



Tlačová správa

Luxemburg 3. októbra 2017

Železničný signalizačný systém pre celú EÚ ešte stále nie je ucelený, konštatujú audítori

Podľa novej správy Európskeho dvora audítorov je zavedenie železničného signalizačného systému pre celú EÚ zatiaľ na nízkej úrovni a systém predstavuje jeden nesúrodý celok. Je to tak i napriek tomu, že zástupcovia železničnej dopravy vo všeobecnosti túto koncepciu nespochybňujú, tvrdia audítori. Audítori zistili, že mnoho manažérov infraštruktúry a železničných podnikov sa zdráha investovať do tohto systému z dôvodu súvisiacich výdavkov a tiež preto, že v jednotlivých prípadoch chýba odôvodnenie projektu.

Európsky systém riadenia železničnej dopravy má nahradiť rôzne železničné signalizačné systémy v Európe jednotným systémom, ktorý umožní vlakom premávať do jednotlivých krajín bez prerušenia a podporí konkurencieschopnosť železníc. Na to, aby mohli členské štáty tento systém zaviesť, bola z rozpočtu EÚ v rokoch 2007 až 2013 vyčlenená suma približne 1,2 mld. EUR.

Audítori hodnotili, či bol systém riadne naplánovaný, zavedený a riadený a či v jednotlivých prípadoch bolo k dispozícii odôvodnenie projektu. Navštívili šesť členských štátov (Dánsko, Nemecko, Španielsko, Taliansko, Holandsko a Poľsko) patriacich do železničných koridorov, v ktorých má byť systém plne zavedený do roku 2030.

Zistili, že zatiaľ pomerne obmedzené zavedenie systému možno vysvetliť najmä nechotou mnohých manažérov infraštruktúry a železničných podnikov investovať do zariadenia z dôvodu súvisiacich výdavkov a tiež preto, že mnohým z týchto subjektov v jednotlivých prípadoch chýba odôvodnenie projektu. Aj keby boli finančné prostriedky EÚ lepšie spravované a zamerané, môžu sa vzťahovať len na časť celkových výdavkov na zavedenie.

„Súčasná situácia ohrozuje nielen dosiahnutie cieľov v oblasti zavedenia systému, ktoré je stanovené na rok 2030, a doposiaľ uskutočnené investície, ale aj realizáciu jednotného železničného priestoru ako jedného z hlavných cieľov politiky Európskej komisie,“ uviedol Ladislav Balko, člen Európskeho dvora audítorov zodpovedný za túto správu. „Okrem toho môže mať negatívne dôsledky aj na konkurencieschopnosť železničnej dopravy v porovnaní s cestnou dopravou.“

Účelom tejto tlačovej správy je prezentovať hlavné body osobitnej správy Európskeho dvora audítorov. Úplné znenie správy je uverejnené na webovej stránke www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – hovorca

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – tlačový tajomník

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

Napriek strategickému politickému rozhodnutiu zaviesť jednotný signalizačný systém v celej EÚ nebol vykonaný žiaden odhad celkových nákladov na určenie potrebných finančných prostriedkov a ich zdrojov. Vyradenie vnútroštátnych systémov z prevádzky nefigurovalo medzi zavedenými právnymi povinnosťami, ktoré neboli vždy zosúladené s lehotami a prioritami uvedenými v politike EÚ v oblasti dopravy. Aktuálna miera zavedenia v EÚ je nízka.

So systémom sa spájajú nákladné investície, ktoré spravidla neprinášajú okamžité výhody pre tých, ktorí musia znášať náklady, tvrdia audítori. Problémy s kompatibilitou rozličných nainštalovaných verzií, ako aj zdĺhavé certifikačné postupy tiež nepriaznivo ovplyvňujú konkrétne ekonomické dôvody.

Audítori predkladajú Európskej komisii, členským štátom a Železničnej agentúre Európskej únie niekoľko odporúčaní, ktoré sa týkajú posúdenia nákladov na zavedenie systému, vyradenia vnútroštátnych signalizačných systémov z prevádzky, individuálnych ekonomických dôvodov manažérov infraštruktúry a železničných podnikov, kompatibility a stability systému, úlohy a zdrojov Železničnej agentúry Európskej únie, zosúladenia národných plánov rozvoja, monitorovania a vykonávania, zlepšenia čerpania finančných prostriedkov EÚ na železničné signalizačné projekty a cielenejšieho financovania EÚ.

Poznámky pre redaktorov

Prevádzkovanie vlakov na železničnej sieti si vyžaduje signalizačný systém na bezpečné riadenie premávky a udržiavanie príslušnej vzdialenosti medzi vlakmi v každom okamihu. Každá európska krajina však vyvinula svoje vlastné technické špecifikácie pre signalizačné systémy, rozchod koľají a noriem v oblasti bezpečnosti a elektrickej energie. V súčasnosti existuje v EÚ približne 30 rozličných signalizačných systémov, ktoré riadia železničnú premávku a ktoré nie sú interoperabilné.

Na riešenie tohto problému a podporu vytvorenia európskeho železničného priestoru európske železničné odvetvie začalo koncom 80. a začiatkom 90. rokov minulého storočia vyvíjať Európsky kontrolný, riadiaci, signalizačný a komunikačný systém (ERTMS) a Európska komisia podporila jeho zavedenie ako jednotného systému v Európe. Cieľom ERTMS je nahradiť všetky existujúce signalizačné systémy v Európe jednotným systémom na podporu interoperability vnútroštátnych železničných sietí a cezhraničnej železničnej dopravy.

Osobitná správa č. 13/2017: „Jednotný Európsky systém riadenia železničnej dopravy: bude táto politická voľba niekedy uskutočnená?“ bude k dispozícii na webovej stránke EDA (eca.europa.eu) v 23 jazykoch EÚ.