

Środa, 7 lipca 2021 r.

I

(Rezolucje, zalecenia i opinie)

REZOLUCJE

PARLAMENT EUROPEJSKI

P9_TA(2021)0327

Bezpieczeństwo kolei i sygnalizacja: ocena postępów we wdrażaniu europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS)

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 7 lipca 2021 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei i sygnalizacji: ocena stanu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) (2019/2191(INI))

(2022/C 99/01)

Parlament Europejski,

- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej⁽¹⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE, w szczególności jego art. 47 ust. 2⁽²⁾ (rozporządzenie TEN-T),
- uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/6 z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie europejskiego planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym⁽³⁾,
- uwzględniając sprawozdanie specjalne Europejskiego Trybunału Obrachunkowego z dnia 3 października 2017 r. pt. „Jednolity europejski system zarządzania ruchem kolejowym – czy decyzja polityczna ma szansę stać się rzeczywistością?”,
- uwzględniając Europejski Zielony Ład,
- uwzględniając komunikat Komisji z 9 grudnia 2020 r. zatytułowany „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” (COM(2020)0789),
- uwzględniając siódme sprawozdanie Komisji z dnia 13 stycznia 2021 r. w sprawie monitorowania rozwoju rynku przewozów kolejowych zgodnie z art. 15 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (COM(2021)0005),
- uwzględniając decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/2228 z dnia 23 grudnia 2020 r. w sprawie Europejskiego Roku Kolei (2021)⁽⁴⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 9 czerwca 2016 r. w sprawie konkurencyjności europejskiej branży zaopatrzenia kolei⁽⁵⁾,
- uwzględniając art. 54 Regulaminu,

⁽¹⁾ Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44.

⁽²⁾ Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 3 z 6.1.2017, s. 6.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 437 z 28.12.2020, s. 108.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 86 z 6.3.2018, s. 140.

Środa, 7 lipca 2021 r.

- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A9-0181/2021),
- A. mając na uwadze, że europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) jest normą unijną w zakresie automatycznej kontroli pociągów, która umożliwia interoperacyjność systemu kolei w Europie;
- B. mając na uwadze, że Komisja i europejscy producenci kolejowi, zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe podpisali cztery protokoły ustaleń w sprawie współpracy na rzecz wdrożenia ERTMS, z których ostatni we wrześniu 2016 r.;
- C. mając na uwadze, że podjęto istotne kroki ustawodawcze, w tym w czerwcu 2016 r. przyjęto czwarty pakiet kolejowy, który reguluje kwestie zarządzania koleją i wzmacnia rolę Europejskiej Agencji Kolejowej (zwanej dalej „Agencją”) jako organu odpowiedzialnego za ERTMS, a także dokonano przeglądu technicznej specyfikacji interoperacyjności (TSI) dla podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe” i „sterowanie – urządzenia pokładowe” (TSI „Sterowanie”) przyjętej rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/919⁽⁶⁾, które nadaje status prawny specyfikacjom wersji 2 wzorca 3 dla europejskiego systemu sterowania pociągami i wzorca 1 dla globalnego kolejowego systemu łączności ruchomej (GSM-R);
- D. mając na uwadze, że 5 stycznia 2017 r. przyjęto nowy europejski plan wdrożenia ERTMS⁽⁷⁾, w którym określono harmonogram wdrożenia ERTMS w korytarzach sieci bazowej;
- E. mając na uwadze, że w pełni wdrożony ERTMS pozwoliłby na zwiększenie zdolności przewozowej nawet o 30 % przy wykorzystaniu istniejącej infrastruktury;
- F. mając na uwadze, że Komisja opublikowała również plan działania dotyczący ERTMS⁽⁸⁾, w którym określono działania mające na celu usunięcie przeszkód we wdrażaniu ERTMS i interoperacyjności, a jego celem jest przekształcenie około jednej trzeciej krajowych korytarzy sieci bazowej do 2023 r.;
- G. mając na uwadze, że w latach 2014–2020 wsparcie budżetowe UE na wdrożenie ERTMS wyniosło 2,7 mld EUR, w tym 850 mln EUR z instrumentu „Łącząc Europę”⁽⁹⁾, a w kwalifikujących się regionach – 1,9 mld EUR z europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych (Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności);
- H. mając na uwadze, że wdrożenie ERTMS musi obejmować wycofanie systemów klasy B z elementów przytorowych ETCS oraz szeroko zakrojoną modernizację taboru poprzez jego wyposażenie w podsystemy interoperacyjne z urządzeniami pokładowymi ERTMS;
- I. mając na uwadze, że państwa członkowskie nie mają prawnego obowiązku przyjmowania środków w celu zapewnienia, by przedsiębiorstwa kolejowe inwestowały w ERTMS;
- J. mając na uwadze ostrzeżenie Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, że pełne wdrożenie ERTMS w sieci bazowej jest obecnie poważnie opóźnione i nie zostanie ukończone w terminie do 2030 r., powołując się na brak koordynacji między państwami członkowskimi jako jedną z głównych przyczyn tego opóźnienia;
- K. mając na uwadze, że w wyniku wypadku kolejowego ALVIA w Santiago de Compostela w dniu 24 lipca 2013 r. zginęło 80 osób, a 144 zostało rannych;
- L. mając na uwadze, że w nowym okresie programowania zgodnie z unijną metodyką monitorowania wydatków UE na cele związane z klimatem współczynnik wsparcia zarówno celów klimatycznych, jak i środowiskowych dla ERTMS wynosi 40 %, a także mając na uwadze, że 30 % wydatków w ramach funduszy polityki spójności i InvestEU, 37 % w ramach Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności⁽¹⁰⁾ oraz 60 % w ramach instrumentu „Łącząc Europę” należy przeznaczyć na przeciwdziałanie zmianie klimatu;

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 158 z 15.6.2016, s. 1).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/6.

⁽⁸⁾ Dokument roboczy służb Komisji z dnia 14 listopada 2017 r. pt. „Delivering an effective and interoperable European Traffic Management System (ERTMS) – the way ahead” [Stworzenie skutecznego i interoperacyjnego europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) – dalsze działania], SWD(2017)0375.

⁽⁹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 129).

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiające Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Dz.U. L 57 z 18.2.2021, s. 17).

Środa, 7 lipca 2021 r.

M. mając na uwadze, że w Instrumencie na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności przewidziano, iż 20 % procent inwestycji powinno wspierać cyfryzację, a także mając na uwadze, że według metodyki znakowania cyfrowego określonej w załączniku VII rozporządzenia ustanawiającego Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności współczynnik wsparcia transformacji cyfrowej dla ERTMS wynosi 100 %;

1. zwraca uwagę, że kolej jest najbardziej zrównoważonym i energooszczędnym rodzajem masowego transportu pasażerskiego i towarowego, ale nie wykorzystuje jeszcze w pełni swojego potencjału pomimo pozytywnych zmian w tym sektorze, takich jak stały wzrost liczby pasażerów i kolejowych przewozów towarowych, nawet jeśli w ciągu ostatnich kilku lat były one nierównomierne;

2. podkreśla, że Europejski Zielony Ład wymaga znacznego przesunięcia modalnego na rzecz kolei oraz że w nowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności jako etapy działań zdefiniowano podwojenie kolejowych przewozów ekspresowych do 2030 r. oraz podwojenie kolejowego ruchu towarowego do 2050 r., co wymaga zwiększenia zdolności przewozowej transportu kolejowego, którego nie można uzyskać bez znacznego przyspieszenia wprowadzania ERTMS w całej UE;

3. podkreśla, że jednym z głównych celów UE w zakresie koordynacji kolei jest wzmocnienie odporności sieci bazowej i zwiększenie udziału kolei w transporcie towarowym i pasażerskim;

4. przypomina, że ERTMS został wprowadzony w latach 90. XX wieku i że jego celem jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, wspieranie interoperacyjności między krajowymi sieciami kolejowymi a transgranicznym transportem kolejowym, zmniejszenie kosztów zakupu i utrzymania systemów sygnalizacji oraz zwiększenie przepustowości infrastruktury i niezawodności systemów transportu kolejowego;

5. podkreśla, że pełne wdrożenie ERTMS przyczyni się do utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, ma zasadnicze znaczenie dla dostosowania europejskiego sektora kolejowego do ery cyfrowej, zwiększy rentowność transportu kolejowego, umożliwi zwiększenie wykorzystania linii kolejowych i jest niezbędnym warunkiem umożliwiającym kolei uzyskanie definitywnie pozycji konkurencyjnej w stosunku do innych rodzajów transportu; w związku z tym z zadowoleniem przyjmuje fakt, że nowa strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności potwierdza, że ERTMS należy traktować jako kluczowy priorytet w celu stworzenia prawdziwie inteligentnego i wydajnego systemu transportowego poprzez osiągnięcie celów takich jak wystarczająca alokacja przepustowości i zarządzanie ruchem zarówno w odniesieniu do pasażerów, jak i towarów;

6. podkreśla, że ERTMS stał się globalnym standardem w zakresie kontroli i komunikacji pociągów i został wdrożony w prawie 50 krajach na całym świecie, oferując doskonałe możliwości zwiększenia działalności gospodarczej o wysokiej wartości dodanej i stworzenia wiedzy fachowej w UE oraz wprowadzania ich w państwach trzecich; wzywa do ustanowienia znormalizowanego unijnego systemu zarządzania ruchem i uważa, że należy jak najszybciej opracować normę unijną, zanim UE zostanie narzucona globalna norma zarządzania ruchem kolejowym; wzywa ponadto Komisję, aby wykorzystywała dwustronną współpracę UE w celu promowania wdrożenia ERTMS w państwach trzecich;

7. z zadowoleniem przyjmuje prace Komisji na rzecz ustanowienia ram systemu sterowania ruchem kolejowym w celu zapewnienia zdecydowanego zaangażowania kolei w transformację cyfrową, na której opiera się ERTMS, co powinno umożliwić łatwiejszą i tańszą aktualizację i modernizację poprzez większą standaryzację i modularyzację, wprowadzenie zasady plug and play oraz harmonizację modelowania danych;

Zarządzanie

8. z zadowoleniem przyjmuje nowe zadania powierzone Agencji w ramach czwartego pakietu kolejowego i uznaje istotną rolę Agencji jako punktu kompleksowej obsługi zapewniającego spójność w rozwoju interoperacyjnego systemu ERTMS, zgodność wdrożenia ERTMS z obowiązującymi specyfikacjami oraz koordynację europejskich programów badań i innowacji związanych z ERTMS z rozwojem specyfikacji technicznych ERTMS; ubolewa w związku z tym nad niedawnym zmniejszeniem rocznego budżetu Agencji;

9. uważa, że należy zapewnić Agencji odpowiednie zasoby finansowe i kadrowe oraz dalsze uprawnienia, aby mogła stawiać czoła pozostałym wyzwaniom związanym z wdrożeniem i funkcjonowaniem ERTMS (harmonizacja zasad i wymogów eksploatacyjnych, utrzymanie i zmiana specyfikacji, procedury homologacji typu i zgodności z typem, procedury udzielania zamówień itp.), zwiększać konkurencyjność i kierować technicznym wdrażaniem nowych technologii;

10. podkreśla rolę koordynatora ERTMS w określaniu linii i korytarzy, które mają być priorytetowo wyposażone w ERTMS oraz w zapewnianiu wdrożenia ERTMS w najbardziej opłacalny sposób w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami;

Środa, 7 lipca 2021 r.

11. uważa, że należy znacznie zwiększyć rolę koordynatora ERTMS, zarówno pod względem zasobów, jak i uprawnień wykonawczych, aby osiągnąć cele w zakresie wdrożenia; w związku z tym z zadowoleniem przyjmuje możliwość wzmocnienia roli koordynatora ERTMS w zbliżającym się przeglądzie rozporządzenia TEN-T, na przykład poprzez przyznanie mu decydującej roli w wyborze projektów, zwiększonych uprawnień nadzorczych oraz uzależnienie przyznania dotacji w ramach instrumentu „Łącząc Europę” od jego zgody, w szczególności w odniesieniu do głównych połączeń transgranicznych;
12. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że koordynator ERTMS składa Parlamentowi coroczne sprawozdania;
13. podkreśla, że podejście do wdrażania ERTMS koordynowane przez wszystkie państwa członkowskie i realizowane pod kierunkiem koordynatora ERTMS jest jedynym sposobem na przezwycięzenie obecnych trudności związanych z fragmentarycznością, w szczególności w przypadku projektów transgranicznych; w związku z tym zachęca Komisję do ustanowienia ram dyskusji i koordynacji między państwami członkowskimi, zarządcami infrastruktury i przedsiębiorstwami kolejowymi w zakresie wdrażania ERTMS pod przewodnictwem koordynatora ERTMS w celu wspierania wymiany najlepszych praktyk, dostosowania krajowych planów wdrożenia, zachęcania do wspólnych działań na rzecz wdrożenia ERTMS w korytarzach transgranicznych, usprawnienia procedur udzielania zezwoleń dla pojazdów zgodnych z typem i wzmocnienia ogólnego zaangażowania państw członkowskich; zwraca uwagę, że zarządzający infrastrukturą kolejową muszą dołożyć większych starań w celu jednoczesnego i spójnego pod względem technicznym wyposażenia i uruchomienia ERTMS na odcinkach transgranicznych;
14. uważa, że potrzebne są ramy regulacyjne dotyczące cyfryzacji systemu kolei, które stawiałyby ERTMS w centrum rozwoju cyfrowego systemu kolei; w związku z tym z zadowoleniem przyjmuje zobowiązanie sektora kolejowego do umożliwienia uprzemysłowienia ERTMS oraz wkład Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail w badania naukowe i innowacje w celu usunięcia pozostałych przeszkód technicznych utrudniających interoperacyjność sektora kolejowego, zapewnienia przejścia na bardziej zintegrowany, wydajny i bezpieczny rynek kolejowy UE, zagwarantowania właściwego wzajemnego połączenia rozwiązań technicznych oraz uczynienia systemu kolejowego UE bardziej zrównoważonym, konkurencyjnym, cyfrowym i konkurencyjnym; zdecydowanie popiera nową następczą inicjatywę – filar systemowy wspólnego europejskiego przedsiębiorstwa kolejowego, która koordynuje rozwój systemu, rozwój nowych technologii, plany migracji technologicznej, uprzemysłowienie i wdrażanie, zwłaszcza w odniesieniu do ERTMS, aby zapewnić skuteczniejszą współpracę i lepsze wykorzystanie ograniczonych zasobów;
15. wzywa do dalszego wzmocnienia koordynacji między Agencją a Wspólnym Przedsięwzięciem Shift2Rail w celu lepszego wyboru priorytetowych inwestycji w cyfryzację europejskich kolei; podkreśla w związku z tym, że Agencja powinna odgrywać bardziej znaczącą rolę niż rola obserwatora w zarządzie Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail;

Interoperacyjność i wdrażanie

16. z zadowoleniem przyjmuje satysfakcjonujące rezultaty ERTMS pod względem prędkości, przepustowości i bezpieczeństwa niezależnie od tego, gdzie został wdrożony; ubolewa w związku z tym, że w porównaniu z celami określonymi w europejskim planie wdrożenia na koniec 2020 r. jedynie około 13 % korytarzy sieci bazowej było eksploatowanych zgodnie z ERTMS, a wdrożenie ERTMS w większości korytarzy wahało się od 7 % do 28 %; zauważa ponadto, że inwestycje w ERTMS nie są systematycznie ukierunkowane na sieć bazową, mimo że plany i wytyczne dotyczące wdrażania TEN-T zalecają takie inwestycje, ani nawet na odizolowane odcinki niepołączone z siecią bazową; uważa w związku z tym, że należy wzmocnić podejście oparte na korytarzach, aby przezwyciężyć przeszkody we wdrażaniu ERTMS, w szczególności w korytarzach, w których wskaźniki rozmieszczenia są niższe, takich jak korytarz atlantycki, a w szczególności na Półwyspie Iberyjskim; wzywa ponadto Komisję do sporządzenia wykazu transgranicznych połączeń kolejowych w sieci bazowej, w przypadku których nie osiągnięto pełnego wdrożenia przytorowego ERTMS, oraz do opublikowania swoich ustaleń w celu zwrócenia uwagi na unijną wartość dodaną pełnego wdrożenia ERTMS na tych połączeniach kolejowych;
17. uważa, że tempo wdrażania ERTMS musi być dziesięć razy szybsze, aby dokonać transformacji cyfrowej i poprawić bezpieczeństwo europejskiego systemu kolei, pasażerów w ruchu kolejowym i pracowników kolei; jest zdania, że ERTMS należy wdrożyć w sieci bazowej do 2030 r., a w sieci kompleksowej do 2040 r.; zwraca uwagę, że należy unikać opóźnień w instalowaniu i uruchamianiu ERTMS, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu; w związku z tym wzywa Komisję do utrzymania i wzmocnienia wiążącego charakteru celów w swoich przeglądach wytycznych dotyczących TEN-T, europejskich planów wdrożenia ERTMS oraz technicznych specyfikacji interoperacyjności systemów sterowania ruchem kolejowym;

Środa, 7 lipca 2021 r.

18. uważa, że pełne wykorzystanie potencjału ERTMS zależy niewątpliwie od ukończenia sieci bazowej TEN-T; wzywa zatem Komisję do wzmocnienia roli koordynatorów sieci bazowej w zbliżającym się przeglądzie rozporządzenia w sprawie TEN-T, w tym do przyjęcia środków dotyczących europejskiego zarządzania infrastrukturą sieci bazowej;
19. zwraca uwagę, że obecnie nadal istnieje około 30 różnych krajowych systemów sygnalizacji, zwłaszcza na obszarach z głównie krajowym ruchem lokalnym, gdzie obecne systemy klasy B mogą jeszcze funkcjonować przez pewien czas, oraz że ta różnorodność systemów częściowo wyjaśnia fragmentację i zmienność kosztów wdrożenia ERTMS; podkreśla, że systemy klasy B stanowią wąskie gardło we wdrażaniu ERTMS i transgranicznym funkcjonowaniu ruchu kolejowego w sieci UE, ponieważ wymagają droższych i trudniejszych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa dla przewoźników kolejowych oraz stanowią główną przeszkodę dla konkurencyjności transportu kolejowego, gdyż utrudniają kompatybilność techniczną i operacyjną kolei w UE i powodują dodatkowe koszty dla sektora, w tym związane z utrzymaniem;
20. podkreśla, że proces likwidacji systemów klasy B przebiega w powolnym tempie; ubolewa, że tylko kilka państw członkowskich przyjęło plany wycofania z eksploatacji systemów sygnalizacji klasy B w swoich krajowych planach wdrożenia ERTMS oraz że na szczelbu UE nie ma obecnie obowiązku prawnego ani harmonogramu likwidacji systemów klasy B;
21. uważa, że skuteczne i szybkie wdrożenie ERTMS można osiągnąć jedynie poprzez ustanowienie wiążących celów, wzmocnionych sankcjami dla zarządców infrastruktury, jeżeli dysponują oni odpowiednim budżetem i zasobami, ale nie dotrzymano terminu wdrożenia;
22. wzywa Komisję do przedstawienia ogólnej strategii likwidacji systemów klasy B, w tym terminów regulacyjnych odpowiadających wiążącym celom ustalonym na szczelbu UE; uważa, że skuteczność tej strategii i jej długoterminowa wiarygodność w odniesieniu do inwestycji zależą od zaangażowania wszystkich zainteresowanych stron, w tym przedsiębiorstw kolejowych i dostawców, oraz od gotowości państw członkowskich do wypełnienia zobowiązań wynikających z rozporządzenia w sprawie TEN-T;
23. wzywa ponadto Komisję do wprowadzenia przepisów regulacyjnych w celu zapewnienia, aby krajowe plany wdrożenia ERTMS były prawnie dostosowane (zarówno pod względem regulacyjnym, jak i geograficznym) do wiążących celów w zakresie wdrożenia ERTMS określonych w prawodawstwie UE, aby zakończyć jego wdrażanie w sieci bazowej do 2030 r., a w sieci kompleksowej do 2040 r.;
24. zwraca uwagę, że obowiązujące przepisy krajowe, a także brak harmonizacji wymogów eksploatacyjnych dotyczących ERTMS, takich jak przepisy techniczne, oraz bariery techniczne, takie jak zmienne rozstawy osi, napięcia lub wymiary wagonów, które mogą różnić się w obrębie sieci kolejowej, mają wpływ na interoperacyjność, zakłócają sprawne funkcjonowanie sieci kolejowej UE i ograniczają rentowność operatorów kolejowych;
25. podkreśla, że koszty modernizacji systemów przytorowych i pokładowych znacznie się różnią w zależności od sieci; zauważa, że cykl życia urządzeń wiąże się z długoterminową amortyzacją inwestycji, co jest jednym z głównych kryteriów ekonomicznych w odniesieniu do przyszłych inwestycji; zwraca uwagę na trudności związane z częstymi modyfikacjami norm, które skracają cykl życia urządzeń w sposób nieprzewidywalny dla podmiotów sektora kolejowego i w związku z tym stanowią czynnik zniechęcający do inwestycji; podkreśla w związku z tym znaczenie stabilności regulacyjnej, aby umożliwić osiągnięcie zwrotu z dokonanych inwestycji; zwraca się do Komisji o uważne przeanalizowanie dalszych zmian podczas aktualizacji technicznych specyfikacji interoperacyjności na 2030 r. oraz o zapewnienie kompatybilności;
26. ubolewa nad faktem, że w okresie pięciu lat do połowy 2019 r. prawie 80 % nowych pojazdów oddanych do użytku w UE było objętych odstępstwem lub zostało zwolnionych z obowiązku instalowania ERTMS; uważa, że z uwagi na wdrożenie ERTMS w sieci kompleksowej w odniesieniu do nowego taboru kolejowego nie należy przyznawać żadnego odstępstwa ani zwolnienia z wymogu instalowania ERTMS; w związku z tym wzywa Komisję do podjęcia konkretnych inicjatyw w celu rozwiązania tego problemu poprzez ustanowienie odpowiednich ram regulacyjnych i zapewnienie zestawu zachęt ekonomicznych, aby zachęcić przedsiębiorstwa kolejowe do inwestowania w jednostki pokładowe ERTMS;
27. podkreśla, że ramy czasowe procedur wydawania zezwoleń na projekty modernizacyjne, w szczególności w odniesieniu do procedur udzielania zezwoleń na zgodność z typem taboru kolejowego wyłącznie w odniesieniu do krajowego obszaru użytkowania, nadal różnią się ze względu na rozbieżne oceny krajowych agencji ds. bezpieczeństwa dotyczące konieczności ponownego zatwierdzenia niektórych modyfikacji, co oznacza, że ponowne dopuszczenie do eksploatacji każdego taboru kolejowego trwa do jednego miesiąca; wzywa Komisję do podjęcia inicjatyw ustawodawczych, w tym aktualizacji obowiązujących rozporządzeń wykonawczych, w celu dopilnowania, aby procedury udzielania zezwoleń w następstwie procesów wydawania zezwoleń dla typu, w szczególności procedury homologacji zgodności z typem związane z doposażeniem pokładowych podsystemów ERTMS na krajowy obszar użytkowania, były usprawnione

Środa, 7 lipca 2021 r.

i zharmonizowane za pomocą przyspieszonych operacji kontrolnych w celu skrócenia czasu potrzebnego na przyznawanie certyfikatów zgodności z typem; uważa ponadto, że procedury zgodności powinny jeszcze bardziej wzmocnić zaangażowanie na wczesnym etapie zainteresowanych dostawców przemysłowych i krajowych agencji bezpieczeństwa, aby uniknąć zniechęcania przedsiębiorstw kolejowych do podejmowania zakrojonych na szeroką skalę ambitnych projektów wdrożeniowych; wzywa ponadto do większego zaangażowania Agencji w procedury zgodności z typem przeprowadzane w przypadku, gdy zmodernizowany tabor kolejowy jest przeznaczony wyłącznie na krajowy obszar użytkowania;

28. wzywa do systemowego podejścia do wdrażania ERTMS, zarówno w przypadku urządzeń pokładowych, jak i przytorowych;

29. zwraca uwagę, że według niedawnego studium ekonomicznego dotyczącego dziewięciu korytarzy sieci bazowej strategia równoległego wdrażania ERTMS na pokładzie, której celem jest wyposażenie w ERTMS przede wszystkim floty, ma większy wpływ ekonomiczny niż strategia równoległego wdrażania przytorowego;

30. zauważa, że wolne tempo instalowania urządzeń przytorowych zniechęca do równomiernego wdrażania ERTMS; uważa, że strategia wdrażania przytorowego, która skupia się na wdrażaniu ERTMS obok istniejących systemów, które będą funkcjonować do czasu wyposażenia całej floty, powinna również zostać przyspieszona, zwłaszcza ze względu na zbliżające się dostosowanie rozporządzenia w sprawie kolejowych korytarzy towarowych⁽¹⁾ do przeglądu wytycznych TEN-T, i wzywa w związku z tym do zacieśnienia współpracy między Agencją Kolejową Unii Europejskiej (ERA), zarządcami infrastruktury i krajowymi organami ds. bezpieczeństwa w celu osiągnięcia pełnej zgodności wersji przytorowych ERTMS; zwraca uwagę, że należy rozwiązać problem niekompatybilności między różnymi już wdrożonymi wersjami urządzeń przytorowych ERTMS oraz zapewnić w przyszłości kompatybilność w odniesieniu do wszystkich linii ERTMS, i w związku z czym wzywa do dalszej współpracy między Agencją Kolejową Unii Europejskiej a zarządcami infrastruktury i krajowymi organami ds. bezpieczeństwa;

31. wzywa Komisję do uwzględnienia wyposażenia w ERTMS przy opracowywaniu wskaźnika jakości połączeń kolejowych;

32. podkreśla, że prototypy są jednym z głównych wąskich gardeł w modernizacji wyposażenia pokładowego ze względu na skomplikowany, czasochłonny i kosztowny charakter ich opracowywania; zwraca ponadto uwagę na obecne potencjalne ryzyko, że ten sam projekt prototypu otrzyma finansowanie z wielu źródeł unijnych; wzywa do utworzenia unijnej platformy na rzecz rozwoju prototypów w celu promowania znacznych korzyści skali, harmonizacji i konkurencyjności, a także stworzenia przejrzystego rejestru już finansowanych rozwiązań;

33. podkreśla, że bez znormalizowanych interfejsów z technologią plug and play – zarówno dla urządzeń przytorowych, jak i pokładowych – system kolejowy nie będzie w stanie wdrożyć i wykorzystywać przełomowych rozwiązań ERTMS, takich jak automatyczna kontrola jazdy pociągu, przyszły system mobilnej komunikacji radiowej, pozycjonowanie satelitarne czy technologia poziomu 3; wzywa Komisję do uwzględnienia faktu, że technologia GSM-R, która była najnowocześniejsza w momencie uruchomienia ERTMS, staje się nieaktualna w związku z wprowadzeniem technologii 4G i 5G;

34. podkreśla potrzebę jak najszybszego zapewnienia synergii między ERTMS a Europejskim Globalnym Systemem Nawigacji Satelitarnej (GNSS), zwłaszcza że dostępność sygnału GNSS zależy od balis wirtualnych, których wdrożenie i utrzymanie byłoby mniej kosztowne, ponieważ przyspieszyłoby wprowadzenie ERTMS i zwiększyłoby konkurencyjność ERTMS poza UE; wzywa unijny przemysł kolejowy do opracowania rozwiązań technicznych w celu umożliwienia wdrożenia ERTMS na dużą skalę w oparciu o GNSS; wzywa ponadto Komisję do rozważenia wdrożenia GNSS w ramach zbliżającego się przeglądu technicznych specyfikacji interoperacyjności dla pokładowych i przytorowych podsystemów ERTMS w celu wyeliminowania utrzymujących się luk technologicznych i wprowadzenia innowacji; wzywa Agencję Kolejową Unii Europejskiej do ścisłej koordynacji, wspierania i racjonalizacji projektów badawczo-rozwojowych zainteresowanych stron z sektora kosmicznego i kolejowego w celu jak najszybszego włączenia danych GNSS dotyczących lokalizacji pociągu do ERTMS; wzywa ponadto do zacieśnienia współpracy między Agencją Kolejową Unii Europejskiej a Agencją Europejskiego GNSS w celu stopniowego wprowadzania GNSS do norm ERTMS;

35. zwraca uwagę na obecny brak efektywności i trudności w przetargach publicznych na wdrożenie ERTMS; wzywa Komisję do współpracy z Agencją w celu ustanowienia wspólnego unijnego formatu przetargów w odniesieniu do zamówień publicznych, opartego na propozycji uzgodnionej przez branżę w 2018 r. oraz do uwzględnienia we wniosku ustawodawczym wszystkich aspektów technicznych w celu zapewnienia powodzenia przetargów (np. klauzule dotyczące utrzymania) i zgodności z najnowszym dostępnym wzorcem ERTMS);

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, (Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22).

Środa, 7 lipca 2021 r.

36. uznaje, że ERTMS jest wizytówką siły innowacyjności unijnego przemysłu; wzywa Komisję do przedstawienia wniosku ustawodawczego w sprawie strategii przemysłowej dla ERTMS w ramach nowej strategii przemysłowej dla Europy, uwzględniającej niewystarczające moce produkcyjne przemysłu, brak odpowiednich warsztatów modernizacyjnych, brak odpowiedniego, stabilnego i przewidywalnego budżetu oraz niedobór wykwalifikowanej siły roboczej, a także zapewniającej przejście od obecnego podejścia projektowego do uprzemysłowienia wdrażania ERTMS;

37. wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby w ramach Europejskiego Zielonego Ładu promowały dwutorowe szkolenie zawodowe dla nowych miejsc pracy utworzonych dzięki cyfryzacji i innowacjom w związku z nowymi wyzwaniem wynikającymi z wdrożenia ERTMS, zapewniając wystarczające wsparcie na rzecz przekwalifikowania i podnoszenia kwalifikacji pracowników kolei, takie jak szkolenia w zakresie nowego systemu sygnalizacji;

Finansowanie

38. przypomina, że właściwe funkcjonowanie sieci kolejowej UE zależy od odpowiednich inwestycji w infrastrukturę i tabor kolejowy oraz od dobrego utrzymania;

39. zauważa, że w latach 2014–2020 wsparcie budżetowe UE na wdrożenie ERTMS wyniosło 2,7 mld EUR, w tym 850 mln EUR z instrumentu „Łącząc Europę”, a w kwalifikujących się regionach – 1,9 mld EUR z europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych (EFRR i Funduszu Spójności);

40. podkreśla, że inwestycje niezbędne do wdrożenia ERTMS w sieci bazowej szacuje się na 12 mld EUR na systemy przytorowe i 5 mld EUR na systemy pokładowe;

41. podkreśla, że inwestycje we wdrażanie ERTMS przyczyniają się do osiągnięcia celów w odniesieniu do instrumentów finansowych UE w zakresie klimatu i integracji cyfrowej i w związku z tym powinny być traktowane priorytetowo przy wdrażaniu tych instrumentów;

42. przypomina, że unijne wsparcie finansowe jest dostępne zarówno na inwestycje w przytorowe, jak i w pokładowe urządzenia ERTMS, ale dotyczy ono jedynie ograniczonej kwoty całkowitych kosztów wdrożenia, w związku z czym większość kosztów inwestycji ponoszą poszczególni zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe; uważa, że istnieje potrzeba udoskonalenia istniejących instrumentów finansowych w celu zachęcenia do zakrojonych na szeroką skalę inwestycji w ERTMS; w związku z tym zwraca się do Komisji o opracowanie kompleksowych wytycznych wspierających szeroko zakrojoną strategię finansowania urządzeń przytorowych i pokładowych ERTMS;

43. wzywa Komisję do określenia zestawu środków, które państwa członkowskie i Unia Europejska mogą podjąć w celu rozszerzenia wdrażania ERTMS na pokładach, przy jednoczesnym zapewnieniu rentowności działania dla zaangażowanych przedsiębiorstw i należytym uwzględnieniu roli operatorów sieci jako potencjalnych dostawców;

44. przypomina o ustaleniach Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, zgodnie z którymi w UE 50 % środków finansowych z programu TEN-T pierwotnie przydzielonych na projekty ERTMS zostało umorzonych i że głównymi przyczynami tego stanu rzeczy były opóźnienia w realizacji i ograniczenie pierwotnego zakresu projektu; wzywa Komisję i państwa członkowskie do zajęcia się tym problemem;

45. przypomina, że finansowanie unijne nie wystarcza do pokrycia wszystkich oczekiwanych potrzeb i w związku z tym wzywa Komisję i państwa członkowskie do ścisłej współpracy oraz podjęcia zobowiązań finansowych, politycznych oraz w dziedzinie planowania w celu dalszego zwiększania atrakcyjności inwestycji w ERTMS oraz zagwarantowania pewności prawa dla inwestorów prywatnych; zauważa, że okres obowiązywania umów o udzielenie dotacji w ramach instrumentu „Łącząc Europę” można by przedłużyć w celu lepszego odzwierciedlenia faktycznego czasu potrzebnego na realizację projektów ERTMS;

46. podkreśla, że finansowanie wyposażenia dla połączeń transgranicznych jest priorytetem; uważa, że należy zwiększyć europejskie poziomy współfinansowania ERTMS, które są obecnie niewystarczające; w związku z tym wzywa Komisję do zbadania możliwości przydzielenia na projekty ERTMS w ramach finansowania w ramach instrumentu „Łącząc Europę” współczynnika współfinansowania w wysokości nawet ponad 50 %, jeżeli takie projekty są osadzone w ambitnych, zakrojonych na szeroką skalę przyspieszonych planach wdrożenia ERTMS na szerszą skalę w celu stymulowania ambitnych strategii ERTMS w państwach członkowskich;

47. wzywa Komisję i państwa członkowskie do zapewnienia, promowania i ułatwiania synergii między wszystkimi europejskimi instrumentami finansowymi, takimi jak instrument „Łącząc Europę” i jego instrument łączony, Fundusz Spójności i InvestEU, a także dostępu do Next Generation EU, oraz wzywa Komisję, by zachęcała państwa członkowskie do uczynienia ERTMS jednym ze swoich głównych priorytetów w krajowych planach odbudowy i zwiększania odporności;

Środa, 7 lipca 2021 r.

48. przypomina strategiczne znaczenie Next Generation EU i Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (RRF) dla wspierania ambitnego planu wdrożenia ERTMS na szeroką skalę w krajowych planach odbudowy i zwiększania odporności państw członkowskich oraz zwraca się do Komisji, aby zadbała o nadanie odpowiedniego znaczenia finansowaniu ERTMS na etapie przygotowawczym krajowych planów odbudowy i zwiększania odporności;

49. podkreśla, że projekty dotyczące nowych linii kolejowych powinny być finansowane tylko wtedy, gdy obejmują urządzenia ERTMS; wzywa ponadto Agencję do systematycznej oceny zgodności projektów finansowanych przez UE z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, aby uniknąć trudności związanych z kompatybilnością zainstalowanych wersji ERTMS;

50. wzywa państwa członkowskie, aby przez okres co najmniej dziesięciu lat obniżyły o 75 % opłaty za dostęp do infrastruktury dla przedsiębiorstw kolejowych, które skutecznie wyposażą 100 % lokomotyw w urządzenia zgodne z wzorcem 3 ERTMS;

51. podkreśla, że metoda obliczania unijnego wsparcia na urządzenia ERTMS, oparta na kwocie ryczałtowej za kilometr, jest odpowiednia dla odcinków liniowych, ale niewłaściwa dla węzłów miejskich, które wymagają wielu urządzeń przytorowych i złożonej parametryzacji ERTMS na odcinkach o niewielkiej długości; sugeruje rozważenie podziału kosztów według liczby punktów na trasie;

o

o o

52. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.
