

Brussel, 29 januari 2018
(OR. en)

5584/18

TRANS 32
FIN 60

RESULTAAT BESPREKINGEN

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	de delegaties
nr. vorig doc.:	5300/18 TRANS 14 FIN 42
Betreft:	Conclusies van de Raad over Speciaal verslag nr. 13/2017 van de Europese Rekenkamer: "Eén Europees beheersysteem voor het spoorverkeer: zal de politieke keuze ooit werkelijkheid worden?" – Conclusies van de Raad (29 januari 2018)

Voor de delegaties gaan hierbij de conclusies van de Raad over Speciaal verslag nr. 13/2017 van de Europese Rekenkamer: "Eén Europees beheersysteem voor het spoorverkeer: zal de politieke keuze ooit werkelijkheid worden?", die door de Raad tijdens zijn 3593e zitting op 29 januari 2018 zijn aangenomen.

Conclusies van de Raad over Speciaal verslag nr. 13/2017

van de Europese Rekenkamer:

Eén Europees beheersysteem voor het spoorverkeer: zal de politieke keuze ooit werkelijkheid worden?

DE RAAD

1. NEEMT KENNIS VAN Speciaal verslag nr. 13/2017 van de Rekenkamer: *Eén Europees beheersysteem voor het spoorverkeer: zal de politieke keuze ooit werkelijkheid worden?*, en ONDERSTREEPT dat het bevorderen van één Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS) een belangrijk element is van het vervoersbeleid van de Unie.
2. WIJST EROP dat het ERTMS de totstandbrenging van de ene Europese spoorwegruiimte - een fundamenteel Europees project waarvoor de lidstaten en andere betrokkenen reeds veel werk verzet hebben - ondersteunt, maar ERKENT dat de implementatie van het ERTMS tot nu toe traag verloopt en dat daarom meer werk moet worden gedaan door alle betrokkenen.
3. VRAAGT AANDACHT VOOR de positieve ecologische, sociale, economische, en veiligheidsvoordelen van een versnelde invoering van het ERTMS; WIJST EROP dat de ontwikkeling van spoorvervoer tot een meer concurrerende vervoerswijze, alsook steun voor de modal shift van weg naar spoor, centrale elementen van het vervoersbeleid van de Unie zijn.
4. IS INGENOMEN MET het oordeel van de Rekenkamer, die het belang van ERTMS als universele signaleringssysteem voor Europa bevestigt.
5. IS HET EENS met de Rekenkamer dat het ERTMS het potentieel heeft om de capaciteit en snelheid van het spoorvervoer te verbeteren en, zodra het volledig is geïmplementeerd, de concurrentiepositie van het spoor ten opzichte van andere vervoerswijzen te versterken.

6. NEEMT ER NOTA van dat er recentelijk werk van is gemaakt om essentiële kwesties betreffende de implementatie van het ERTMS aan te pakken, met name in 2016 en 2017, te weten:
- i) De goedkeuring van de technische pijler van het vierde spoorwegpakket, ter versterking van de rol van het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA) als de systeem-autoriteit voor de geharmoniseerde toepassing van het ERTMS;
 - ii) Functioneel volledige en stabiele baseline 3-specificaties, terwijl de aanzienlijke investeringen in de implementatie van baseline 2 veiliggesteld zijn;
 - iii) De verklaring van de ministers over de corridors voor het goederenvervoer per spoor ter bevordering van internationaal goederenvervoer, aangenomen op 21 juni 2016 in Rotterdam, waarin de uitwisseling van informatie tussen de raden van beheer en de raden van bestuur met het oog op de synchronisatie van de voor de corridors voor het goederenvervoer per spoor relevante uitrol van het ERTMS wordt aangemoedigd en de verdere dialoog met spoorwegmaatschappijen wordt ondersteund;
 - iv) Het Europees implementatieplan (EDP) voor het ERTMS van 5 januari 2017 bevat de belangrijkste datums¹ waarop de voornaamste trajecten van de kernnetwerkcorridors met het systeem zullen zijn uitgerust;
 - v) De publicatie van "*Delivering an effective and interoperable ERTMS – the way ahead*" door de Commissie², waarin de maatregelen worden opgesomd die alle bij het spoorverkeer betrokken partijen moeten nemen teneinde de geconstateerde obstakels voor de implementatie van het ERTMS weg te nemen en interoperabiliteit van het ERTMS te bewerkstelligen.
7. BENADRUKT dat het ERTMS een hoeksteen kan worden voor de digitalisering van de spoorwegsector en essentieel is voor een veilige gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte, en MOEDIGT de Commissie, de lidstaten en andere betrokkenen aan, versnelde standaardisering van boordapparatuur (*on-board units*) te faciliteren ter bevordering van een effectieve uitrol van ERTMS. MERKT OP dat er op Europees en nationaal niveau en bij alle betrokken partijen meer aandacht moet uitgaan naar het oplossen van problemen die van invloed zijn op de interoperabiliteit, bijvoorbeeld standaardisering van operationele en technische voorschriften.

¹ Alle datums na 2023 zullen uiterlijk op 31 december 2023 opnieuw worden gezien en afgezet worden tegen de in Verordening (EU) nr. 1315/2013 bepaalde tijdshorizon.

² SWD(2017)375/F1.

8. IS HET EENS met de Rekenkamer dat het noodzakelijk is om bij de voorbereiding van de technische pijler van het vierde spoorwegpakket na te gaan of het ERA de nodige middelen, administratieve capaciteit en capaciteit voor programmabeheer heeft om doelmatig en doeltreffend als systeemautoriteit op te treden en haar brede rol en ruime taken op het gebied van ERTMS te vervullen, zoals bepaald in het vierde spoorwegpakket; hiertoe behoren onder meer het verzorgen van foutcorrecties van de ERTMS-specificaties en het waarborgen van de stabiliteit van de specificaties.
9. BENADRUKT dat er een interoperabel signalerings- en controlesysteem in de gehele Unie moet komen, en ONDERKENT dat het werk maken van kwesties als kostenreductie en systeemvereenvoudiging aanzienlijke voordelen kan opleveren.
10. IS HET EENS met de Rekenkamer dat het systeem compatibel en stabiel moet zijn, en BENADRUKT daarom dat alle betrokkenen, inclusief toeleveranciers, de levering van hoge kwaliteit en van volledig gestandaardiseerde oplossingen en subsystemen moeten nastreven opdat foutcorrecties en extra kosten vermeden kunnen worden.
11. WIJST EROP dat de ontmanteling van nationale signaleringssystemen het voordeel heeft dat er één EU-breed systeem komt, dat wel realistische en gecoördineerde streefdoelen moet hebben en waarbij ook de nationale situatie in iedere lidstaat en de levenscyclus van recente investeringen in aanmerking worden genomen.
12. ONDERKENT dat de business cases van de betrokken partijen kunnen verschillen (aangezien kosten en baten onzeker kunnen zijn en op verschillende manieren kunnen zijn toegerekend), en BENADRUKT derhalve het nut van meer uitwisseling van informatie en beste praktijken over de raming van de baten die van afzonderlijke projecten bij de implementatie van het ERTMS worden verwacht.
13. ERKENT de aanbevelingen van de Europese Rekenkamer betreffende de noodzaak om de nationale plannen voor de invoering onderling af te stemmen, met name wanneer een termijn is opgenomen in het meest recente EDP.

14. VERZOEKT de Commissie om samen met de lidstaten en betrokken partijen een controlesysteem te ontwikkelen met duidelijke mijlpalen voor de invoering van het ERTMS op het TEN-T-netwerk.
15. MOEDIGT de lidstaten en de Commissie aan om de gelijktijdige invoering van het ERTMS met duidelijke termijnen te bevorderen, met name voor grensoverschrijdende projecten en kernnetwerkcorridors, om te voorkomen dat het ERTMS fragmentarisch tot stand komt, en om een operationeel, Unie-breed ETCS-netwerk te creëren dat een efficiëntere bedrijfsactiviteit van spoorwegmaatschappijen ten goede komt.
16. ONDERSTREEPT dat het ERTMS integratie tussen boord- en baanapparatuur vereist, wat een balans vergt tussen de behoeften van spoorwegmaatschappijen en van infrastructuurbeheerders, en BENADRUKT het belang van het oplossen van compatibiliteitsproblemen tussen baan- en boordapparatuur.
17. BENADRUKT dat betrouwbare en kostenefficiënte oplossingen voor ETCS-boordapparatuur met het oog op aanpassingen van bestaand rollend materieel een belangrijke voorwaarde is voor de migratie naar het ERTMS, en STEUNT het ontwikkelen van een geharmoniseerde procedure op Europees niveau voor het testen en goedkeuren van de boordapparatuur.
18. NEEMT NOTA van de conclusie van de Europese Rekenkamer dat er behoefte is aan betere afstemming van de voor ERTMS-projecten beschikbare EU-financiering, zowel voor programma's met gedeeld beheer als voor programma's met rechtstreeks beheer:
 - a) wanneer bestemd voor baanapparatuur, nadruk op grensoverschrijdende trajecten en kernnetwerkcorridors, zonder andere investeringen van EU-steun uit te sluiten, zoals projecten voor baanapparatuur buiten de grensoverschrijdende trajecten en kernnetwerkcorridors;
 - b) wanneer bestemd voor boordapparatuur, nadruk op internationaal verkeer.

19. IS HET EENS met de Europese Rekenkamer dat de CEF-financieringsprocedures moeten worden aangepast teneinde beter aan te sluiten bij de levenscyclus van ERTMS-projecten.
 20. MEMOREERT dat de Rekenkamer via extrapolatie heeft berekend dat de investeringen voor de uitrol van ERTMS, tezamen met de werkzaamheden voor de kernnetwerkcorridors, tot 2030 kunnen oplopen tot 80 miljard EUR, en ROEPT de Commissie en de lidstaten OP de totale kosten van de invoering van het ERTMS in de Unie nader in kaart te brengen.
 21. BENADRUKT dat verschillende financiële mechanismen voor de invoering van ERTMS op Europees en nationaal niveau nodig zullen blijven, en MOEDIGT in voorkomend geval ruimere benutting van de financiële instrumenten voor de implementatie van het ERTMS AAN.
-