



## Comunicat de presă

Luxemburg, 3 octombrie 2017

### Implementarea la scară europeană a sistemului de semnalizare feroviară este caracterizată în continuare de lipsă de uniformitate, arată Curtea de Conturi Europeană

Potrivit unui nou raport publicat de Curtea de Conturi Europeană, implementarea sistemului de semnalizare feroviară la scară europeană rămâne limitată și este lipsită de uniformitate, în pofida faptului că acest concept de sistem unic nu este, în general, contestat de sectorul feroviar. Curtea a constatat că un număr mare de administratori de infrastructură și de întreprinderi feroviare ezită să investească în sistem din cauza cheltuielilor pe care le implică acesta și a absenței unor argumente economice la nivelul lor individual.

Sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS) este destinat să înlocuiască diversele sisteme de semnalizare feroviară existente în Europa cu un sistem unic care să permită trenurilor să circule neîntrerupt între diferite țări și să faciliteze competitivitatea sectorului feroviar. Pentru a ajuta statele membre să implementeze sistemul, în perioada 2007-2013 s-au alocat aproximativ 1,2 miliarde de euro din bugetul UE.

Curtea a evaluat dacă sistemul fusese planificat, implementat și gestionat în mod corespunzător și dacă existau argumente economice pentru acesta. În cursul auditului, au fost vizitate șase state membre (Danemarca, Germania, Spania, Italia, Țările de Jos și Polonia) traversate de coridoare ale rețelei în care sistemul trebuie să fie implementat în integralitate până în 2030.

Curtea a constatat că actualul nivel scăzut al implementării se poate explica, în principal, prin reticența multor administratori de infrastructură și a multor întreprinderi feroviare de a investi în echipamentele necesare, din cauza cheltuielilor pe care le implică sistemul și a absenței unor argumente economice pentru mulți dintre aceștia. Finanțarea UE, chiar dacă ar fi mai bine gestionată și direcționată, poate acoperi doar o parte limitată din costul global al implementării.

*„Situția actuală periclitează nu numai îndeplinirea obiectivelor în materie de implementare stabilite pentru 2030 și investițiile efectuate până în prezent, ci și realizarea unui spațiu feroviar unic, unul dintre obiectivele majore de politică ale Comisiei Europene”, a explicat domnul Ladislav Balko, membrul Curții de Conturi Europene responsabil de acest raport. „În plus, aceasta poate*

Scopul acestui comunicat de presă este să prezinte mesajele principale ale raportului special adoptat de Curtea de Conturi Europeană. Textul integral al raportului este disponibil la adresa [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu).

## ECA Press

Mark Rogerson – Purtător de cuvânt

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Ofițer de presă

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu)

@EUAuditors

[eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)

*afecta negativ competitivitatea transportului feroviar în raport cu transportul rutier de mărfuri.”*

În pofida deciziei politice strategice de a se implementa un sistem de semnalizare unic în întreaga UE, nu a fost realizată nicio estimare a costului global pentru a se stabili finanțarea necesară și sursele acesteia. Obligațiile legale introduse nu au acoperit scoaterea din funcțiune a sistemelor naționale și nici nu sunt întotdeauna aliniate cu termenele și cu prioritățile incluse în politica UE în domeniul transporturilor. Nivelul implementării în UE este, în momentul de față, scăzut.

Potrivit Curții, sistemul implică investiții costisitoare, în general fără a aduce beneficii imediate pentru cei care trebuie să suporte costurile. Problemele de compatibilitate a diferitelor versiuni instalate, precum și procedurile îndelungate de certificare limitează, la rândul lor, interesul economic.

Curtea formulează un număr de recomandări în atenția Comisiei Europene, a statelor membre și a Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate, cu privire la: evaluarea costurilor implementării, scoaterea din funcțiune a sistemelor naționale de semnalizare, argumentele economice la nivel individual pentru administratorii de infrastructură și pentru întreprinderile feroviare, compatibilitatea și stabilitatea sistemului, rolul și resursele Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate, armonizarea planurilor naționale de implementare și monitorizarea și asigurarea respectării lor, îmbunătățirea absorbției fondurilor UE pentru proiectele de semnalizare feroviară și mai buna direcționare a finanțării acordate de UE.

#### **Note către editori**

Pentru circulația trenurilor pe o rețea de cale ferată, este necesar un sistem de semnalizare care să gestioneze traficul în condiții de siguranță și care să mențină în permanență o distanță între trenuri. Fiecare țară europeană și-a dezvoltat însă propriile specificații tehnice privind sistemele de semnalizare, ecartamentul, standardele de siguranță și cele privind energia electrică. În prezent, în UE există în jur de 30 de sisteme de semnalizare diferite cu ajutorul cărora se gestionează traficul feroviar, ele nefiind interoperabile.

Pentru a remedia această situație și pentru a contribui la crearea unui spațiu feroviar unic european, sectorul feroviar din Europa a început, la sfârșitul anilor '80 și începutul anilor '90, să dezvolte un sistem european de control-comandă, semnalizare și comunicații, și anume ERTMS, iar Comisia Europeană a sprijinit introducerea acestuia ca sistem unic în Europa. Obiectivul sistemului ERTMS este înlocuirea tuturor sistemelor de semnalizare existente în Europa cu un sistem unic pentru a promova interoperabilitatea rețelelor feroviare naționale și transportul feroviar transfrontalier.

Raportul special nr. 13/2017, intitulat „Un sistem unic european de management al traficului feroviar: va deveni această decizie politică o realitate?”, este disponibil în 23 de limbi ale UE pe site-ul Curții (eca.europa.eu).