



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 29 januari 2018
(OR. en)

5584/18

TRANS 32
FIN 60

LÄGESRAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Delegationerna
Föreg. dok. nr:	5300/18 TRANS 14 FIN 42
Ärende:	Rådets slutsatser om Europeiska revisionsrättens särskilda rapport nr 13/2017: Ett gemensamt europeiskt trafikstyrningssystem för järnväg: kommer det politiska beslutet någonsin att bli verklighet? – Rådets slutsatser (29 januari 2018)

För delegationerna bifogas rådets slutsatser om Europeiska revisionsrättens särskilda rapport nr 13/2017: *Ett gemensamt europeiskt trafikstyrningssystem för järnväg: kommer det politiska beslutet någonsin att bli verklighet?*. Rådet antog slutsatserna vid sitt 3593:e möte den 29 januari 2018.

Rådets slutsatser om
Europeiska revisionsrättens särskilda rapport nr 13/2017:
Ett gemensamt europeiskt trafikstyrningssystem för järnväg:
kommer det politiska beslutet någonsin att bli verklighet?

RÅDET

1. NOTERAR Europeiska revisionsrättens särskilda rapport nr 13/2017 *Ett gemensamt europeiskt trafikstyrningssystem för järnväg: kommer det politiska beslutet någonsin att bli verklighet?* och UNDERSTRYKER att främjandet av det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg (ERTMS) utgör en väsentlig del av EU:s transportpolitik,
2. ERINRAR om att ERTMS ligger till grund för tillkomsten av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, som är ett grundläggande europeiskt projekt där medlemsstaterna och övriga berörda parter redan har gjort betydande insatser, samtidigt som det KONSTATERAR att genomförandet av ERTMS har gått långsamt och att det därför krävs ytterligare insatser av alla berörda parter,
3. FRAMHÅLLER de positiva miljömässiga, sociala, ekonomiska och säkerhetsmässiga fördelar som ett snabbare genomförande av ERTMS kan medföra; ERINRAR om att utvecklingen av järnvägen som ett mer konkurrenskraftigt trafikslag och främjandet av en trafikomställning från väg till järnväg utgör centrala delar av unionens transportpolitik,
4. VÄLKOMNAR revisionsrättens bedömning som bekräftar att ERTMS ska vara det universella signalsystemet i Europa,
5. ÄR ENIGT med revisionsrätten om att ERTMS har möjlighet att förbättra järnvägstrafikens kapacitet och hastighet och, om det genomförs fullt ut, bidra till att göra järnvägen mer konkurrenskraftig jämfört med andra trafikslag,

6. NOTERAR att bidrag har lämnats på senare tid för att ta itu med centrala problem med genomförandet av ERTMS, särskilt under 2016 och 2017, såsom
- i) antagandet av den tekniska pelaren i det fjärde järnvägspaketet, som utökar rollen för Europeiska unionens järnvägsbyrå som systemmyndighet för en harmoniserad tillämpning av ERTMS,
 - ii) funktionsmässigt kompletta och stabila specifikationer för basversion 3, med skydd för de betydande investeringarna i basversion 2,
 - iii) ministrarnas förklaring *Rail freight corridors to boost international freight*, som antogs den 21 juni 2016 i Rotterdam, där informationsutbyte uppmuntras mellan direktioner och styrelser för att synkronisera utbyggnaden av ERTMS med relevans för godskorridorerna och stöd ges för fortsatt dialog med järnvägsföretagen,
 - iv) den europeiska genomförandeplanen för ERTMS från den 5 januari 2017, där viktiga datum anges¹ då de centrala delarna av stomnätskorridorerna ska vara utrustade,
 - v) offentliggörandet av kommissionens arbetsdokument *Delivering an effective and interoperable ERTMS – the way ahead*², där man anger åtgärder som berörda parter inom järnvägssektorn kan vidta för att ta itu med identifierade hinder för genomförandet av ERTMS och för att uppnå driftskompatibilitet inom ERTMS,
7. BETONAR att ERTMS kan komma att utgöra en hörnpelare i digitaliseringen av järnvägssektorn och är väsentlig för uppnåendet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde och UPPMANAR kommissionen, medlemsstaterna och övriga berörda parter att underlätta en snabbare utveckling när det gäller standardiseringen av fordonsbaserade enheter för att främja en verkningsfull utbyggnad av ERTMS, NOTERAR att ytterligare insatser på EU-nivå och nationell nivå och från berörda parter behöver riktas mot problem med inverkan på driftskompatibiliteten, t.ex. genom standardisering av driftsregler och tekniska regler,

¹ Alla datum efter 2023 kommer att ses över senast den 31 december 2023 i förhållande till den tidshorisont som fastställs i förordning (EU) nr 1315/2013.

² SWD(2017)375/F1

8. INSTÄMMER med revisionsrätten i att man inom ramen för utarbetandet av den tekniska pelaren i det fjärde järnvägspaketet måste bedöma huruvida Europeiska unionens järnvägsbyrå har de resurser, den administrativa kapacitet och den kapacitet för programförvaltning som krävs för att den ska kunna agera som en effektiv och ändamålsenlig systemmyndighet och leva upp till sin stärkta roll och sitt ansvar i fråga om ERTMS enligt det fjärde järnvägspaketet, även när det gäller att hantera korrigering av fel i ERTMS-specifikationerna och säkerställa stabilitet i dessa specificationer,
9. FRAMHÅLLER behovet av att åstadkomma ett driftskompatibelt signal- och kontrollsystem inom unionen och KONSTATERAR att fördelarna kan bli avsevärda om man börjar åtgärda problem genom att t.ex. hålla ned kostnader och minska systemets komplexitet,
10. INSTÄMMER med revisionsrätten i att man behöver uppnå kompatibilitet och stabilitet i systemet och UNDERSTRYKER därför att alla berörda parter, inbegripet leverantörer av utrustning, måste stödja uppnåendet av hög kvalitet och fullt standardiserade lösningar och delsystem för att undvika korrigeringar och ytterligare kostnader,
11. NOTERAR att avvecklingen av nationella signalsystem kan förverkliga fördelarna med ett gemensamt system inom EU och att man vid planeringen av en avveckling bör ställa upp realistiska och samordnade mål, med beaktande av situationen i varje enskild medlemsstat och med återspeglning av livscykeln för investeringar under senare tid,
12. KONSTATERAR att affärsnyttan för enskilda berörda parter kan variera (eftersom kostnad och nytta kan vara osäker och fördelas ojämnt), och FRAMHÅLLER därför nyttan med ett utökat utbyte av information och bästa praxis när det gäller beräkningen av de fördelar som är förknippade med enskilda projekt för genomförande av ERTMS,
13. VÄRDESÄTTER Europeiska revisionsrättens rekommendationer om behovet av att samordna de nationella genomförandeplanerna, särskilt i de fall där en tidsfrist anges i den senaste europeiska genomförandeplanen,

14. UPPMANAR kommissionen att tillsammans med medlemsstaterna och berörda parter utarbeta ett övervakningssystem, utöver de tydliga delmålen för genomförandet av ERTMS på det transeuropeiska transportnätet (TEN-T),
15. UPPMANAR medlemsstaterna och kommissionen att främja ett synkroniserat genomförande av ERTMS med tydliga tidsfrister, särskilt för gränsöverskridande projekt och för stomnätsskorridorerna för att undvika ett splittrat och inkonsekvent genomförande av ERTMS, som stöder en effektivare verksamhet för järnvägsföretagen,
16. UNDERSTRYKER att ERTMS kräver integrering mellan fordonsbaserad utrustning och markbaserad utrustning, vilket gör det nödvändigt att skapa balans mellan järnvägsföretagens behov och infrastrukturförvaltarnas behov, och FRAMHÅLLER betydelsen av att lösa problem med driftsinkompatibilitet mellan markbaserade enheter och fordonsbaserade enheter,
17. BETONAR att tillförlitliga och kostnadseffektiva lösningar för fordonsbaserad ETCS-utrustning för modifiering av befintlig rullande materiel är en viktig förutsättning för övergången till ERTMS och UPPMANAR till utarbetandet av en harmoniserad process på EU-nivå för provning och godkännande av fordonsbaserade enheter,
18. VÄRDESÄTTER Europeiska revisionsrättens slutsatser att det finns behov av att på ett bättre sätt rikta tillgängliga EU-medel för ERTMS, både vid delad och vid direkt förvaltning:
 - a) medel som avsätts till markbaserad utrustning bör främst inriktas på gränsöverskridande sträckor och stomnätsskorridorer utan att utesluta EU-finansiering av andra investeringar, såsom projekt för markbaserad utrustning utanför gränsöverskridande sträckor och stomnätsskorridorer,
 - b) medel som avsätts till fordonsbaserad utrustning bör främst inriktas på internationell trafik,

19. INSTÄMMER med Europeiska revisionsrätten i att förfarandena för FSE-finansiering bör anpassas för att bättre återspegla ERTMS-projektens livscykel,
 20. ERINRAR om att revisionsrättens extrapolering visar att investeringsbehovet för genomförandet av ERTMS, tillsammans med de tillhörande arbeten som krävs för stomnätskorridorerna, skulle kunna bli upp till 80 miljarder euro fram till 2030 och UPPMANAR kommissionen och medlemsstaterna att göra ytterligare bedömningar av de totala kostnaderna för genomförandet av ERTMS i hela unionen,
 21. BETONAR att olika finanseringsmekanismer för genomförandet av ERTMS också i fortsättningen kommer att behövas på EU-nivå och nationell nivå, och UPPMANAR också till större utnyttjande av de finansieringsinstrument som är inriktade på genomförandet av ERTMS, när så är lämpligt.
-