



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 04.07.2005
COM(2005) 298 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE
AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**betreffende de invoering van het Europees signaleringssysteem voor spoorwegen
ERTMS/ETCS**

(SEC(2005) 903)

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT
EN DE RAAD**

**betreffende de invoering van het Europees signaleringssysteem voor spoorwegen
ERTMS/ETCS**

(voor de EER relevante tekst)

1. INLEIDING

Technische belemmeringen voor het treinverkeer en de interoperabiliteit van treinen – de mogelijkheid om een trein op eender welk deel van het net te laten rijden – verstoren nog steeds het concurrentievermogen van het spoor.

Het Europese spoorwegnet telt tegenwoordig meer dan twintig verschillende signalerings- en snelheidsbegrenzingssystemen. De Thalystreinen, die Parijs en Brussel met elkaar verbinden, dienen te beschikken over zeven signalerings- en snelheidsbegrenzingssystemen. Dit leidt tot extra kosten, een groter risico op defecten en bemoeilijkt het werk van de bestuurders, die elk systeem moeten kennen. Deze technische barrières vormen een belemmering voor de ontwikkeling van het spoorvervoer op Europese schaal, terwijl het wegvervoer, dat niet met dergelijke barrières wordt geconfronteerd, blijft groeien.

Het opheffen van deze barrières spoort volledig met de Lissabonstrategie en zal de concurrentiepositie van het spoor versterken, de spoorwegsector dynamischer maken, de integratie van de markten voor goederen- en reizigersvervoer bevorderen, en de Europese markt voor spoorweguitrusting stimuleren. Door de verlaging van de kosten en de verbetering van de kwaliteit van het spoorvervoer zal bovendien een bijdrage worden geleverd tot de groei van de hele economie en de dynamiek van de interne markt.

In deze mededeling worden de belangrijkste doelstellingen van de harmonisering van de Europese signaleringssystemen uiteengezet, de kosten en baten daarvan voor de verschillende actoren en de strategie die de Commissie wil volgen om tot deze harmonisering te komen. Er wordt ook gewezen op het belang van de invoering van ERTMS (European Rail Traffic Management System – Europees spoorverkeerleidingsysteem) als groot Europees industrieel project, zoals Galileo dat is op het gebied van satellietnavigatie. ERTMS vormt bovendien een essentieel onderdeel van de prioritaire spoorwegprojecten van de Gemeenschap. Om in de periode 2007-2016 ongeveer 20 % van het trans-Europese spoorwegnet en het rollend materieel uit te rusten met ERTMS is een budget nodig dat kan oplopen tot 5 miljard euro.

2. HET SIGNALERINGSSYSTEEM: OBSTAKEL VOOR DE INTEGRATIE VAN DE EUROPESE SPOORWEGRUIMTE

2.1. Het belang van een geharmoniseerd signaleringssysteem in Europa



Het verband tussen dodelijke ongevallen en het signaleringssysteem

Op 7 januari vielen in de omgeving van Bologna in Italië 17 slachtoffers bij een treinbotsing in mistig weer. Dit ongeval volgde op een reeks andere aanrijdingen de jongste jaren in Europa, zoals in de buurt van Albacete in Spanje (19 doden in juni 2003), in Pécrot in België (8 doden in maart 2001) en in Londen in het Verenigd Koninkrijk (31 doden in oktober 1999). Hoewel nog niet alle onderzoeken zijn afgerond, blijkt wel dat een doeltreffend snelheidsbegrenzingssysteem voor het treinverkeer met automatische controle van de rijsnelheid deze ongevallen misschien had kunnen voorkomen en had kunnen zorgen voor een hoger veiligheidsniveau van het spoorstelsel, dat overigens al een stuk hoger ligt dan bij het wegvervoer.

Om de grens over te kunnen rijden moeten locomotieven vandaag uitgerust zijn met verschillende systemen om de informatie te verwerken die wordt doorgestuurd door de diverse systemen op de spoorbaan. Na de ontwerpfasen van de locomotief is het zeer duur of zelfs onmogelijk om nog extra boordsystemen in te bouwen. Bijgevolg moeten de meeste treinen nog steeds stoppen bij het eerste grensstation voor een locomotiefwissel.

De ontwikkeling van het European Rail Traffic Management System, ERTMS, dat begin jaren 1990 werd ontwikkeld binnen de communautaire kaderprogramma's voor onderzoek en nadien financieel werd ondersteund via de begroting voor de trans-Europese netwerken, vormt in deze context dan ook een belangrijke stap ter verbetering van de interoperabiliteit en de veiligheid van de Europese netten.

Er is reeds meermaals gewezen op het belang van de invoering van het ERTMS als prioriteit voor de trans-Europese netwerken, met name in het kader van het voorstel voor een verordening tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële steun van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken¹.

¹ COM(2004) 475 def.

Richtlijn 96/48/EG is afgeleid van de bepalingen van het EG-Verdrag inzake de trans-Europese netwerken (titel XV, artikelen 154, 155 en 156) en voorziet in een wettelijk kader waarbij de installatie van ERTMS sinds november 2002 verplicht is bij de aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn in het kader van het trans-Europese netwerk of bij de vernieuwing van het signaleringssysteem op deze lijnen. Zes maanden na de inwerkingtreding van de beschikking betreffende de technische specificaties voor interoperabiliteit², die wordt vastgesteld in het kader van Richtlijn 2001/16/EG, zal een vergelijkbare verplichting worden ingevoerd voor het conventionele spoorwegnet. Het gebruik van het ERTMS zal worden verplicht³ bij elke nieuwe installatie of vernieuwing van het signaleringssysteem bij prioritaire projecten die zijn opgenomen in Beschikking 884/2004/EG.

De Technische Specificaties voor Interoperabiliteit zijn voorgelegd aan vertegenwoordigers van de gebruikers en de sociale partners. Zij stonden positief tegenover de ontwikkeling en invoering van ERTMS.

2.2. Het Europees spoorverkeersleidingssysteem ERTMS

Het systeem is gebaseerd op twee basiscomponenten:

- GSM-R, op basis van de GSM-standaard, maakt gebruik van eigen frequenties voor het spoor en beschikt over een aantal extra functies. Dit radiosysteem wordt gebruikt voor de uitwisseling van informatie (stem en gegevens) tussen de spoorbaan en de trein;
- ETCS⁴, Europees treinbeveiligingssysteem, deelt de bestuurder niet alleen de toegestane snelheid mee, maar gaat ook permanent na of de bestuurder de snelheidsbeperkingen naleeft.

² In het Comité werd overeenstemming bereikt over de Technische Specificaties voor Interoperabiliteit. De Commissie zal de TSI wellicht binnen afzienbare tijd goedkeuren.

³ Uitzonderingen zijn evenwel mogelijk, met name voor projecten waarvan de ontwikkeling reeds ver is gevorderd op het moment van de publicatie van de Technische Specificaties voor Interoperabiliteit.

⁴ European Train Control System.

De drie “ETCS-niveaus”

Via ETCS, ontvangt de trein van de spoorbaan permanent de nodige informatie om zijn maximaal toegestane snelheid te kunnen berekenen. Op lijnen met zijdelingse signalisatie (seinen en borden waarop de bestuurder de maximaal toegestane snelheid kan aflezen), kan deze informatie worden doorgegeven via standaardbakens (Eurobalises) die langs het spoor worden geplaatst. Dit is ETCS niveau 1.

Bij ETCS niveau 2 kan deze informatie ook worden doorgegeven via radio (GSM-R). Omdat geen zijdelingse signalisatie meer nodig is kan aanzienlijk worden bespaard bij de aanleg en het onderhoud. De positie van de treinen wordt nog steeds via de spoorbaan gedetecteerd. Een ETCS-trein die uitgerust is met een GSM-R radio kan rijden op lijnen met ETCS van zowel niveau 1 als 2.

Bij niveau 3 ten slotte moeten de treinen zelf hun positie kunnen doorgeven waardoor de capaciteit van de lijnen kan worden geoptimaliseerd en minder gronduitrusting noodzakelijk is.

Bij alle ETCS-niveaus, wordt de snelheid van de trein door een boordcomputer, de Eurocab, vergeleken met de maximaal toegestane snelheid en wordt de trein automatisch afgeremd wanneer hij te snel rijdt.

3. DE INVOERING VAN GSM-R

De lidstaten zijn hun huidige radiosystemen, die zijn verouderd door de opkomst van digitale technologieën als de GSM, aan het vervangen door GSM-R. Deze omschakeling verloopt nagenoeg in heel Europa snel. Het GSM-R systeem is gebaseerd op de publieke GSM-standaard en biedt een betere kwaliteit tegen een lagere kostprijs dan die van de oude, meestal op nationale schaal ontwikkelde, systemen.

Om ervoor te zorgen dat de invoering van GSM-R door de lidstaten op een samenhangende manier verloopt, de continuïteit van de dienstverlening wordt verzekerd en te vermijden dat het trans-Europese netwerk ‘gaten’ zou vertonen, moet de invoering van GSM-R door de Gemeenschap worden begeleid. De invoering van GSM-R blijft vooral in de meeste nieuwe lidstaten een strategische prioriteit.

Op technisch vlak moet worden toegezien op de interoperabiliteit van de toepassingen die door de verschillende constructeurs worden ontwikkeld zodat een trein bij een grensovergang geen storing ondervindt door de verandering van mobiele-telecomoperator.

4. DE INVOERING VAN ETCS

De invoering van ETCS verloopt minder snel dan die van GSM-R. Dit systeem werd specifiek ontwikkeld voor het spoorvervoer, maar bij de ontwikkeling ervan heeft men zich, in tegenstelling tot de ontwikkeling van GSM-R, minder kunnen baseren op reeds op andere terreinen ontwikkelde standaarden.

De ontwikkeling van ETCS werd aanvankelijk gefinancierd in het kader van de communautaire kaderprogramma's voor onderzoek midden jaren 1990. Daarna werden voor de testfase en de ontwikkeling van prototypes middelen vrijgemaakt in het kader van de trans-Europese netwerken. Pas later zijn stabiele specificaties tot stand gekomen.

Nu de specificaties vast liggen en de testfase van de uitrusting is afgerond, ligt het voor de hand dat ETCS bij de vernieuwing van signaleringsuitrusting wordt geïnstalleerd. Wegens de verouderde techniek, de hoge kostprijs, vooral van het onderhoud, en de onverenigbaarheid van de traditionele seinsystemen, zijn alle actoren uit de sector het erover eens dat ETCS het enige toekomstgerichte signaleringssysteem is voor het trans-Europese spoorwegnet.

De kosten van de opeenstapeling van boordsystemen: Thalys

De Thalys PBKA-stellen die op de verbindingen Parijs-Brussel-Keulen en Parijs-Brussel-Amsterdam rijden, zijn uitgerust met zeven beveiligingssystemen. Onder meer door de aanwezigheid van de diverse systemen en de specifieke kenmerken van deze stellen, waarvan er slechts een beperkt aantal werden gebouwd voor één bepaalde verbinding, zijn deze treinen tot 60% duurder dan normaal. Bovendien moet de stuurcabine voor elke beveiligingssysteem over een afzonderlijk scherm beschikken.

4.1. Obstakels voor de invoering van ETCS

Voor de invoering van ETCS dient aan boord van de locomotieven een ETCS-module te worden geïnstalleerd en moet ook de gronduitrusting gebruik maken van het ETCS-formaat om aan de trein de informatie door te geven die hij nodig heeft om permanent de maximaal toegestane snelheid te berekenen. Daar het onmogelijk is om ETCS op alle treinen tegelijk te installeren en het hele spoorwegnet niet in één keer kan omschakelen van het oude naar het nieuwe signaleringssysteem, is het vaak onvermijdelijk dat zowel aan boord van de treinen als langs de spoorbaan minstens één oud systeem naast ETCS blijft bestaan.

Bij de verlenging of renovatie van een spoorlijn is het de bedoeling dat een groot aantal tractievoertuigen van deze lijn gebruik zal maken. De toegang tot de lijn beperken tot voertuigen die zijn uitgerust met ETCS wordt vaak als een belemmering beschouwd en is economisch niet haalbaar zolang slechts een klein aantal voertuigen over het systeem beschikt. Bovendien moeten de voertuigen, om de gerenoveerde of verlengde lijn te kunnen bereiken, op dit moment hoe dan ook nog met het oude systeem zijn uitgerust.

Wanneer de aanpassing van een bestaande lijn afzonderlijk wordt geanalyseerd zonder rekening te houden met de voordelen van de interoperabiliteit en de gevolgen voor de rest van het net, dreigt het resultaat ongunstig uit te vallen voor het gebruik van het ETCS-systeem, aangezien ook de oude gronduitrusting tijdens een korte of langere overgangperiode behouden zal moeten blijven.

Indien de installatie van het nieuwe Europese signaleringssysteem niet wordt meegenomen bij de bouw van een lijn of bij grote renovatiewerken, zal de installatie achteraf veel moeilijker zijn. De werken moeten dan immers worden uitgevoerd op een lijn die in gebruik is, waardoor de kostprijs, naargelang de situatie, tot 80% hoger kan liggen.

Zolang nog maar een beperkt deel van het net met ETCS is uitgerust, bestaat daarenboven het gevaar dat spoorwegondernemingen het zullen beschouwen als een aanvullend systeem dat op korte termijn niet strikt noodzakelijk is omdat de meeste lijnen, tijdens een overgangperiode nog steeds moeten worden uitgerust met één of meer traditionele systemen.

Wanneer in de ontwerpfase van tractievoertuigen geen rekening wordt gehouden met de installatie van ETCS, zal de kostprijs van de latere installatie aan boord een stuk hoger liggen (ongeveer factor 3).

**De lange levensduur van de seinuitrusting:
een obstakel voor de snelle invoering van ETCS**

Zelfs indien vanaf nu alle nieuwe lijnen en voertuigen zouden worden uitgerust met ETCS, zal het grootste deel van het trans-Europese netwerk binnen tien jaar nog steeds niet met ETCS zijn uitgerust wegens de lange levensduur van enerzijds de sein- en gronduitrusting en anderzijds de voertuigen. De levensduur daarvan bedraagt meestal meer dan twintig jaar. Wanneer men uitgaat van een jaarlijks vervangingspercentage van 2,5% zal pas over 25 jaar de helft van het net zijn uitgerust. Dit betekent dat in 2025 de meeste locomotieven die worden gebouwd, nog steeds moeten worden uitgerust met nationale systemen, die nu reeds als verouderd worden beschouwd.

De regelgeving op grond waarvan het gebruik van ETCS verplicht is bij de installatie van nieuwe signaleringsinstallaties op hogesnelheidslijnen en –materieel en een vergelijkbare verplichting zal worden ingevoerd voor prioritaire investeringsprojecten op het conventionele spoornet, zal niet volstaan om binnen tien tot twaalf jaar een echt netwerk tot stand te brengen waarop treinen kunnen rijden die uitsluitend met ETCS zijn uitgerust.

Het zou goedkoper zijn ETCS uitsluitend in te voeren in gevallen waar dat wettelijk verplicht is omdat de installatie wordt gekoppeld aan renovatiewerkzaamheden, maar dan ontstaat pas op lange termijn een samenhangend netwerk. De eerste ondernemingen en netten die ETCS installeren zouden hierdoor ernstig worden benadeeld omdat ze de kosten van de dubbele signaleringsuitrusting langer moeten dragen.

4.2. De belangrijkste voordelen van de invoering van ETCS

ETCS maakt deel uit van een strategie om de spoorwegsector nieuw leven in te blazen. ETCS zal ertoe bijdragen dat locomotieven gemakkelijker over de grens kunnen rijden en zal op die manier het internationaal treinverkeer, zowel voor goederen als reizigers bevorderen. De uitdagingen op het gebied van externe kosten zoals vervuiling, lawaai, veiligheid en congestie zijn enorm en elk element dat bijdraagt tot een betere modal split van de verschillende vervoersmodaliteiten, betekent een vermindering van deze kosten.

Hoewel het moeilijk is om een algemene analyse te maken omdat er verschillende manieren zijn om de ETCS-gronduitrusting in te voeren en de kostprijs en mogelijkheden van elke bestaand systeem verschillen, wordt algemeen aanvaard dat de kostprijs van ETCS, wanneer het wordt geïnstalleerd als enige systeem, een stuk lager ligt dan die van de huidige traditionele systemen, die vaak oud en voorbijgestreefd zijn en waarvan de onderhoudskosten zeer snel toenemen.

De kostprijs van de ETCS-boordmodule is vergelijkbaar met die van de bestaande systemen, maar op dit moment moet voor elke land waar de trein moet kunnen rijden minstens één veiligheidssysteem worden ingebouwd. Indien de bestuurder niet aan de grens wordt afgelost, dient hij al deze systemen te kennen. Eén systeem zal de voertuigen eenvoudiger maken en ook het onderhoud vereenvoudigen. Reeds vanaf de ontwerpfase van ETCS werd rekening gehouden met de menselijke factor in het algemeen en de gevolgen van het nieuwe systeem voor de treinbestuurders, waardoor het makkelijker werd aanvaard.

De snelle invoering van een Europese standaard in een context van vrije mededinging tussen de constructeurs van spoorweginfrastructuur zal deze industrietak een concurrentievoordeel opleveren voor de uitvoer van hun producten uit de Unie. Dit zal leiden tot een prijsdaling binnen de Europese Unie.

ETCS als exportproduct

In de lente van 2004 sleepte een constructeur een contract in de wacht ter waarde van ongeveer 32 miljoen euro voor de installatie van ETCS op 414 treinen en 760 km spoorlijn. Dit contract volgt op een eerdere bestelling uit Taiwan voor 756 treinen en 1200 km spoorlijn. Ook India en China plaatsten onlangs aanzienlijke bestellingen.

Via het ETCS-systeem kunnen secundaire lijnen worden uitgerust met een signaleringssysteem dat minstens hetzelfde veiligheidsniveau biedt als de systemen die tegenwoordig worden gebruikt op hogesnelheidslijnen.

Volgens UNIFE⁵, zal de capaciteit van de infrastructuur (aantal treinen per uur) door de invoering van ETCS vergelijkbaar zijn met die van de beste huidige systemen en toenemen met 2 à 15 % en zelfs 20 % tegenover de minst efficiënte huidige systemen. In gevallen waar de capaciteit aanzienlijk wordt verhoogd, zullen passende maatregelen moeten worden genomen om schadelijke gevolgen te vermijden, in het bijzonder voor het milieu.

4.3. Een snelle en gecoördineerde omschakeling

Wanneer bij een project voor de renovatie van een bestaande of de bouw van een nieuwe spoorlijn het Europese ETCS-systeem niet wordt geïnstalleerd, wordt de interoperabiliteit van die lijn voor de hele levensduur van de uitrusting beperkt. Dit geldt evenzeer voor de uitrusting aan boord.

⁵ L'Union des Industries Ferroviaires Européennes (Vereniging van de Europese spoorwegrijverheid).

Zolang er geen echt ETCS-net bestaat en slechts een beperkt aantal tractievoertuigen is uitgerust met ETCS, moeten de baan en de voertuigen ook worden uitgerust met het oude systeem. Zoals reeds is gebleken uit het voorbeeld van de Thalys, leidt dit tot extra kosten. Voorts zal ETCS pas besparingen opleveren door de opheffing van de oude vaste installaties, zoals de zijdelingse seininrichting, wanneer een groot deel van het rollend materieel ermee is uitgerust.

Door de omschakelingsperiode in te korten en binnen een periode van tien tot twaalf jaar, tegelijk met de investeringen in grote internationale interoperabele corridors, een ETCS-netwerk tot stand te brengen en voldoende tractievoertuigen uit te rusten, kunnen de kosten als gevolg van het samengaan van de diverse systemen aanzienlijk worden beperkt. Hierdoor zouden ook de eerder vermelde voordelen sneller voelbaar worden.

De volledige spoorwegsector staat achter deze "snelle" omschakelingsstrategie en heeft een intentieverklaring ondertekend waarin de basisbeginselen van deze strategie worden vastgesteld. Deze verklaring werd op 17 maart 2005 namens de Commissie ondertekend door Vice-voorzitter Barrot.

5. ETCS: NAAR EEN SNELLE EN GECOÖRDINEERDE OMSCHAKELING

In de technische bijlage bij deze mededeling wordt verklaard hoe via een "snelle" omschakelingsstrategie wordt gestreefd naar een kritische massa, d.w.z. een situatie waarbij zoveel lijnen en treinen met ETCS worden uitgerust dat het onvermijdelijk wordt het systeem ook op de overige lijnen en voertuigen te installeren.

Door de invoering van een nieuwe Europese standaard zullen de technische barrières waarmee de spoorwegsector, in tegenstelling tot zijn concurrenten, kampt geleidelijk verdwijnen. Pas wanneer een kritische massa is bereikt en de "oude" systemen langs het spoor kunnen worden verwijderd en de treinen nog maar over één systeem dienen te beschikken, zullen de belangrijkste voordelen tastbaar worden. Op korte termijn leidt ETCS echter tot extra kosten voor de verschillende actoren.

Volgens een eerste in de technische bijlagen opgenomen raming bedraagt de kostprijs van de nodige investeringen om deze kritische massa te bereiken tegen 2016 ongeveer 5 miljard euro. Om dit project, met een ontegensprekelijk Europese dimensie, te ondersteunen stelt de Commissie voor tot 50% van de investeringen op zich te nemen, waaronder de kosten voor de aanpassing van het rollend materieel. Om een snelle omschakeling te stimuleren, zou de steun degressief in de tijd kunnen worden gemaakt.

6. DE INTEROPERABILITEIT VERZEKEREN

De Commissie stelt derhalve voor aanzienlijke financiële inspanningen te leveren om de interoperabiliteit en met name de installatie van ETCS te bevorderen. In deze context moet erop worden toegezien dat de andere communautaire middelen die, vooral voor infrastructuurprojecten, aan de sector worden toegekend, de totstandbrenging van een interoperabel trans-Europees vervoersnet niet belemmeren.

Naleving van de interoperabiliteitsvereiste

De Commissie ontvangt steunaanvragen voor heel wat goede projecten met een grote toegevoegde waarde voor de Gemeenschap. Omdat onmogelijk voor alle projecten steun kan worden verleend, moeten prioriteiten worden vastgesteld. De niet-naleving van de technische specificaties voor interoperabiliteit in het algemeen, en in het bijzonder het gebruik van andere signaleringssystemen dan ETCS, zelfs indien wettelijke toegestaan, zal in principe als een negatief element worden beschouwd bij de beoordeling van de verschillende projecten.

Concreet moet bij projecten waarbij ETCS en GSM-R worden geïnstalleerd, worden verzekerd dat treinen die door één constructeur zijn uitgerust met ETCS en GSM-R daadwerkelijk kunnen rijden op een door een andere constructeur uitgerust net. Hierbij moet tevens worden nagegaan of het project is opgezet met het oog op een optimale grensoverschrijding, waaronder de snelle overgang van het ene naar het andere GSM-R netwerk.

De spoorwegsector hanteert gemeenschappelijke specificaties die zijn opgenomen in de technische specificaties voor interoperabiliteit⁶ (TSI). De TSI voor hogesnelheidstreinen zijn in 2002 door de Commissie goedgekeurd en zijn stabiel. De TSI voor het conventionele spoorwegnet zijn op 23 november 2004 door het bevoegde comité goedgekeurd en zullen binnenkort door de Commissie worden vastgesteld.

Het spreekt vanzelf dat deze specificaties zullen worden aangepast aan de technologische ontwikkelingen of eventuele onnauwkeurigheden die bij de invoering ervan aan het licht zouden kunnen komen.

Onnauwkeurigheden kunnen leiden tot de ontwikkeling van programma's die niet in alle opzichten compatibel zijn. Om de interoperabiliteit te waarborgen wordt het Europees Spoorwegbureau belast met de wijzigingen van de TSI's. In dit kader en overeenkomstig zijn takenpakket, zal het Spoorwegbureau vanaf de tweede helft van 2005 geleidelijk zijn taak opnemen als systeemverantwoordelijke voor zowel ETCS als GSM-R.

Het Europees Spoorwegbureau: bevoegd voor de technische specificaties

Het Europees Spoorwegbureau is gevestigd te Lille/Valenciennes (Frankrijk), en wordt geleidelijk operationeel. Het Bureau is vooral belast met de actualisering van de technische specificaties voor interoperabiliteit.

Wanneer de specificaties zijn vastgesteld, moet worden gewaarborgd dat de prototypes worden getest vóór ze in gebruik worden genomen om na te gaan of ze volledig voldoen aan de specificaties voor interoperabiliteit. Om de conformiteit van de boorduitrusting te testen, zal in de praktijk een beroep moeten worden gedaan op door de hele sector erkende omgevingssimulators.

⁶ Beschikking 2002/731/EG, PB L 245 van 12.9.2002.

Validering van de naleving van de vereisten inzake interoperabiliteit

Bij elk project waarvoor communautaire financiële steun wordt verleend en waarbij ETCS of GSM-R wordt geïnstalleerd, zal de eindbetaling slechts worden uitgevoerd wanneer is aangetoond dat het project voldoet aan de specificaties voor interoperabiliteit. Wat de boorduitrusting betreft, moet dit worden aangetoond via tests op een omgevingssimulator in een laboratorium en in situ. Met de sector zal overleg worden gepleegd over de manier waarop voor de uitrusting langs de spoorbaan kan worden gewaarborgd dat alle mogelijke problemen inzake interoperabiliteit zo vroeg mogelijk worden gedetecteerd. In elk financieringsbesluit zal een standaardclausule worden opgenomen op grond waarvan de eindbetaling slechts kan worden uitgevoerd na de voorlegging van een attest dat de interoperabiliteitstests met succes zijn uitgevoerd.

Wanneer een spoorlijn met ETCS wordt uitgerust, moeten alle constructeurs van ETCS-boordmodules, zelfs wanneer ze geen locomotieven bouwen die op korte termijn van de lijn gebruik zullen maken, de mogelijkheid krijgen te testen of er geen interoperabiliteitsproblemen optreden tussen hun boordmodule en de technische oplossing die voor de lijn werd gekozen.

7. ZORGEN VOOR EEN COHERENTE INVOERING VAN ETCS

De beslissing van een infrastructuurbeheerder om ETCS te installeren op een lijn of een deel van het net hangt vaak af van het beleid van het naburige net of de naburige netten. Voorts zal een spoorwegonderneming niet op ETCS overschakelen wanneer ze niet over bepaalde garanties beschikt van de infrastructuurbeheerders van de netten waarop ze rijdt. Op haar beurt zal de omschakelingsstrategie van de spoorwegondernemingen een belangrijke invloed hebben op het beleid van de infrastructuurbeheerders. Er is duidelijk nood aan coördinatie.

7.1. De intentieverklaring van de Commissie en de spoorwegsector

Op 17 maart 2005 hebben de Commissie en de spoorwegsector in de brede zin van het woord (de Europese spoorwegindustrie, de infrastructuurbeheerders en de spoorwegondernemingen) een intentieverklaring ondertekend om te komen tot een samenhangende en gecoördineerde invoering van ERTMS in het algemeen en met name ETCS. De spoorwegsector heeft er zich toe verbonden ondersteuning te bieden aan de lidstaten voor de opstelling van de nationale plannen voor de invoering van ERTMS en aan de Commissie voor de bundeling van deze plannen tot één Europees plan. De Commissie rekt op de volledige medewerking van de spoorwegsector voor de berekening van de kosten voor de omschakeling naar ETCS op de grote corridors van het trans-Europese vervoersnet.

7.2. De Europese coördinator

In dit kader leek het nuttig een Europees coördinator aan te stellen, een persoon die autoriteit geniet binnen de spoorwegsector, om de gecoördineerde invoering van ERTMS en in het bijzonder het signaleringssysteem ETCS te bevorderen. Zijn taak zal er vooral in bestaan ondersteuning te bieden bij de opstelling van samenhangende en economisch haalbare nationale actieplannen en na te gaan welke problemen

optreden bij de tenuitvoerlegging van deze plannen. De coördinator zal tevens bijdragen tot de uitvoering van de voormelde intentieverklaring en voorstellen formuleren voor de financiering van de installatie van ETCS aan boord van de voertuigen. Hij zal nauw samenwerken met de andere Europese coördinatoren, die belast zijn met follow-up van corridors die een belangrijke vertraging hebben opgelopen of kampen met coördinatieproblemen.

7.3. Opleiding en certificering van de bestuurders

In het kader van het derde spoorwegpakket heeft de Commissie op 3 maart 2004 aan het Europees Parlement en de Raad een ontwerprichtlijn voorgelegd inzake de certificering van het treinpersoneel belast met de besturing van locomotieven⁷. Deze tekst werd opgesteld in nauw overleg met de sector en de sociale partners en voorziet in een certificaat voor de erkenning van de algemene bekwaamheid van de bestuurder, dat geldig is in de hele Gemeenschap. Dit certificaat moet worden aangevuld met een attest van de spoorwegmaatschappij over specifieke opleiding voor de lijn waarop wordt gereden, het materieel waarmee wordt gereden en de operationele procedures en veiligheidsvoorschriften van de onderneming.

ETCS zal de standaardisering van het materieel en de procedures bevorderen en op die manier de specifieke opleiding op termijn verlichten. Bovendien kan de voor de bestuurder nuttige informatie via ERTMS reeds in zijn taal worden weergegeven. Het is de bedoeling de opleiding te standaardiseren en te komen tot een grotere mobiliteit en inzetbaarheid van treinbestuurders. Het Spoorwegbureau zal tevens de uitwisseling stimuleren van bestuurders en opleidingspersoneel tussen spoorwegondernemingen uit verschillende lidstaten.

8. CONCLUSIES

De Commissie is van mening dat een snelle en gecoördineerde invoering van ERTMS op een strategisch deel van het spoorwegnet zal leiden tot een sneeuwbaaleffect, waardoor het gebruik van ERTMS op het volledige trans-Europese spoorwegnet op korte termijn de algemene regel zal worden. Deze invoering past in de strategie om de spoorwegsector nieuwe impulsen te geven via de interoperabiliteit van het net.

Om de invoering te versnellen en beter te coördineren, wordt in deze mededeling aangegeven hoe de financiële middelen in het kader van de bestaande financiële instrumenten kunnen worden benut ten behoeve van de eerste spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders die overgaan tot de invoering van ERTMS. De Commissie zal er bij projecten waarvoor zij steun verleent op toezien dat de specificaties voor interoperabiliteit strikt worden nageleefd. De Commissie verzoekt het Europees Parlement en de Raad de in deze mededeling vervatte beleidslijnen goed te keuren.

⁷ COM(2004) 142 def. van 3 maart 2004.