



PŘIJATÉ TEXTY

P9_TA(2021)0327

Bezpečnost železnic a signalizace: posouzení současného stavu zavádění ERTMS

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 7. července 2021 o bezpečnosti železnic a signalizaci: posouzení současného stavu zavádění evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) (2019/2191(INI))

Evropský parlament,

- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii¹,
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, a zejména na čl. 47 odst. 2 uvedeného nařízení² (dále jen „nařízení o TEN-T“),
- s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/6 ze dne 5. ledna 2017 o evropském prováděcím plánu evropského systému řízení železničního provozu³,
- s ohledem na zvláštní zprávu Evropského účetního dvora (EÚD) ze dne 3. října 2017 nazvanou „Jednotný evropský systém řízení železničního provozu: bude politické rozhodnutí někdy uskutečněno?“,
- s ohledem na Zelenou dohodu pro Evropu,
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 9. prosince 2020 nazvané „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ (COM(2020)0789),
- s ohledem na sedmou monitorovací zprávu Komise ze dne 13. ledna 2021 o vývoji na železničním trhu podle čl. 15 odst. 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU (COM(2021)0005),
- s ohledem na rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/2228 ze dne

¹ Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44.

² Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1.

³ Úř. věst. L 3, 6.1.2017, s. 6.

23. prosince 2020 o Evropském roku železnice (2021)¹,

- s ohledem na své usnesení ze dne 9. června 2016 o konkurenceschopnosti evropského dodavatelského železničního průmyslu²,
 - s ohledem na článek 54 svého jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A9-0181/2021),
- A. vzhledem k tomu, že evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) je evropskou normou pro automatické vlakové zabezpečení, která umožňuje interoperabilní železniční systém v Evropě;
- B. vzhledem k tomu, že Komise a evropští výrobci železničního zařízení, provozovatelé infrastruktury a železniční podniky podepsali čtyři memoranda o porozumění týkající se spolupráce při zavádění ERTMS, přičemž poslední z nich bylo podepsáno v září 2016;
- C. vzhledem k tomu, že byly učiněny důležité legislativní kroky, včetně přijetí čtvrtého železničního balíčku v červnu 2016, který upravuje otázky správy železnic a posiluje úlohu Agentury Evropské unie pro železnice (dále jen „Agentura“) jako systémového orgánu pro ERTMS, jakož i revize technických specifikací pro interoperabilitu pro palubní a traťové subsystemy „Řízení a zabezpečení“ (CCS TSI) přijaté nařízením Komise (EU) 2016/919³, které poskytuje právní status základní specifikaci 3 verze 2 systému ETCS (evropský vlakový zabezpečovací palubní systém) a základní specifikaci 1 GSM-R (globální systém pro mobilní komunikace v železničním provozu);
- D. vzhledem k tomu, že 5. ledna 2017 byl přijat nový evropský prováděcí plán systému ERTMS⁴, který stanoví harmonogram pro zavádění systému ERTMS v koridorech hlavní sítě;
- E. vzhledem k tomu, že plně zavedený systém ERTMS by umožnil zvýšit dopravní kapacitu stávající železniční infrastruktury až o 30 %;
- F. vzhledem k tomu, že Komise rovněž zveřejnila akční plán pro systém ERTMS⁵, v němž jsou uvedena opatření na odstranění překážek bránících zavádění systému ERTMS a jeho interoperabilitě a jež má přispět k dosažení cíle, jímž je transformace přibližně jedné třetiny koridorů hlavní sítě do roku 2023;
- G. vzhledem k tomu, že v období let 2014–2020 bylo na zavedení systému ERTMS ve způsobilých regionech poskytnuto podle odhadů celkem 2,7 miliardy EUR, z nichž

¹ Úř. věst. L 437, 28.12.2020, s. 108.

² Úř. věst. C 86, 6.3.2018, s. 140.

³ Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystemů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 158, 15.6.2016, s. 1).

⁴ Prováděcí nařízení (EU) 2017/6.

⁵ Pracovní dokument útvarů Komise ze dne 14. listopadu 2017 nazvaný „Vytvoření účinného a interoperabilního evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) – další postup), SWD(2017)0375.

850 milionů EUR pocházelo z Nástroje pro propojení Evropy (CEF)¹ a 1,9 miliardy EUR z evropských strukturálních a investičních fondů (Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR) a Fondu soudržnosti);

- H. vzhledem k tomu, že zavedení systému ERTMS musí zahrnovat vyřazení systémů třídy B z provozu traťových součástí systému ETCS a rozsáhlé dodatečné vybavení kolejových vozidel palubními jednotkami, které jsou interoperabilními subsystémy ERTMS;
 - I. vzhledem k tomu, že členské státy nemají žádnou zákonnou povinnost přijmout opatření k zajištění toho, aby železniční podniky investovaly do ERTMS;
 - J. vzhledem k tomu, že EÚD varoval, že úplné zavedení hlavní sítě ERTMS je v současné době výrazně zpožděno a nebude dokončeno ve lhůtě, která byla stanovena na rok 2030, a poukázal na to, že jedním z hlavních důvodů tohoto zpoždění je nedostatečná koordinace ze strany členských států;
 - K. vzhledem k tomu, že železniční nehoda vlaku Alvia v Santiagu de Compostela dne 24. července 2013 zapříčinila smrt 80 osob a zranění u dalších 144 osob;
 - L. vzhledem k tomu, že podle metodiky EU pro sledování klimatu u výdajů EU představuje ERTMS v novém programovém období 40 % příspěvku na cíle v oblasti klimatu a životního prostředí a že 30 % výdajů z fondů politiky soudržnosti a InvestEU, 37 % výdajů Nástroje pro oživení a odolnost² a 60 % výdajů Nástroje pro propojení Evropy (CEF) musí být přiděleno na opatření na boj proti změně klimatu;
 - M. vzhledem k tomu, že nástroj RRF stanoví, že 20 % investic by mělo být digitálně orientováno a že ve své metodice pro digitální označování stanovené v příloze VII nařízení o RRF je 100 % investic do ERTMS digitální;
1. zdůrazňuje, že železniční doprava je nejudržitelnějším a energeticky neúčinnějším druhem hromadné dopravy osob a nákladu, který však dosud nenaplnil svůj plný potenciál, a to navzdory pozitivnímu vývoji v tomto odvětví, jako je neustálý nárůst objemu osobní i nákladní železniční dopravy, přestože v posledních letech byly tyto nárůsty nerovnoměrné;
 2. poukazuje na to, že Zelená dohoda pro Evropu vyzývá k zásadnímu přechodu na železniční dopravu a že Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu stanoví milníky pro zdvojnásobení vysokorychlostní železniční dopravy do roku 2030 a železniční nákladní dopravy do roku 2050, což vyžaduje zvýšení kapacity železniční dopravy, jehož nelze dosáhnout bez rozsáhlého a zrychleného zavádění systému ERTMS v celé EU;
 3. zdůrazňuje, že hlavními cíli koordinace železnic v EU je posílit odolnost hlavní sítě a

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění zařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 129).

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/241 ze dne 12. února 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro oživení a odolnost (Úř. věst. L 57, 18.2.2021, s. 17).

zvýšit podíl železniční nákladní a osobní dopravy;

4. připomíná, že systém ERTMS byl spuštěn v 90. letech minulého století a jeho cílem je zajistit bezpečnost železniční dopravy, posílit interoperabilitu mezi vnitrostátními železničními sítěmi a přeshraniční železniční dopravou, snížit náklady na nákup a údržbu zabezpečovacích systémů a zvýšit kapacitu železniční infrastruktury a spolehlivost železničního dopravního systému;
5. zdůrazňuje, že plné zavedení systému ERTMS přispěje k vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, má zásadní význam pro přizpůsobení evropského železničního odvětví digitálnímu věku, zvýší ziskovost železniční dopravy, umožní zvýšit provozní hustotu tratě a je předpokladem pro to, aby železnice konečně byla konkurenceschopná vůči ostatním druhům dopravy; vítá proto skutečnost, že nová Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu potvrzuje, že systém ERTMS by měl být klíčovou prioritou pro vytvoření skutečně inteligentního a účinného dopravního systému dosažením cílů, jako je dostatečné přidělování kapacity a řízení dopravy cestujících i nákladu;
6. zdůrazňuje, že systém ERTMS se stal celosvětovým standardem pro řízení vlaků a komunikaci a že byl zaveden v téměř 50 zemích po celém světě, což poskytuje vynikající příležitosti k rozšíření podnikatelské činnosti s vysokou přidanou hodnotou, k vytváření odborných znalostí v EU a k zavádění ve třetích zemích; vyzývá k vytvoření standardizovaného unijního systému řízení provozu a je přesvědčen, že unijní normu je třeba rychle zavést, a to dříve, než bude EU nucena uplatnit globální normu systému řízení železniční dopravy; dále vyzývá Komisi, aby využila bilaterální spolupráce EU k podpoře zavádění systému ERTMS ve třetích zemích;
7. vítá práci Komise na vytvoření rámce pro architekturu řízení a zabezpečení (CCS) s cílem zajistit, aby železnice plně využila digitalizaci, která staví ERTMS, což by mělo umožnit snadnější a cenově dostupnější aktualizace a modernizace díky další standardizaci a modularizaci, zavedení zásady „plug-and-play“ a harmonizaci modelování údajů;

Správa

8. vítá nové úkoly, které byly Agentuře svěřeny v rámci čtvrtého železničního balíčku, a je si vědom její důležité úlohy jakožto jednotného kontaktního místa, které zajišťuje soudržnost při rozvoji interoperabilního systému ERTMS a zaručuje, aby bylo jeho zavádění v souladu s platnými specifikacemi a aby evropské výzkumné a inovační programy související s ERTMS byly koordinovány s vývojem technických specifikací pro ERTMS; vyjadřuje proto politování nad nedávným snížením ročního rozpočtu Agentury;
9. domnívá se, že Agentuře by měly být poskytnuty odpovídající finanční a lidské zdroje a měly by jí být svěřeny další pravomoci, které jí umožní překonat přetrvávající problémy spojené se zaváděním a fungováním systému ERTMS (harmonizace provozních pravidel a požadavků, údržba a změny specifikací, shoda s typem, délka postupů schválení typu, postupy zadávání veřejných zakázek atd.), posílit konkurenceschopnost a vést technické zavádění nových technologií;

10. poukazuje na úlohu koordinátora pro ERTMS při vymezování tratí a koridorů, které je třeba přednostně vybavit systémem ERTMS, a zajišťování jeho zavádění s maximální nákladovou efektivností a v úzké spolupráci s členskými státy a se zúčastněnými stranami;
11. domnívá se, že je třeba výrazně zdokonalit roli koordinátora pro ERTMS, a to jak pokud jde o zdroje, tak o prováděcí pravomoci, aby bylo dosaženo cílů zavádění; vítá proto příležitost posílit úlohu koordinátora pro ERTMS v nadcházející revizi nařízení o TEN-T, a to například tím, že mu bude přiznána rozhodující úloha při výběru projektu a rozšířené dozorové pravomoci a že získání grantů z Nástroje pro propojení Evropy (CEF) bude podmíněno jeho souhlasem, zejména pokud jde o hlavní přeshraniční spojení;
12. vítá skutečnost, že koordinátor pro ERTMS každoročně podává zprávu Parlamentu;
13. zdůrazňuje, že přístup k zavádění ERTMS koordinovaný mezi všemi členskými státy a vedený koordinátorem pro ERTMS je jedinou cestou, jak překonat současnou nesourodou situaci, zejména pokud jde o přeshraniční projekty; vyzývá proto Komisi, aby zavedla rámec pro diskusi a koordinaci mezi členskými státy, provozovateli infrastruktury a železničními podniky ve věci zavádění ERTMS pod vedením koordinátora pro ERTMS s cílem podpořit výměnu osvědčených postupů, sladit vnitrostátní plány zavádění, podpořit společná opatření pro zavedení ERTMS na přeshraničních koridorech, zlepšit postupy schvalování souladu a posílit celkovou angažovanost členských států; připomíná, že provozovatelé železniční infrastruktury, kteří jednají ve spolupráci, musejí vyvinout větší úsilí s cílem zavádět systém ERTMS a uvést jej do provozu na přeshraničních úsecích současně a technicky konzistentním způsobem;
14. je přesvědčen, že je třeba vytvořit regulační rámec pro digitalizaci železničního systému, který ze systému ERTMS učiní klíčovou část digitálního vývoje železničního systému; vítá v tomto ohledu závazek odvětví železniční dopravy umožnit industrializaci ERTMS a příspěvek společného podniku Shift2Rail (S2R) k výzkumu a inovacím s cílem odstranit zbývající technické překážky, které brání železničnímu odvětví, pokud jde o interoperabilitu, a zajistit přechod k integrovanějšímu, účinnějšímu a bezpečnějšímu železničnímu trhu EU, který zaručí řádné propojení technických řešení a učiní železniční systém EU udržitelnějším, digitálnějším, konkurenceschopnějším, spolehlivějším a přitažlivějším; důrazně podporuje novou následnou iniciativu, systémový pilíř společného podniku pro evropské železnice, která koordinuje vývoj systému, rozvoj nových technologií, technologické migrační plány, industrializaci a zavádění, zejména pokud jde o systém ERTMS, s cílem zajistit účinnější spolupráci a lepší využívání omezených zdrojů;
15. vyzývá k dalšímu posílení koordinace mezi Agenturou a společným podnikem S2R s cílem lépe upřednostňovat investice do digitalizace evropských železnic; v této souvislosti zdůrazňuje, že Agentura by měla mít ve správní radě společného podniku S2R významnější úlohu než jen pozici pozorovatele;

Interoperabilita a zavádění

16. vítá uspokojivé výsledky systému ERTMS, pokud jde o rychlost, kapacitu a bezpečnost všude tam, kde byl zaveden; vyjadřuje politování nad tím, že ve srovnání s cíli

stanovenými v evropském prováděcím plánu bylo na konci roku 2020 pouze asi 13 % koridorů základní sítě provozováno v souladu se systémem ERTMS a že míra zavádění ERTMS ve většině koridorů dosahovala 7 % až 28 %; konstatuje, že investice do systému ERTMS se systematicky nezaměřují na hlavní síť, navzdory plánům a pokynům pro zavádění TEN-T, které takovou investici doporučují, ani na izolované úseky, které nejsou napojeny na hlavní síť; domnívá se proto, že je třeba posílit přístup založený na koridorech, aby se odstranily překážky zavádění systému ERTMS, zejména v koridorech s nejnižší mírou zavádění, jako je atlantický koridor, a zejména v rámci Iberského poloostrova; vyzývá dále Komisi, aby sestavila seznam přeshraničních železničních spojení na hlavní síti, kde nebylo dosaženo plného zavedení traťového systému ERTMS, a aby svá zjištění zveřejnila s cílem upozornit na evropskou přidanou hodnotu, kterou představuje plné zavedení systému ERTMS na těchto železničních spojeních;

17. domnívá se, že desetinásobný nárůst tempa zavádění ERTMS je naléhavě nutný k dosažení digitální transformace a ke zlepšení bezpečnosti železničního systému EU, cestujících v železniční dopravě a příslušných pracovníků; je toho názoru, že na hlavní síti je třeba zavést systém ERTMS do roku 2030 a na globální síti do roku 2040; připomíná, že je třeba zabránit zpožděním při instalaci a aktivaci systému ERTMS, která by mohla ohrozit bezpečnost; v tomto ohledu vyzývá Komisi, aby zachovala a posílila závaznou povahu cílů ve svých přezkumech pokynů pro program transevropské dopravní sítě (TEN-T), evropského prováděcího plánu systému ERTMS a technických specifikací pro interoperabilitu pro palubní a traťové subsystémy „Řízení a zabezpečení“ (CCS TSI);
18. je přesvědčen, že realizace plného potenciálu systému ERTMS bezpochyby závisí na dokončení hlavní sítě TEN-T; vyzývá tudíž Komisi, aby při nadcházející revizi nařízení o TEN-T posílila úlohu koordinátorů hlavní sítě a začlenila do něj rovněž opatření týkající se unijní správy infrastruktury hlavní sítě;
19. upozorňuje, že v současné době stále existuje přibližně 30 různých vnitrostátních zabezpečovacích systémů, zejména v oblastech s převážně místní vnitrostátní dopravou, kde stávající systémy třídy B mají zbývající ekonomickou životnost, a že tato rozmanitost systémů částečně vysvětluje roztržitost a variabilitu nákladů na zavedení systému ERTMS; zdůrazňuje, že systémy třídy B jsou překážkou pro zavádění systému ERTMS a pro přeshraniční provozování železniční dopravy v unijní síti, neboť si žádají dražší a obtížnější schválení z hlediska bezpečnosti pro provozovatele železniční dopravy a představují velkou překážku konkurenceschopnosti železniční dopravy, která brání technické a provozní kompatibilitě železnic v celé EU a vede k dodatečným nákladům pro toto odvětví, včetně nákladů na údržbu;
20. zdůrazňuje, že vyřazování systémů třídy B z provozu postupuje pomalu; s politováním konstatuje, že jen několik málo členských států uvedlo datum vyřazení z provozu ve svých národních prováděcích plánech pro systém ERTMS a že v současné době není na úrovni EU stanovena právní povinnost vyřadit systémy třídy B z provozu ani harmonogram pro jejich vyřazení;
21. domnívá se, že účinného a rychlého zavedení systému ERTMS lze dosáhnout pouze stanovením závazných cílů, které budou posíleny sankcemi pro provozovatele infrastruktury v případě, že jim budou poskytnuty odpovídající rozpočet a zdroje, ale lhůta pro zavedení systému nebude dodržena;

22. naléhavě vyzývá Komisi, aby předložila celkovou strategii pro vyřazení systémů třídy B z provozu, jejíž součástí by byly regulační lhůty odpovídající závazným cílovým hodnotám stanoveným na úrovni EU; domnívá se, že účinnost této strategie a její dlouhodobá způsobilost pro investice závisí na zapojení všech zúčastněných stran, včetně železničních podniků a dodavatelů, a na ochotě členských států plnit své povinnosti podle nařízení o TEN-T;
23. vyzývá dále Komisi, aby zavedla regulační ustanovení, které zajistí, že národní prováděcí plány ERTMS budou právně sladěny (z regulačního i zeměpisného hlediska) se závaznými cíli zavádění systému ERTMS stanovenými v právních předpisech EU, aby bylo možné dokončit jeho zavedení v rámci hlavní sítě do roku 2030 a v rámci globální sítě do roku 2040;
24. poukazuje na to, že stávající vnitrostátní předpisy a nedostatečná harmonizace provozních požadavků v systému ERTMS (např. technická pravidla) a technických překážek (např. proměnlivé rozchody náprav, napětí či rozměry vozů), které se mohou v rámci celé železniční sítě lišit, ovlivňují interoperabilitu, narušují plynulý provoz unijní železniční sítě a omezují ziskovost železničních podniků;
25. zdůrazňuje velkou proměnlivost nákladů na modernizaci traťových i palubních systémů v závislosti na síti; konstatuje, že životnost zařízení znamená dlouhou dobu amortizace investic, což je hlavním ekonomickým kritériem pro budoucí investice; upozorňuje na obtíže spojené s častými změnami norem, které omezují životnost zařízení způsobem, který není železniční odvětví schopno předvídat, a mohou tedy odrazovat od investic; zdůrazňuje proto, že je důležité přejít k situaci regulační stability s cílem umožnit návratnost vynaložených investic; žádá Komisi, aby při aktualizaci technických specifikací pro interoperabilitu pro rok 2030 pečlivě analyzovala další změny a zajistila kompatibilitu;
26. vyjadřuje politování nad tím, že do poloviny roku 2019 se v předcházejících pěti letech vztahovala na téměř 80 % nových vozidel zavedených v EU buď výjimka, nebo tato vozidla byla osvobozena od požadavku na instalaci systému ERTMS; domnívá se, že vzhledem k zavedení systému ERTMS v globální síti by novým kolejovým vozidlům neměly být uděleny žádné odchylky ani výjimky z požadavku na instalaci systému ERTMS; v této souvislosti naléhavě vyzývá Komisi, aby přijala konkrétní iniciativy k řešení tohoto problému tím, že přijme vhodný regulační rámec a zajistí, aby byl zaveden soubor hospodářských pobídek na podporu investic železničních podniků do palubních jednotek ERTMS;
27. zdůrazňuje, že časové rámce postupů vydávání povolení pro projekty modernizace, zejména pro postupy schvalování shody s typem pro kolejová vozidla pouze pro vnitrostátní oblast použití, se stále liší kvůli rozdílným posouzením prováděným vnitrostátními bezpečnostními agenturami, pokud jde o potřebu obnovy povolení určitých změn, což vede k tomu, že opětovné schválení každého kolejového vozidla trvá až jeden měsíc; vyzývá Komisi, aby zahájila legislativní iniciativy, včetně aktualizací stávajících prováděcích předpisů, s cílem zajistit, aby schvalovací postupy v návaznosti na postupy povolení typu, zejména postupy schvalování shody s typem související s dodatečnou montáží palubních subsystémů ERTMS pro vnitrostátní oblast použití, byly zjednodušeny a harmonizovány prostřednictvím zrychlených kontrolních operací s cílem zkrátit dobu potřebnou k udělení osvědčení o shodě s typem; dále se domnívá, že postupy posuzování shody by měly dále posílit zapojení dotčených průmyslových

dodavatelů a vnitrostátních bezpečnostních agentur v rané fázi, aby železniční podniky neodrazovaly od provádění rozsáhlých a ambiciózních projektů zavádění; dále vyzývá k většímu zapojení Agentury do postupů posuzování shody s typem prováděných v případě, že jsou modernizovaná kolejová vozidla určena k výhradně vnitrostátnímu použití;

28. vyzývá k systémovému přístupu k zavádění ERTMS, a to jak z palubního, tak traťového hlediska;
29. připomíná, že podle nedávné případové studie o devíti koridorech hlavní sítě má duální palubní strategie přechodu pro zavádění ERTMS, která se zaměřuje nejprve na vybavení vozového parku systémem ERTMS, lepší hospodářské výsledky než duální strategie přechodu u traťové části;
30. poznamenává, že pomalé tempo instalace traťové části odrazuje od stabilního tempa zavádění systému ERTMS; domnívá se, že by rovněž měla být urychlena strategie pro přechod u traťové části, která se zaměřuje na instalaci ERTMS navíc ke stávajícím systémům, které zůstávají v provozu až do doby, kdy je vybaven celý vozový park, zejména s ohledem na nadcházející sladění nařízení o koridorech pro železniční nákladní dopravu¹ s revizí hlavních směrů TEN-T, a vyzývá v této souvislosti k další spolupráci mezi Agenturou Evropské unie pro železnice (ERA), provozovateli infrastruktury a vnitrostátními bezpečnostními orgány s cílem dosáhnout plné kompatibility traťových verzí ERTMS; připomíná, že nesoulad mezi jednotlivými traťovými verzemi ERTMS, které již byly zavedeny, musí být vyřešen a musí být zaručena budoucí kompatibilita všech tratí s ERTMS; v tomto smyslu také vyzývá k další spolupráci mezi agenturou ERA, provozovateli infrastruktury a vnitrostátními bezpečnostními orgány;
31. vyzývá Komisi, aby při vypracovávání indexu železniční propojenosti zohlednila zařízení ERTMS;
32. zdůrazňuje, že prototypy patří kvůli svému složitému, časově náročnému a nákladnému způsobu vývoje k hlavním překážkám zpomalujícím modernizaci vozidel; dále poukazuje na stávající možné riziko toho, že stejný prototypový projekt získá prostředky z několika různých zdrojů EU; vyzývá ke zřízení platformy EU pro vývoj prototypů s cílem upřednostnit velké úspory z rozsahu, harmonizaci a konkurenceschopnost, jakož i vytvoření transparentního registru řešení, která již získala finanční prostředky;
33. zdůrazňuje, že bez standardizovaných rozhraní s technologií „plug-and-play“ (na traťové i palubní úrovni) nebude železniční systém schopen zavést a pochopit přínosy zlomových prvků ERTMS, jako je automatický provoz vlaků, budoucí systém rádiové mobilní komunikace, družicové určování polohy nebo technologie úrovně 3; vyzývá Komisi, aby vzala v úvahu skutečnost, že technologie GSM-R, která byla na samém počátku zavádění ERTMS nejmodernější, se stává se zavedením 4G a 5G zastaralou;
34. zdůrazňuje, že je třeba co nejdříve zajistit součinnost mezi ERTMS a evropským

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (Úř. věst. L 276, 20.10.2010, s. 22).

globálním družicovým navigačním systémem (GNSS), zejména proto, že dostupnost signálu GNSS závisí na virtuálních balížích, jejichž zavedení a údržba by byly méně nákladné, neboť by to urychlilo zavádění ERTMS a zvýšilo by konkurenceschopnost ERTMS mimo EU; vyzývá železniční průmysl EU, aby vyvinul technická řešení s cílem dosáhnout toho, aby systém GNSS umožnil zavádění ERTMS ve velkém měřítku; dále vyzývá Komisi, aby zvažila zavedení systému GNSS do nadcházející revize technických specifikací pro interoperabilitu pro palubní a traťové subsystémy „Řízení a zabezpečení“ systému ERTMS s cílem odstranit zbývající technologické nedostatky a začlenit inovace; vyzývá Agenturu EU pro železnice, aby úzce koordinovala, podporovala a racionalizovala projekty v rámci výzkumu a vývoje zúčastněných stran v oblasti vesmíru a železniční dopravy s cílem co nejdříve začlenit údaje GNSS o poloze vlaků do systému ERTMS; vyzývá dále k prohloubení spolupráce mezi Agenturou EU pro železnice a Agenturou pro evropský GNSS s cílem postupně zavádět GNSS do norem ERTMS;

35. upozorňuje na stávající neefektivnost a obtíže při zadávání veřejných zakázek pro účely zavádění systému ERTMS; vyzývá Komisi, aby spolupracovala s Agenturou na vytvoření společného evropského formátu pro zadávání veřejných zakázek na základě návrhu, na němž se odvětví dohodlo v roce 2018, a aby se v legislativním návrhu zabývala všemi technickými aspekty pro zajištění úspěšného zadávání veřejných zakázek (např. ustanoveními o údržbě) a souladem s nejnovější dostupnou základní specifikací systému ERTMS;
36. uznává, že ERTMS je vlajkovou lodí inovační síly průmyslu EU; vyzývá Komisi, aby předložila legislativní návrh průmyslové strategie ERTMS jako součást nové průmyslové strategie pro Evropu, která by řešila nedostatečnou průmyslovou kapacitu, nedostatečný počet dílen pro modernizaci, neexistenci stabilního a předvídatelného rozpočtu, nedostatečný počet kvalifikovaných zaměstnanců a zajištění přechodu ze stávajícího přístupu založeného na jednotlivých projektech na industrializaci zavádění ERTMS;
37. vyzývá Komisi a členské státy, aby v rámci Zelené dohody pro Evropu podporovaly duální odborné vzdělávání pro nová pracovní místa vytvořená digitalizací a inovacemi v souvislosti s novými výzvami spojenými se zaváděním systému ERTMS, a to tím, že budou poskytovat dostatečnou podporu rekvalifikaci a zvyšování kvalifikace pracovníků v železniční dopravě, jako jsou např. školení ohledně nového zabezpečovacího systému;

Financování

38. připomíná, že řádné fungování železniční sítě EU závisí na odpovídajících investicích do infrastruktury a kolejových vozidel a na dobré údržbě;
39. konstatuje, že v období let 2014–2020 bylo na zavedení systému ERTMS ve způsobilých regionech vynaloženo podle odhadů celkem 2,7 miliardy EUR z rozpočtu EU, z nichž 850 milionů EUR pocházelo z Nástroje pro propojení Evropy (CEF) a 1,9 miliardy EUR z evropských strukturálních a investičních fondů (Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR) a Fondu soudržnosti);
40. zdůrazňuje, že investice potřebné pro zavedení systému ERTMS v hlavní síti se odhadují na 12 miliard EUR na traťové systémy a 5 miliard EUR na palubní systémy;

41. zdůrazňuje, že investice do zavádění systému ERTMS přispívají k dosažení cílů v oblasti klimatu a digitální integrace finančních nástrojů EU, a proto by měly být považovány za prioritu v rámci provádění těchto nástrojů;
42. připomíná, že finanční podpora EU je dostupná pro investice do traťového i palubního ERTMS, avšak může pokrýt pouze omezenou částku z celkových nákladů na zavedení s tím, že většinu investic musí uhradit jednotliví provozovatelé infrastruktury a železniční podniky; je přesvědčen, že je nezbytné zdokonalit zavedené finanční nástroje s cílem stimulovat rozsáhlé investice do ERTMS; vyzývá v této souvislosti Komisi, aby vypracovala souhrnné pokyny na podporu rozsáhlé strategie pro financování traťového i palubního systému ERTMS;
43. vyzývá Komisi, aby určila soubor opatření, která mohou členské státy a Evropská unie přijmout s cílem rozšířit zavádění palubního systému ERTMS, přičemž současně zajistí, aby bylo pro zúčastněné podniky jejich podnikání životaschopné, a náležitě zohlední úlohu provozovatelů sítě jakožto potenciálních poskytovatelů;
44. připomíná zjištění EÚD, že celkově bylo 50 % finančních prostředků TEN-T původně přidělených na projekty ERTMS zrušeno, přičemž hlavními příčinami byly prodlevy při zavádění a omezení rozsahu projektů; vyzývá Komisi a členské státy, aby tento problém řešily;
45. připomíná, že finanční prostředky EU nepostačují k pokrytí všech očekávaných potřeb, a vyzývá tudíž Komisi a členské státy, aby úzce spolupracovaly a přijaly plánovací, finanční a politické závazky s cílem dále zvýšit přitažlivost investic do ERTMS a zaručit právní jistotu pro soukromé investory; konstatuje, že doba trvání grantových dohod v rámci Nástroje pro propojení Evropy by mohla být prodloužena s cílem lépe odrážet skutečnou dobu, která je nezbytná pro realizaci projektů ERTMS;
46. zdůrazňuje, že prioritou je financování vybavení přeshraničních spojení; zastává názor, že vzhledem k tomu, že míry spolufinancování systému ERTMS ze strany EU jsou nedostatečné, měly by být zvýšeny; v této souvislosti vyzývá Komisi, aby posoudila možnost udělit projektům ERTMS v rámci financování z Nástroje pro propojení Evropy podíl spolufinancování, který bude ještě vyšší než 50 %, pokud jsou tyto projekty začleněny do ambiciózních, rozsáhlých a urychlených plánů na rozšíření zavádění systému ERTMS, s cílem podpořit ambiciózní strategie pro ERTMS v členských státech;
47. vyzývá Komisi a členské státy, aby zajistily, podporovaly a usnadňovaly součinnost mezi všemi evropskými finančními nástroji, jako je Nástroj pro propojení Evropy a jeho nástroj kombinující zdroje financování, Fond soudržnosti, InvestEU a přístup k nástroji Next Generation EU, a vyzývá Komisi, aby členské státy podněcovala k tomu, aby z ERTMS učinily jednu ze svých hlavních priorit v rámci národních plánů pro oživení a odolnost;
48. připomíná strategický význam EU nástroje Next Generation EU a Nástroje pro oživení a odolnost (RRF) při podpoře ambiciózního rozsáhlého plánu zavádění systému ERTMS v národních plánech členských států pro oživení a odolnost, a vyzývá Komisi, aby zajistila, že financování ERTMS bude mít v přípravné fázi těchto národních programů odpovídající význam;

49. zdůrazňuje, že nové projekty železničních tratí je třeba financovat z unijních fondů pouze tehdy, zahrnují-li zařízení ERTMS; vyzývá dále k tomu, aby Agentura systematicky vyhodnocovala soulad projektů financovaných EU s technickými specifikacemi pro interoperabilitu, aby se předešlo obtížím spojeným s kompatibilitou instalovaných verzí ERTMS;
50. vyzývá členské státy, aby na nejméně deset let snížily poplatky za přístup k infrastruktuře o 75 % pro ty železniční podniky, které úspěšně vybaví 100 % svých lokomotiv základní specifikací 3 systému ERTMS;
51. zdůrazňuje, že způsob, jímž se vypočítává unijní podpora zařízení ERTMS na základě paušální sazby na kilometr, je přizpůsoben lineárním úsekům, je však méně vhodný pro městské uzly, které vyžadují mnoho traťových objektů a komplexní konfiguraci ERTMS na malé vzdálenosti; navrhuje zvážit rozčlenění nákladů podle počtu souborů bodů na trati;
 -
 - ◦
52. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě a Komisi.