



Priopćenje za medije

Luxembourg, 3. listopada 2017.

Željeznički signalno-sigurnosni sustav na razini EU-a još je uvijek fragmentiran, poručuju revizori

S uvođenjem željezničkog signalno-sigurnosnog sustava na razini EU-a nije se daleko odmaknulo te je uvođenje fragmentirano, navodi se u novom izvješću Europskog revizorskog suda. Do toga je došlo unatoč činjenici da željeznički sektor općenito ne dovodi u pitanje koncept tog sustava, poručuju revizori. Utvrđeno je da mnogi upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici nevoljko ulažu u taj sustav zbog povezanih troškova i nedostatka poslovnih argumenata na pojedinačnoj razini.

Europski sustav upravljanja željezničkim prometom osmišljen je s ciljem zamjene različitih željezničkih signalno-sigurnosnih sustava u Europi jedinstvenim sustavom kojim se omogućava neometano prometovanje vlakova kroz različite zemlje i potiče konkurentnost željeznica. Kao pomoć državama člancima pri uvođenju tog sustava iz proračuna EU-a u razdoblju 2007. – 2013. izdvojene su otprilike 1,2 milijarde eura.

Revizori su procijenili jesu li planiranje i uvođenje tog sustava te upravljanje njime bili prikladni, kao i jesu li postojali poslovni argumenti na pojedinačnoj razini. Posjetili su šest država članica (Dansku, Njemačku, Španjolsku, Italiju, Nizozemsku i Poljsku) kojima prolaze koridori mreže na kojima je do 2030. godine potrebno u potpunosti uvesti sustav.

Utvrđili su i da se trenutačna niska razina napretka u uvođenju sustava najvećim dijelom može objasniti time što mnogi upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici nevoljko ulažu u potrebnu opremu zbog povezanih troškova i činjenice da za mnoge od njih nedostaju poslovni argumenti na pojedinačnoj razini. Čak i uz bolje upravljanje financijskim sredstvima EU-a i njihovo bolje usmjeravanje, njima se može pokriti tek ograničeni dio ukupnih troškova uvođenja.

„Trenutno stanje dovodi u pitanje ne samo postizanje cilja uvođenja sustava do 2030. godine i dosadašnja ulaganja nego i ostvarenje jedinstvenog željezničkog prostora kao jednog od glavnih ciljeva politike Europske komisije”, **izjavio je Ladislav Balko, član Europskog revizorskog suda zadužen za ovo izvješće.** „Osim toga, to može nepovoljno utjecati na konkurentnost željeznica u odnosu na cestovni prijevoz tereta.”

Svrha je ovog priopćenja za medije prenijeti glavne poruke tematskog izvješća Europskog revizorskog suda.

Cjeloviti tekst izvješća dostupan je na www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Glasnogovornik

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Službenik za odnose s medijima

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

Unatoč tome što je donesena strateška politička odluka o uvođenju jedinstvenog signalno-sigurnosnog sustava na području cijelog EU-a, nije obavljena procjena ukupnih troškova kako bi se utvrdila potrebna financijska sredstva i njihovi izvori. Uvedenim pravnim obvezama nije obuhvaćeno povlačenje nacionalnih sustava iz uporabe niti su one uvijek bile usklađene s rokovima i prioritetima prometne politike EU-a. S uvođenjem predmetnog sustava na razini EU-a nije se daleko odmaknulo.

Revizori napominju da taj sustav sa sobom nosi skupa ulaganja, od kojih oni koji moraju snositi troškove ne ostvaruju neposredne koristi. Problemi s kompatibilnošću različitih ugrađenih inačica i dugotrajni postupci izdavanja potvrda također nepovoljno utječu na poslovne argumente na pojedinačnoj razini.

Revizori iznose niz preporuka Europskoj komisiji, državama članicama i Agenciji EU-a za željeznice u vezi s procjenom troškova uvođenja, povlačenjem nacionalnih signalno-sigurnosnih sustava iz uporabe, poslovnim argumentima za upravitelje infrastrukture i željezničke prijevoznike na pojedinačnoj razini, kompatibilnošću i stabilnošću sustava, ulogom i resursima Agencije EU-a za željeznice, usklađivanjem nacionalnih planova uvođenja te praćenjem i osiguravanjem provedbe, boljim iskorištavanjem financijskih sredstava EU-a za projekte povezane sa željezničkim signalno-sigurnosni sustavima i boljim usmjeravanjem financijskih sredstava EU-a.

Napomene za urednike

Kako bi se vlakovi mogli kretati željezničkom mrežom potreban je signalno-sigurnosni sustav s pomoću kojeg se sigurno upravlja prometom, a vlakovi prometuju bez međusobnog ometanja. Međutim, svaka europska država izradila je vlastite tehničke specifikacije za signalno-sigurnosne sustave, širinu kolosijeka te sigurnosne standarde i norme za električnu energiju. Trenutačno postoji oko 30 različitih signalno-sigurnosnih sustava u EU-u s pomoću kojih se upravlja željezničkim prometom, a koji nisu interoperabilni.

Kako bi se poboljšalo to stanje i doprinijelo uvođenju jedinstvenog europskog željezničkog prostora, europski željeznički sektor započeo je krajem 1980-ih i početkom 1990-ih s radom na razvoju europskog prometno-upravljačkog, signalno-sigurnosnog i komunikacijskog sustava – sustava ERTMS, a Europska komisija podržala je uvođenje tog sustava kao jedinstvenog sustava na razini cijele Europe. Cilj je sustava ERTMS zamijeniti sve postojeće signalno-sigurnosne sustave u Europi jedinstvenim sustavom kojim će se omogućiti interoperabilnost nacionalnih željezničkih mreža i prekograničnog željezničkog prometa.

Tematsko izvješće br. 13/2017: „Jedinstveni Europski sustav upravljanja željezničkim prometom: može li se politička odluka provesti u djelo?“ dostupno je na internetskim stranicama Suda (eca.europa.eu) na 23 jezika EU-a.