



Sesijas dokuments

A9-0181/2021

1.6.2021

ZIŅOJUMS

par dzelzceļu drošību un signalizāciju: pašreizējā stāvokļa novērtēšana attiecībā uz Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (ERTMS) izvēršanu (2019/2191(INI))

Transporta un tūrisma komiteja

Referente: *Izaskun Bilbao Barandica*

SATURA RĀDĪTĀJS

	Lpp.
EIROPAS PARLAMENTA REZOLŪCIJAS PRIEKŠLIKUMS	3
PASKAIDROJUMS	13
PIELIKUMS	15
INFORMĀCIJA PAR PIEŅEMŠANU ATBILDĪGAJĀ KOMITEJĀ	18
ATBILDĪGĀS KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS PĒC SARAKSTA.....	19

EIROPAS PARLAMENTA REZOLŪCIJAS PRIEKŠLIKUMS

par dzelzceļu drošību un signalizāciju: pašreizējā stāvokļa novērtēšana attiecībā uz Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (ERTMS) izvēršanu (2019/2191(INI))

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā¹,
 - ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādņem Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES, un jo īpaši tās 47. panta 2. punktu²,
 - ņemot vērā Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2017/6 (2017. gada 5. janvāris) attiecībā uz Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas Eiropas stratēģisko izvēršanas plānu³,
 - ņemot vērā Eiropas Revīzijas palātas 2017. gada 3. oktobra Īpašo ziņojumu Nr. 13/2017 "Vienota Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma: vai politiskā izvēle reiz kļūs par realitāti?",
 - ņemot vērā Eiropas zaļo kursu,
 - ņemot vērā Komisijas 2020. gada 9. decembra paziņojumu "Ilgspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni" (COM(2020)0789),
 - ņemot vērā Komisijas 2021. gada 13. janvāra septīto uzraudzības ziņojumu par dzelzceļa tirgus attīstību atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES 15. panta 4. punktam (COM(2021)0005),
 - ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu (ES) 2020/2228 (2020. gada 23. decembris) par Eiropas Dzelzceļa gadu (2021)⁴,
 - ņemot vērā 2016. gada 9. jūnija rezolūciju par Eiropas dzelzceļa apgādes nozares konkurētspēju⁵,
 - ņemot vērā Reglamenta 54. pantu,
 - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu (A9-0181/2021),
- A. tā kā Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (ERTMS) ir ES standarts vilcienu automatiskajai aizsardzībai, kas rada Eiropā sadarbspējīgu dzelzceļa sistēmu;

¹ OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.

² OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.

³ OV L 3, 6.1.2017., 6. lpp.

⁴ OV L 437, 28.12.2020., 108. lpp.

⁵ OV C 86, 6.3.2018., 140. lpp.

- B. tā kā Eiropas Komisija un Eiropas dzelzceļa ražotāji, infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumi ir noslēguši četrus saprašanās memorandus par sadarbību *ERTMS* izvēšanai, no tiem pēdējais tika noslēgts 2016. gada septembrī;
- C. tā kā ir veikti svarīgi likumdošanas pasākumi, tostarp 2016. gada jūnijā tika pieņemta Ceturtā dzelzceļa tiesību aktu pakete — kas reglamentē dzelzceļa pārvaldības jautājumus un pastiprina Eiropas Dzelzceļa aģentūras (Aģentūras) kā *ERTMS* sistēmas iestādes lomu — un tika pārskatītas savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas (SITS) attiecībā uz vilcienu vadības iekārtas un signalizācijas (*CCS SITS*) borta iekārtu un lauka iekārtu apakšsistēmām, ko pieņēma ar Komisijas Regulu (ES) 2016/919⁶, kas piešķir juridisku statusu Eiropas vilcienu kustības vadības sistēmas (*ETCS*) 3. bāzlīnijas 2. izlaiduma un *GSM-R* (Globāla mobilo sakaru sistēma dzelzceļam) 1. bāzlīnijas specifikācijām;
- D. tā kā 2017. gada janvārī tika pieņemts jauns *ERTMS* Eiropas stratēģiskais izvēšanas plāns (ESIP)⁷, kurā noteikts grafiks *ERTMS* izvēšanai pamattīkla koridoros (*CNC*);
- E. tā kā pilnīga *ERTMS* izvēšana ļautu panākt satiksmes jaudas pieaugumu par līdz pat 30 % esošajā dzelzceļa struktūrā;
- F. tā kā Komisija publicēja arī *ERTMS* rīcības plānu⁸, ar kuru noteiktas darbības, lai novērstu šķēršļus *ERTMS* īstenošanai un savstarpējai izmantojamībai, un kas vērsts uz mērķi līdz 2023. gadam pārveidot aptuveni vienu trešdaļu *CNC*;
- G. tā kā laikposmā no 2014. līdz 2020. gadam no ES budžeta tika atbalstīta *ERTMS* izvēšana ar aplēsto kopējo budžetu EUR 2,7 miljardi, no kuriem EUR 850 miljoni tika piešķirti no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) un EUR 1,9 miljardi no Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem (Eiropas Reģionālās attīstības fonds (ERAF) un Kohēzijas fonds) atbalsttiesīgajos reģionos,
- H. tā kā *ERTMS* izvēšanai ir jāiesaista *ETCS* sliežu ceļu komponentu B klases sistēmu iekārtas ekspluatācijas pārtraukšana, kā arī ritošā sastāva plaša modernizācija ar *ERTMS* ritošā sastāva vienību sadarbspējīgām apakšsistēmām;
- I. tā kā dalībvalstīm nav juridiska pienākuma pieņemt pasākumus, lai nodrošinātu, ka dzelzceļa uzņēmumi plāno ieguldījumus *ERTMS*;
- J. tā kā Eiropas Revīzijas palāta brīdināja, ka *ERTMS* izvēšana visā pilnībā pamattīklā šobrīd atpaliek no grafika un netiks pabeigta līdz 2030. gada termiņam, un kā vienu no galvenajiem šīs aizkavēšanās iemesliem norādīja dalībvalsts koordinācijas trūkumu;
- K. tā kā *Alvia* vilciena katastrofā 2013. gada 24. jūlijā Santjago de Kompostelā dzīvību

⁶ Komisijas Regula (ES) 2016/919 (2016. gada 27. maijs) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām Eiropas Savienībā, OV L 158, 15.6.2016., 1. lpp.

⁷ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/6.

⁸ Komisijas dienestu 2017. gada 14. novembra darba dokuments "Delivering an effective and interoperable European Traffic Management System (*ERTMS*) - the way ahead" (Komisijas dienestu darba dokuments par efektīvas un sadarbspējīgas Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (*ERTMS*) īstenošanu — virzību uz priekšu), SWD(2017)0375.

zaudēja 80 cilvēki un vēl 144 tika ievainoti;

- L. tā kā jaunajā plānošanas periodā saskaņā ar ES klimatrīcības apsekošanas metodiku ES izdevumiem uz *ERTMS* ir attiecināmi 40 % klimata un vides mērķiem paredzēto iemaksu un tā kā 30 % izdevumu kohēzijas politikas fondu un *InvestEU* ietvaros, 37 % Atvēršanas un noturības mehānisma (ANM) ietvaros un 60 % EISI ietvaros ir jāpiešķir darbībām klimata pārmaiņu apkarošanai;
- M. tā kā ANM ir noteikts, ka 20 % ieguldījumu vajadzētu būt tādiem, kas orientēti digitāli, un tā kā ANM regulas⁹ VII pielikumā izklāstītajā digitālās marķēšanas metodikā 100 % no ieguldījumiem *ERTMS* ir digitāli,
1. uzsver, ka dzelzceļš ir pats ilgtspējīgākais un energoefektīvākais masu transporta veids pasažieru un kravu pārvadājumiem, bet tas vēl pilnībā neizmanto savu potenciālu, neraugoties uz pozitīvajām norisēm šajā nozarē, piemēram, dzelzceļa pasažieru skaita un dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoma pastāvīgo pieaugumu, pat ja tas pēdējo gadu laikā ir bijis nevienmērīgs;
 2. norāda, ka Eiropas zaļajā kursā ir aicināts būtiski pārorientēties uz dzelzceļa transportu un ka jaunajā ilgtspējīgas un viedās mobilitātes stratēģijā ir noteikti starpposma mērķi — līdz 2030. gadam divkārtot ātrgaitas dzelzceļa satiksmi un līdz 2050. gadam — dzelzceļa kravu pārvadājumus, un tam nepieciešams īpatsvara pieaugums dzelzceļa pārvadājumu jaudā, ko nevar panākt, ja nepaātrina *ERTMS* ieviešanu visā ES;
 3. uzsver, ka viens no ES galvenajiem dzelzceļa koordinācijas mērķiem ir pamattīkla noturīguma pastiprināšana un dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadājumu īpatsvara palielināšana;
 4. atgādina, ka *ERTMS* tika uzsākta 1990. gados un tās mērķis ir nodrošināt dzelzceļa satiksmes drošību, veicināt sadarbību starp nacionālajiem dzelzceļa tīkliem un pārrobežu dzelzceļa transportu, samazināt signalizācijas sistēmu iegādes un uzturēšanas izmaksas, kā arī palielināt dzelzceļa infrastruktūras jaudu un dzelzceļa transporta sistēmas uzticamību;
 5. uzsver, ka *ERTMS* pilnīga ieviešana palīdzēs izveidot vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, ka tā ir būtiska, lai Eiropas dzelzceļa nozari padarītu piemērotu digitālajam laikmetam, palielinās dzelzceļa transporta rentabilitāti, ļaus palielināt dzelzceļa līnijas ekspluatācijas blīvumu un ir priekšnoteikums tam, lai dzelzceļš beidzot būtu konkurētspējīgs ar citiem transporta veidiem; tādēļ atzinīgi vērtē to, ka jaunajā ilgtspējīgas un viedās mobilitātes stratēģijā ir apstiprināts, ka *ERTMS* vajadzētu būt galvenajai prioritātei, lai izveidotu patiesi viedu un efektīvu transporta sistēmu, sasniedzot tādas mērķus kā pietiekama jaudas piešķiršana un satiksmes pārvaldība gan pasažieru, gan kravu pārvadājumos;
 6. uzsver, ka *ERTMS* ir kļuvusi par globālu vilcienu kontroles un sakaru standartu un ka tā ir ieviesta gandrīz 50 valstīs visā pasaulē un sniedz lieliskas iespējas augstu pievienoto vērtību ietverošas uzņēmējdarbības palielināšanai un zinātnības radīšanai ES, kā arī

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/241 (2021. gada 12. februāris), ar ko izveido Atvēršanas un noturības mehānismu, OV L 57, 18.2.2021., 17. lpp.

izvēšanai trešajās valstīs; aicina izveidot standartizētu ES satiksmes pārvaldības sistēmu un uzskata, ka ir ātri jāizstrādā ES standarts, pirms Eiropas Savienībai tiek noteikts globāls dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas standarts; turklāt aicina Eiropas Komisiju izmantot ES divpusējo sadarbību, lai veicinātu *ERTMS* izvēšanu trešās valstīs;

7. atzinīgi vērtē Komisijas darbu, veidojot *CCS* arhitektūras satvaru, lai nodrošinātu, ka dzelzceļš pilnībā ietver digitalizāciju, kas veido *ERTMS*, kam, pateicoties turpmākai standartizācijai un modularizācijai, būtu jāļauj vieglāk un izmaksu ziņā pieejamāk veikt atjauninājumus, ieviešot principu "pieslēdz un strādā" (*Plug and play*) un saskaņojot datu modelēšanu;

Pārvaldība

8. atzinīgi vērtē jaunus uzdevumus, kas Aģentūrai uzticēti Ceturtajā dzelzceļa tiesību aktu paketē, un atzīst, ka Aģentūrai ir nozīmīga loma kā vienas pieturas aģentūrai, kas nodrošina konsekventi sadarbspējīgas *ERTMS* izstrādē, ka *ERTMS* izvēšana atbilst spēkā esošajām specifikācijām un ka ar *ERTMS* saistītās Eiropas pētniecības un inovācijas programmas tiek koordinētas ar *ERTMS* tehnisko specifikāciju izstrādi. tādēļ pauž nožēlu par Aģentūras gada budžeta neseno samazinājumu;
9. uzskata, ka Aģentūrai būtu jāpiešķir atbilstoši finanšu resursi un cilvēkresursi, kā arī tai jānodrošina tālākas pilnvaras, lai pārvarētu vēl pastāvošās problēmas *ERTMS* izvēšanā un darbībā (darbības noteikumu un prasību saskaņošana, specifikāciju uzturēšana un grozīšana, atbilstības tipam procedūras un tipa apstiprināšanas procedūras ilgums, un publiskā iepirkuma procedūras utt.), palielinātu konkurētspēju un rezultātā panāktu jaunu tehnoloģiju tehnisko ieviešanu;
10. uzsver *ERTMS* koordinators lomu, nosakot, kuras līnijas un kurus koridorus nepieciešams prioritārā kārtā aprīkot ar *ERTMS*, un nodrošinot, ka tā tiek izvēsta visrentablākajā veidā ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm un ieinteresētajām personām;
11. uzskata, ka ir būtiski jāpalielina *ERTMS* koordinators loma — gan attiecībā uz resursiem, gan īstenošanas pilnvarām, lai varētu sasniegt izvēšanas mērķus; tādēļ atzinīgi vērtē iespēju stiprināt *ERTMS* koordinators lomu gaidāmajā Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) regulas¹⁰ pārskatīšanā, piešķirot tam, piemēram, izšķirošu lomu projektu atlasē, paplašinot uzraudzības pienākumus un nosakot, ka EISI dotāciju saņemšanai ir vajadzīga tā piekrišana, jo īpaši attiecībā uz galvenajiem pārrobežu savienojumiem;
12. atzinīgi vērtē to, ka *ERTMS* koordinators katru gadu ziņo Parlamentam par rezultātiem;
13. uzsver, ka pašreizējo neviendabīgo situāciju — jo īpaši attiecībā uz pārrobežu projektiem — var pārvarēt tikai ar tādu pieeju, ka *ERTMS* izvēšana tiek koordinēta starp visām dalībvalstīm un to vada *ERTMS* koordinators; tādēļ aicina Komisiju izveidot satvaru diskusijām un sadarbībai dalībvalstu, infrastruktūru pārvaldītāju un dzelzceļa uzņēmumu starpā par *ERTMS* izvēšanu, ko vada *ERTMS* koordinators, ar mērķi

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES, OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.

veicināt paraugprakses apmaiņu, saskaņot nacionālos izvēršanas plānus, mudināt veikt kopīgas darbības *ERTMS* izvēršanai pārrobežu koridoros, uzlabot atbilstības atļaujas piešķiršanas procedūras un celt dalībvalstu kopējo saistību līmeni; atgādina, ka ir jāpastiprina centieni dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem, sadarbojoties, lai aprīkotu un uzsāktu *ERTMS* ekspluatāciju pārrobežu posmos vienlaicīgi un tehniski saskaņotā veidā;

14. uzskata, ka ir vajadzīgs tiesiskais regulējums dzelzceļa sistēmas digitalizācijai, kas digitālās dzelzceļa sistēmas centrā liktu *ERTMS*; šajā sakarībā atzinīgi vērtē dzelzceļa nozares apņemšanos nodrošināt *ERTMS* industrializāciju un kopuzņēmuma *Shift2Rail* ieguldījumu pētniecībā un inovācijā, lai novērstu atlikušos tehniskos šķēršļus, kas kavē dzelzceļa nozares sadarbību, un nodrošinātu pāreju uz integrētāku, efektīvāku un drošāku ES dzelzceļa tirgu, kas garantē tehnisko risinājumu pienācīgu savstarpēju savienojamību un tiecas uz mērķi padarīt ES dzelzceļa sistēmu ilgtspējīgāku, digitalizētāku, konkurētspējīgāku, uzticamāku un pievilcīgāku; stingri atbalsta jauno pēctecīgo iniciatīvu, proti, Eiropas dzelzceļa kopuzņēmuma sistēmas pilāru, kas koordinē sistēmas attīstību, jaunu tehnoloģiju attīstību, tehnoloģiskās migrēšanas plānus, industrializāciju un izvēršanu, jo īpaši attiecībā uz *ERTMS*, lai nodrošinātu efektīvāku sadarbību un to, ka tiek labāk izmatoti nepietiekamie resursi;
15. aicina vēl vairāk nostiprināt koordināciju starp Aģentūru un KU *Shift2Rail*, lai labāk noteiktu prioritātes ieguldījumiem Eiropas dzelzceļa digitalizācijā; šajā saistībā uzsver, ka Aģentūrai vajadzētu būt nozīmīgākai lomai, nevis tikai būt novērotājai KU *Shift2Rail* valdē;

Savstarpēja izmantojamība un izvēršana

16. atzinīgi vērtē apmierinošos rezultātus, ko uzrāda *ERTMS* attiecībā uz ātrumu, jaudu un drošību tur, kur tā ir izvērsta; tādēļ pauž nožēlu, ka salīdzinājumā ar mērķiem, kas izvirzīti ESIP, 2020. gada beigās tikai aptuveni 13 % pamattīkla koridoru tika ekspluatēti saskaņā ar *ERTMS* un lielākajā daļā koridoru *ERTMS* izvēršana bija robežās no 7 % līdz 28 %; turklāt norāda, ka uz ieguldījumu *ERTMS* nav sistemātiski noteikta mērķtiecīga virzība pamattīklā — neraugoties uz to, ka to ieteic *TEN-T* izvēršanas plāni un vadlīnijas — vai pat atsevišķos posmos, kas nav pievienoti pamattīklam; tādēļ uzskata, ka ir jāstiprina koridoru pieejas dialogs, lai pārvarētu šķēršļus *ERTMS* izvēršanā, jo īpaši koridoros ar zemākajiem izvēršanas rādītājiem, piemēram, Atlantijas koridorā, un jo īpaši Pireneju pussalā; turklāt aicina Komisiju sarakstā uzskaitīt pamattīkla pārrobežu dzelzceļa savienojumus, kuros nav panākta pilnīga *ERTMS* ieviešana attiecībā uz sliežu ceļiem, un publicēt savus secinājumus, lai pievērstu uzmanību ES pievienotajai vērtībai, ko rada *ERTMS* pilnīga izvēršana šajos dzelzceļa savienojumos;
17. uzskata, ka *ERTMS* izvēršanas temps ir steidzami jāpaātrina desmitkārtīgi, lai panāktu Eiropas dzelzceļa sistēmas digitālo pārkārtošanos un uzlabotu ES dzelzceļa sistēmas, dzelzceļa pasažieru un darbinieku drošību; uzskata, ka līdz 2030. gadam jāpanāk *ERTMS* izvēršana pamattīklā un tīklā līdz 2040. gadam — visaptverošajā tīklā; atgādina, ka *ERTMS* uzstādīšanā un aktivizēšanā ir jāizvairās no kavēšanās, kas varētu apdraudēt drošību; šajā sakarībā aicina Komisiju saglabāt un pastiprināt mērķu saistošo raksturu, pārskatot *TEN-T* vadlīnijas, *ERTMS* ESIP un *CCS SITS*;

18. uzskata, ka *ERTMS* potenciāla pilnīga izmantošana neapšaubāmi ir atkarīga no *TEN-T* pamattīkla izveides pabeigšanas; tādēļ aicina Komisiju pastiprināt pamattīkla koordinātoru lomu gaidāmajā *TEN-T* regulas pārskatīšanā un iekļaut pasākumus pamattīkla infrastruktūras ES pārvaldībai;
19. norāda, ka pašlaik vēl joprojām ir aptuveni 30 dažādas valstu signalizācijas sistēmas, jo īpaši apgabalos ar pārsvarā vietējo, iekšzemes satiksmi, kur pastāvošajām B klases sistēmām ir atlicis ekonomiskās ekspluatācijas laiks, un ka šīs sistēmu dažādība daļēji izskaidro *ERTMS* izvēršanas sadrumstalotību un izmaksu daudzveidību; uzsver, ka B klases sistēmas ir šķērslis *ERTMS* izvēršanai un dzelzceļa satiksmes pārrobežu darbībai ES tīklā, jo to dēļ dzelzceļa transporta operatoriem ir vajadzīga dārgāka un sarežģītāka drošības atļaujas saņemšana un tie ir šķēršļi dzelzceļa transporta konkurētspējai, kuri kavē dzelzceļa tehnisko un darbības saderību visā ES, un tā rezultātā nozarei rodas papildu izmaksas, ieskaitot uzturēšanas izmaksas;
20. uzsver, ka B klases ekspluatācijas pārtraukšanas process virzās lēni; pauž nožēlu, ka tikai dažas dalībvalstis ir savā *ERTMS* valsts īstenošanas plānā (VĪP) pieņēmušas plānus B klases signalizācijas sistēmu ekspluatācijas izbeigšanai un ka pašlaik ES līmenī nav ne juridiska pienākuma pārtraukt B klases sistēmu ekspluatāciju, ne arī pārtraukšanas grafiku;
21. uzskata, ka efektīvu un ātru *ERTMS* izvēršanu var panākt tikai ar saistošu mērķu noteikšanu, ko pastiprina naudassodi infrastruktūras pārvaldītājiem gadījumā, ja ir darīti pieejami budžeta līdzekļi un resursi, bet ir nokavēts izvēršanas termiņš;
22. mudina Komisiju nākt klajā ar visaptverošu B klases sistēmu ekspluatācijas pārtraukšanas stratēģiju, nosakot regulatīvus termiņus, kas saskaņoti ar saistošajiem mērķiem, kuri jānosaka ES līmenī; uzsver, ka šīs stratēģijas efektivitāte un ieguldījumu veikšanas ilgtermiņa vērtība ir atkarīga no visu attiecīgo dalībnieku, tostarp dzelzceļa uzņēmumu un piegādātāju, iesaistīšanās un no dalībvalstu gatavības pildīt saistības, ko tām uzliek *TEN-T* regula;
23. turklāt aicina Komisiju ieviest regulatīvu noteikumu, lai nodrošinātu, ka *ERTMS* VĪP ir juridiski saskaņoti — gan reglamentējošā, gan ģeogrāfiskā ziņā — ar ES tiesību aktos noteiktajiem saistošajiem *ERTMS* izvēršanas mērķiem, lai līdz 2030. gadam pabeigtu tās ieviešanu pamattīklā un līdz 2040. gadam — visaptverošajā tīklā;
24. norāda, ka pašreizējie valstu noteikumi un tas, ka trūkst saskaņotības starp ekspluatācijas prasībām attiecībā uz *ERTMS* (piemēram, inženiertehniskie noteikumi), un tehniskie šķēršļi (piemēram, mainīgi ass gabarīti, spriegums un vagonu izmērs, kas var atšķirties visā tīklā) ietekmē savstarpējo izmantojamību, kavējot ES dzelzceļa tīkla netraucētu darbību un mazina dzelzceļa operatoru rentabilitāti;
25. uzsver, ka atkarībā no tīkla ievērojami atšķiras sliežu ceļu un ritošā sastāva sistēmu modernizēšanas izmaksas; norāda, ka aprīkojuma dzīvescikla ilgums nozīmē ilgu ieguldījumu amortizācijas periodu, kas ir būtisks ekonomikas kritērijs turpmākiem ieguldījumiem; vērs uzmanību uz grūtībām saistībā ar biežajām izmaiņām standartos, kas ierobežo aprīkojuma dzīvescikla ilgumu, kuru nevar paredzēt dzelzceļa nozarei, un kas tādēļ ir atturošs faktors ieguldījumu veikšanai; tādēļ uzsver, ka svarīga nozīme ir regulatīvajai stabilitātei, lai ieguldījumi atmaksātos; aicina Komisiju, atjauninot SITS

laikposmam līdz 2030. gadam, rūpīgi analizēt turpmākās izmaiņas un nodrošināt savietojamību;

26. pauž nožēlu par to, ka piecos gados līdz 2019. gada vidum gandrīz 80 % jauno ritekļu, kuru ekspluatācija uzsākta Eiropas Savienībā, vai nu tika piemērots izņēmums, vai arī tie bija atbrīvoti no prasības atbilst *ERTMS*; uzskata, ka, ņemot vērā *ERTMS* izvēršanu visaptverošajā tīklā, jaunajam ieviestajam ritošajam sastāvam nebūtu jāpiešķir nekādas atkāpes vai izņēmumi no prasības atbilst *ERTMS*; šajā sakarībā mudina Komisiju uzņemties konkrētas iniciatīvas, lai risinātu šo jautājumu, ieviešot atbilstošu tiesisko regulējumu un nodrošinot, ka tiek ieviests ekonomisko stimulu kopums, lai veicinātu dzelzceļa uzņēmumu ieguldījumus *ERTMS* borta iekārtās;
27. uzsver, ka modernizācijas projektu atļauju piešķiršanas procesu termiņi, jo īpaši attiecībā uz ritošā sastāva atbilstības apstiprināšanas procesiem tikai valsts izmantošanas telpā, joprojām ir atšķirīgi, jo valstu drošības aģentūras atšķirīgi vērtē nepieciešamību atkārtoti apstiprināt konkrētas izmaiņas, kā rezultātā katra ritošā sastāva atkārtotai apstiprināšanai ir vajadzīgs laiks līdz vienam mēnesim; aicina Komisiju uzņemties likumdošanas iniciatīvas, tostarp atjaunināt spēkā esošās īstenošanas regulas, lai nodrošinātu, ka atļauju piešķiršanas procedūras pēc tipa apstiprināšanas procesiem, jo īpaši atbilstības tipam atļaujas piešķiršanas procedūras, kas attiecas uz *ERTMS* apakšsistēmu ritošo sastāvu tā izmantošanai nacionālajā lietošanas telpā, tiek racionalizētas un saskaņotas, veicot paātrinātus kontroles pasākumus, lai saīsinātu laiku, kas vajadzīgs atbilstības sertifikātu piešķiršanai; turklāt uzskata, ka atbilstības nodrošināšanas procesiem būtu vēl vairāk jāstiprina rūpniecisko piegādātāju un attiecīgo valstu drošības aģentūru agrīna iesaistīšana, lai nepieļautu, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi tiek atturēti no plašu un vērienīgu izvēršanas projektu īstenošanas; turklāt prasa, lai Aģentūra tiktu vairāk iesaistīta veiktajās atbilstības tipam procedūrās, kad modernizētais ritošais sastāvs ir paredzēts tikai izmantošanai valsts teritorijā;
28. aicina ievērot sistēmisku pieeju *ERTMS* izvēršanai — gan borta iekārtām, gan lauka iekārtām;
29. atgādina, ka saskaņā ar nesen veikto ekonomiskā pamatojuma izpēti par deviņiem pamattīkla koridoriem duālajai borta mehānismu migrēšanas stratēģijai *ERTMS* izvēršanai, kas koncentrējas uz to, lai pirmkārt aprīkotu sastāvu ar *ERTMS*, ir labāks ekonomiskais rezultāts, salīdzinot ar duālo sliežu ceļu migrēšanas stratēģiju;
30. norāda, ka lauka iekārtu uzstādīšanas lēnais temps kavē stabilu *ERTMS* ieviešanu; uzskata, ka duālā sliežu ceļu migrēšanas stratēģija, kas koncentrējas uz to, lai ierīkotu *ERTMS* uz augšgalā ierīkotām mantotām sistēmām, kuru darbības funkcijas tiek uzturētas līdz visa sastāva aprīkošanai, arī būtu jāpaātrina, jo īpaši ņemot vērā gaidāmo Dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru regulas pielāgošanu *TEN-T* vadlīniju pārskatīšanai, un šajā ziņā aicina nodrošināt turpmāku sadarbību starp Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru (*ERA*), infrastruktūras pārvaldītājiem un valstu drošības iestādēm, lai panāktu *ERTMS* sliežu ceļu versiju pilnīgu savienojamību; atgādina, ka ir jāatrisina nesavienojamība starp dažādajām jau izvērstajām *ERTMS* sliežu ceļu versijām un jānodrošina turpmāka savienojamība visām *ERTMS* līnijām, un šajā ziņā pieprasa turpmāku sadarbību starp *ERA* un infrastruktūras pārvaldītājiem, un valstu drošības iestādēm;

31. aicina Komisiju, nosakot dzelzceļa savienojamības indeksu, ņemt vērā *ERTMS* aprīkojumu;
32. uzsver, ka viens no nozīmīgākajiem vājajiem punktiem ritošā sastāva modernizācijā ir prototipi, jo to izstrādāšana ir sarežģīta, laikietilpīga un dārga; turklāt norāda uz šobrīd iespējamo risku, ka viens un tas pats prototipa projekts saņem finansējumu no vairākiem ES avotiem; aicina izveidot ES platformu prototipu izstrādei, lai veicinātu apjomradītus ietaupījumus, saskaņošanu un konkurētspēju, kā arī izveidot pārredzamu to risinājumu reģistru, kas jau ir tikuši finansēti;
33. uzsver, ka bez standartizētām saskarnēm ar "pieslēdz un strādā" ("*Plug and play*") tehnoloģiju — gan attiecībā uz sliežu ceļiem, gan ritošo sastāvu — dzelzceļa sistēma nevarēs ieviest un izmantot priekšrocības, ko sniedz tādi *ERTMS* "paradigmas maiņas elementi" kā automātiskā vilciena vadības sistēma, nākotnes mobilā radiosakaru sistēma, satelītu pozicionēšana vai 3. līmeņa tehnoloģija; aicina Komisiju ņemt vērā, ka GSM-R tehnoloģija, kas *ERTMS* pirmsākumos bija moderna, kļūst par novecojušu tehnoloģiju sakarā ar 4G un 5G ieviešanu;
34. uzsver vajadzību pēc iespējas ātrāk nodrošināt sinerģiju starp *ERTMS* un Eiropas Globālās navigācijas satelītu sistēmu (*GNSS*), jo īpaši tāpēc, ka *GNSS* signālu pieejamība ir atkarīga no virtuālām balisēm, kuru izvēršana un uzturēšana būtu lētāka, jo ar to tiktu paātrināta *ERTMS* ieviešana un uzlabota *ERTMS* konkurētspēja ārpus ES; aicina ES dzelzceļa rūpniecību izstrādāt tehniskos risinājumus, lai *GNSS* varētu izmantot *ERTMS* plašā mērogā; turklāt aicina Komisiju apsvērt iespēju ieviest *GNSS* gaidāmajā *ERTMS* *CCS* *SITS* pārskatīšanā, lai novērstu atlikušās tehnoloģiskās nepilnības un pieņemtu inovāciju; aicina *ERA* cieši sadarboties, atbalstīt un integrēt kosmosa un dzelzceļa jomas ieinteresēto personu pētniecības un izstrādes projektus, lai *GNSS* vilcienam atrašanās vietas noteikšanas sistēmu pēc iespējas ātri iekļautu *ERTMS*; turklāt aicina pastiprināt sadarbību starp Aģentūru un *GNSS* aģentūru, lai *GNSS* pārvērstu *ERTMS* standartos;
35. uzsver pastāvošās nepilnības un grūtības publiskā iepirkuma jomā *ERTMS* izvēršanai; aicina Komisiju sadarboties ar Aģentūru, lai izveidotu vienotu ES iepirkuma procedūru formātu, pamatojoties uz priekšlikumu, par kuru nozare vienojās 2018. gadā, un tiesību akta priekšlikumā iekļaut visus tehniskos aspektus sekmīga iepirkuma nodrošināšanai (piem., apkopes klauzulas) un saderīgumu ar jaunāko pieejamo *ERTMS* bāzlīniju;
36. atzīst, ka *ERTMS* ir ES rūpniecības inovāciju jaudas flagmanis; aicina Komisiju iesniegt tiesību akta priekšlikumu par *ERTMS* industriālo stratēģiju kā daļu no jaunās Eiropas industriālo stratēģijas, pievēršoties problēmām: nepietiekamai rūpnieciskajai kapacitātei, tam, ka trūkst pietiekamu darbnīcu, lai varētu veikt modernizāciju, un pietiekama, stabila un paredzama budžeta, kā arī trūkst kvalificētu darbinieku, un nodrošinot pāreju no pašreizējās projektu pieejas uz *ERTMS* ieviešanas industrializāciju;
37. aicina Komisiju un dalībvalstis zaļā kursa ietvaros veicināt duālo profesionālo apmācību jaunām darbvietām, ko radījusi digitalizācija un inovācija jauno izaicinājumu jomā, kas veidojas *ERTMS* izvēršanā, sniedzot pietiekamu atbalstu dzelzceļa darbinieku pārkvalifikācijai un prasmju pilnveidei, piemēram, apmācībai par jauno signalizācijas sistēmu;

Finansējums

38. atgādina, ka ES dzelzceļa tīkla pienācīga darbība ir atkarīga no pienācīgiem ieguldījumiem infrastruktūrā un ritošajos sastāvos, kā arī no labas tehniskās apkopes;
39. norāda, ka laikposmā no 2014. līdz 2020. gadam no ES budžeta tika atbalstīta *ERTMS* izvēršana ar aplēsto kopējo budžetu EUR 2,7 miljardi, no kuriem EUR 850 miljoni tika piešķirti no EISI un EUR 1,9 miljardi — no Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem (ERAF un Kohēzijas fonds) atbalsttiesīgajos reģionos;
40. uzsver, ka ieguldījumi, kas vajadzīgi *ERTMS* izvēršanai pamattīklā, tiek lēsti EUR 12 miljardu apmērā sliežu ceļu sistēmām un EUR 5 miljardu apmērā bortiekārtu sistēmām;
41. uzsver, ka ieguldījumi *ERTMS* izvēršanā palīdz sasniegt ES finanšu instrumentu klimata un digitālās integrēšanas mērķrādītājus un tādēļ būtu uzskatāmi par prioritāti šo instrumentu īstenošanā;
42. atgādina, ka ES finansiālais atbalsts ir pieejams gan borta iekārtu, gan lauka iekārtu *ERTMS* ieguldījumiem, taču tas var segt tikai nelielu daļu no izvēršanas kopējām izmaksām, lielākajai daļai ieguldījumu paliekot atsevišķu infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu ziņā; uzskata, ka ir nepieciešams uzlabot esošos finanšu instrumentus, lai stimulētu plaša mēroga ieguldījumus *ERTMS*; šajā sakarībā aicina Komisiju izstrādāt visaptverošas pamatnostādnes, atbalstot plaša mēroga stratēģiju *ERTMS* — gan uz sliežu ceļiem, gan vilcienos — finansēšanai;
43. aicina Komisiju apzināt pasākumu grozu, kurus var veikt dalībvalstis un Eiropas Savienība, lai paplašinātu *ERTMS* izvēršanu ritošajā sastāvā, vienlaikus nodrošinot, ka iesaistītajiem uzņēmumiem ir dzīvotspējīga uzņēmējdarbība, un pienācīgi ņemot vērā tīkla pārvaldītāju kā potenciālo pakalpojumu sniedzēju lomu;
44. atgādina par Eiropas Revīzijas palātas konstatējumu, ka Eiropas Savienībā 50 % saistību no *TEN-T* finansējuma līdzekļiem, ko sākotnēji piešķīra *ERTMS* projektiem, tika atceltas un atcelšanas galvenais iemesls ir kavējumi īstenošanā un projekta darbības jomas samazināšana; aicina Komisiju un dalībvalstis pievērsties šai problēmai;
45. atgādina, ka ar ES līdzekļiem nepietiek, lai apmierinātu visas paredzamās vajadzības, un tādēļ aicina Komisiju un dalībvalstis cieši sadarboties un uzņemties plānošanas, finansiālas un politiskas apņemšanās, lai vēl vairāk uzlabotu pievilcību ieguldījumu veikšanai *ERTMS* un nodrošinātu juridisko noteiktību privātajiem ieguldītājiem; norāda, ka būtu jāpagarina EISI dotāciju nolīgumu ilgums, lai labāk atspoguļotu to, cik ilgs laiks faktiski nepieciešams *ERTMS* projektu īstenošanai;
46. uzsver, ka prioritāte ir piešķirama finansējumam pārrobežu savienojumiem domātam aprīkojumam; uzskata – tā kā ES līdzfinansējuma likmes *ERTMS* nav pietiekamas, tās būtu jāpalielina; šajā saistībā aicina Komisiju izvērtēt iespēju piešķirt *ERTMS* stratēģiskajiem projektiem saskaņā ar EISI finansējumu tādu līdzfinansējuma koeficientu, kas pat pārsniedz 50 %, ja šādi projekti ir integrēti vērienīgos plaša mēroga paātrinātos plānos paplašināt *ERTMS* izvēršanu, lai sniegtu stimulu vērienīgām stratēģijām *ERTMS* dalībvalstīs;

47. aicina Komisiju un dalībvalstis nodrošināt, veicināt un atvieglot sinerģiju starp visiem Eiropas finanšu instrumentiem, piemēram, EISI un tā finansējuma apvienošanas mehānismu, kohēzijas fondiem un *InvestEU*, un piekļuvi *Next Generation EU*, un aicina Komisiju mudināt dalībvalstis izvirzīt *ERTMS* par vienu no galvenajām prioritātēm to nacionālajos atveseļošanas un noturības plānos (NANP);
48. atgādina par *Next Generation EU* un ANM stratēģisko nozīmi, atbalstot vērienīgo plaša mēroga *ERTMS* izvēršanas plānu dalībvalstu NANP un aicina Komisiju nodrošināt, ka NANP sagatavošanas posmā atbilstoša nozīme tiek piešķirta *ERTMS* finansējumam;
49. uzsver, ka ES finansējums ir jāpiešķir jaunu dzelzceļa līniju projektiem tikai tad, ja tajos ietverts *ERTMS* aprīkojums; turklāt prasa, lai Aģentūru sistemātiski izvērtē ES finansētu projektu atbilstību SITS nolūkā novērst sarežģījumus attiecībā uz uzstādīto *ERTMS* versiju saderīgumu;
50. aicina dalībvalstis piešķirt uz vismaz 10 gadiem maksas par piekļuvi sliežu ceļiem samazinājumu 75 % apmērā tiem dzelzceļa pakalpojumu uzņēmumiem, kuri veiksmīgi aprīko pilnīgi visas savas lokomotīves (100 %) ar *ERTMS* 3. bāzlīniju;
51. uzsver, ka metode, ar kādu aprēķina ES atbalstu *ERTMS* aprīkojumam, balstoties uz vienotu likmi par kilometru, ir piemērota lineārajiem sliežu posmiem, bet mazāk piemērota urbānajiem mezgliem, kam vajadzīgi daudzi sliežu ceļu objekti un sarežģīti *ERTMS* iestatījumi īsā ceļa posmā; ierosina apsvērt iespēju sadalīt izmaksas atbilstoši maršrutā noteiktajam iestatījumu skaitam;
 -
 - ◦
52. uzdod priekšsēdētājam šo rezolūciju nosūtīt Padomei un Komisijai.

PASKAIDROJUMS

Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (*ERTMS*) ir vienota Eiropas signalizācijas un ātruma kontroles sistēma, kas tika uzsākta 1990. gadu sākumā un kuras mērķis ir nodrošināt valstu dzelzceļa sistēmu savstarpēju izmantojamību, samazināt signalizācijas sistēmu iegādes un uzturēšanas izmaksas, kā arī palielināt vilcienu ātrumu, infrastruktūras jaudu un dzelzceļa transporta drošības līmeni.

Neraugoties uz uzsāktajām sekmīgajām iniciatīvām un valstu un Eiropas tiesību aktiem, kas pieņemti, lai veicinātu *ERTMS* izvēšanu un sadarbību, piemēram, Eiropas transporta tīkla transporta programma (*TEN-T*), Pamattīkla koridoru regula (*CNC*), Eiropas stratēģiskie izvēšanas plāni (*ESIP*), valstu īstenošanas plāni (*VĪP*) vai saprašanās memorandi (*SM*), izvēšana joprojām ir lēna un neviendabīga un nav pilnībā sasniegta sadarbība.

Tomēr — vairāk nekā jebkad agrāk — pilnīga *ERTMS* ieviešana ir būtiski svarīga, lai dzelzceļa nozare varētu sasniegt vērienīgos Eiropas zaļā kursa mērķus un starpposma mērķus, kas noteikti Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā 2030. un 2050. gadam.

Referente uzskata, ka šis ziņojums ir iespēja sniegt aktuālāku priekšstatu par pašreizējo stāvokli un jo īpaši risināt būtiskākās problēmas saistībā ar *ERTMS* izvēšanu, vienlaikus sniedzot dažus konkrētus ieteikumus.

Lai izstrādātu ziņojumu, referente, klātesot ēnu referentiem, rīkoja arī ideju ģenerēšanas sesiju, kurā piedalījās pārstāvji no visas dzelzceļa nozares (skat. pielikumus): ES iestādēm, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa uzņēmumiem, nozares, kopuzņēmuma. Sanāksmes mērķis bija apkopot ieinteresēto personu viedokļus par galvenajām problēmām, kas saistītas ar *ERTMS* sadarbību, izvēšanu un finansēšanu.

Problēmas un ieteikumi

Ideju ģenerēšanas laikā dalībnieki stingri norādīja, ka ir vajadzīga vispārēja koordinēta un stratēģiska pieeja *ERTMS* izvēšanai un tās “virzībai uz priekšu”. Šajā sakarā referente atzīst Eiropas Dzelzceļa aģentūras (Aģentūra), Eiropas *ERTMS* koordinatora un kopuzņēmuma *Shift2Rail* (KU S2R) nozīmi un iesaka palielināt Aģentūras finanšu resursus un pilnvaras, lai pārvarētu pašreizējās problēmas, kas saistītas ar *ERTMS* izvēšanu un darbību.

Lai panāktu ar klimatu saistīto un digitālo pārkārtošanos, referente uzsver, ka ir jāpaātrina izvēšanas temps, lai ievērotu pašreizējo *ERTMS* ieviešanas termiņu — līdz 2030. gadam pamattīklā, un viņa ierosina noteikt līdz 2040. gadam ieviešanu visā visaptverošajā tīklā.

Referente arī nāk klajā ar vairākiem ieteikumiem, kā pārvarēt galvenās problēmas, kas konstatētas *ERTMS* izvēšanā, proti:

- izstrādāt **Eiropas stratēģiju** valstu (B klases) sistēmu **ekspluatācijas pārtraukšanai** — ar ES līmenī noteiktiem regulatīviem termiņiem, lai risinātu jautājumu par B klases sistēmu lēno migrēšanu uz *ERTMS*;
- ieviest regulatīvu noteikumu, lai nodrošinātu, ka ***ERTMS* valstu īstenošanas plāni (VĪP) ir juridiski saskaņoti ar saistošajiem *ERTMS* izvēšanas mērķiem**, kas noteikti ES līmenī, lai panāktu ekspluatācijas pārtraukšanu;

- **vēl vairāk saskaņot operatīvās prasības**, lai pārvarētu šķēršļus, ko esošie valstu tehniskie noteikumi rada sadarbībai;
- aizliegt piešķirt jauniem ritekļiem, kurus ievieš Eiropā, jebkāda veida atkāpes vai atbrīvojumus no prasības atbilst *ERTMS*;
- **vēl vairāk racionalizēt atļauju piešķiršanas procedūras**, jo īpaši atkārtotu apstiprināšanu, lai izvairītos no kavēšanās un augstām izmaksām;
- izveidot **vienotu ES platformu prototipu izstrādei**, jo tie ir galvenie vājie punkti ritošā sastāva modernizācijā, un izveidot **pārredzamu** jau finansētu prototipu risinājumu **reģistru**, lai izvairītos no vairākkārtēja ES finansējuma;
- nodrošināt **standartizētas saskarnes**, lai ieviestu jaunas funkcijas (paradigmas maiņu), piemēram, 3. līmeni, automātisko vilciena vadības sistēmu *ATO*, satelītu pozicionēšanu;
- izveidot **vienotu ES iepirkuma procedūru formātu**, lai novērstu pastāvošās iepirkuma nepilnības;
- aicināt iesniegt tiesību akta priekšlikumu par ***ERTMS* industriālo stratēģiju**, lai risinātu jautājumu par nepietiekamu rūpniecisko kapacitāti, to, ka trūkst pietiekamu darbnīcu, lai varētu veikt modernizāciju, un stabila un paredzama budžeta, kā arī trūkst kvalificētu darbinieku.

Referente arī atgādina, ka *ERTMS* ir paredzēts īpašs ES finansējums, bet arī norāda, ka tas nav pietiekams visu paredzamo vajadzību segšanai. Tādēļ viņa iesaka, balstoties uz *ERTMS* ekonomisko pamatojumu, vēl vairāk uzlabot pievilcību ieguldījumu veikšanai *ERTMS* un juridisko noteiktību attiecībā uz to. Referente arī uzskata, ka dalībvalstīm būtu jānosaka *ERTMS* par vienu no galvenajām prioritātēm savos atveseļošanas un noturīgas attīstības plānos.

Visbeidzot, referente uzskata, ka *ERTMS* izvēršanas panākumi būs atkarīgi no turpmāko un pārskatīto ES tiesību aktu saskaņotības un ES iestāžu un dalībvalstu apņēmības tos īstenot.

PIELIKUMS

2021. gada 3. februāris

Ideju ģenerēšanas sesija

“ERTMS: pašreizējā situācija un ieteikumi”

Zoom

Piezīme: pieejams mutiskais tulkojums angļu un spāņu valodā.

APTAUJAS ANKETA:

15:00-15:10 EP referentes par *ERTMS* Izaskun Bilbao Barandica ievada paziņojums

15:10-15:45 **Sadarbspēja:**

- *Kādi, jūsuprāt, ir galvenie neatrisinātie sadarbības jautājumi?*
- *Vai atšķirīgie ERA un VDI atļauju piešķiršanas procesi ir šķērslis sadarbībai? Vai mums vajadzētu būt vērienīgākiem un veidot ERA kā vienotu kontaktpunktu visām atļaujām?*
- *Vai ERTMS 3. un 2. bāzlīnija ir patiesi sadarbībspējīgas? Kā mēs varam nodrošināt, ka turpmākās ERTMS versijas būs saderīgas? Kā mēs varētu pārvaldīt pāreju?*
- *Vai ES rīcības dokuments “ERTMS, virzība uz priekšu” balstās uz reālistiskiem pieņēmumiem, un vai tajā noteiktie uzdevumi ir sekmīgi īstenoti? Kādus aspektus vajadzētu mainīt, vai uz kādiem mērķiem būtu jāpārorientējas?*

Apaļā galda diskusija

15:45-16:20 **Ieviešana:**

- *Vai ir nepieciešams precīzs termiņš dalībvalstu B klases sistēmu ekspluatācijas pārtraukšanai? Ja nē — kāpēc to nevajag, un, ja jā, kā šis process būtu jāveic?*
- *Vai jūs piekrītat EK uzņēmējdarbības pamatojumam, ka ieguldījumi borta sistēmās būtu jānosaka par prioritāriem?*
- *Kā mēs varam radīt lielāku uzticēšanos starp privātiem uzņēmumiem un operatoriem un publiskām iestādēm?*
- *Vai ieviešana pasažieru pārvadājumu nozarē atšķiras no ieviešanas kravu pārvadājumu nozarē?*
- *Vai būtu vieglāk atjaunot ritošā sastāva parku, nevis to modernizēt? Vai mums vajadzētu izstrādāt Eiropas stratēģiju attiecībā uz ritošo sastāvu?*
- *Kādiem galvenajiem pārmaiņu nesējiem var būt vislielākais ieviešanas potenciāls un būtiska ietekme uz ERTMS izvēršanu?*
- *Vai mums vajadzētu izveidot Eiropas standartizētu satiksmes vadības sistēmu? Un ja jā, kā to panākt?*

Apaļā galda diskusija

16:20-16:55 **Finansējums:**

- *Vai ES un dalībvalstu finansējums ERTMS izvēršanai ir pietiekams un mērķtiecīgs?*
- *Vai plānojat DFS arī dalībvalstu līmenī ERTMS finansēšanai?*

- *Kādi finanšu instrumenti tiek galvenokārt izmantoti ERTMS atbalstam (piemēram, valsts, EISI, EISI finansējuma apvienošanas mehānisms, ESI fondi)? Kādi finanšu instrumenti būtu jāuzlabo ES līmenī?*
 - *Kuri ar ERTMS saistītie ieguldījumi ir pievilcīgāki privātajam finanšu sektoram?*
 - *Kā novērst viena un tā paša prototipa vairākkārtēju finansēšanu?*
- Apaļā galda diskusija

16:55-17:00 EP referentes par ERTMS Izaskun Bilbao Barandica noslēguma piezīmes

2021. gada 3. februāris	
Ideju ģenerēšanas sesija	
“ERTMS: pašreizējā situācija un ieteikumi”	
DALĪBNIEKU SARAKSTS	
Organizācija	Vārds, uzvārds
MOVE ĢD	Elisabeth Werner Keir Fitch Ian Conlon
ERTMS koordinators	Matthias Ruete Marcin Wojcik
Ieinteresētās personas	
ADIF	Álvaro Mascaraque
Alstom	Nicolas Erb
Eiropas Dzelzceļa un infrastruktūras uzņēmumu kopiena (CER)	Alberto Mazzola Ilja Lorenzo Volpi
Deutsche Bahn	Johann Metzner
EIB	Ville Saarinen
ERA	Josef Doppelbauer
Eiropas Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju apvienība (EIM)	Monika Heiming Javier Moreno Bardo Schettini
Ferrovie dello Stato	Gregorio Leonelli Ugo Totori
Shift2Rail	Carlo Borghini
SNCF	Cedric Verdeaux
UNIFE	Jean Philippe Peuziat Jonathan Cutuli Jon Alzate CAF Signalling

**INFORMĀCIJA PAR PIENĒMŠANU
ATBILDĪGAJĀ KOMITEJĀ**

Pieņemšanas datums	25.5.2021
Galīgais balsojums	+: 47 -: 1 0: 0
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Karima Delli, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Clare Daly, Roman Haider, Jutta Paulus, Marianne Vind

**ATBILDĪGĀS KOMITEJAS
GALĪGAIS BALSOJUMS PĒC SARAKSTA**

47	+
ECR	Peter Lundgren, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Marianne Vind, Petar Vitanov
The Left	Clare Daly, Kateřina Konečná, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Jutta Paulus

1	-
NI	Dorien Rookmaker

0	0

Izmantoto apzīmējumu skaidrojums:

+ : par

- : pret

0 : atturas