PARLAMENT EWROPEW

2004 *2009*

Dokument ta' Sessjoni

FINALI
A6-0183/2006

16.5.2006

RAPPORT

dwar l-introduzzjoni tas-Sistema Ewropea ta' Sigurtà, Kontroll u Senjalazzjoni tal-Ferroviji ERTMS/ETCS
(2005/2168(INI))

Kumitat għat-Trasport u t-Turiżmu

Rapporteur: Michael Cramer

PR_INI

WERREJ

Paġna

MOZZJONI GĦAL RIŻOLUZZJONI TAL-PARLAMENT EWROPEW 3

NOTA SPJEGATTIVA 9

PROĊEDURA 13

MOZZJONI GĦAL RIŻOLUZZJONI TAL-PARLAMENT EWROPEW

dwar l-introduzzjoni tas-Sistema Ewropea ta' Sigurtà, Kontroll u Senjalazzjoni tal-Ferroviji ERTMS/ETCS
(2005/2168(INI))

Il-Parlament Ewropew,

– wara li kkunsidra l-komunikazzjoni tal-Kummissjoni lill-Parlament Ewropew u lill-Kunsill dwar l-introduzzjoni ta' Sistema Ewropea ta' Sigurtà, Kontroll u Senjalazzjoni tal-Ferroviji ERTMS/ETCS (COM(2005)0298) kif ukoll id-dokument ta' ħidma ta' l-uffiċċju amministrattiv tal-Kummissjoni hawn mehmuż (SEC(2005)0903),

– wara li kkunsidra l-ftehim iffirmat fi Brussell fis-17 ta' Marzu 2005 bejn il-Kummissjoni u l-Għaqdiet Ewropej tal-Ferroviji (CER - UIC - UNIFE - EIM), l-hekk imsejjaħ "Memorandum of Understanding", li jistabbilixxi il-priċipji bażiċi għall-introduzzjoni ta' l-ERTMS,

– wara li kkunsidra d-direttiva 96/48/KE tal-Kunsill tat-23 ta' Lulju 1996 dwar l-interoperabilità tas-sistema tranżewropea ta' ferroviji ta' veloċità kbira[1] kif ukoll id-direttiva 2001/16/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-19 ta' Marzu 2001 dwar l-interoperabilità tas-sistema tranżewropea konvenzjonali tal-ferroviji.[2],

– wara li kkunsidra r-Riżoluzzjoni Nru 884/2004/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-29 ta' April 2004 li temenda r-Riżoluzzjoni Nru 1692/96/KE dwar linji gwida tal-Komunità għall-iżvilupp ta' netwerk ta' trasport tranżewropew[3].

– wara li kkunsidra l-proposta ta' regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar ir-regoli bażiċi biex jingħataw sussidji mill-Komunità għal netwerks tranżewropej fil-qasam tat-Trasport u l-Enerġija u temenda r-regolament KE Nru 2236/95 tal-Kunsill (COM(2004)0475).

– wara li kkunsidra s-seduta ta' smigħ li saret fl-24 ta' Jannar 2006 fi ħdan il-Kumitat għat-Trasport u t-Turiżmu, fejn rappreżentanti ta' kumpaniji tal-ferrovija, ta' kumpaniji tal-bini u ta' l-industrija tal-ferrovija esprimew ruħhom unanimament favur l-introduzzjoni ta' l-ERTMS,

– wara li kkunsidra l-programmi preċedenti u s-seba' programm qafas futur tal-Komunità Ewropea għar-Riċerka, l-Iżvilupp Teknoloġiku u d-Dimostrazzjoni,

– wara li kkunsidra l-ftehim tas-27 ta' Jannar 2004 bejn il-Komunità Ewropea tal-Ferroviji (CER) u l-Federazzjoni Ewropea tal-Ħaddiema fit-Trasport (ETF) dwar il-liċenzja Ewropea għas-sewwieqa fis-servizz ta' trasport interoperabbli bejn il-fruntieri,

– wara li kkunsidra l-Artikolu 45 tar-Regoli ta' Proċedura tiegħu,

[1] ĠU L 235, 17.9.1996, p. 6.
[2] ĠU L 110, 20.4.2001, p. 1.
[3] ĠU L 167, 30.4.2004, p. 1.

– wara li kkunsidra r-rapport tal-Kumitat għat-Trasport u għat-Turiżmu (A6-0183/2006),

A. billi l-eżistenza fil-preżent ta' aktar minn 20 sistema nazzjonali ta' sigurtà u senjalazzjoni tal-ferrovija differenti tostakola l-bini ta' sistema Ewropea għat-trasport fuq il-binarji kompletament interoperabbli u kompetittiv fil-konfront ta' forom oħra ta' trasport,

B. billi l-ERTMS ġie ttestjat b'suċċess fuq diversi distanzi pilota u billi huwa disponibbli bħala verżjoni inizjali f'forma konsolidata, iżda l-ħajja twila tat-tagħmir ta' sigurtà mal-binarji u mal-vetturi, bħala regola ta' aktar minn 20 sena, tista' twassal sabiex iż-żewġ sistemi ta' l-ERTMS u dawk nazzjonali jiffunzjonaw f'daqqa għal bosta snin, b'mod partkulari fuq in-netwerk tal-binarji konvenzjonali, fejn jiċċirkolaw ferroviji tal-passiġġieri u tal-merkanzija b'veloċitajiet differenti,

C. billi s-sistemi nazzjonali ta' sigurtà u senjalazzjoni tal-ferroviji se jispiċċaw minħabba li t-teknoloġija tiqdiem u s-suq isir insuffiċjenti u billi l-futur ta' l-industrija Ewropea tas-senjalazzjoni sejjer jiddependi mill-kapaċità li tipproduċi tagħmir standardizzat modern għas-suq dinji, kif ukoll billi l-proġett ERTMS huwa ta' importanza essenzjali għall-iżvilupp fuq żmien medju u fit-tul għal din l-industrija u għall-15,000 impjieġ bi kwalifiki għolja,

D. billi l-ERTMS se jkun proġett ta' esportazzjoni, għax kumpaniji ta' ferroviji barra l-Ewropa diġà ddeċidew li jissostitwixxu s-sistemi qodma bl-ERTMS; billi ordnijiet attwali ta' lokomotivi mill-Korea, mit-Tajwan, mill-Indja, mill-Għarabja Sawdija u mir-Repubblika Popolari taċ-Ċina kif ukoll proġetti ta' infrastruttura f'dawn il-pajjiżi juru b'mod ċar il-potenzjal ta' dan is-suq; barra minn hekk, billi dawn il-proġetti fid-dinja kollha juru l-potenzjal qawwi ħafna ta' din it-teknoloġija Ewropea, li tista' ssir ta' standard dinji, jekk tkun tista' tibni fuq bażi ta' suq fl-Ewropa b'saħħtu biżżejjed,

E. billi għalhekk huwa partikolarment importanti li issa tiġi stabbilita strateġija ta' bidla ċara u kordinata, li tagħti lis-settur tal-ferroviji s-sigurtà neċessarja għall-ippjanar, filwaqt li ssir attenzjoni sabiex il-kompetittività esterna tat-trasport fuq il-binarji fir-rigward ta' forom oħra ta' traport ma tiġix effettwata ħażin,

F. billi l-ftehim iffirmat f'Marzu 2005 bejn is-settur tal-ferroviji u l-Kummissjoni, il-"Memorandum of Understanding", bagħat sinjal qawwi f'dan is-sens,

G. billi l-verżjoni kkonsolidata ta' l-ispeċifikazzjonijiet tekniċi ta' l-ERTMS, li għandhom jiġu adottati mill-Kummissjoni fix-xhur li ġejjin, toffri bażi suffiċjenti għall-applikazzjoni ta' sistemi interoperabbli u għat-tfigħ ta' offerti fuq il-kurituri,

H. billi l-introduzzjoni ta' l-ERTMS huwa proġett kbir ekonomiku tranżnazzjonali Ewropew u billi l-progress f'sistema uniformi ta' sigurtà u senjalazzjoni jista' jkollu rwol importanti fl-istrateġija li jitnaqqas it-traffiku mit-toroq u jiżdied fuq il-binarji, u li l-kundizzjonijiet għall-kompetizzjoni bejn il-forom differenti ta' trasport jiġu armonizzati,

Kunsiderazzjonijiet bażiċi: Il-Bidla u l-Istrateġija

1. Jirrikonoxxi li l-ERTMS jirrappreżenta sistema ta' sigurtà u senjalazzjoni tal-ferroviji li hija superjuri għas-sistemi nazzjonali, li, per eżempju billi ma jkunx hemm bżonn ta' l-

arbli tas-sinjali, permezz ta' l-akkwist u l-manutenzjoni, għandu jkun orħos, u f'dak li għandu x'jaqsam mal-kawża ta' xi nuqqas jew mas-superviżjoni, joffri sigurtà akbar u spiss jista' anki jżid sostanzjalment il-kapaċità tal-binarji, ikunu xi jkunu l-veloċità u ċ-ċirkustanzi;

2. Jirrikonoxxi li bl-ERTMS, it-teknika diġitali tiġi introdotta fl-Ewropa anki fl-infrastruttura tal-ferroviji b'mod uniformi, u b'hekk tiġi eliminata l-konġestjoni fil-passaġġi dojoq u fl-intersezzjonijiet, mingħajr ma jkun hemm bonn ta' infrastruttura ġdida b'ħafna spejjeż; jinnota li, min-naħa l-oħra, matul il-fażi tal-bidla, ikun hemm spejjeż żejda kunsiderevoli, li ekonomikament ma jistgħux jinġarru biss mill-kumpaniji tal-ferroviji. il-ġbid kontinwu tal-vetturi mingħajr ma jinbidlu la l-lokomotiva u lanqas is-sewwieq fil-fruntieri, operazzjoni li taħli ħafna ħin, inaqqas l-ispejjeż u t-tul tal-vjaġġ u jkabbar il-kredibilità tas-servizzi ta' trasport;

3. Jirrikonoxxi li s-settur tal-ferroviji permezz tat-teknoloġija ta' l-ERTMS għandu opportunità storika li juża t-teknika diġitali issa anki totalment fil-ferroviji, li jakkwista kapaċità kompetittiva, u jirkupra fil-konfront ta' forom oħra tat-trasport, speċjalment fejn jista' "jintrebaħ" vantaġġ fuq distanzi twal fit-trasport tal-merkanzija tranżnazzjonali;

4. Jirrikonoxxi li l-ERTMS ġie żviluppat bl-għajnuna tal-programmi qafas ta' riċerka preċedenti, f'verżjoni inizjali konsolidata li issa tista' jiġi introdotta fuq skala wiesgħa; jirrikonoxxi wkoll li l-introduzzjoni tal-GSM-R miexja b'pass mgħaġġel u li fir-rigward ta' l-ETCS qed isir progress kbir; jenfasizza madanakollu li b'daqshekk ma jfissirx li, independetement mill-aspetti finanzjarji, ta' sigurtà u taż-żieda fil-kapaċità, l-ERTMS jista' awtomatikament jinfirex man-netwerk sħiħ ta' binarji tranżewropej mingħajr aktar intervenzjonijiet u li l-20 sistema differenti ta' sigurtà u ta' senjalazzjoni tal-ferroviji, li wara bosta snin għadhom jintużaw sal-lum, huma xi ħaġa tal-passat u li se jiġu sostitwiti minn sistema unika, l-ERTMS, fl-Istati Membri kollha ta' l-UE;

5. Jirreferi għall-fatt li l-ETCS, fil-każ ta' tagħmir fuq il-binarji, juża biss 'beacons' tat-tip Euro-Balise għat-trażmissjoni tad-dejta u l-komunikazzjoni ċentrali bir-radju; filwaqt li, fil-każ ta' tagħmir fuq il-ferrovija, l-on board unit ta' l-ETCS jipproċessa d-dejta tas-sigurtà tal-ferrovija;

6. Jirreferi għall-fatt li l-ispeċifikazzjonijiet funzjonali adottati mill-Kumitat ta' l-Istati Membri għall-Interoperabilità jużaw il-verżjoni 2.3.0 bħala riferenza, kif tagħmel l-Aġenzija Ewropea tal-Ferroviji. Din il-verżjoni tagħmilha possibbli li kurituri internazzjonali ta' veloċità qawwija u kapaċità kbira jibdew joperaw sa mill-2007 u hija meqjusa bħala r-riferenza komuni fir-riċerka li saret mill-kordinatur Ewropew; jikkunsidra li aktar sforzi jagħmluha possibbli li f'erba' jew ħames snin tkun tista' tintuża verżjoni aħjar; jinnota li fil-qafas tal-proċess taċ-"Change Control Management" tagħha, l-Aġenzija Ewropea tal-Ferroviji trid tevalwa r-rilevanza teknika u ekonomika ta' aktar żviluppi bħal dawn, filwaqt li żżomm mal-prinċipju ta' kontinwità u l-kompatibilità fit-telgħat u n-niżliet mal-verżjoni 2.3.0; jemmen li l-istabilizzazzjoni u l-standardizzazzjoni aktar estensiva jagħmluha possibbli li l-komponenti tas-sistema jiġu mmanifatturati fi kwantitajiet kbar, u b'hekk jilħqu l-ekonomiji ta' skala; jikkunsidra li l-livell tal-prezz, li llum huwa tmien darbiet ogħla mill-prezz speċifikat oriġinarjament, jista' jiġi mniżżel u l-ERTMS tkun tista' titpoġġa fuq bażi ekonomika razzjonali;

7. Huwa konxju mill-fatt li ma tkunx ħaġa soddisfaċenti jekk għal għexieren ta' snin sistemi qodma u l-ERTMS jitħaddmu flimkien u għalhekk se jkun deċiżiv li l-bidla tkun kordinata u tiġi mqassra kemm jista' jkun; għalhekk it-tfassil ta' strateġija tal-bidla, li għandha tkun konkluživa u li tinkludi n-netwerk kollu, għandu rwol ċentrali, kif huwa mitlub fil-Ftehim bejn il-Kummissjoni Ewropea u l-Għaqdiet Ewropej tal-Ferroviji; iħeġġeġ għaldaqstant lill-Kummissjoni Ewropea sabiex f'qasir żmien bi ftehim ma' l-Aġenzija Ewropea tal-Ferroviji, l-Istati Membri u l-industrija jippreżentaw "ERTMS-Master plan" li jkun obbligatorju;

8. Jassumi li bidla għall-ERTMS li tirnexxi se tkun tfisser sfida kunsiderevoli għal dawk kollha involuti: l-Istati Membri, il-Ministri għat-trasport, kumpaniji tat-traffiku tal-ferroviji, kumpaniji tal-bini u l-industrija tal-ferroviji għandhom jaqblu fuq l-għanijiet filwaqt li l-irwoli u r-responsabiltajiet f'dan il-proċess għandhom ikunu definiti b'mod ċar; jilqa' b'soddisfazzjon għalhekk li l-Kummissjoni Ewropea ħatret lil Karel Vinck bħala Kordinatur għal dan il-proġett kbir;

9. Jenfasizza li l-innovazzjoni deċiżiva tkun suċċess biss jekk ma tinħoloqx sitwazzjoni fejn ikun hemm irqajja' żgħar iżolati fejn jintuża l-ERTMS, li biex jintlaħqu jew biex tgħaddi minnhom ikunu neċessarji bosta sistemi nazzjonali oħra; għall-kuntrarju se jkun jiddependi mill-fatt li l-ewwel ħaġa kurituri magħżula jiġu mgħammra kompletament bl-ERTMS; it-tieni ħaġa, irid ikun hemm kemm jista' jkun malajr "kwantità kritika" ta' binarji u ferroviji mgħammrin bl-apparat, anki biex ikunu possibbli ekonomiji ta' skala oħra;

10. Jifhem li għall-implimentazzjoni sħiħa ta' l-ERTMS l-istrateġija tal-bidla se jkun fiha skeda u regolamenti dettaljati għat-trasferiment totali tan-netwerks nazzjonali kollha, li wara l-istallazzjoni tas-sistema fuq il-kurituri, se jkun il-pass li jmiss;

11. Jenfasizza li din is-sistema unika ta' l-ERTMS fis-sigurtà tal-ferroviji hija adegwata biex tnaqqas jew tevita l-ispejjeż kbar tal-bini u l-operazzjoni ta' vetturi bi kwantità ta' sistemi qodma żejda; jinnota li l-fażi ta' tranżizzjoni tal-bidla jeħtieġ apparat doppju, li għall-bidu se jgħabbi lis-settur tal-ferroviji b'piżijiet ogħla; jenfasizza li din is-sistema se tissimplifika u tħaffef kunsiderevolment l-interoperabilità u li fl-Unjoni 13% biss tal-merkanzija tiġi trasportata fuq il-binarji, filwaqt li s-settur komparabbli miegħu fl-Istati Uniti huwa madwar 27%; iqis madankollu li fis-sitwazzjoni tal-lum fl-UE, fejn hemm taħlita kbira ta' sistemi tekniċi u politiċi, dan is-settur ma jistax jikber sostanzjalment, għalhekk ikun jiswa li wieħed jinvesti prinċipalment u bil-qawwa fl-ERTMS;

Prijoritajiet

12. Huwa ta' l-opinjoni, għaldaqstant, li sabiex l-ERTMS jirnexxi, ikun neċessarju għas-sitt kurituri li ġew ittrattati (A: Rotterdam-Ġenova, B: Napli-Budapest-Stokkolma, C: Antwerp-Basel/Lyon, D: Seville-Lyon-Turin-Trieste-Ljubljana, E: Dresden-Praga-Brno-Vjenna-Budapest, F: Duisburg-Berlin-Varsavja) u l-ferroviji li jkopru dawn id-distanzi, li jkunu attrezzati malajr u totalment bl-ERTMS, u mhux l-inqas għaliex dan jinkuraġġixxi lil kull min hu kkonċernat sabiex jadotta 'mentalità komunitarja' minflok li jaħseb f'termini purament nazzjonali; huwa ta' l-opinjoni li f'dan il-kuntest, il-'letter of intent' iffirmata fit-3 ta' Marzu 2006 mill-ministri tat-trasport dwar il-kuritur Rotterdam-Ġenova, li tittratta dwar it-tħaddim ta' l-ERTMS, tagħti eżempju tajjeb;

13. Huwa konvint li sabiex tintlaħaq il-kwantità kritika neċessarja, l-investimenti fil-kurituri għandhom jiġu appoġġjati, fejn diġà hemm numru ta' distanzi li huma lesti u l-operaturi ta' l-infrastruttura huma obbligati li jtemmu l-partijiet li jonqos sa l-2015;

14. Huwa wkoll ta' l-opinjoni li t-tkabbir riċenti ta' l-UE fl-2004 għandu jippermetti li l-kollegamenti bejn il-punent u l-lvant jiġu kkunsidrati; iqis li huwa importanti li wieħed iżomm f'moħħu li dan iġib miegħu ftit nfiq aktar fl-Istati Membri ġodda, minħabba l-fatt li xogħol ta' modernizzazzjoni estensiv fuq dawn il-linji xorta waħda jrid isir;

15. Jirreferi għall-fatt li proċeduri nazzjonali ta' aċċess għall-vetturi fuq il-binarji, li ma jkunux jaqblu, joħolqu problema kbira fis-settur tal-ferroviji Ewropew, problema li ssir aktar serja fil-kuntest ta' l-ERTMS; iħeġġeġ lill-Kummissjoni Ewropea sabiex, bil-kollaborazzjoni ta' l-Aġenzija Ewropea tal-Ferroviji, tinsisti bil-qawwa fuq ħidma għal proċedura unika ta' aċċess, simplifikata u mifruxa ma' l-UE, u sabiex tistabbilixxi u tistabbilizza livelli obbligatorji għal kulħadd, sabiex l-ispejjeż tal-produzzjoni u tat-tagħmir ikunu jistgħu jitnaqqsu kunsiderevolment.

Il-Problema ta' "l-aħħar mil"

16. Huwa ta' l-opinjoni li bit-tagħmir ta' l-ERTMS, din għandha tkun issalvagwardjata mingħajr eċċezzjoni minn stazzjon sa stazzjon u minn ċentru tal-merkanzija sa l-ieħor u sal-fruntiera tal-pajjiż jew sal-port ta' dan il-pajjiż; huwa wkoll ta' l-opinjoni li għajnuna permezz ta' fondi ta' l-UE ma tingħatax jekk dan il-kriterju ma jintlaħaqx u jħeġġeġ lill-Kummissjoni tagħti kas sewwa ta' dan;

17. Jitlob li malajr jiġi analizzat, jekk permezz ta' l-integrazzjoni tal-modalità ta' applikazzjoni tal-Limited Supervision, tistax tinħoloq il-possibilità, li l-ETCS jieħu post sistemi nazzjonali differenti jew jiżdied magħhom; barra minn hekk jinnota li għandu jiġi vverifikat jekk nuqqasijiet fis-sistema, b'mod partikulari fl-intersezzjonijiet, jistgħux jiġu rrealizzati permezz tal-Limited Supervision bi ftit spejjeż;

18. Huwa ta' l-opinjoni li l-ERA, f'konsultazzjoni mal-ministeri nazzjonali tat-trasport, għandha tassigura li fil-futur lokomotivi ġodda jirċievu l-permessi meħtieġa biss jekk ikunu mgħammra bl-ERTMS jew atrezzati minn qabel mill-fabbriki, apparti s-sistema nazzjonali ta' sigurtà u senjalazzjoni tal-ferroviji;

19. Jinnota li fil-mument qed jintużaw varjanti ta' l-ETCS fuq il-linji ta' veloċità qawwija u kapaċità kbira (per eżempju, minn Ruma sa Napli, minn Madrid sa Llerida, jew minn Berne sa Olten) jinnota madankollu, li l-użu tas-sistema fis-settur tal-ferrovija konvenzjonali (trasport ta' merkanzija u passiġġieri) u speċjalment fit-traffiku bejn il-fruntieri għadu joħloq il-problemi; iħoss li huwa neċessarju li l-applikazzjoni tiegħu tiġi estiża u mtejba bl-iskop li l-problemi attwali ta' applikazzjoni jiġu megħluba; isostni li għandhom jinstabu soluzzjonijiet urġentement fir-rigward ta' funzjonijiet ewlenin bħal fil-każ ta' passaġġi nvell bil-barrieri, il-kurvi limitati fejn il-ferrovija tibbrejkja, is-sistema Radio Infill, kif huwa diġà pprovdut għalihom fit-2.3.0 standard, u l-modalità ta' applikazzjoni Limited Supervision;

20. Minħabba l-fatt li d-distanza b'veloċità qawwija Pariġi-il-lvant ta' Franza-il-lbiċ tal-Ġermanja kif ukoll il-Kuritur mit-tramuntana san-nofsinhar Rotterdam-Ġenova għadhom

ma jistgħux isiru kompletament bl-użu ta' l-ERTMS, iħeġġeġ lil kull min hu involut sabiex jitneħħew in-nuqassijiet kollha kemm jista' jkun malajr;

21. Iqis bħala neċessarju li l-kumpaniji tal-ferroviji, l-industrija tal-ferroviji u l-ERA jaħdmu flimkien fuq livell xieraq għall-futur u li l-UE tifformula bidla komuni u obbligatorja għal kulħadd; iħeġġeġ sabiex jiġu evitati inizjattivi solitarji nazzjonali għall-iżvilupp tas-sistema, sabiex l-20 sistema differenti tal-preżent ma jiġux sostitwiti minn 20 sistema inkompatibbli bbażati fuq l-ERTMS; iħeġġeġ l-ERA, sabiex tieħu ħsieb li l-istandard tal-futur li jintuża fir-reġjun Ewropew ġeneralment għall-inqas ikun ta' l-istess livell ta' l-istandard ta' sigurtà attwali;

22. Huwa konxju mill-fatt li l-Istati Membri, jew il-kumpaniji tal-ferroviji fir-rigward tal-bżonn għall-investiment, fir-rigward tas-sistemi nazzjonali tagħhom għas-sigurtà u s-senjalazzjoni u l-"fażi tas-suq" li dawn jinsabu fiha, ivarjaw sostanzalment; huwa għalhekk ta' l-opinjoni li dawn id-differenzi fl-Unjoni huma inevitabbli u ma joffru l-ebda argument kontra l-ERTMS;

Il-finanzjament

23. Jirrikonoxxi li finanzjament mill-UE, kemm minn fondi tan-netwerks tranżewropej tat-trasport kemm minn dawk tal-fond ta' koeżjoni permezz ta' l-Istati Membri, għall-introduzzjoni ta' l-ERTMS, fid-dawl tad-dimensjoni Ewopea tal-proġett, huma ġġustifikati u anki neċessarji; huwa ta' l-opinjoni li l-ispejjeż għandhom jinqasmu b'mod ġust bejn l-Istati membri, l-UE, il-kumpaniji tal-ferroviji u l-industrija tal-ferroviji; jappella għalhekk lill-Istati Membri sabiex fid-deċiżjonijiet tagħhom dwar it-trasport u l-baġit fis-snin li ġejjin jagħtu prijorità lill-ERTMS;

24. Jaqbel għalhekk li jiġu adottati dispożizzjonijet relevanti fir-regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar ir-regoli bażiċi biex jingħataw sussidji tal-Komunità għan-netwerk tranżewropew fil-qasam tat-trasport u l-enerġija u għall-modifikazzjoni tar-regolament (KE) Nru 2236/95 tal-Kunsill (COM(2004)0475 - 2004/0154(COD)), li l-Parlament Ewropew għadda l-ewwel qari tiegħu[1] fis-26 ta' Ottubru 2005;

25. Jaqbel f'dan il-kuntest mal-proposta approvata mill-Parlament fl-ewwel qari, li bis-saħħa ta' dan ir-regolament l-investimenti fl-ERTMS jitqiesu daqs investiment fl-infrastruttura; huwa wkoll ta' l-opinjoni li sabiex il-Komunità tippromwovi l-ERTMS għall-inqas fir-reġjuni bejn il-fruntieri għandha tiġi ffissata rata massima ta' sussidju ta' 50%;

26. Huwa ta' l-opinjoni li mhux biss l-argumenti tekniċi msemmija hawn fuq iżda wkoll li l-fondi mill-baġit limitati għad-dispożizzjoni jiġġustifikaw konċentrazzjoni ta' fondi fuq kurituri prinċipali, b'mod partikulari dawk li ġew eżaminati mill-kordinatur Ewropew; jassumi, li dan l-appoġġ fl-ewwel snin għandu jkollu inċentiv xieraq għat-tagħmir tal-vetturi - b'mod konkret, l-iżvilupp ta' prototipi, tagħmir standard u attrezzar mill-ġdid;

27. Iħeġġeġ biex tiġi kkunsidrata promozzjoni degressiva sabiex il-proċess ta' bidla jitħaffef: kumpaniji tal-ferroviji li jiddeċiedu kmieni dwar l-introduzzjoni ta' l-ERTMS għandhom jiġu megħjuna aktar minn dawk li jdumu, minħabba li dawn ta' l-ewwel jidħlu f'riskju

[1] Testi adottati, 26.10.2005, P5_TA(2005)0403.

akbar għall-investiment tagħhom, mingħajr ma jkunu jistgħu fil-bidu jgawdu b'mod sħiħ mill-vantaġġi tas-sistema l-ġdida;

28. Iħeġġeġ lill-Kummissjoni u l-Istati Membri biex jikkunsidraw aktar serjament il-possibbilitajiet biex jiżdiedu l-mudelli ta' "leasing" tal-ferroviji, peress li b'hekk l-ispejjeż tal-bidu jistgħu jinżammu baxxi u, minħabba dan, id-dħul fis-suq ta' kumpaniji żgħar u medji jista' jsir aktar faċli;

29. Huwa tal-fehma li l-UE tista' tippromwovi l-ERTMS permezz tat-TEN-T, il-fondi tal-baġit għall-iżvilupp reġjonali u ta' koeżjoni kif ukoll il-baġit ta' l-UE għar-riċerka;

30. Huwa ta' l-opinjoni li l-UE għandha tgħaqqad l-iffinanzjar ta' strutturi tal-ferrovija minn fondi tal-Komunità bħal dawk tat-TEN-T, u l-baġit ta' koeżjoni flimkien mad-dmir li jiġi installat l-ERTMS;

31. Jenfasizza li huwa mistenni li s-settur tal-ferroviji, bl-introduzzjoni ta' l-ERTMS, iħares kif inhu xieraq l-interessi soċjali u professjonali ta' l-impjegati u jiżviluppa programmi relattivi ta' kwalifiki u ta' taħriġ speċjalizzat; jemmen li bl-introduzzjoni ta' l-ERTMS il-postijiet tax-xogħol jiġu assigurati, min-naħa waħda minħabba t-tkabbir fl-esportazzjoni u min-naħa l-oħra minħabba l-parti akbar mis-suq li l-ferrovija takkwista fi żmien medju;

32. Jirrikonoxxi, fl-aħħarnett, li l-ERTMS jista' jagħti kontribut importanti lill-effiċjenza u l-attrattività tat-trasport Ewropew bil-ferrovija, b'mod partikolari t-trasport fit-tul tal-merkanzija fuq il-binarji; madankollu, jenfasizza wkoll, li apparti l-ERTMS jistgħu jittieħdu sensiela ta' inizjattivi ta' armonizzazzjoni, li jistgħu jagħmlu t-trasport internazzjonali bil-ferrovija aktar effiċjenti fi żmien qasir; jitlob lill-Kordinatur Ewropew ta' l-ERTMS u l-Aġenzija TEN futura sabiex jeżaminaw kemm jeżistu possibilitajiet li, per eżempju, it-tul tal-ferroviji, it-toqol fuq kull fus jew it-toqol nett jiġu armonizzati; huwa ta' l-opinjoni li l-konsegwenzi finanzjarji ta' dan il-proġett għandhom ikunu pjuttost baxxi, iżda r-riżultat, f'dik li hija effiċjenza, jista' jkun kunsiderevoli;

o

o o

33. jagħti istruzzjonijiet lill-President tiegħu sabiex jgħaddi din id-deċiżjoni lill-Kunsill u lill-Kummissjoni.

NOTA SPJEGATTIVA

Die vom Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr am 24. Januar 2006 durchgeführte Anhörung führte zahlreiche Experten aus verschiedenen Teilbereichen des Eisenbahnsektors und aus unterschiedlichen Ländern zusammen:

- Karel Vinck, Koordinator für ERTMS, benannt von der Europäischen Kommission
- Marcel Verslype, Exekutivdirektor der Europäischen Eisenbahnagentur
- Dr. Friedrich Hagemeyer, Senior Director Siemens AG (hier als Vertreter der UNIFE)
- Dr. László Mosóczi, Chief Director, Infrastructure Business Unit MAV (Ungarische Eisenbahn)
- Jean Yves Petit, ETF (European Transport Workers' Federation)
- Dr. Zbigniew Szafrański, Vice President of PKP PLK S.A. (Polnische Eisenbahn)
- Michele Elia, Technischer Direktor RFI (Rete Ferroviaria Italiana)
- Dr. Benedikt Weibel, Vorsitzender der Geschäftsleitung der SBB (Schweizerische Bundesbahn)
- Joachim Fried, Konzernbevollmächtigter für Europäische Angelegenheiten und Regulierung, Deutsche Bahn AG
- Pierre Messulam, ERTMS Project Manager of SNCF (Französische Eisenbahn)
- Dr. Johannes Ludewig, Exekutivdirektor der CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies)

Ihr Berichterstatter hat daneben zahlreiche Einzelgespräche mit Vertretern des Sektors geführt und sich ein Bild zu den verschiedenen Aspekten des Themas ERTMS machen können. Da bereits im Arbeitsdokument vom 19.12.2005 (PE 367.792) ein Problemaufriss gegeben wurde, soll an dieser Stelle nicht nochmals auf die Merkmale von ERTMS und ETCS eingegangen werden. An dieser Stelle sei nur zum Verständnis des Systems noch einmal verdeutlicht:

ERTMS setzt sich zusammen aus den Komponenten GSM-R (digitaler Funk zur Datenübertragung) und ETCS (europäisches Signalsystem). GSM-R ist auch der zukünftige Übertragungsstandard für die neue europäische Leit- und Sicherungstechnik ETCS. ETCS soll die verschiedenen nationalen Systeme auf lange Sicht ersetzen, wobei ETCS in drei verschiedenen Stufen zur Verfügung steht bzw. zukünftig stehen soll. Grundsätzlich wird bei ETCS streckenseitig nur eine augenscheinliche Komponente neu eingebaut, die Euro-Balise zur Datenübertragung. Fahrzeugseitig übernimmt ein ETCS-Bordrechner (sog. on-board unit) die Datenverarbeitung zur Zugsicherung.

- Bei Level 1 von ETCS übernimmt die Euro-Balise die Überwachungsfunktion der traditionellen punktförmigen Überwachung, ortsfeste Signale bleiben bestehen und GSM-R dient nicht der Zugsicherung.

- Bei Level 2 von ETCS können die ortsfesten Signale wegfallen, ein Datenaustausch zwischen Stellwerk und Bordrechner via Funkblockzentrale und GSM-R sichert und steuert die Zugfahrt. Die Euro-Balise dient nur noch der Ortung.

- Bei Level 3 von ETCS fallen schließlich die bei Level 1 und 2 noch obligatorischen Gleisfreimeldeanlagen weg.

Als ein Gesamtsystem betrachtet bilden GSM-R und ETCS das European Rail Traffic Management System (ERTMS).

Zu den Schlussfolgerungen und Empfehlungen Ihres Berichterstatters:

Zunächst ist festzuhalten, dass in dieser Anhörung Einigkeit aller Beteiligten darüber bestand, dass ERTMS das System der Zukunft ist. Es wurde deutlich, dass die Vorteile und Chancen von ERTMS/ETCS allgemein anerkannt werden:

- ERTMS ermöglicht grenzüberschreitendes Fahren mit einem interoperablen System;
- der kostenaufwendige Bau und Betrieb von Mehrsystemfahrzeugen wird zurückgeführt; Bau und Unterhaltung der Strecken wird erheblich kostengünstiger sein als bisherige Systeme;
- die Verwendung eines einzigen Systems wird den Betrieb und die Instandhaltung vereinfachen; die Ausbildung der Fahrzeugführer wird erleichtert;
- generell werden die Kosten von ERTMS bei seiner ausschließlichen Verwendung geringer sein als die Kosten konventioneller Systeme;
- die Trassen können intensiver genutzt werden;
- ERTMS wird auch das Sicherheitsniveau erhöhen;
- nicht zuletzt ist ERTMS ein viel versprechender Exportartikel.

Trotz dieser überaus positiven Botschaft ist klar, dass wir hier nicht von einem Automatismus ausgehen können: Aufgrund der langen Lebensdauer von Signalanlagen und rollendem Material wird es zwangsläufig zu einem mehrjährigen Nebeneinander von ERTSM und traditionellen Systemen kommen. Es kommt daher darauf an, klare Rahmenbedingungen zu setzen, um dem Sektor Planungssicherheit für seine Investitionen zu geben und so die Migrationsphase möglichst kurz zu halten.

Was muss insbesondere von Seiten aller Beteiligten nun geschehen? Ihre Erwartungen gerade an die EU haben die Vertreter des Eisenbahnsektors deutlich gemacht:

- Das deutliche Bekenntnis der EU zu ERTMS muss jetzt in die Praxis umgesetzt werden.

- Das Bekenntnis muss sich auch in finanzieller Unterstützung widerspiegeln: Eine EU-Förderung ist in der gegenwärtigen Anlaufphase unverzichtbar, um die "kritische Masse" zu erreichen. Diese Förderung sollte nach Auffassung des Berichterstatters in der Verordnung über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze im Bereich Transport und Energie (KOM(2004)0475) mit Fördersätzen von bis zu 50% verankert werden. Über eine degressive Förderung sollte nachgedacht werden, denn zweifellos geht dasjenige Unternehmen, das früh investiert, ein größeres Risiko ein als ein Nachzügler.

- Für einen generellen Durchbruch wird das Entstehen von ERTMS-Inseln nicht genügen: Vielmehr muss ERTMS durchgängig auf den beschlossenen Korridoren realisiert werden, damit seine Vorteile voll zum Tragen kommen. Hier müssten auch die Fördermittel

konzentriert werden. Der Berichterstatter ist der Auffassung, dass der Nord-Süd-Korridor Rotterdam-Genua als erste Priorität ausgestattet werden sollte. Die Erweiterung Europas hat auch zu neuen Verkehrsströmen geführt und sollte unseren Blick dementsprechend erweitern: Es erscheint dem Berichterstatter wichtig, als zweite Priorität einen Korridor in Ost-West-Richtung zu definieren; vorgeschlagen wird Antwerpen-Tallinn.

- Die Perspektive muss die Ersetzung von 20 unterschiedlichen nationalen Zugsicherungs- und Signalisierungssystemen durch ein einziges europäisches System sein.

Die Migration wird eine beträchtliche Herausforderung. Sie muss unter der Verantwortung des Koordinators Karel Vinck und der Europäischen Eisenbahnagentur unter ihrem Leiter Marcel Verslype zwischen Mitgliedstaaten, Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und Bahnindustrie koordiniert werden und die Rollen und Verantwortlichkeiten der Beteiligten müssen klar definiert sein. Die Migrationsstrategie sollte in einem verbindlichen "Masterplan" festgehalten werden.

Es geht nicht zuletzt um eine komplexe Balance zwischen stabilen, verläßlichen ETCS-Standards einerseits und einem System andererseits, dass sich weiterentwickelt und wächst: Der Berichterstatter vertritt die Ansicht, dass es für den Eisenbahnsektor nun wichtig ist, sich auf einen stabilen Standard 2.3.0 verlassen zu können und in Ruhe mit diesem arbeiten zu können. Das bedeutet indes nicht, dass es keine weiteren Forschungsarbeiten geben sollte: Diese Arbeiten sind notwendig und diese Forschung sollte auch förderfähig sein, wobei die Mittel dann allerdings auch aus dem Forschungsbudget kommen müssen.

Der Berichterstatter unterstreicht nochmals die Chancen von ERTMS für den Eisenbahnsektor und hofft, mit diesem Initiativbericht die Debatte im Europäischen Parlament voranzubringen und dazu beizutragen, dass das Parlament seinen Teil des erforderlichen Bekenntnisses auf EU-Ebene zu ERTMS abgibt. Den Änderungsanträgen der Kolleginnen und Kollegen sowie den Anregungen der Europäischen Kommission, des Rats, der Verkehrsministerien, der Eisenbahnunternehmen, der Infrastrukturgesellschaften und der Bahnindustrie sieht der Berichterstatter mit Interesse entgegen.

PROĊEDURA

Titolu	L-introduzzjoni tas-Sistema Ewropea ta' Sigurtà, Kontroll u Senjalazzjoni tal-Ferroviji ERTMS/ETCS
Numru tal-proċedura	(2005/2168(INI))
Kumitat responsabbli Data tat-tħabbir fis-seduta plenarja	TRAN 29.9.2005
Kumitat(i) mitlub(a) jagħti/u opinjoni Data tat-tħabbir fis-seduta plenarja	
Opinjoni mhux mogħtija Data tad-deċiżjoni	
Koperazzjoni iktar mill-qrib Data tat-tħabbir fis-seduta plenarja	
Rapporteur(s) Data tal-ħatra	Michael Cramer 12.9.2005
Rapporteur(s) preċedenti	
Eżami fil-kumitat	24.1.2006 22.2.2006 18.4.2006
Data ta' l-adozzjoni	2.5.2006
Riżultat tal-votazzjoni finali	+: 44 –: 0 0: 0
Membri preżenti għall-votazzjoni finali	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Roland Gewalt, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Jörg Leichtfried, Fernand Le Rachinel, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool
Sostitut(i) preżenti għall-votazzjoni finali	Johannes Blokland, Den Dover, Anne E. Jensen, Sepp Kusstatscher, Helmuth Markov, Salvatore Tatarella
Sostitut(i) (skond l-Artikolu 178 (2)) preżenti għall-votazzjoni finali	Marie-Hélène Descamps, María Esther Herranz García, Francisco José Millán Mon, Hubert Pirker, José Javier Pomés Ruiz
Data tat-tressiq	16.5.2006
Kummenti (informazzjoni disponibbli b'lingwa waħda biss)	