

Bruksela, 29 stycznia 2018 r.
(OR. en)

5584/18

TRANS 32
FIN 60

WYNIK PRAC

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	5300/18 TRANS 14 FIN 42
Dotyczy:	Konkluzje Rady dotyczące sprawozdania specjalnego nr 13/2017 Europejskiego Trybunału Obrachunkowego: „Jednolity europejski system zarządzania ruchem kolejowym – czy decyzja polityczna ma szansę stać się rzeczywistością?” – Konkluzje Rady (29 stycznia 2018 r.)

Delegacje otrzymują w załączeniu konkluzje Rady w sprawie sprawozdania specjalnego nr 13/2017 Europejskiego Trybunału Obrachunkowego pt. „Jednolity europejski system zarządzania ruchem kolejowym – czy decyzja polityczna ma szansę stać się rzeczywistością?”, przyjęte przez Radę na jej 3593. posiedzeniu, które odbyło się w dniu 29 stycznia 2018 r.

**Konkluzje Rady dotyczące sprawozdania specjalnego nr 13/2017 Europejskiego Trybunału
Obrachunkowego pt.**

***„Jednolity europejski system zarządzania ruchem kolejowym – czy decyzja polityczna ma szansę
stać się rzeczywistością?”***

RADA

- 1) PRZYJMUJE DO WIADOMOŚCI sprawozdanie specjalne nr 13/2017 Europejskiego Trybunału Obrachunkowego pt. „Jednolity europejski system zarządzania ruchem kolejowym – czy decyzja polityczna ma szansę stać się rzeczywistością?” oraz ZAZNACZA, że wspieranie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) stanowi jeden z zasadniczych elementów unijnej polityki transportowej.
- 2) PRZYPOMINA, że ERTMS leży u podstaw utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego będącego jednym z kluczowych projektów europejskich, w ramach którego państwa członkowskie i inne zainteresowane strony podjęły już istotne starania, a jednocześnie UZNAJE, że wdrażanie ERTMS przebiega powoli, co oznacza konieczność dalszych działań wszystkich zainteresowanych stron.
- 3) PODKREŚLA pozytywne aspekty środowiskowe, społeczne, gospodarcze i korzyści w zakresie bezpieczeństwa, które może zapewnić przyspieszone wdrożenie ERTMS; PRZYPOMINA, że rozwój kolei jako bardziej konkurencyjnego środka transportu i zachęcanie do przejścia z transportu drogowego na kolejowy są centralnymi elementami unijnej polityki transportowej.
- 4) Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE ocenę Trybunału potwierdzającą wartość ERTMS jako powszechnego systemu sygnalizacji w Europie.
- 5) ZGADZA SIĘ z Trybunałem, że ERTMS może zwiększyć przepustowość i prędkość transportu kolejowego oraz że – gdy zostanie w pełni wdrożony – może zwiększyć konkurencyjność kolei w stosunku do innych środków transportu.

- 6) ODNOTOWUJE, że w ostatnich latach, szczególnie w 2016 i 2017 r., podjęto kroki w celu zajęcia się ważnymi kwestiami związanymi z wdrożeniem ERTMS:
- (i) przyjęcie filaru technicznego czwartego pakietu kolejowego, wzmacniającego rolę Agencji Kolejowej Unii Europejskiej jako organu odpowiedzialnego za zharmonizowane stosowanie ERTMS;
 - (ii) kompletne pod względem funkcjonalnym i niezmiennie specyfikacje wersji podstawowej 3, z zapewnieniem ochrony istotnych inwestycji we wdrożenie wersji podstawowej 2;
 - (iii) deklaracja ministrów w sprawie zwiększenia międzynarodowych przewozów towarowych dzięki kolejowym korytarzom towarowym, przyjęta w dniu 21 czerwca 2016 r. w Rotterdamie, w której zachęcono do wymiany informacji między radami wykonawczymi a zarządami w celu zsynchronizowania procesu wprowadzania ERTMS w sposób uwzględniający kolejowe korytarze towarowe, a także wyrażono poparcie dla prowadzenia stałego dialogu z przedsiębiorstwami kolejowymi;
 - (iv) europejski plan wdrożenia ERTMS z dnia 5 stycznia 2017 r., w którym określono najważniejsze terminy¹ na wyposażenie głównych sekcji korytarzy sieci bazowej;
 - (v) publikacja dokumentu roboczego Komisji pt. „Zapewnienie skutecznego i interoperacyjnego ERTMS – dalsze działania”², w którym wymieniono kroki, jakie powinny podjąć podmioty sektora kolejowego, aby usunąć zidentyfikowane przeszkody dla wdrożenia ERTMS i zapewnić interoperacyjność tego systemu.
- 7) PODKREŚLA, że ERTMS może mieć zasadnicze znaczenie dla cyfryzacji sektora kolejowego i stać się niezbędny w celu zapewnienia bezpiecznego jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, oraz ZACHECA Komisję, państwa członkowskie i inne zainteresowane strony do ułatwiania przyspieszonej standaryzacji jednostek pokładowych w celu wspierania skutecznego wprowadzenia ERTMS. ZAUWAŻA, że konieczne jest zwrócenie większej uwagi – na szczeblu europejskim i krajowym oraz przez odpowiednie zainteresowane strony – na rozwiązywanie problemów mających wpływ na interoperacyjność, np. standaryzację przepisów operacyjnych i technicznych.

¹ Wszystkie terminy wyznaczone na okres po 2023 r. zostaną poddane przeglądowi do dnia 31 grudnia 2023 r. w związku z horyzontem czasowym określonym w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013.

² SWD(2017)375/F1.

- 8) ZGADZA SIĘ z Trybunałem co do konieczności oceny – w ramach przygotowań do technicznego filara czwartego pakietu kolejowego – tego, czy Agencja Kolejowa UE dysponuje niezbędnymi zasobami oraz zdolnościami administracyjnymi i w zakresie zarządzania programem, aby działać wydajnie i skutecznie jako organ odpowiedzialny za system oraz wykonywać poszerzone funkcje i obowiązki dotyczące ERTMS, przewidziane w czwartym pakiecie kolejowym, w tym zarządzać korektami błędów w specyfikacjach ERTMS i zapewniać niezmienność specyfikacji.
- 9) PODKREŚLA potrzebę zapewnienia interoperacyjnego systemu sygnalizacji i sterowania w całej Unii oraz UZNAJE, że zajęcie się takimi kwestiami, jak obniżenie kosztów i ograniczenie złożoności systemu, może przynieść znaczące korzyści.
- 10) ZGADZA SIĘ z Trybunałem co do konieczności osiągnięcia kompatybilności i stabilności systemu, i w związku z tym PODKREŚLA, że wszystkie zainteresowane strony, w tym sektor dostawców, powinny wspierać dostarczanie w pełni znormalizowanych rozwiązań i podsystemów wysokiej jakości w celu uniknięcia korekt i dodatkowych kosztów.
- 11) ZWRACA UWAGĘ na fakt, że likwidacja krajowych systemów sygnalizacji, może przynieść korzyści w postaci jednolitego ogólnounijnego systemu oraz że jej planowanie powinno być oparte na realistycznych i skoordynowanych celach, z uwzględnieniem indywidualnej sytuacji każdego państwa członkowskiego oraz cyklu życia ostatnio dokonanych inwestycji.
- 12) PRZYZNAJE, że sytuacje poszczególnych zainteresowanych przedsiębiorstw mogą się od siebie różnić (ze względu na możliwą niepewność kosztów i korzyści oraz ich nierównomierny podział), i w związku z tym PODKREŚLA użyteczność nasilonej wymiany informacji i najlepszych praktyk dotyczących szacowania korzyści związanych z indywidualnymi projektami w ramach wdrażania ERTMS.
- 13) UZNAJE zalecenia Europejskiego Trybunału Obrachunkowego w sprawie konieczności dostosowania do siebie krajowych planów wdrożenia, w szczególności w przypadku, gdy termin określony jest w najnowszym europejskim planie wdrożenia.

- 14) Wzywa Komisję, by wraz z państwami członkowskimi i zainteresowanymi podmiotami opracowała system monitorowania wraz z jasno określonymi etapami wdrażania ERTMS w ramach sieci TEN-T.
- 15) ZACHĘCA państwa członkowskie i Komisję do wspierania zsynchronizowanego wdrażania ERTMS, w tym jasnego określenia terminów, w szczególności w odniesieniu do projektów transgranicznych i korytarzy sieci bazowej, tak by uniknąć nierównomiernego wdrażania ERTMS i stworzyć operacyjną ogólnounijną sieć europejskiego systemu sterowania pociągami (ETCS), co będzie sprzyjać wydajniejszemu funkcjonowaniu przedsiębiorstw kolejowych.
- 16) PODKREŚLA, że ERTMS wymaga integracji między urządzeniami pokładowymi i przytorowymi, co z kolei oznacza konieczność zapewnienia równowagi między potrzebami przedsiębiorstw kolejowych a potrzebami zarządców infrastruktury, oraz KŁADZIE NACISK na znaczenie rozwiązania problemu niezgodności między jednostkami przytorowymi i pokładowymi.
- 17) ZAZNACZA, że niezawodne i opłacalne rozwiązania dla urządzeń pokładowych ETCS służące modernizacji istniejącego taboru kolejowego są podstawowym warunkiem koniecznym przeprowadzenia migracji do ERTMS, oraz ZACHĘCA do opracowania na szczeblu europejskim zharmonizowanego procesu testowania i zatwierdzania jednostek pokładowych.
- 18) PRZYJMUJE DO WIADOMOŚCI wnioski Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, zgodnie z którymi należy lepiej ukierunkować unijne finansowanie dostępne na rzecz projektów ERTMS, zarówno w odniesieniu do programów w ramach zarządzania dzielonego, jak i bezpośredniego:
 - a) w przypadku przydzielenia finansowania na urządzenia przytorowe – ukierunkowanie na odcinki transgraniczne i korytarze sieci bazowej, bez wykluczania z unijnego finansowania innych inwestycji, takich jak projekty dotyczące urządzeń przytorowych poza odcinkami transgranicznymi i korytarzami sieci bazowej;
 - b) w przypadku przydzielenia finansowania na urządzenia pokładowe – ukierunkowanie na ruch międzynarodowy.

- 19) ZGADZA SIĘ z Europejskim Trybunałem Obrachunkowym co do potrzeby dostosowania procedur finansowania w ramach instrumentu „Łącząc Europę” w celu lepszego odzwierciedlenia cyklu życia projektów ERTMS.
- 20) PRZYPOMINA, że według dokonanej przez Trybunał ekstrapolacji zapotrzebowanie na inwestycje dotyczące wdrażania ERTMS wraz z powiązanymi wymaganymi pracami dotyczącymi korytarzy sieci bazowej może wynieść do 80 mld EUR w okresie do 2030 r., oraz WZYWA Komisję i państwa członkowskie, by dokonały dalszej oceny ogólnych kosztów wdrażania ERTMS w całej Unii.
- 21) PODKREŚLA, że na szczeblu europejskim i krajowym nadal będą potrzebne różne mechanizmy finansowe na rzecz wdrażania ERTMS, a także ZACHĘCA, w stosownych przypadkach, do wykorzystywania w większym stopniu instrumentów finansowych ukierunkowanych na wdrażanie ERTMS.
-