

Bruxelles, den 29. januar 2018
(OR. en)

5584/18

TRANS 32
FIN 60

RESULTAT AF DRØFTELSENE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	delegationerne
Tidl. dok. nr.:	5300/18 TRANS 14 FIN 42
Vedr.:	Rådets konklusioner om Den Europæiske Revisionsrets særberetning nr. 13/2017: "Et fælles europæisk jernbanetrafikstyringssystem: Vil det politiske mål nogensinde blive til virkelighed?" – Rådets konklusioner (den 29. januar 2018)

Vedlagt følger til delegationerne Rådets konklusioner om Den Europæiske Revisionsrets særberetning nr. 13/2017: "Et fælles europæisk jernbanetrafikstyringssystem: Vil det politiske mål nogensinde blive til virkelighed?", som Rådet vedtog den 29. januar 2018 på 3593. samling.

Rådets konklusioner om Den Europæiske Revisionsrets særberetning nr. 13/2017:
Et fælles europæisk jernbanetrafikstyringssystem: Vil det politiske mål nogensinde blive til virkelighed?

RÅDET

- 1) NOTERER SIG Den Europæiske Revisionsrets særberetning nr. 13/2017: *Et fælles europæisk jernbanetrafikstyringssystem: Vil det politiske mål nogensinde blive til virkelighed?* og UNDERSTREGER, at fremme af ERTMS er en vigtig del af Unionens transportpolitik;
- 2) MINDER OM, at ERTMS understøtter etableringen af et fælles europæisk jernbaneområde, som er et grundlæggende europæisk projekt, hvor medlemsstaterne og andre interessenter allerede har ydet en stor indsats, men ANERKENDER samtidig, at udbygningen af ERTMS har været langsom, og at der derfor er behov for en yderligere indsats fra alle interessenters side;
- 3) FREMHÆVER de positive miljømæssige, sociale, økonomiske og sikkerhedsmæssige fordele, som en hurtigere udbygning af ERTMS kan medføre; MINDER OM, at det er centrale elementer i EU's transportpolitik at udvikle jernbanerne som en mere konkurrencedygtig transportform og tilskynde til trafikoverflytning fra vej til jernbane;
- 4) SER MED TILFREDSHED PÅ den vurdering, som Retten har foretaget, og som bekræfter værdien af ERTMS som det universelle signalsystem i Europa;
- 5) ER ENIGT med Revisionsretten i, at ERTMS har potentiale til at forbedre jernbanetransportens kapacitet og hastighed og gøre jernbanetransporten mere konkurrencedygtig i forhold til andre transportformer, når det er fuldt udbygget;

- 6) NOTERER SIG, at der er gjort nylige bidrag til at håndtere centrale spørgsmål i forbindelse med udbygningen af ERTMS, især i 2016 og 2017:
- i) vedtagelsen af den tekniske søjle i fjerde jernbanepakke, hvorved den rolle, som Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (ERA) spiller som systemmyndighed for harmoniseret anvendelse af ERTMS, styrkes
 - ii) funktionelt fuldstændige og stabile Baseline 3-specifikationer, samtidig med at de omfattende investeringer i installering af Baseline 2 beskyttes
 - iii) ministererklæringen om godstogskorridorer til fremme af international godtogstransport, der blev vedtaget den 21. juni 2016 i Rotterdam, og som opfordrer til udveksling af oplysninger mellem direktioner og bestyrelser for at synkronisere installationen af ERTMS, der er relevant for godstogskorridorerne, og støtter den fortsatte dialog med jernbanevirksomhederne
 - iv) den europæiske udbygningsplan for ERTMS af 5. januar 2017 fastsætter de centrale datoer¹, hvor de vigtigste strækninger af hovednetkorridorerne skal være forberedt
 - v) Kommissionens offentliggørelse af dokumentet om levering af et effektivt og interoperabelt ERTMS – vejen frem ("*Delivering an effective and interoperable ERTMS – the way ahead*")², der indeholder skridt, som jernbanesektorens interessenter skal tage for at håndtere konstaterede hindringer for gennemførelsen af ERTMS og opnå interoperabilitet i ERTMS;
- 7) UNDERSTREGER, at ERTMS kan blive en grundsten i digitaliseringen af jernbanesektoren og afgørende for at opnå et sikkert fælles europæisk jernbaneområde, og TILSKYNDER Kommissionen, medlemsstaterne og andre interessenter TIL at lette fremskyndelsen af standardiseringen af mobile enheder for at fremme en effektiv installation af ERTMS; BEMÆRKER, at der er behov for at skabe større opmærksomhed på europæisk og nationalt plan og for, at de relevante interessenter tager fat på spørgsmål, der påvirker interoperabiliteten, f.eks. standardisering af operationelle regler og tekniske standarder;

¹ Alle datoer efter 2023 skal tages op til revision senest den 31. december 2023 for så vidt angår den tidshorisont, der er fastsat i forordning (EU) nr. 1315/2013.

² SWD(2017) 375/F1.

- 8) ER ENIGT med Revisionsretten i, at det i forbindelse med forberedelsen af den tekniske søjle i den fjerde jernbanepakke er nødvendigt at vurdere, om ERA har de nødvendige ressourcer og administrative kapaciteter og programforvaltningskapaciteter til at handle som en effektiv systemmyndighed og udfylde sin styrkede rolle og sit udvidede ansvar vedrørende ERTMS i henhold til den fjerde jernbanepakke, herunder håndtering af fejlrettelser af ERTMS-specifikationer og sikring af specifikationernes stabilitet;
- 9) UNDERSTREGER behovet for at opnå et interoperabelt signal- og kontrolsystem i hele Unionen og ANERKENDER, at der kan være betydelige fordele, hvis der tages fat på spørgsmål såsom nedbringelse af omkostninger og begrænsning af systemernes kompleksitet;
- 10) ER ENIGT med Revisionsretten i, at der behov for at opnå systemkompatibilitet og -stabilitet, og UNDERSTREGER derfor behovet for, at alle interessenter, herunder forsyningsindustrien, støtter leveringen af fuldt standardiserede løsninger og delsystemer af høj kvalitet for at undgå rettelser og yderligere omkostninger;
- 11) NOTERER SIG, at afskaffelsen af de nationale signalsystemer kan bane vej for fordelene ved et fælles system gældende i hele EU, og at der ved planlægningen heraf bør sættes realistiske og koordinerede mål under hensyntagen til de specifikke forhold i hver enkelt medlemsstat, og idet de seneste investeringers livscyklus afspejles;
- 12) ERKENDER, at de enkelte interessenters business cases kan variere (da omkostninger og fordele kan være usikre og ujævnt fordelt), og UNDERSTREGER derfor hensigtsmæssigheden af en øget udveksling af oplysninger og bedste praksis vedrørende vurderingen af fordele ved individuelle projekter inden for udbygningen af ERTMS;
- 13) ANERKENDER Den Europæiske Revisionsrets anbefalinger om behovet for at tilpasse de nationale udbygningsplaner til hinanden, navnlig når der er angivet en frist i den seneste europæiske udbygningsplan;

- 14) OPFORDRER Kommissionen TIL sammen med medlemsstaterne og interessenterne at udvikle et overvågningssystem samt klare milepæle for udbygningen af ERTMS på TEN-T-nettet;
- 15) OPFORDRER medlemsstaterne og Kommissionen TIL at fremme synkroniseret udbygning af ERTMS med klare frister, navnlig for grænseoverskridende projekter og hovednetkorridorerne med henblik på at undgå en fragmenteret installering af ERTMS og skabe et operationelt ETCS-net, der dækker hele EU, til støtte for mere effektiv drift i jernbanevirksomhederne;
- 16) UNDERSTREGER, at ERTMS kræver integration mellem mobilt og fast udstyr, hvilket kræver afbalancering af jernbanevirksomheders og infrastrukturforvalteres behov, og FREMHÆVER betydningen af at løse uoverensstemmelser mellem faste og mobile enheder;
- 17) UNDERSTREGER, at pålidelige og omkostningseffektive løsninger for mobilt ETCS-udstyr til tilpasning af eksisterende rullende materiel er en vigtig forudsætning for overgangen til ERTMS, og TILSKYNDER TIL udvikling af en harmoniseret proces på europæisk plan for test og godkendelse af mobile enheder;
- 18) ANERKENDER Den Europæiske Revisionsrets konklusioner om, at der er behov for bedre at målrette de tilgængelige EU-midler til ERTMS-projekter, for programmer under både delt og direkte forvaltning:
 - a) Med hensyn til fast udstyr bør der være fokus på grænseoverskridende strækninger og hovednetkorridorerne uden at udelukke andre investeringer, såsom fast udstyr uden for grænseoverskridende strækninger og hovednetkorridorerne, fra EU-finansiering.
 - b) Med hensyn til mobilt udstyr bør der være fokus på international trafikdrift;

- 19) ER ENIGT med Den Europæiske Revisionsret i, at det er nødvendigt at tilpasse Connecting Europe-facilitetens finansieringsprocedurer, så de stemmer bedre overens med ERTMS-projekternes livscyklus;
 - 20) MINDER OM, at Revisionsretten ekstrapolerede, at investeringsbehovet for udbygningen af ERTMS og det nødvendige anlægsarbejde for hovednetkorridorerne indtil 2030 kan nå op på 80 mia. EUR, og OPFORDRER Kommissionen og medlemsstaterne TIL yderligere at vurdere de samlede omkostninger ved udbygningen af ERTMS i hele Unionen;
 - 21) UNDERSTREGER, at forskellige finansielle mekanismer for udbygningen af ERTMS fortsat vil være nødvendige på europæisk og nationalt plan, og TILSKYNDER også TIL større udnyttelse af de finansielle instrumenter, der er målrettet mod udbygningen af ERTMS, hvor det er relevant.
-