

2006. június 15., csütörtök

14. kéri az EU delegációját, hogy az ENSZ cselekvési program felülvizsgálatával foglalkozó konferencián vegye védelmébe ezen állásfoglalás elveit és javaslatait;

15. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak, a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek, az ENSZ főtitkárának, a kézi lőfegyverekről és könnyű fegyverekről szóló parlamenti fórumnak, valamint az Interparlamentáris Unió Közgyűlésének.

---

**P6\_TA(2006)0275**

## **Az ERTMS/ETCS európai vasúti forgalomirányítási rendszer telepítése**

### **Az Európai Parlament állásfoglalása az ERTMS/ETCS (egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer) telepítéséről (2005/2168(INI))**

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottságnak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett, az ERTMS/ETCS európai vonatbefolyásoló rendszer telepítéséről szóló közleményére (COM(2005)0298), valamint a Bizottság szolgálatai által készített kísérő munkadokumentumra (SEC(2005)0903),
- tekintettel a 2005. március 17-én Brüsszelben aláírt, a Bizottság és az Európai Vasutak Szövetsége (CER – UIC – UNIFE – EIM) közötti megállapodásra, amely meghatározza az ERTMS telepítésére vonatkozó legfontosabb alapelveket,
- tekintettel a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 1996. július 23-i 96/48/EK tanácsi irányelvre <sup>(1)</sup>, valamint a hagyományos vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre <sup>(2)</sup>,
- tekintettel a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló 1692/96/EK határozat módosításáról szóló, 2004. április 29-i 884/2004/EK európai parlamenti és tanácsi határozatra <sup>(3)</sup>,
- tekintettel a transzeurópai közlekedési- és energiahálózatok területén a közösségi pénzügyi támogatás nyújtásának általános szabályairól és a 2236/95/EK tanácsi rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatra (COM(2004)0475),
- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságban 2006. január 24-én tartott meghallgatásra, melynek során a vasúttársaságok, az infrastruktúraüzemeltetők és a vasúti háttérpar képviselői egyhangúlag az ERTMS bevezetése mellett foglaltak állást,
- tekintettel az Európai Közösség korábbi keretprogramjaira és a kutatási, technológiafejlesztési és demonstrációs tevékenységekre vonatkozó leendő hetedik keretprogramjára,
- tekintettel az Európai Vasúti Közösség (CER) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között létrejött, a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat ellátó járművezetők európai mozdonyvezetői engedélyéről szóló, 2004. január 27-i megállapodásra,
- tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A6-0183/2006),

A. mivel a több mint húsz különböző nemzeti vonatbefolyásoló rendszer egymás melletti létezése akadályozza a teljesen interoperábilis és a többi szállítási móddal szemben versenyképes európai vasúti közlekedés kiépítését;

---

<sup>(1)</sup> HL L 235., 1996.9.17., 6. o.

<sup>(2)</sup> HL L 110., 2001.4.20., 1. o.

<sup>(3)</sup> HL L 167., 2004.4.30., 1. o.

**2006. június 15., csütörtök**

- B. mivel az ERTMS-t különböző próbaútvonalakon sikeresen tesztelték, és prototípusa rendelkezésre áll konszolidált formában, azonban a pályán és a vonatok fedélzetén elhelyezett jelzőberendezések hosszú élettartama – amely általában meghaladja a húsz évet – miatt az ERTMS és a nemzeti rendszerek még több évig egymás mellett létezhetnek, különösen a hagyományos vasúti pályákon, ahol eltérő sebességű utas- és áruszállító szerelvények közlekednek;
- C. mivel a nemzeti vonatbefolyásoló rendszerek a műszaki elavulás vagy a nem elégséges piaci méretek miatt el fognak tűnni, és az európai jelzőberendezés-ipar jövője attól fog függni, hogy képes lesz-e modern, szabványosított berendezéseket gyártani a világpiacra; mivel továbbá az ERTMS-projekt ennek az iparnak a közép- és hosszútávú fejlődése és a 15 000 magas képzettséget igénylő munkahely tekintetében alapvető jelentőségű;
- D. mivel az ERTMS exportpiacra kerül, mert Európán kívüli vasutak is már úgy döntöttek, hogy elavult rendszereiket ERTMS-re cserélik; mivel a Koreából, Tajvanból, Indiából, Szaúd-Arábiából és a Kínai Népköztársaságból érkező jelenlegi mozdonymegrendelések, valamint ezekben az országokban az infrastruktúrális projektek világosan jelzik a piaci lehetőségeket; továbbá mivel ezek a projektek az egész világon ezen európai technológia nagyon magas potenciálját mutatják, amely világszabvánnyá válhat, ha Európában elég erős piaci bázisra tud építkezni;
- E. mivel ezért különösen fontos, hogy végre meghatározzanak egy világos és összehangolt migrációs stratégiát, amely a vasúti ágazatban megteremt a szükséges tervezési biztonságot, ügyelve arra, hogy ez ne akadályozza a vasút külső versenyképességét más szállítási módokhoz képest,
- F. mivel a vasúti ágazat és a Bizottság közötti, 2005 márciusában aláírt megállapodás e tekintetben fontos jelzés;
- G. mivel az ERTMS egységes műszaki leírása, amelyet a következő hónapokban kell elfogadnia a Bizottságnak, a kölcsönösen átjárható rendszerek kialakításához és a közlekedési folyosók pályázati kiírásaihoz is elegendő alapul szolgál;
- H. mivel az ERTMS bevezetése egy európai, határokon átnyúló gazdasági nagyberuházás, és az egységes jelzőberendezések terén elért előrehaladás fontos szerepet játszhat a közutak tehermentesítését célzó stratégiában és a közlekedési forgalomnak a vasútra történő terelésében, valamint a különböző szállítási módok közötti verseny feltételeire vonatkozó európai harmonizációs politika szempontjából,

***Alapvető tényezők: migráció és stratégia***

1. elismeri, hogy az ERTMS egy olyan vonatbefolyásoló rendszer, amely a nemzeti rendszereket meghaladja, és esetében az új beszerzéseknek és a karbantartásnak kevésbé költségesnek kellene lennie – pl. amiatt, hogy többé nem szükségesek jelzőtáblák –, és figyelemmel a hibajelzésre és a felügyeletre a biztonság növekedését jelenti bármely sebességnél és bármilyen feltételek mellett, és nagyon gyakran jelentősen növelheti a pálya kapacitását;
2. elismeri, hogy az ERTMS-sel a digitális technológiát a vasúti infrastruktúrába is egységesen be fogják vezetni, ami által kiküszöbölhetők a csomópontokban kialakuló torlódások és a szűk keresztmetszetek, anélkül, hogy költséges beruházások lennének szükségesek; felhívja azonban a figyelmet arra, hogy a migráció időszakában jelentős további költségek léphetnek fel, amelyeket a vasúti társaságok nem viselhetnek egyedül; feltételezi, hogy a szerelvények folyamatos haladása a határon történő időigényes mozdony- és mozdonyvezető-csere nélkül csökkenti a költségeket és a szállítás idejét, és növeli a szolgáltatás megbízhatóságát;
3. elismeri, hogy a vasúti ágazatnak az ERTMS-technológia révén történelmi esélye van arra, hogy a digitális technika előnyeit a vasút is teljes mértékben kihasználja a versenyképessé válás érdekében és arra, hogy tért hódítson más szállítási módokkal szemben, kihasználva különösen a hosszú pályaszakaszok előnyét a határokon átnyúló áruforgalomban;
4. elismeri, hogy az ERTMS-t a korábbi kutatási keretprogramok támogatásával fejlesztették ki, konszolidált prototípusa rendelkezésre áll, így széles körű bevezetése már lehetséges; elismeri továbbá, hogy a GSM-R bevezetése gyorsan halad és az ETCS vonatkozásában helyes előrelépések történnek; hangsúlyozza azonban, hogy ezzel még nem vált automatikussá, hogy a pénzügyi, biztonsági és kapacitáskövetelmények szempont-

2006. június 15., csütörtök

jaitól függetlenül az ERTMS a teljes transzeurópai vasúti hálózatban minden további tennivaló nélkül megvalósul, és hogy pár év múlva a jelenleg létező 20 különböző jelzőberendezés a múlté lesz, és egyetlen rendszer – az ERTMS – váltja fel az EU összes tagállamában;

5. hangsúlyozza, hogy az ETCS-nek a pályán csak Eurobalise alkalmazásra van szüksége az adatátvitelhez és a központi rádióegységre; a járműben a biztonsági adatfeldolgozást az ETCS-fedélzeti egység (on board unit) végzi;

6. hangsúlyozza, hogy a tagállamok interoperabilitási bizottsága által elfogadott működési leírások a 2.3.0 verziót tették hivatkozási alappá, amelyet az Európai Vasúti Ügynökség is ekként ismer el; feltételezi, hogy ez a változat már 2007-től lehetővé teszi nagy sebességű/nagy kapacitású nemzetközi közlekedési folyosók működtetését Európában, és azt közös hivatkozási alapnak tekintik az európai koordinátor irányításával folyó tanulmányok; úgy véli, hogy további erőfeszítések révén 4–5 éven belül át lehetne térni egy magasabb verzióra; megállapítja, hogy a változásellenőrzési folyamat keretén belül az Európai Vasúti Ügynökségnek meg kell vizsgálnia az ez irányú fejlesztések műszaki és gazdasági célszerűségét, a folytonosság és a 2.3.0 verzióval való fel- és lemenő irányú kompatibilitás elvére is figyelemmel; úgy véli, hogy csak stabilizáció és további szabványosítás útján érhető el a rendszerlemek gyártásában nagyobb darabszám és ezáltal méretgazdaságosság; úgy ítéli meg, hogy az árszint, amely jelenleg az eredetileg meghatározott irányár akár nyolcszorosát is kiteszi, csak ezután csökkenhet, és ezután helyezhető az ERTMS gazdaságilag racionális alapokra;

7. tudatában van annak, hogy a régi rendszerek és az ERTMS több évtizedes egymás mellett létezése nem lenne kielégítő, és ezért rendkívül fontos a migráció összehangolása és a migrációs fázis lehető legnagyobb mértékű lerövidítése; ezért központi szerepet kap egy következetes és a hálózat egészére kiterjedő migrációs stratégia kidolgozása, amelyet az Európai Bizottság és az európai vasúti szövetségek közötti megállapodás is sürget, felkéri ezért az Európai Bizottságot, hogy minél előbb – az Európai Vasúti Ügynökséggel, a tagállamokkal és az ipari szereplőkkel egyeztetve – terjesszen elő egy kötelező „ERTMS-fejlesztési tervet”;

8. úgy véli, hogy az ERTMS-re való sikeres migráció valamennyi résztvevő számára nagy kihívást fog jelenteni: a tagállamoknak, közlekedési minisztériumoknak, vasúti közlekedési vállalkozásoknak, infrastruktúraüzemeltetőknek és a vasúti háttériparnak egyet kell értenie a célokat illetően, pontosan meg kell határozni a szerepeket és a felelősséget ebben a folyamatban; üdvözli ezért, hogy az Európai Bizottság Karel Vinck személyében kijelölte ennek a nagy projektnek a koordinátorát;

9. hangsúlyozza, hogy döntő áttörés csak akkor érhető el, ha nem kis ERTMS-szigetektől áll össze egy „foltozott felület”, amelynek eléréséhez ill. keresztüljeléséhez megint csak számos nemzeti rendszerre lenne szükség; nyomatékosítja, hogy az elsődleges feladat sokkal inkább az, hogy először a kiválasztott közlekedési folyosókat teljes egészében ERTMS-sel felszereljék; másodsorban lehetőleg gyorsan el kell érni a felszerelt pályák és vonatok „kritikus mennyiségét” a további méretgazdaságosság lehetővé tétele érdekében is;

10. abból az elvből indul ki, hogy az ERTMS hiánytalan megvalósítása érdekében az migrációs stratégiának a valamennyi nemzeti hálózatra kiterjedő teljes átállás – a folyosókon történő üzembe állítást követő szakaszának – ütemtervét és részletes szabályait is tartalmaznia kell;

11. hangsúlyozza, hogy ezen ERTMS egységes vonatbefolyásoló rendszer, csökkentenie kellene és elkerülhetővé kellene tennie számos további elavult rendszerrel felszerelt jármű költségigényes előállítását és üzemeltetését; megállapítja, hogy az átmeneti migrációs időszakban szükséges kettős felszereltség kezdetben szükségképpen növelni fogja a vasúti ágazat költségeit; hangsúlyozza, hogy e rendszer a kölcsönös átjárhatóságot lényegesen leegyszerűsíti és felgyorsítja, illetve, hogy az Unióban az áruk csak 13%-át szállítják vasúton, míg az Amerikai Egyesült Államokban ez az arány 27% körüli, az EU jelenlegi műszaki és politikai különbségei mellett azonban aligha tartja lehetségesnek ezen arány jelentős növelését, ami szintén indokolja, hogy az ERTMS-be kiemelten és hangsúlyozottan történjenek beruházások;

### **Prioritások**

12. ezért úgy ítéli meg, hogy az ERTMS sikeréhez döntő jelentősége lesz annak, hogy a hat vizsgált közlekedési folyosót (A: Rotterdam–Genova, B: Nápoly–Berlin–Stockholm, C: Antwerpen–Bázel/Lyon, D: Sevilla–Lyon–Torino–Trieszt–Ljubljana, E: Drezda–Prága–Brno–Bécs–Budapest, F: Duisburg–Berlin–Varsó) és az azon működő vonatokat haladéktalanul, hiány nélkül felszereljék ERTMS-sel, nem utolsósorban azért, mert ez minden érintettet arra fog ösztönözni, hogy a nemzeti szintre korlátozódó elképzelések helyett „közösségi megközelítést” alkalmazzanak; azon a véleményen van, hogy ezzel kapcsolatban jó példát mutat a Rotterdam–Genova folyosó közlekedési miniszterei által 2006. március 3-án aláírt, az ERTMS telepítésére vonatkozó szándéknyilatkozat;

**2006. június 15., csütörtök**

13. meggyőződése, hogy a szükséges kritikus tömeg eléréséhez alapvető fontosságú a beruházások támogatása azokon a folyosókon, amelyeken bizonyos szakaszok már elkészültek, és ahol az infrastruktúraüzemeltetők kötelezettséget vállaltak a hiányzó szakaszok 2015-ig történő befejezésére;
14. emellett úgy ítéli meg, hogy az Unió legutóbbi, 2004-es bővítése következtében figyelmet kell fordítani a kelet–nyugat közötti összeköttetésekre; emlékeztet arra, hogy ez kevés pótlólagos kiadással jár majd az olyan tagállamokban, ahol saját vasútvonalaikon széles körű korszerűsítési munkálatokat kell végezni;
15. hangsúlyozza, hogy a vonatok eltérő nemzeti engedélyezési eljárásai az európai vasúti ágazat jelentős problémáját jelentik, amely az ERTMS-sel összefüggésben kiéleződik; felkéri az Európai Bizottságot, hogy az Európai Vasúti Ügynökség bevonásával hangsúlyozottan ösztönözze egy EU-szerte egységes egyszerűsített engedélyezési eljárás kidolgozását, és valamennyi tagállam számára kötelező szabványokat határozzon meg és rögzítsen, hogy ezzel az előállítási és felszerelési költségek jelentősen csökkenthetők legyenek;

***Az „utolsó mérföldek” problémája***

16. úgy ítéli meg, hogy a pályák ERTMS-sel történő felszerelését perontól peronig, raktártól raktárig, illetve az országhatárig, valamint az azokhoz tartozó kikötőkig hiánytalanul biztosítani kell; továbbá úgy ítéli meg, hogy az EU-forrásokon keresztül történő támogatást ki kell zárni, ha ez a feltétel nem teljesül, és felkéri a Bizottságot, hogy ezt vegye szigorúan;
17. kéri, hogy minél előbb végezzék el a korlátozott felügyeleti mód (Limited Supervision) integrációjának elemzését annak megállapítása érdekében, hogy lehetővé teszi-e a különféle nemzeti rendszerek ETCS-sel történő felváltását, illetve összekapcsolásukat; megállapítja továbbá, hogy ellenőrizni kell, hogy ez a korlátozott felügyeleti mód alkalmas-e – különösen a csomópontokban – a hiányosságok kedvező költségek melletti megszüntetésére;
18. ezért úgy ítéli meg, hogy az Európai Vasúti Ügynökségnek a nemzeti közlekedési minisztériumokkal egyeztetve biztosítani kell, hogy a jövőben az új mozdonyok csak akkor legyenek engedélyeztetettek, ha a nemzeti jelzőrendszer mellett az ERTMS-sel is fel vannak szerelve, vagy azzal gyárilag eleve ellátottak;
19. hangsúlyozza, hogy az ETCS nemzeti változatai jelenleg nagy sebességű/nagy kapacitású pályákon használatosak (pl. Róma–Nápoly, Madrid–Lérida, Bern–Olten); megállapítja azonban, hogy a rendszer alkalmazása mindenképp a hagyományos vasúti ágazatban (teher- és személyszállítás) és különösen a határon átnyúló forgalomban még mindig problematikus; úgy gondolja, hogy továbbra is mélyíteni és javítani kell alkalmazását a jelenlegi alkalmazási problémák leküzdése érdekében; fenntartja, hogy sürgősen megoldást kell találni az olyan kulcsfunkciókra, mint a sorompóval felszerelt vasúti átjárók, a paraméterezett fékezési görbék, a 2.3.0 szabványban már előírt rádió infill, valamint a Limited Supervision alkalmazási mód;
20. felkéri az érintetteket, tekintettel arra a tényre, hogy a Párizs–Kelet-Franciaország–Dél-Németország közötti gyorsvasúti összeköttetést, és a Rotterdam–Genova közötti észak-déli közlekedési folyosót még nem sikerült teljesen felszerelni ERTMS-sel, hogy a hiányosságokat a lehető leggyorsabban pótolják;
21. szükségesnek tartja, hogy a vasúti vállalkozások, a vasúti háttérpar és az Európai Vasúti Ügynökség együtt dolgozza ki a jövőbeli szabványt, és az EU a migrációt valamennyiükre együtt és kötelezően határozza meg; a rendszer továbbfejlesztésére irányuló önálló nemzeti törekvéseket meg kell akadályozni, hogy a fennálló 20 különböző rendszert ne 20 inkompatibilis rendszer váltsa fel az ERTMS alapján; felkéri az Európai Vasúti Ügynökséget, hogy a jövőben az európai térségben használatos szabvány globálisan legalább a tagállamokban jelenleg hatályban lévő biztonsági normákkal összességében egyenértékű legyen;
22. tisztában van azzal, hogy nagyok a különbségek a tagállamok, illetve a vasúti vállalkozások között a mindenkori beruházási szükségletek, a saját nemzeti vonatbefolyásoló rendszereik, jelzőberendezéseik és azok piaci helyzete tekintetében; azonban úgy ítéli meg, hogy az ilyen különbségek az Unióban elkerülhetetlenek és nem lehetnek ellenérvék az ERTMS-sel szemben;

2006. június 15., csütörtök

**Finanszírozás**

23. elismeri, hogy az ERTMS telepítéséhez – a kedvezményezett tagállamokon keresztül akár a transzeurópai közlekedési hálózatok, akár a Kohéziós Alap költségvetése terhére – indokolt és szükséges is az uniós támogatás, tekintettel a projekt európai dimenziójára; úgy ítéli meg, hogy a költségeket a tagállamok, az EU, a vasúti vállalkozások és a vasúti háttérpar között méltányosan meg kell osztani; kéri ezért a tagállamokat, hogy az ERMTS-t prioritásként kezeljék a következő években hozandó, közlekedésre és költségvetésre vonatkozó döntéseiknél;

24. támogatja ezért megfelelő rendelkezések felvételét a transzeurópai közlekedési és energiahálózatok területén a közösségi pénzügyi támogatás nyújtásának általános szabályairól és a 2236/95/EK tanácsi rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatba (COM(2004)0475 – 2004/0154(COD)), amelynek első olvasatát az Európai Parlament 2005. október 26-án <sup>(1)</sup> zárta le;

25. támogatja ezzel összefüggésben azt a Parlament által az első olvasat során elfogadott javaslatot, mely szerint az ERTMS-be történő beruházások egyenrangúvá válnak e rendelet révén az infrastruktúrába történő beruházásokkal; továbbá úgy ítéli meg, hogy az ERTMS-hez nyújtott közösségi támogatás mértékét 50%-ban kell maximalizálni legalább a határokon átnyúló régiók esetében;

26. úgy ítéli meg, hogy nemcsak a fenti műszaki érvek, hanem a csak korlátozottan rendelkezésre álló költségvetési források is azt indokolják, hogy a pénzeszközöket a fő, különösen az európai koordinátor által vizsgált közlekedési folyosókra koncentrálják; úgy ítéli meg, hogy ennek a támogatásnak az első években a gördülőállomány – konkrétan prototípusok kifejlesztése, sorozatban történő felszerelések, a gördülőállomány átalakítása – felszerelése tekintetében megfelelő ösztönzőket kell tartalmaznia;

27. ösztönzi a fokozatosan csökkenő támogatás szem előtt tartását a migrációs folyamat felgyorsítása érdekében: azokat a vasúti vállalkozásokat, amelyek korán határozzák el az ERTMS telepítését, nagyobb támogatásban kell részesíteni, mint a későbbieket, mert előbbiek nagyobb kockázatot vállalnak, anélkül, hogy az új rendszer előnyeit teljesen ki tudnák aknázni;

28. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy fontolják meg alaposabban a gördülőállományra vonatkozó lízingmodellek támogatási lehetőségeit, hogy így a magas kezdeti költségek csökkenhessenek, és így megkönnyítsék a kis- és középvállalkozások piacra jutását;

29. azon a véleményen van, hogy az EU-nak az ERTMS-t támogatnia kell a TEN-T-t, a regionális fejlesztést és a kohéziót, valamint a kutatási célokat szolgáló költségvetési előirányzatok révén;

30. úgy ítéli meg, hogy az EU-nak a vasúti infrastruktúrák közösségi forrásokból – például a TEN-T és a kohézió céljaira szánt költségvetési előirányzatokból – történő finanszírozását az ERTMS kötelező üzembe helyezésétől kell függővé tennie;

31. hangsúlyozza a vasúti ágazattal szembeni elvárást, hogy az ERTMS telepítésénél az alkalmazottak szociális és szakmai igényeit kellően vegye figyelembe és megfelelő képzési és továbbképzési programokat fejlesszen ki; az ERTMS bevezetésétől egyrészt a lehetséges exportsikerek, másrészt a vasút várható nagyobb piaci részesedése alapján középtávon munkahelyek biztosítását reméli;

32. végezetül elismeri, hogy az ERTMS jelentősen hozzájárulhat az európai vasúti közlekedés hatékonyságához és vonzerejének növekedéséhez, különösen a távolsági áruszállítás területén; hangsúlyozza ugyanakkor, hogy az ERTMS mellett több más harmonizációs kezdeményezés tehető a nemzetközi vasúti közlekedés hatékonyságának viszonylag rövid távon történő javítása érdekében; ezért felhívja az európai koordinátort és a jövőbeni TEN Ügynökséget, hogy vizsgálják meg például a szerelvényhosszak, a tengelyterhelés vagy a hasznos terhelés stb. harmonizálásának lehetőségeit; úgy véli, hogy e projektek pénzügyi vonzata viszonylag korlátozott lenne, az eredmény azonban – hatékonysági szempontból – bizonyára nem lenne elhanyagolható;

\*

\* \*

33. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.

<sup>(1)</sup> Elfogadott szövegek, P6\_TA(2005)0403.