



Brüsszel, 2018. január 29.
(OR. en)

5584/18

TRANS 32
FIN 60

AZ ELJÁRÁS EREDMÉNYE

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a delegációk
Előző dok. sz.:	5300/18 TRANS 14 FIN 42
Tárgy:	A Tanács következtetései az Európai Számvevőszék „Megvalósul-e a gyakorlatban az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer létrehozására irányuló politikai döntés?” című, 13/2017. számú különjelentéséről – A Tanács következtetései (2018. január 29.)

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak az Európai Számvevőszék „Megvalósul-e a gyakorlatban az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer létrehozására irányuló politikai döntés?” című, 13/2017. számú különjelentéséről szóló tanácsi következtetéseket, amelyeket a Tanács a 2018. január 29-i 3593. ülésén fogadott el.

A Tanács következtetései az Európai Számvevőszék
„Megvalósul-e a gyakorlatban az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer
létrehozására irányuló politikai döntés?”
című, 13/2017. számú különjelentéséről

A TANÁCS

1. NYUGTÁZZA az Európai Számvevőszék „Megvalósul-e a gyakorlatban az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer létrehozására irányuló politikai döntés?” című, 13/2017. számú különjelentését, és HANGSÚLYOZZA, hogy az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS) az uniós közlekedéspolitika egyik alapvető eleme.
2. EMLÉKEZTET arra, hogy az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer elősegíti a tagállamok és más érdekelt felek által tett komoly erőfeszítések fémjelezte, rendkívül fontos európai projekt, az egységes európai vasúti térség létrehozását, ugyanakkor MEGÁLLAPÍTJA, hogy a rendszer kiépítése lassan zajlik, ezért minden érdekelt részéről további munkára van szükség.
3. HANGSÚLYOZZA azokat a kedvező környezeti, társadalmi, gazdasági és biztonsági előnyöket, amelyekkel az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer mielőbbi kiépítése jár; EMLÉKEZTET arra, hogy az EU közlekedéspolitikájában központi szerepet tölt be a vasúti közlekedés mint fokozottabban versenyképes közlekedési mód fejlesztése és a közúti közlekedésről a vasúti közlekedésre való modális váltás ösztönzése.
4. ÜDVÖZLI a Számvevőszék értékelését, amely megerősíti az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszernek mint egyetemes európai jelzőrendszernek az értékét.
5. EGYETÉRT a Számvevőszékkel abban, hogy az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer potenciálisan javíthatja a vasúti szállítás kapacitását és sebességét, és teljes körű bevezetése esetén versenyképesebbé teheti a vasúti közlekedést a többi közlekedési móddal szemben.

6. NYUGTÁZZA, hogy a közelmúltban, és különösen 2016-ban és 2017-ben több erőfeszítés történt az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer megvalósítása kapcsán jelentkező legrelevánsabb problémák kezelésére:
- elfogadásra került a negyedik vasúti csomag műszaki pillére, ami megerősítette az Európai Unió Vasúti Ügynökségének mint az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer összehangolt alkalmazásáért felelős rendszerhatóságnak a szerepét;
 - funkcionálisan teljeskörűen és stabilan működik a 3. alapkonzfiguráció, a 2. alapkonzfiguráció bevezetése során végzett jelentős beruházások védelme mellett;
 - a miniszterek 2016. június 21-én Rotterdamban nyilatkozatot fogadtak el a nemzetközi vasúti áru fuvarozás előmozdítását szolgáló vasúti áru fuvarozási folyosókról, amelyben ösztönözték, hogy az ügyvezető testületek és az igazgatótanácsok folytassanak információcserét a vasúti áru fuvarozási folyosók szempontjából releváns egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer bevezetésének összehangolása céljából, továbbá támogatták a vasúti társaságokkal való folyamatos párbeszédet;
 - az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer 2017. január 5-én elfogadott európai megvalósítási terve meghatározza, hogy milyen főbb határidők mellett kell a rendszert kiépíteni a törzshálózati folyosók egyes fő szakaszain¹;
 - a Bizottság közzétette a „*Delivering an effective and interoperable ERTMS – the way ahead*” című munkadokumentumát², amelyben ismerteti, hogy a vasúti ágazat szereplőinek milyen lépéseket kell tenniük az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer megvalósítása előtt álló akadályok elhárítása és a rendszer kölcsönös átjárhatóságának megvalósítása érdekében.
7. HANGSÚLYOZZA, hogy az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer a vasúti ágazat digitalizálásának sarokkövévé válhat, és megvalósítása nélkülözhetetlen egy biztonságos egységes európai vasúti térség megteremtéséhez, és arra ÖSZTÖNZI a Bizottságot, a tagállamokat és az egyéb érdekelt feleket, hogy segítsék elő a fedélzeti egységek szabványosításának felgyorsítását, hogy ezzel is elő lehessen mozdítani a rendszer tényleges kiépítését. MEGÁLLAPÍTJA, hogy európai és nemzeti szinten, valamint az érdekelt felek részéről továbbra is figyelmet kell fordítani a kölcsönös átjárhatóságot befolyásoló olyan problémás kérdések rendezésére, mint például az üzemeltetésre és a műszaki tervezésre vonatkozó szabályok szabványosítása.

¹ Az 1315/2013/EU rendeletben rögzített időtávlat tekintetében 2023. december 31-ig felül kell vizsgálni a 2023 utáni időszakra vonatkozó összes határidőt.

² SWD(2017)375/F1.

8. EGYETÉRT a Számvevőszékkal abban, hogy a negyedik vasúti csomag műszaki pillérének előkészítése keretében meg kell vizsgálni azt, hogy az Európai Unió Vasúti Ügynöksége rendelkezik-e az ahhoz szükséges forrásokkal, valamint igazgatási és irányítási kapacitásokkal, hogy hatékony és eredményes rendszerhatóságként lépjen fel és betöltse a negyedik vasúti csomag szerinti megerősített szerepét, továbbá ellássa bővített feladatköreit, ideértve az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszerre vonatkozó műszaki előírásokban észlelt hibák javításának irányítását és a műszaki előírások stabilitásának biztosítását.
9. HANGSÚLYOZZA, hogy az Unió egészében meg kell valósítani egy kölcsönösen átjárható jelző- és ellenőrző rendszert, és ELISMERI, hogy az komoly előnyökkel járhat, mihelyt sikerül megoldást találni az olyan feladatokra, mint például a költségek csökkentése és e rendszer egyszerűbbé tétele.
10. EGYETÉRT a Számvevőszékkal abban, hogy a rendszernek kompatibilisnek és stabilnak kell lennie, ezért HANGSÚLYOZZA, hogy a korrekciók és a további költségek elkerülése céljából minden érdekelt félnek, így a berendezésgyártó ágazatnak is támogatnia kell a kiváló minőségű és teljes mértékben szabványosított megoldások és alrendszerek megvalósítását.
11. MEGÁLLAPÍTJA, hogy a tagállami jelzőrendszerek üzemén kívül helyezésével érvényre juthatnak az egységes uniós rendszer előnyei, és KIJELENTI, hogy a megszüntetésre vonatkozó tervben realisztikus és összehangolt célokat kell követni, figyelemmel az egyes tagállamok egyéni helyzetére és a közelmúltban megvalósult beruházások életciklusára.
12. TUDATÁBAN VAN ANNAK, hogy a gazdasági megtérülés különbözőképpen alakulhat az egyes érdekelt vállalkozások esetében (mivel a költségek és az előnyök bizonytalanok lehetnek, és esetlegesen egyenetlenül oszlanak meg a vállalkozások között), ezért KIEMELI, hogy az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer kiépítéséhez kapcsolódó egyedi projektek becsült előnyeinek megállapításakor hasznos eszközt jelent az információk és a legjobb gyakorlatok egymással való intenzívebb megosztása.
13. ELFOGADJA az Európai Számvevőszék arra vonatkozó ajánlásait, hogy a nemzeti kiépítési terveket egymáshoz kell igazítani, különösen ha az új európai megvalósítási terv határidőt állapított meg.

14. FELSZÓLÍTTJA a Bizottságot, hogy a tagállamokkal és az érdekelt felekkel közösen dolgozzon ki nyomkövetési rendszert, az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszernek a transzeurópai közlekedési hálózaton belüli kiépítésére vonatkozó egyértelmű mérföldkövekkel párhuzamosan.
15. ARRA ÖSZTÖNZI a tagállamokat és a Bizottságot, hogy világos határidőket kitűzve mozdítsák elő az európai vasúti forgalomirányítási rendszer összehangolt kiépítését, különös hangsúlyt helyezve a határokon átnyúló projektekre és a törzshálózati folyosókra, hogy ezzel is elkerülhető legyen a rendszer töredezett, szétaprózott kiépítése és létre lehessen hozni az egységes európai vonatbefolyásoló rendszer (ETCS) Unió-szerte működő hálózatát, aminek köszönhetően a vasúttársaságok hatékonyabban végezhetik műveleteiket.
16. RÁMUTAT ARRA, hogy az európai vasúti forgalomirányítási rendszer megköveteli a fedélzeti és a pálya menti berendezések integrációját, aminek során meg kell találni az egyensúlyt a vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők igényei között, továbbá HANGSÚLYOZZA, hogy fel kell számolni a pálya menti és a fedélzeti egységek közötti inkompatibilitásokat.
17. HANGSÚLYOZZA, hogy a meglévő gördülőállománynak az európai vonatirányítási és biztonsági rendszer fedélzeti egységeivel való utólagos felszerelését célzó megbízható és költséghatékony megoldások nélkülözhetetlenek az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszerre való áttéréshez, és SZORGALMAZZA egy a fedélzeti egységek tesztelésére és jóváhagyására vonatkozó európai szintű összehangolt eljárás kidolgozását.
18. TUDOMÁSUL VESZI az Európai Számvevőszék azon megállapítását, hogy célirányosabbá kell tenni az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszerhez kapcsolódó projektek rendelkezésére álló uniós finanszírozást, mind a megosztott, mind a közvetlen irányítás esetén:
 - a) a pálya menti berendezésekhez elkülönített források esetén a határokon átnyúló szakaszokra és a törzshálózati folyosókra kell helyezni hangsúlyt, ugyanakkor nem szabad kizárni az uniós finanszírozásból más beruházásokat, például a határokon átnyúló szakaszokon és a törzshálózati folyosókon kívüli pályamenti berendezésekre vonatkozó projekteket;
 - b) fedélzeti berendezésekhez elkülönített források esetén a nemzetközi közlekedési műveletekre kell helyezni a hangsúlyt.

19. EGYETÉRT az Európai Számvevőszékekkel abban, hogy az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből nyújtott finanszírozásra vonatkozó eljárásokat ki kell igazítani annak érdekében, hogy azok jobban tükrözzék az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer projektek életciklusát.
 20. EMLÉKEZTET arra, hogy a Számvevőszék extrapolációja alapján az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer kiépítéséhez a törzshálózati folyosókat érintő szükséges kapcsolódó munkálatokkal együtt 2030-ig 80 milliárd eurónyi beruházásra lehet szükség, és FELSZÓLÍTTA a Bizottságot és a tagállamokat, hogy folytassák az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszernek az Unió egészében való kiépítéséhez fűződő általános költségek vizsgálatát.
 21. HANGSÚLYOZZA, hogy mind európai, mind nemzeti szinten továbbra is különböző finanszírozási mechanizmusokra lesz szükség az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer kiépítéséhez, és ÖSZTÖNZI az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer kiépítésére rendelkezésre álló célzott pénzügyi eszközök nagyobb mértékű kihasználását.
-