



Komunikat prasowy

Luksemburg, 3 października 2017 r.

Zdaniem kontrolerów ogólnounijny system sygnalizacji kolejowej ma wciąż charakter „fragmentaryczny”

Z nowego sprawozdania Europejskiego Trybunału Obrachunkowego wynika, że jak dotąd poziom wdrożenia ogólnounijnego systemu sygnalizacji kolejowej jest niski i że sam system ma charakter fragmentaryczny. Zdaniem kontrolerów dzieje się tak, mimo że koncepcja ogólnie nie jest kwestionowana przez sektor kolejowy. Kontrolerzy ustalili, że wielu zarządców infrastruktury i wiele przedsiębiorstw kolejowych niechętnie inwestuje w system ze względu na wiążące się z nim duże koszty oraz brak uzasadnienia biznesowego w poszczególnych przypadkach.

Europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) ma zastąpić odmienne systemy sygnalizacji kolejowej w Europie jednolitym systemem, który pozwala na niezakłóconą jazdę pociągów przez różne kraje i sprzyja konkurencyjności kolei. Aby pomóc państwom członkowskim we wdrażaniu systemu, w latach 2007–2013 z budżetu UE przydzielono na ten cel około 1,2 mld euro.

Kontrolerzy ocenili, czy system zaplanowano i wdrożono właściwie oraz czy zarządzanie nim odbywa się w odpowiedni sposób, a także czy w poszczególnych przypadkach istniało uzasadnienie biznesowe. Przeprowadzono wizyty kontrolne w sześciu państwach członkowskich (Dania, Niemcy, Hiszpania, Włochy, Niderlandy i Polska), gdzie znajdują się korytarze sieci, w których system ma zostać w pełni wdrożony do 2030 r.

Kontrolerzy ustalili, że obecny niski stopień wdrożenia można wyjaśnić głównie niechęcią wielu zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych do inwestowania w niezbędne wyposażenie z powodu kosztów z tym związanych, a także brakiem indywidualnego uzasadnienia biznesowego w wielu przypadkach. Unijne środki finansowe, nawet zarządzane w lepszy i bardziej ukierunkowany sposób, mogą pokryć tylko ograniczoną część całkowitych kosztów wdrożenia.

– Obecna sytuacja stwarza zagrożenie nie tylko dla osiągnięcia celów wdrożenia ustalonych na 2030 r. i dotychczasowych inwestycji, ale również dla realizacji jednolitego obszaru kolejowego, stanowiącego jeden z głównych celów polityki Komisji Europejskiej – **powiedział Ladislav Balko**,

Niniejszy komunikat prasowy stanowi streszczenie sprawozdania specjalnego Europejskiego Trybunału Obrachunkowego. Pełny tekst sprawozdania dostępny jest na stronie www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Rzecznik

Tel.: (+352) 4398 47063

Tel. kom.: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Urzędnik ds. kontaktów z prasą

Tel.: (+352) 4398 45410

Tel. kom.: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luksemburg

E-mail: press@eca.europa.eu

@EUAuditors

eca.europa.eu

członek Europejskiego Trybunału Obrachunkowego odpowiedzialny za to sprawozdanie. –

Może także negatywnie wpływać na konkurencyjność transportu kolejowego w porównaniu z transportem drogowym towarów.

Mimo podjęcia strategicznej decyzji politycznej o wdrożeniu jednolitego systemu sygnalizacji w całej UE nie dokonano oszacowania ogólnych kosztów, co pozwoliłoby określić kwotę i źródła koniecznego finansowania. Wprowadzone przepisy nie obejmowały wycofania systemów krajowych oraz nie zawsze pokrywały się z terminami i priorytetami ujętymi w unijnej polityce transportowej. Jak dotąd poziom wdrożenia systemu w całej UE jest niski.

Zdaniem kontrolerów system pociąga jednak za sobą kosztowne inwestycje, zwykle nieprzynoszące natychmiastowych korzyści podmiotom ponoszącym koszty. Negatywny wpływ na uzasadnienie biznesowe w poszczególnych przypadkach mają także problemy ze zgodnością różnych zainstalowanych wersji, jak również wydłużone procedury certyfikacji.

Kontrolerzy przedstawiają Komisji Europejskiej, państwom członkowskim i Agencji Kolejowej Unii Europejskiej szereg zaleceń, które dotyczą: oceny kosztów wdrożenia; wycofania krajowych systemów sygnalizacji; indywidualnych uzasadnień biznesowych dla zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych; zgodności i stabilności systemu; roli i zasobów Agencji Kolejowej Unii Europejskiej; zharmonizowania krajowych planów wdrażania, monitorowania i egzekwowania; optymalnego wykorzystania środków unijnych na projekty dotyczące sygnalizacji kolejowej oraz lepszego ukierunkowania finansowania unijnego.

Informacje dla redaktorów

Do eksploatacji pociągów w sieci kolejowej potrzebny jest system sygnalizacji, który umożliwia bezpieczne i bezkolizyjne zarządzanie ruchem kolejowym w każdych warunkach. Każdy kraj europejski opracował jednak własne specyfikacje techniczne dla systemów sygnalizacji, szerokości toru, norm bezpieczeństwa i norm energetycznych. Obecnie w UE istnieje około 30 różnych systemów sygnalizacji do zarządzania ruchem kolejowym, niewspółpracujących ze sobą.

Aby rozwiązać ten problem i pomóc w stworzeniu jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, na przełomie lat 80. i 90. w ramach sektora kolejowego w Europie rozpoczęto prace nad europejskim systemem sterowania, sygnalizacji i łączności (ERTMS), Komisja Europejska natomiast wsparła starania, by w Europie funkcjonował jeden tego rodzaju system. Celem ERTMS jest zastąpienie wszystkich dotychczasowych systemów sygnalizacji w Europie jednym systemem umożliwiającym interoperacyjność krajowych sieci kolejowych i ułatwiającym transgraniczny transport kolejowy.

Sprawozdanie specjalne nr 13/2017 pt. „Jednolity europejski system zarządzania ruchem kolejowym – czy decyzja polityczna ma szansę stać się rzeczywistością?” jest dostępne na stronie internetowej Trybunału (eca.europa.eu) w 23 językach UE.