



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 04.07.2005
KOM(2005) 298 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET**

om indførelse af et europæisk jernbanesignalsystem ERTMS/ETCS

(SEK(2005) 903)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om indførelse af et europæisk jernbanesignalsystem ERTMS/ETCS

(EØS-relevant tekst)

1. INDLEDNING

Tekniske hindringer for samhandelen og for togenes interoperabilitet - dvs. det, at alle tog kan køre på en hvilken som helst strækning - er stadig en faktor, der svækker jernbanesektorens konkurrenceevne.

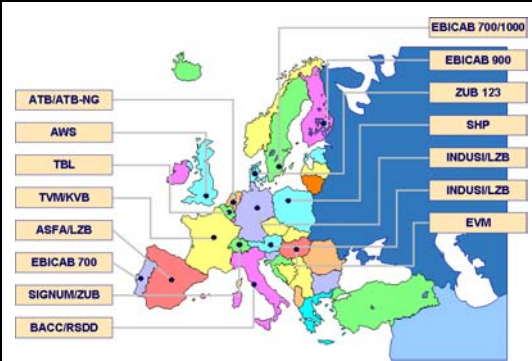
I Europa findes der i dag over 20 forskellige signalsystemer og systemer til hastighedskontrol. Thalys-togene, der bl.a. kører på strækningen mellem Paris og Bruxelles, er nødt til at have syv forskellige signal- og hastighedskontrolsystemer; det giver højere omkostninger og større risiko for systemfejl og gør arbejdet vanskeligere for lokomotivførerne, når de skal kende alle systemerne. Sådanne tekniske hindringer skader jernbanetransportens udvikling på europæisk plan, mens vejtransporten kan fortsætte sin udvikling uden at få stillet sådanne hindringer i vejen.

At afskaffe disse hindringer er i fuld overensstemmelse med Lissabon-strategien, for det kan øge jernbanesektorens konkurrenceevne og dynamik, fremme integration af markederne for gods- og personbefordring med jernbane og sætte fart i det europæiske marked for jernbanemateriel. Lavere omkostninger og højere kvalitet i jernbanetransporten er også faktorer, der er med til at understøtte den generelle økonomiske vækst og det indre markedets dynamik.

I denne meddelelse gennemgås de vigtigste problemer ved at harmonisere jernbanesignalerne og de interesserede parter omkostninger og fordele, og Kommissionen fremlægger sin strategi. Meddelelsen viser især, hvordan indførelse af det europæiske jernbanetrafikstyringssystem (ERTMS - European Rail Traffic Management System) er et projekt af stor betydning for det europæiske erhvervsliv på samme måde, som Galileo er det inden for satellitnavigation. ERTMS er desuden et centralt element i de prioriterede EU-jernbaneprojekter, og investeringerne i ERTMS-udstyr i ca. 20% af det transeuropæiske net og i det rullende materiel kan nå op på 5 mia. EUR i perioden 2007-2016.

2. SIGNALSYSTEMERNE ER EN HÆMSKO FOR INTEGRATIONEN AF JERNBANESYSTEMET

2.1. Betydningen af ét europæisk signalsystem

	I Europa findes der i dag mere end en snes forskellige signalsystemer. De er i regelen udviklet til et nationalt net og er meget forskelligartede, både med hensyn til ydeevne, dvs. optimering af afstanden mellem togene og dermed strækningernes kapacitet, og sikkerhedsniveau. De eksisterende signalanlægs høje omkostninger er medvirkende til, at dele af jernbanenettene endnu ikke har noget hastighedskontrolsystem.
---	--

Dødsulykker, hvori signalanlæg er impliceret

En kollision i tåge i nærheden af Bologna den 7. januar 2005 krævede 17 dødsopfre. Ulykken var den seneste af en række kollisioner, som er sket i Europa inden for de sidste 10 år, bl.a. ved Albacete i Spanien (juni 2003, 19 dræbte), ved Pécrot i Belgien (marts 2001, 8 dræbte) og i London (oktober 1999, 31 dræbte). Undersøgelserne af disse ulykker er ikke alle sammen afsluttet, men alt tyder på, at et ydedygtigt signalanlæg med automatisk kontrol af togenes hastighed kunne have været med til at forhindre disse ulykker og dermed højne jernbanernes allerede høje sikkerhedsniveau yderligere; jernbaner er faktisk allerede langt sikrere end vejtransport.

Lokomotiver skal for at kunne krydse grænserne endnu i dag være udstyret med en række forskellige systemer, som kan behandle oplysningerne fra de forskellige systemer på strækningen. Når først et lokomotiv er konstrueret er det uhyre bekosteligt og undertiden umuligt at installere flere nye systemer i det. Det er grunden til, at togene i de allerfleste tilfælde stadig må standse ved den nærmeste grænsestation for at skifte lokomotiv.

I denne forbindelse er indførelse af det europæiske system til styring af jernbanetrafikken (ERTMS) et stort skridt fremad i retning af større interoperabilitet og sikkerhed i jernbanenettene. Udviklingen af systemet begyndte i 1990'erne via EU's forskningsprogrammer og blev senere videreført ved hjælp af midler, der var sat af til de transeuropæiske net.

Betydningen af indførelsen af ERTMS som en af de højeste prioriteringer under de transeuropæiske net er ofte blevet fremhævet, bl.a. i forslaget til forordning om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net.¹

Med afsæt i traktatens bestemmelser om transeuropæiske net (afsnit XV, artikel 154, 155 og 156) kræves det i direktiv 96/48/EF bl.a., at der siden november 2002 anvendes ERTMS på alle nye højhastighedsstrækninger i det transeuropæiske net og ved alle fornyelser af signalanlæg. Hvad konventionelle tog angår, skal tilsvarende krav være opfyldt 6 måneder efter, at en beslutning om tekniske specifikationer for

¹ KOM(2004) 475 endelig.

interoperabilitet², som træffes i medfør af direktiv 2001/16/EF, træder i kraft. Brug af ERTMS bliver navnlig obligatorisk³ for alle nye signalanlæg og fornyelser af signalanlæg under de prioriterede projekter i beslutning 884/2004/EF.

De tekniske specifikationer for interoperabilitet har været til høring hos brugere og arbejdsmarkedets parter, som alle går ind for udvikling og indførelse af ERTMS.

2.2. Det europæiske system til styring af jernbanetrafikken, ERTMS

Systemet består i dag af følgende to grundkomponenter:

- GSM-R, der bygger på GSM-standard, men benytter andre jernbanespecifikke frekvenser og har en række avancerede funktioner; det er et system til udveksling af oplysninger (tale og data) mellem togdelen og jorddelen pr. radio
- ETCS⁴, det europæiske togkontrolsystem, som ikke blot giver lokomotivføreren oplysning om, hvad den tilladte hastighed er, men også hele tiden kontrollerer, om han overholder anvisningerne.

De tre niveauer i ETCS

Med ETCS får toget oplysninger fra de stationære anlæg, således at det hele tiden kan beregne den højest tilladte hastighed. På strækninger med signaler langs sporet (daglyssignaler og tavler, der viser lokomotivføreren den tilladte hastighed) kan oplysningerne sendes via standardbaliser (eurobaliser), der er anbragt langs sporet. Det kaldes ETCS niveau 1.

Oplysningerne kan også sendes pr. radio (GSM-R), hvilket kaldes ETCS niveau 2. Det er her ikke nødvendigt at bevare signaler, så der kan opnås betydelige besparelser på investeringer og vedligehold. Togenes position bliver fortsat detekteret fra de stationære anlæg. Et ETCS-tog, der er udstyret med GSM-R-radio, kan køre på strækninger på både niveau 1 og 2.

På niveau 3 kan togene selv finde deres nøjagtige position, så der bliver mulighed for optimering af strækningens kapacitet og yderligere reduktion af de stationære anlæg.

På alle niveauer sammenligner togets computer, Eurocab, togets hastighed med den højest tilladte hastighed og bremser automatisk toget, hvis den overskrides.

² Der er ved udvalgsproceduren opnået enighed om disse tekniske specifikationer for interoperabilitet, og de skulle snart blive vedtaget i Kommissionen.

³ Der er dog mulighed for undtagelser, f.eks. for projekter, som er næsten færdigudarbejdet på det tidspunkt, hvor de tekniske specifikationer for interoperabilitet offentliggøres.

⁴ European Train Control System.

3. INDFØRELSEN AF GSM-R

Medlemsstaterne er i øjeblikket ved at skifte deres radiosystemer ud med GSM-R, idet de er blevet fortrængt af den digitale teknologi. Denne omstilling sker hurtigt over næsten hele Europa. Det nye system, der bygger på samme standarder som offentlig GSM-telefoni, har en sådan kvalitet og pris, at de gamle systemer, der normalt er udviklet til national brug, slet ikke kan være med.

Indførelsen af GSM-R bør dog følges op på EU-plan, således at der er sikkerhed for, at medlemsstaternes forskellige nationale strategier for indførelsen hænger sammen indbyrdes, at tjenesten tilbydes uden afbrydelse, og at der ikke opstår huller i det transeuropæiske net. Indførelse af GSM-R er navnlig i de fleste af de nye medlemsstater en strategisk prioritet.

På det tekniske plan må man ligeledes holde øje med, at de applikationer, som forskellige firmaer udvikler, er interoperable, først og fremmest så et togs passage over en grænse ikke forstyrres af, at der skiftes mobiloperatør.

4. INDFØRELSEN AF ETCS

ETCS indføres ikke så hurtigt som GSM-R. Det er et system, der er udviklet specielt til jernbanesektoren, og man har derfor ikke i samme grad som for GSM-R's vedkommende kunnet drage fordel af, at der allerede var udarbejdet standarder på andre områder.

Det er grunden til, at der først ret sent er kommet stabile specifikationer ud af udarbejdelsesfasen, der i første omgang, midt i 1990'erne, blev støttet med midler fra EU's forskningsrammeprogrammer og senere, i test- og prototypefaserne, med midler fra de transeuropæiske net.

Nu hvor specifikationerne er stabile og produkterne afprøvet, synes ETCS ikke at være til at komme udenom ved udskiftning af signaludstyr. Der er bred enighed blandt alle aktører i sektoren om, at ETCS er den eneste vej frem inden for signalsystemer til de transeuropæiske jernbanenet, da de traditionelle signalsystemer er forældede, dyre, bl.a. i vedligeholdelse, og indbyrdes inkompatible.

Omkostningerne ved mange systemer i togene - eksempelvis Thalys

Thalys-togsættene af type PBKA, der kører mellem Paris, Bruxelles, Köln og Amsterdam, er udstyret med 7 signalsystemer. Togsættene er 60% dyrere end standardtogsættene, da de skal udstyres med flere systemer og kun produceres i en begrænset serie til en bestemt strækning. Desuden er der nødt til at være en skærm for hvert signalsystem i førerkabinen.

4.1. Hindringer for indførelse af ETCS

Indførelse af ETCS kræver, at der installeres et ETCS-modul i lokomotiverne, og at de stationære anlæg også benytter ETCS-formatet, når de sender de oplysninger til togene, som togene beregner deres højest tilladte hastighed ud fra. Da det ikke er muligt at installere ETCS-systemet i alle tog på én gang, og da heller ikke hele nettet kan overgå fra det gamle signalsystem til det nye fra den ene dag til den anden, vil det som regel ikke kunne undgås, at mindst ét gammelt system må eksistere parallelt med ETCS i togene og/eller på jorden.

Når en strækning ombygges eller forlænges, vil den blive befærdet af megen forskellig trækraft. Så længe kun få tog er udstyret med ETCS, vil det ofte blive anset for en belastning og økonomisk uacceptabelt kun at lade tog med ETCS køre på strækningen. Desuden er trækraften, i hvert fald i dag, under alle omstændigheder nødt til at være udstyret med det gamle system for at nå frem til den forlængede eller ombyggede del af strækningen.

En analyse af omlægning af en eksisterende strækning, der foretages isoleret og uden hensyntagen til fordelene ved interoperabilitet og virkningerne for det øvrige net, kan tale imod brug af ETCS, eftersom det gamle stationære system stadig skal vedligeholdes i en kortere eller længere overgangsperiode.

Hvis derimod det nye europæiske signalsystem ikke etableres samtidig med, at en strækning nyanlægges eller er genstand for en gennemgribende omlægning, vil en efterfølgende etablering blive langt vanskeligere, fordi den skal gennemføres på en strækning i brug, og det medfører en omkostningsforøgelse, der kan blive på op til 80%, afhængigt af det enkelte tilfælde.

Så længe en væsentlig del af nettet ikke har ETCS, kan det også forekomme, at ETCS af nogle jernbaneselskaber opfattes som endnu et system, der slet ikke er nødvendigt lige nu, da de fleste strækninger i en overgangsperiode fortsat må have et eller flere af de traditionelle systemer.

Imidlertid vil omkostningerne til senere installation, hvis der ikke allerede ved konstruktionen af trækraften indbygges ETCS, være langt højere (omkring en faktor 3).

Signalanlæggenes lange levetid bremser hurtig indførelse af ETCS

Selv om der fra i dag blev installeret ETCS på alle nye strækninger og i alt nyt rullende materiel, vil den lange levetid for de faste signalanlæg og trækraften, som i regelen er over 20 år, betyde, at størsteparten af det transeuropæiske net stadig ikke er udstyret med ETCS om 10 år. Forudsættes der en udskiftning på 2,5% om året, vil der gå 20 år, inden der er ETCS i bare halvdelen af nettet. Størsteparten af de lokomotiver, der bygges i 2025, vil derfor stadig blive udstyret med nationale systemer, som allerede i dag af mange anses for forældede.

De retsregler, der gør ETCS obligatorisk for nyt signaludstyr til højhastighedsnettets strækninger og rullende materiel, og som kommer til at indeholde tilsvarende forpligtelser for kommende prioriterede projekter i nettet for konventionelle tog, kan ikke alene udvirke, at der om 10-12 år eksisterer et helt net, som tog, der kun har ETCS, kan køre på.

Hvis nemlig udbygningen kun fandt sted, hvis den blev pålagt ved lov, ville omkostningerne ganske vist være lavere, eftersom de blev afholdt i forbindelse med omlægning, men den vil først på lang sigt give et egentligt sammenhængende net. De virksomheder og net, der er de første til at indføre det nye, vil blive dårligst stillet, da de i længere tid har omkostninger til dobbelt udstyr.

4.2. De største fordele ved indførelse af ETCS

ETCS indgår i en strategi, der skal modernisere jernbanesektoren. ETCS vil bl.a. fremme et opsving i den internationale jernbanetrafik, både godstransporten og personbefordringen, da det bliver lettere for lokomotiverne at krydse grænserne. De potentielle gevinster, bl.a. i form af lavere eksterne omkostninger såsom forurening, støj, sikkerhed og trafikophobning, er enorme, og alt hvad der kan være med til at skabe bedre ligevægt mellem de forskellige transportmåder, vil bringe disse omkostninger ned.

Det er vanskeligt at foretage globale analyser, både fordi der findes forskellige strategier for indførelse af ETCS i jorddelen, og fordi de eksisterende systemer har hver deres specifikke omkostninger og ydeevne, men det er almindeligt anerkendt, at ETCS anvendt alene har betydeligt lavere omkostninger end de konventionelle systemer. Hertil kommer, at de konventionelle systemer ofte er forældede og derfor har stærkt stigende vedligeholdelseskostninger.

Omkostningerne til ETCS-udstyret i togene er omtrent de samme som til de eksisterende systemer, men i dag skal der installeres mindst ét signalsystem for hvert land, et lokomotiv skal køre igennem. Hvis der ikke skiftes lokomotivfører ved grænsen, skal han kende alle disse systemer. Er der kun ét system, bliver trækraften derfor mindre kompleks, og drift og vedligehold simplificeres. Allerede ved udarbejdelsen af specifikationerne for det nye system er der taget højde for den menneskelige faktor og især systemets virkninger for lokomotivførerne, og det har gjort det lettere at få det accepteret.

Dertil kommer, at en europæisk standard, der ret hurtigt breder sig over hele Europa i fri konkurrence mellem producenterne af jernbanemateriel, giver disse producenter en konkurrencefordel ved eksport af produkterne til lande uden for EU. Det bliver med til at give lavere priser i EU.

ETCS er også til eksport

I foråret 2004 indgik en producent en kontrakt på ca. 32 mio. EUR om ETCS-udstyr til 414 tog og 760 km spor i Korea. Forud var der indgået en kontrakt med Taiwan om 756 tog og 1200 km spor. Der er også lige indgået betydelige kontrakter med både Indien og Kina.

Med ETCS kan man på regionalbanestrækningerne få et signalsystem med mindst samme høje sikkerhedsniveau som de systemer, der i dag benyttes på højhastighedsstrækningerne.

Ifølge UNIFE⁵ giver ETCS samme udnyttelsesgrad af infrastrukturen (målt i tog pr. time) som de bedste af de nuværende systemer, dvs. en kapacitetsforøgelse på 2 - 15% eller undertiden op til 20 % i forhold til de mindst ydedygtige af de nuværende systemer. I de tilfælde, hvor der er tale om en betydelig kapacitetsforøgelse, må der træffes passende forholdsregler til at undgå gener, bl.a. for miljøet.

4.3. En strategi for hurtig og koordineret omstilling

Hvis der ikke etableres ETCS ved ombygning af en eksisterende banestrækning eller anlæggelse af en ny strækning, vil det i hele udstyrets levetid være vanskeligere at opnå interoperabilitet. Problemet er det samme for udstyret i det rullende materiel.

Så længe der ikke er anlagt et egentligt ETCS-net, og så længe en betydelig andel af trækraften ikke har ETCS, må tog og spor fortsat udstyres med de gamle systemer med de deraf følgende ekstraomkostninger, hvilket fremgår af Thalys-eksemplet. Desuden kan ETCS først give besparelser i form af nedlæggelse af visse faste anlæg såsom signaler langs sporet, når en stor del af det rullende materiel har ETCS.

En ret kort omstillingsperiode, hvor der inden for 10-12 år etableres et sådant ETCS-net og en rimelig del af trækraften forsynes med ETCS, samtidig med at de store internationale interoperable korridorer bliver anlagt, vil give en betydelig reduktion af de omkostninger, der er forbundet med at have flere systemer i drift på én og samme tid. Med en sådan strategi kan man også hurtigere opnå de fordele, der er nævnt i det foregående.

Hele jernbanesektoren går ind for en sådan strategi for "hurtig" og koordineret omstilling og har udarbejdet et aftalememorandum, som fastlægger grundprincipperne for denne strategi. Den 17. marts 2005 skrev Kommissionens næstformand Jacques Barrot memorandummet under på Kommissionens vegne.

⁵

Union des Industries Ferroviaires Européennes - Sammenslutningen af Europæiske Jernbaneindustrier.

5. EN HURTIG OG KOORDINERET OMSTILLING TIL ETCS

I det tekniske bilag til denne meddelelse gøres der rede for, hvordan denne strategi for "hurtig" omstilling har til formål at skabe en kritisk masse, dvs. en situation, hvor der er så mange strækninger og tog med ETCS, at resten af togene og strækningerne nødvendigvis også må have det samme udstyr.

En sådan strategi for indførelse af en ny europæisk standard giver således gradvis jernbanesektoren mulighed for at slippe af med de tekniske hindringer, som konkurrenterne ikke har. De fleste af fordelene realiseres først, når den kritiske masse er nået, og man kan fjerne det "gamle" udstyr langs strækningerne og nøjes med at installere et enkelt system i togene. Men strategien indebærer også omkostninger for de forskellige involverede i den nærmeste fremtid.

Helt konkret fremgår det af det tekniske bilag, at man ifølge de foreløbige skøn kan nå den kritiske masse i 2016 ved at investere af størrelsesordenen 5 milliarder EUR. Kommissionen foreslår at yde støtte på op til 50% af investeringerne, også investeringer i tilpasning af det rullende materiel, for at støtte dette projekt, der ubestrideligt har en EU-dimension. EU's støtte kan eventuelt gøres tidsmæssig degressiv, således at omstillingen fremskyndes.

6. GARANTI FOR INTEROPERABILITET

Kommissionen foreslår altså, at der gøres en betydelig økonomisk indsats for at fremme interoperabiliteten i almindelighed og indførelsen af ETCS i særdeleshed. I den forbindelse gælder det om at sikre, at de EU-midler, sektoren får tildelt fra anden side, især til infrastrukturprojekter, ikke modarbejder etableringen af et interoperabelt transeuropæisk net.

Overholdelse af kravet om interoperabilitet

Kommissionen modtager generelt mange gode projekter med høj EU-merværdi, men kan desværre ikke finansiere dem alle, så der må prioriteres. Ved vurderingen af de forskellige projekter vil det principielt trække ned, hvis de tekniske specifikationer for interoperabilitet generelt ikke er overholdt, og især hvis der indgår andre signalsystemer end ETCS, også selv om der er en juridisk begrundelse for det.

Helt konkret gælder det om i projekter, hvori der indgår ETCS eller GSM-R, at sikre, at tog med et ETCS- eller GSM-R-modul fra én producent faktisk kan køre i et net, som en anden producent har leveret udstyr til. Det skal også sikres, at alt er tilrettelagt således, at grænsepassage kan ske optimalt, også hurtig passage mellem to GSM-R-net.

Producenterne af jernbanemateriel arbejder ud fra fælles specifikationer, som der bl.a. henvises til i de tekniske specifikationer for interoperabilitet⁶ (TSI), som Kommissionen har vedtaget i 2002 for højhastighedstog, og som nu er stabile. TSI'er for konventionelle tog blev vedtaget i det kompetente udvalg den 23. november 2004 og bliver snart vedtaget af Kommissionen.

Disse specifikationer vil naturligvis blive justeret i takt med den teknologiske udvikling, og efterhånden som man opdager eventuelle unøjagtigheder under udviklingsarbejdet.

Unøjagtigheder kan tænkes at føre til udvikling af software, der på visse punkter er inkompatibelt. Det europæiske jernbaneagentur får pålagt at ændre specifikationerne, så at interoperabiliteten sikres. Således begynder det europæiske jernbaneagentur, i øvrigt i overensstemmelse med sit arbejdsprogram, allerede fra andet halvår af 2005 at udføre sin opgave som systemansvarlig for såvel ETCS som GSM-R.

Det europæiske jernbaneagentur skal pleje de tekniske specifikationer

Jernbaneagenturet er placeret i Lille/Valenciennes i Frankrig og er efterhånden ved at blive operationelt. En af dets opgaver er at holde de tekniske specifikationer for interoperabilitet ajour.

Det er ikke nok med specifikationer; det må ligeledes sikres, at prototyper inden idriftsætningen kontrolleres for, om de er 100% i overensstemmelse med interoperabilitetsspecifikationerne. I praksis er det absolut påkrævet, at der til evalueringen af, om udstyret i toget er i overensstemmelse med specifikationerne, benyttes miljøsimulatorer, der er anerkendt af hele sektoren.

Kontrol af, om interoperabilitetskravene er opfyldt

For alle projekter, der ydes EU-støtte til, og hvori der indgår ETCS eller GSM-R, kan den afsluttende betaling først finde sted, når det er godtgjort, at interoperabilitetsspecifikationerne er opfyldt. Det kan for udstyr i togene bl.a. ske ved test med miljøsimulatorer i laboratoriet og på stedet. For udstyr i jorddelen vil det blive drøftet med sektoren, hvordan det bedst sikres, at interoperabilitetsproblemer påvises hurtigt. Der bliver i hver enkelt finansieringsafgørelse indsat en standardbestemmelse om, at afsluttende betaling først kan finde sted, når der foreligger attest på, at der er gennemført interoperabilitetstest med tilfredsstillende resultat.

Når der er indført ETCS på en strækning, bør alle producenter af ETCS-moduler til tog, selv producenter, hvis lokomotiver ikke umiddelbart skal sættes ind på den pågældende strækning, have mulighed for at kontrollere, at der ikke er problemer med interoperabiliteten mellem deres modul i toget og den tekniske løsning, der er valgt til strækningen.

⁶ 2002/731/EF.

7. INDFØRELSE AF ETCS PÅ SAMMENHÆNGENDE MÅDE

Ofte påvirkes en infrastrukturforvalters beslutning om at installere ETCS på en strækning eller en del af hans net af, hvilken strategi hans naboer følger. På tilsvarende måde vil et jernbaneselskab ikke iværksætte en omstilling uden at være nogenlunde sikker på, hvilken strategi forvalteren af den infrastruktur, han benytter, har lagt. Og omvendt har jernbaneselskabernes omstillingsstrategi en betydelig indflydelse på infrastrukturforvalternes strategi. Det er indlysende, at en vis koordinering er påkrævet.

7.1. Aftalememorandum mellem Kommissionen og jernbanesektoren

Den 17. marts 2005 underskrev Kommissionen og jernbanesektoren i bredeste forstand (dvs. de europæiske sammenslutninger af producenter af jernbanemateriel, infrastrukturforvaltere og jernbaneselskaber) et aftalememorandum om sammenhængende og koordineret indførelse af ERTMS generelt og især ETCS. Jernbanesektoren har bl.a. givet tilsagn om at bistå medlemsstaterne med udarbejdelsen af nationale planer for indførelse af ERTMS og Kommissionen med at sætte disse nationale planer sammen til en europæisk plan. Kommissionen forventer, at jernbanesektoren samarbejder uforbeholdent med at gennemføre undersøgelser af omkostningerne til omstilling af de store korridorer i det transeuropæiske net til ETCS.

7.2. Den europæiske koordinator

Det synes i denne forbindelse hensigtsmæssigt at udnævne en europæisk koordinator - en person, der er kendt i jernbanekredse - som skal fremme koordineret indførelse af ERTMS i almindelighed og ETCS-signalsystemet i særdeleshed. Hans opgave bliver at gøre det lettere at udarbejde nationale planer for indførelse, som er sammenhængende og økonomisk gennemførlige, og at påpege eventuelle problemer ved gennemførelsen af planerne. Han skal ligeledes fremme gennemførelsen af førnævnte aftalememorandum og fremkomme med forslag til, hvordan ETCS-udstyr i togene kan finansieres. Han skal arbejde tæt sammen med andre europæiske koordinators, som får ansvaret for korridorer, hvor der er opstået betydelige forsinkelser eller koordineringsvanskeligheder.

7.3. Uddannelse og certificering af lokomotivførere

Den 3. marts 2004 forelagde Kommissionen som led i den tredje jernbanepakke et direktivforslag⁷ om certificering af lokomotivførere for Europa-Parlamentet og Rådet. Forslaget er udarbejdet i tæt samarbejde med sektoren og arbejdsmarkedets parter og indeholder bl.a. bestemmelser om, at lokomotivførere skal være i besiddelse af et certifikat, som tilhører lokomotivføreren, som anerkender hans generelle kvalifikationer, og som er gyldigt overalt i EU. Certifikatet skal suppleres med en attest, som udstedes af jernbaneselskabet og beviser, at lokomotivføreren er specifikt uddannet i den pågældende strækning, det benyttede materiel og virksomhedens egne drifts- og sikkerhedsprocedurer.

⁷ KOM(2004) 142 endelig af 3. marts 2004.

Den standardisering af materiel og procedurer, som ETCS åbner mulighed for, vil med tiden reducere behovet for specifik uddannelse. Endvidere giver ERTMS allerede føreren mulighed for, at oplysninger vises på hans eget sprog. Målet bliver at standardisere uddannelsen og give lokomotivførerne større mobilitet og ansættelsesmuligheder. Jernbaneagenturet skal ligeledes fremme udveksling af lokomotivførere og undervisere mellem jernbaneselskaber i forskellige medlemsstater.

8. KONKLUSIONER

Efter Kommissionens opfattelse vil hurtig og koordineret indførelse af ERTMS på en strategisk del af det transeuropæiske jernbanenet få en sneboldeffekt, således at man hurtigt når til en situation, hvor brug af ERTMS er hovedregelen på hele det transeuropæiske net. Denne hurtige indførelse passer godt sammen med en modernisering af jernbanesektoren, som forudsætter interoperabilitet i nettet.

I denne meddelelse påvises det, hvordan de finansielle ressourcer, der er til rådighed under de eksisterende finansielle instrumenter, kan benyttes til at fremskynde indførelsen og koordinere den bedre, især hvis midlerne kommer de infrastrukturforvaltere og jernbaneselskaber til gode, som først kaster sig ud i indførelse af ERTMS. Sideløbende hermed holder Kommissionen øje med, at specifikationer for interoperabilitet overholdes nøje i alle de projekter, den finansierer. Kommissionen anmoder Europa-Parlamentet og Rådet om opbakning til retningslinjerne i denne meddelelse.