



Sajtóközlemény

Luxembourg, 2017. október 3.

Európai Számvevőszék: A vasúti jelzőrendszer még korántsem egységes az Unió területén

Az Európai Számvevőszék új jelentése szerint egyelőre nem történt komoly előrelépés az uniós vasúti jelzőrendszer kiépítése terén, így a helyzet meglehetősen szétaprózott. A számvevők szerint ugyanakkor a vasúti ágazat általánosságban nem kérdőjelezi meg a koncepciót. A jelentés megállapítja, hogy számos pályahálózat-működtető és vasúttársaság a magas költségek és a megtérülés bizonytalansága miatt vonakodik a rendszerbe történő beruházásoktól.

Az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer célja az Európa-szerte alkalmazott különböző vasúti jelzőrendszerek felváltása egy olyan egységes rendszerrel, amely lehetővé teszi a vonatok számára a megszakítás nélküli átjárást az országok között, valamint javítja a vasúti közlekedés versenyképességét. Az Unió költségvetése 2007 és 2013 között körülbelül 1,2 milliárd euró különített el, hogy támogassa a tagállamokat a rendszer kiépítésében.

Az ellenőrzés során a Számvevőszék azt értékelte, hogy megfelelő és az egyes érintett vállalkozások szintjén üzletileg indokolt volt-e a rendszer megtervezése, kiépítése és irányítása. A hat felkeresett tagállam (Dánia, Németország, Spanyolország, Olaszország, Hollandia és Lengyelország) mindegyike azokon a törzshálózati folyosókon fekszik, amelyeken 2030-ra teljes mértékben ki kell építeni a rendszert.

A jelentés szerint a kiépítettség jelenlegi alacsony szintje főként annak tudható be, hogy számos pályahálózat-működtető és vasúttársaság a magas költségek és a megtérülés bizonytalansága miatt vonakodik a szükséges berendezésekbe történő beruházásoktól. Az uniós finanszírozás még jobban irányított és célzottabb támogatások esetén is csak részben tudná fedezni a kiépítés teljes költségét.

„A jelenlegi helyzet nem csak a 2030-ra kitűzött kiépítési célok elérésére és az eddigi beruházásokra, hanem az Európai Bizottság egyik fő szakpolitikai céljának, az egységes vasúti térségnek a megvalósulására is kockázatot jelent – nyilatkozta Ladislav Balko, a jelentésért felelős számvevőszéki tag –, ráadásul a vasúti fuvarozás közúti szállításhoz viszonyított

E sajtóközlemény célja, hogy összefoglalót nyújtson az Európai Számvevőszék által elfogadott különjelentésről. A jelentés teljes szövege itt tölthető le: www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – szóvivő

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – sajtófelelős

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

versenyképességét is hátrányosan befolyásolhatja.”

Annak ellenére, hogy stratégiai politikai döntés született az Unió egészére kiterjedő egységes jelzőrendszer kiépítéséről, nem készült általános költségbeclés a szükséges finanszírozás és a finanszírozási források meghatározására. A bevezetett jogszabályi kötelezettségek nem írják elő a nemzeti rendszerek megszüntetését, és nem mindig állnak összhangban az uniós közlekedéspolitikai terén meghatározott határidőkkel és prioritásokkal. Jelenleg a kiépítettségi szint alacsony az Unió területén.

A számvevők szerint a kiépítés költséges beruházásokat igényel, amelyek nem járnak közvetlen előnnyel a költségviselők számára. A már telepített különböző változatok közötti kompatibilitási problémák és a hosszadalmas tanúsítási eljárások is csökkentik a rendszer kiépítésében való üzleti érdekeltséget.

A számvevők egy sor ajánlást fogalmaznak meg az Európai Bizottságnak, a tagállamoknak és az Európai Unió Vasúti Ügynökségének a következőkre vonatkozóan: a kiépítési költségek értékelése; a tagállami jelzőrendszerek üzemén kívül helyezése; a beruházás jövedelmezőségének biztosítása a pályahálózat-működtetők és vasúttársaságok számára; a rendszer kompatibilitása és stabilitása; az Európai Unió Vasúti Ügynökségének szerepe és erőforrásai; a nemzeti megvalósítási tervek, a nyomon követés és a végrehajtás összehangolása; az uniós források jobb felhasználása a vasúti jelzőrendszerekre irányuló projektek esetében; valamint az uniós finanszírozás jobb célirányosítása.

A szerkesztők figyelmébe

A vonatok vasúthálózaton történő közlekedtetése során vasúti jelzőrendszerre van szükség a forgalom biztonságos irányításához és a vasúti szerelvények egymás közötti biztonságos távolságának mindenkor betartásához. Minden európai ország azonban saját műszaki specifikációkat dolgozott ki a jelzőrendszerek, a nyomtáv szélesség, valamint a biztonsági és villamosenergia-ellátási szabványok tekintetében. Az Unióban jelenleg körülbelül 30 különböző, egymás között nem átjárható jelzőrendszert alkalmaznak a vasúti forgalom irányítására.

Ezek egységesítése és az egységes európai vasúti térség létrehozása érdekében az európai vasúti ágazat az 1980-as évek végén/az 1990-es évek elején megkezdte egy európai ellenőrző-irányító, jelző és kommunikációs rendszer, az ERTMS kidolgozását, és az Európai Bizottság támogatta annak európai szintű egységes rendszerként történő bevezetését. Az ERTMS célja valamennyi meglévő európai jelzőrendszernek egy egységes rendszerrel történő felváltása, elősegítve a tagállami vasúti hálózatok átjárhatóságát és a határokon átnyúló vasúti fuvarozást.

A „Megvalósul-e a gyakorlatban az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer létrehozására irányuló politikai döntés?” című, 13/2017. sz. számvevőszéki különjelentés 23 uniós nyelven elérhető a Számvevőszék honlapján (eca.europa.eu).