



Sporočilo za javnost

V Luxembourggu, 3. oktobra 2017

Po besedah revizorjev je sistem železniške signalizacije po celotni EU še vedno nepopoln

Glede na novo poročilo Evropskega računskega sodišča je uvedba sistema železniške signalizacije po celotni EU zaenkrat še na nizki stopnji in nepopolna, čeprav po mnenju revizorjev železniški sektor načeloma ne dvomi o konceptu. Revizorji so ugotovili, da številni upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu niso pripravljeni vlagati v ERTM zaradi s tem povezanih stroškov in ker vlaganje ni poslovno utemeljeno na individualni ravni.

Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa je bil zasnovan za nadomestitev različnih sistemov železniške signalizacije po Evropi z enotnim sistemom, ki bi vlakom omogočal neprekinjeno vožnjo po različnih državah in olajšal konkurenco v železniškem sektorju. Med letoma 2007 in 2013 je bilo državam članicam kot pomoč pri uvajanju sistema iz proračuna EU dodeljenih približno 1,2 milijarde EUR.

Revizorji so ocenili, ali je sistem bil ustrezno načrtovan, se je ustrezno uvajal in upravljal in ali je bil na individualni ravni poslovno utemeljen. Obiskali so šest držav članic (Dansko, Nemčijo, Španijo, Italijo, Nizozemsko in Poljsko), ki so vključene v koridorje omrežja, na katerih je treba sistem v celoti uvesti do leta 2030.

Ugotovili so, da je trenutno slabo stanje uvajanja ERTMS v glavnem mogoče razložiti z nepripravljenostjo številnih upravljavcev infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu za vlaganje v potrebno opremo, ker imajo s tem stroške in ker za mnoge od njih na individualni ravni vlaganje ni poslovno utemeljeno. S sredstvi EU – tudi če bi bila bolje upravljana in usmerjena – se lahko pokrije le del zneska vseh stroškov uvedbe.

„Sedanje stanje ogroža ne le doseganje ciljev uvedbe za leto 2030 in dosedanje naložbe, ampak tudi realizacijo enotnega železniškega prostora kot enega od glavnih ciljev politike Komisije,“ je povedal član Evropskega računskega sodišča Ladislav Balko, pristojen za poročilo. „Poleg tega bi lahko negativno vplivalo na konkurenčnost železniškega prometa v primerjavi s cestnim tovornim prometom.“

Kljub strateški politični odločitvi o uvedbi enotnega sistema signalizacije v celotni EU ni bila

Namen tega sporočila za javnost je predstaviti glavna sporočila posebnega poročila Evropskega računskega sodišča.

Celo poročilo je na voljo na www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – uradni govorec

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – tiskovni predstavnik

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

opravljena nobena ocena celotnih stroškov, s katero bi določili potrebno financiranje in vire. Uvedene pravne obveznosti niso vključevale izločitve nacionalnih sistemov iz uporabe niti niso bile vedno usklajene z roki in prioritetaми prometne politike EU. Danes je stopnja uvedbe sistema v EU še vedno nizka.

Po besedah revizorjev sistem prinaša drage naložbe, ki na splošno nimajo takojšnjih koristi za tiste, ki morajo nositi stroške. Problemi z združljivostjo različnih nameščenih različic in dolgotrajnimi postopki certificiranja prav tako negativno vplivajo na poslovno utemeljitev za posamezne upravljavce infrastrukture in prevoznike v železniškem prometu.

Revizorji so izrekli več priporočil za Evropsko komisijo, države članice in Agencijo Evropske unije za železnice v zvezi z oceno stroškov uvedbe, izločitvijo nacionalnih sistemov signalizacije iz uporabe, poslovno utemeljenostjo uvajanja ERTMS za posamezne upravljavce infrastrukture in prevoznike v železniškem prometu, združljivostjo in stabilnostjo sistema, vlogo in viri Agencije Evropske unije za železnice, uskladitvijo nacionalnih načrtov za uvedbo, spremljanjem in izvrševanjem, boljšim črpanjem sredstev EU za projekte železniške signalizacije ter boljšim usmerjanjem sredstev EU.

Pojasnila za urednike

Za vožnjo vlakov po železniškem omrežju je potreben sistem signalizacije za varno upravljanje prometa in zagotavljanje, da se vlaki vedno izognejo drug drugemu. Toda vsaka evropska država je razvila svoje lastne tehnične specifikacije za sisteme signalizacije, tirne širine ter varnostne standarde in standarde električne energije. Tako je v EU zdaj 30 različnih sistemov signalizacije za upravljanje železniškega prometa, ki pa niso interoperabilni.

Da bi rešili ta problem in prispevali k vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega prostora, je evropski železniški sektor v poznih 1980-ih in zgodnjih 1990-ih letih začel razvijati evropski sistem za vodenje, upravljanje, signalizacijo in komunikacijo – evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS). Komisija je podprla uvedbo tega sistema kot enotnega sistema v Evropi. Cilj ERTMS je nadomestiti vse obstoječe sisteme signalizacije v Evropi z enotnim sistemom, ki bi spodbujal interoperabilnost nacionalnih železniških omrežij in čezmejni železniški promet.

Posebno poročilo št. 13/2017 – Enotni evropski sistem za upravljanje železniškega prometa: ali bo ta politična odločitev kdaj postala resničnost? – je na voljo na spletišču Evropskega računskega sodišča (eca.europa.eu) v 23 jezikih EU.