemsstaterne med at installere systemet.

Revisorerne vurderede, om systemet var blevet planlagt, udbygget og forvaltet hensigtsmæssigt, og om der var en individuel business case. De besøgte seks medlemsstater (Danmark, Tyskland, Spanien, Italien, Nederlandene og Polen), som indgår i de netkorridorer, hvor ERTMS skal være fuldt udbygget i 2030.

De konstaterede, at den nuværende ringe status for udbygningen hovedsagelig kan forklares med, at mange infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder har været tilbageholdende med at investere i det nødvendige udstyr, fordi det er omkostningskrævende, og mange af dem ikke har en individuel business case. Selv hvis EU-finansieringen bliver forvaltet og målrettet bedre, kan den kun dække en begrænset del af de samlede installeringsomkostninger.

"Den aktuelle situation indebærer ikke blot risici med hensyn til opfyldelsen af udbygningsmålene for 2030 og de hidtidige investeringer, men også med hensyn til etableringen af et fælles jernbaneområde som en af Kommissionens store politiske målsætninger," siger Ladislav Balko, det medlem af Den Europæiske Revisionsret, der er ansvarligt for beretningen. "Desuden kan situationen indvirke negativt på jernbanetransportens konkurrenceevne i forhold til vejtransporten."

Formålet med denne pressemeddelelse er at gengive hovedbudskaberne i Den Europæiske Revisionsrets særberetning. Beretningen i sin helhed kan findes på www.eca.europa.eu

ECA Press

Mark Rogerson – Talsmand

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Pressesekretær

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

Der blev truffet en strategisk politisk beslutning om at installere et fælles signalsystem i hele EU, men der blev ikke udarbejdet et samlet omkostningsoverslag med henblik på at kortlægge den nødvendige finansiering og de relevante finansieringskilder. De retlige forpligtelser omfatter ikke afskaffelse af de nationale signalsystemer, og forpligtelserne er ikke altid tilpasset de frister og prioriteter, der er fastsat i EU's transportpolitik. På nuværende tidspunkt er installeringsgraden i EU lav.

Systemet kræver store investeringer, som ikke giver umiddelbare fordele til dem, der skal bære omkostningerne, siger revisorerne. Problemerne vedrørende kompatibiliteten mellem de forskellige installerede versioner såvel som de langvarige attesteringsprocedurer indvirker også negativt på de individuelle business cases.

Revisionsretten fremsætter en række anbefalinger til Europa-Kommissionen, medlemsstaterne og Den Europæiske Unions Jernbaneagentur vedrørende vurdering af omkostningerne ved udbygningen, afskaffelse af de nationale signalsystemer, individuelle business cases for infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, systemkompatibilitet og -stabilitet, Den Europæiske Unions Jernbaneagents rolle og ressourcer, tilpasning af nationale udbygningsplaner, overvågning og håndhævelse, bedre udnyttelse af EU-midler til jernbanesignalprojekter og bedre målretning af EU-finansieringen.

Bemærkninger til redaktører

Det er en forudsætning for at anvende tog på et jernbanenet, at der er et signalsystem, der kan styre trafikken sikkert og sørge for, at togene ikke kolliderer. De forskellige europæiske lande har imidlertid udviklet deres egne tekniske specifikationer for signalsystemer og sporvidder samt sikkerheds- og elektricitetsstandarder. Der findes nu ca. 30 forskellige signalsystemer til styring af jernbanetrafikken i EU, og de er ikke interoperable.

For at afhjælpe dette problem og bidrage til at skabe et fælles europæisk jernbaneområde begyndte den europæiske jernbaneindustri i slutningen af 1980'erne og begyndelsen af 1990'erne at udvikle et europæisk togkontrol-, signal- og kommunikationssystem – ERTMS – og Europa-Kommissionen støttede dets indførelse som fælles system i Europa. Målet er, at ERTMS skal erstatte alle de eksisterende signalsystemer i Europa med et fælles system for at sikre interoperabilitet mellem de nationale jernbanenet og muliggøre jernbanetransport på tværs af grænser.

Særberetning nr. 13/2017: "Et fælles europæisk jernbanetrafikstyringssystem: Vil det politiske mål nogensinde blive til virkelighed?" foreligger på Revisionsrettens websted (eca.europa.eu) på 23 EU-sprog.