



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 04.07.2005
KOM(2005) 298 v konečném znění

**SDĚLENÍ KOMISE
EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ**

o zavedení evropského systému železniční signalizace ERTMS/ETCS

(SEK(2005) 903)

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o zavedení evropského systému železniční signalizace ERTMS/ETCS

(Text s významem pro EHP)

1. ÚVOD

Technické překážky vzájemné výměny a interoperability vlaků - tj. jejich schopnosti pohybovat se po jakémkoli úseku sítě - stále omezují konkurenceschopnost odvětví železnic.

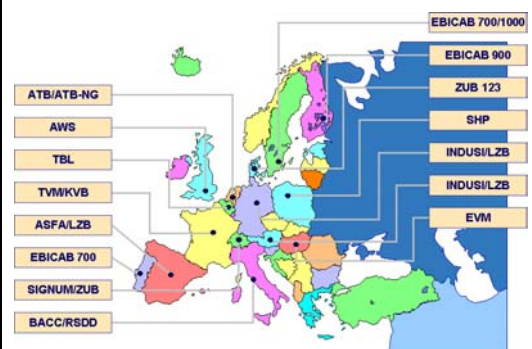
V současnosti existuje v Evropě zároveň více než dvacet systémů pro signalizaci a kontrolu rychlosti. Vlak Thalys, který zajišťuje spojení především mezi Paříží a Bruselům, musí být vybaven sedmi různými systémy pro signalizaci a kontrolu rychlosti, což znamená zvýšené náklady, větší riziko poruchy a ztížení úkolu strojvedoucích, kteří musejí znát všechny systémy. Tyto technické překážky omezují rozmach železniční dopravy na evropské úrovni; silniční doprava se přitom vzhledem k neexistenci takových překážek plně rozvíjí.

Odstranění těchto překážek zapadá do lisabonské strategie, neboť povede ke zvýšení konkurenceschopnosti a dynamiky odvětví železnic, napomůže integraci trhu se službami nákladní i osobní železniční dopravy a podpoří evropský trh se železničním zařízením. Snížení nákladů a zvýšení kvality železniční dopravy jsou dalšími faktory, které stimulují růst celého hospodářství a přispívají k dynamickému rozvoji vnitřního trhu.

Toto sdělení shrnuje problematiku harmonizace železniční signalizace a jejich nákladů a přínosů pro jednotlivé aktéry a představuje strategii, kterou Komise pro tuto harmonizaci zvolila. Sdělení především ukazuje, že zavedení evropského systému řízení železniční dopravy ERTMS (European Rail Traffic Management System) je evropským hospodářským projektem podobného významu jako projekt Galileo v oblasti družicové navigace. ERTMS je navíc základní součástí prioritních železničních projektů Společenství. Do vybavení přibližně 20 % transevropské sítě a kolejových vozidel systémem ERTMS by v období 2007-2016 mohlo být investováno až 5 miliard eur.

2. SIGNALIZACE: PŘEKÁŽKA INTEGRACE ŽELEZNIČNÍHO PROSTORU

2.1. Význam harmonizovaného signalizačního systému v Evropě

	<p>V současnosti existuje v Evropě zároveň více než dvacet různých signalizačních systémů. Jednotlivé vnitrostátní sítě mají obvykle vlastní systémy, jejichž výkonnost (optimalizace vzdálenosti mezi vlaky, a tedy i kapacity tratí) a úroveň zabezpečení jsou velmi různorodé. Vysoká finanční náročnost stávajících systémů je jedním z důvodů, proč není část sítě ještě vybavena ani systémy pro kontrolu rychlosti.</p>
---	--

Smrtelné nehody související se signalizací

Nedaleko Boloně v Itálii došlo dne 7. ledna 2005 v mlhavém počasí ke střetu, při němž zahynulo sedmáct osob. Tato nehoda je poslední z řady srážek, k nimž v Evropě došlo v posledních letech. Nejvážnější z nich byly nehody u Albacete ve Španělsku (devatenáct obětí v červnu 2003), v Pécrot v Belgii (8 obětí v březnu 2001) a v Londýně ve Spojeném království (31 obětí v říjnu 1999). Přestože šetření není ve všech případech ještě uzavřeno, zdá se, že těmto nehodám by bylo možno předejít, kdyby existoval výkonný signalizační systém obsahující i automatickou kontrolu rychlosti vlaků. To by také přispělo ke zvýšení bezpečnosti železnic, která je ostatně již nyní podstatně vyšší než u silniční dopravy.

Lokomotivy přejíždějící hranice musí být i dnes vybaveny několika palubními systémy, které jsou schopny zpracovat informace vysílané různými systémy z traťové části. Zabudování dalších nových systémů do palubní desky až po zhotovení lokomotivy je mimořádně nákladné a někdy zcela nemožné. Ve většině případů se proto musejí vlakové soupravy na prvním nádraží za státní hranicí zastavit a vyměnit lokomotivu.

V této souvislosti je zavedení evropského systému pro řízení dopravy ERTMS, který byl vyvinut na počátku 90. let díky rámcovým výzkumným programům Společenství a posléze podporován prostředky určenými na transevropské síti, významným pokrokem na cestě k zajištění interoperability a bezpečnosti sítí.

Důležitost zavedení ERTMS jakožto priority transevropských sítí byla mnohokrát zdůrazňována, zvláště v návrhu nařízení, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci v oblasti transevropských sítí¹.

Směrnice 96/48/ES, jež vychází z ustanovení Smlouvy o EU týkajících se transevropských sítí (hlava XV čl. 154, 155 a 156), stanoví právní rámec, který především vyžaduje, aby se systém ERTMS počínaje listopadem 2002 zaváděl na všech nových vysokorychlostních tratích transevropské sítě a při rekonstrukci signalizace. U konvenčních tratí nabudou podobné požadavky účinnosti šest měsíců

¹ KOM(2004)475 v konečném znění.

po vstupu v platnost rozhodnutí o technických specifikacích pro interoperabilitu², které byly přijaty jako součást směrnice 2001/16/ES. Používání systému ERTMS bude především povinné³ pro jakoukoli novou instalaci či rekonstrukci signalizace u prioritních projektů uvedených v rozhodnutí 884/2004/ES.

Technické specifikace pro interoperabilitu byly několikrát projednány s uživateli a sociálními partnery, kteří jsou rozvoji a zavedení systému ERTMS nakloněni.

2.2. ERTMS, evropský systém pro řízení dopravy

Tento systém má v současnosti dvě základní části:

- GSM-R, který vychází ze standardu GSM, používá však frekvence specifické pro drážní dopravu a má některé rozšířené funkce. Jedná se o rádiový systém určený k výměně informací (hlasových a datových) mezi traťovou a palubní částí;
- ETCS⁴, evropský systém pro kontrolu vlaků, který umožňuje jednak předávat strojvedoucímu informace o povolené rychlosti, jednak neustále kontrolovat, že strojvedoucí tyto pokyny dodržuje. Tři „úrovně“ systému ETCS

Tři „úrovně“ systému ETCS

Prostřednictvím systému ETCS předává traťová část do vlakové soupravy informace, které umožňují neustále zjišťovat maximální povolenou rychlost daného vlaku. Tam, kde existují optická návěstidla podél tratě (semafony a signalizační tabule, z nichž strojvedoucí zjistí povolenou rychlost), mohou být tyto informace předávány standardními balízkami (Eurobalízy), umístěnými podél tratě. V takovém případě se hovoří o první úrovni ETCS.

Informace mohou být rovněž předávány rádiovým systémem (GSM-R), pak se jedná o druhou úroveň ETCS, u které již nejsou optická návěstidla podél tratě potřebná, což vede k podstatným úsporám při investicích a údržbě. Poloha vlaků se i nadále zjišťuje z traťové části. Vlaková souprava ETCS vybavená rádiovým systémem GSM-R může jezdit po tratích první i druhé úrovně.

Konečně třetí úroveň znamená, že vlaky mohou samy vysílat svou přesnou polohu, což mimo jiné přispívá k optimalizaci kapacity tratí a k dalšímu omezení vybavení potřebného v traťové části.

Na všech úrovních porovnává palubní počítač Eurocab rychlost vlaku s maximální povolenou rychlostí a v případě jejího překročení vlak automaticky zbrzdí.

² Technické specifikace pro interoperabilitu byly přijaty projednáváním ve výboru, Komise by je měla schválit v blízké budoucnosti.

³ Jsou ovšem možné odchylky, zvláště u projektů, které byly při zveřejnění technických specifikací pro interoperabilitu v pokročilé fázi vývoje.

⁴ European Train Control System.

3. ZAVÁDĚNÍ GSM-R

Systém GSM-R dnes v členských státech nahrazuje původní rádiové systémy, které zastaraly po nástupu digitálních technologií typu GSM. Tato výměna rychle probíhá téměř v celé Evropě. Systém GSM-R totiž vychází ze standardů veřejného GSM, takže poskytuje kvalitu a cenu, jimž se staré systémy vyvíjené nejčastěji na vnitrostátní úrovni nemohou vyrovnat.

Zavádění GSM-R musí být sledováno i na úrovni Společenství, aby se zajistila jak návaznost mezi vnitrostátními strategiemi zavádění systému, tak kontinuita služeb. Zároveň je třeba zamezit vzniku „děr“ v transevropské síti. Zavedení GSM-R je strategickou prioritou především ve většině nových členských států.

Z technického hlediska je rovněž nutné nadále dbát na interoperabilitu aplikací vyvíjených různými výrobci tak, aby přejezd vlakových souprav přes hranice nebyl narušován změnou provozovatelů mobilních telekomunikačních sítí.

4. ZAVÁDĚNÍ ETCS

Zavádění ETCS probíhá pomaleji než zavádění GSM-R. Jde totiž o systém vyvinutý zvlášť pro odvětví železnic, který tedy nemohl využít standardů používaných v jiných oblastech do té míry jako GSM-R. Trvalo proto déle, než se podařilo vytvořit stabilní specifikace.

Tato vývojová činnost byla nejprve v polovině 90. let financována prostředky Společenství z rámcových výzkumných programů, ve zkušební fázi a ve fázi předseriové výroby pak byla podporována z prostředků na transevropské síti.

Nyní jsou již specifikace stabilní, došlo k odzkoušení výrobků a ETCS se jeví pro rekonstrukci signalizačních zařízení jako zcela nezbytný. Zastaralost tradičních signalizačních systémů, jejich nákladnost (zvláště údržby) a vzájemná neslučitelnost vedou k tomu, že všechny subjekty v tomto odvětví uznávají, že ETCS je do budoucna jediným řešením železniční signalizace na transevropských sítích.

Náklady na zvýšení počtu palubních systémů v případě Thalys

Vlakové soupravy Thalys typu PBKA, které zajišťují spojení na trase Paříž-Brusel-Kolín nad Rýnem a Amsterdam, jsou vybaveny sedmi druhy signalizace. Vzhledem k řadě faktorů, mezi něž patří především omezení způsobená existencí různých systémů a „nestandardní“ povahou vlakových souprav vyráběných v omezeném množství pro konkrétní trasu, se náklady na každou vlakovou soupravu zvyšují o 60 %. Kromě toho musí být v kabině strojvedoucího zvláštní displej pro každý signalizační systém.

4.1. Překážky zavedení ETCS

Zavádění ETCS vyžaduje, aby byl v každé lokomotivě instalován „modul“ ETCS a aby i traťová část používala „formát ETCS“ k zasilání informací, které v palubní části umožní neustále vypočítávat maximální povolenou rychlost. Vzhledem k tomu, že nelze instalovat systém ETCS najednou ve všech vlacích a že zároveň nemůže celá síť okamžitě přejít ze starého signalizačního systému na nový, je koexistence alespoň jednoho starého systému a systému ETCS ve vlacích nebo v traťové části nevyhnutelná.

Při projektech rekonstrukce nebo prodloužení trasy se po tratích musí pohybovat větší množství vozidel. Omezování přístupu na trať pouze pro vlaky vybavené systémem ETCS se často chápe jako nevhodné a ekonomicky nepřijatelné, neboť počet takto vybavených vlaků je stále příliš nízký. Navíc mají-li se vozidla dostat až k prodlužované nebo opravované části tratě, musí být tak jako tak prozatím vybavena starým systémem.

V případě úprav stávajících tratí tedy hrozí, že izolovaně prováděná analýza, která nepřihlíží k přínosům interoperability a k dopadům na celou síť, vyzní pro používání systému ETCS nepříznivě, neboť po více či méně dlouhou dobu bude stejně nutné zachovat na trati starý systém. Pokud ovšem nebude nová evropská signalizace zavedena při stavbě trasy nebo při její významné rekonstrukci, bude její pozdější instalace podstatně složitější, jelikož se bude muset provádět na již fungující trase.

Takto vzniklé dodatečné náklady závisejí na konkrétním případě, zvýšení nákladů však může dosáhnout až 80 %.

Dále, dokud nebude podstatná část sítě vybavená systémem ETCS, mohou železniční podniky pohlížet na ETCS jen jako na doplňkový systém, který není v bezprostřední budoucnosti zcela nezbytný, neboť většina tras bude muset být po přechodné období stále vybavena jedním či více tradičními systémy.

Nicméně nebude-li systém ETCS zahrnut již do samotné koncepce vozidel, budou náklady na pozdější instalaci systému v palubní části mnohem vyšší (přibližně 3 krát).

Dlouhá životnost signalizačních zařízení: překážka rychlého zavádění ETCS

I kdyby se ETCS již od nynějška důsledně používal na nových trasách a u nových vozů, dlouhá životnost (obvykle delší než 20 let) traťového signalizačního zařízení a kolejových vozidel znamená, že většina transevropských sítí ještě za deset let nebude vybavena systémem ETCS. Za předpokladu, že každý rok bude vyměněno 2,5 % zařízení, bude polovina sítě vybavena teprve za dvacet let. Většina lokomotiv zhotovených v roce 2025 tedy bude muset být stále vybavena vnitrostátními systémy, které jsou přitom již dnes často považovány za zastaralé.

Právní rámec, který u vysokorychlostních sítí vyžaduje instalaci ETCS na nových signalizačních zařízeních v traťové části a na palubě vozidel a který stanoví podobné požadavky i pro prioritní projekty konvenční sítě, nemůže sám o sobě zajistit, že do deseti až dvanácti let opravdu vznikne síť, v níž by se směly pohybovat jen vlakové soupravy vybavené výhradně systémem ETCS.

Pokud by totiž k zavedení systému došlo teprve tehdy, až to budou vyžadovat právní předpisy, byly by náklady bezpochyby nižší, neboť systém by byl zaváděn při obnově zařízení, ovšem opravdová propojená síť by vznikla za velmi dlouhou dobu. Kromě toho by tak byly znevýhodněny první podniky a sítě, které se systémem vybaví, neboť by delší dobu musely čelit nákladům vybavení dvojitým systémem.

4.2. Hlavní přínosy zavedení ETCS

Systém ETCS je součástí strategie, jejímž cílem je oživit odvětví železnic. ETCS především přispěje k rozkvětu osobní i nákladní mezinárodní železniční dopravy, neboť pro lokomotivy bude snazší přejít státní hranice. Ve hře je především snížení externích nákladů vyplývajících ze znečištění, hlučnosti, zabezpečení či přehuštěné sítě. Každý faktor napomáhající obnovení rovnovážného podílu různých oborů dopravy povede i ke snížení těchto nákladů.

Přestože je obtížné provádět souhrnné analýzy vzhledem k tomu, že existuje několik strategií zprovoznění ETCS v traťové části a že jednotlivé stávající systémy mají různou nákladnost a výkonnost, obecně se přijímá, že náklady na používání jediného systému ETCS jsou ve srovnání s konvenčními systémy podstatně nižší. Konvenční systémy jsou často zastaralé, a rychle tedy rostou náklady na jejich údržbu.

Náklady na zavedení ETCS v palubní části vozidla jsou srovnatelné s náklady stávajících systémů, ovšem dnes je třeba v palubní části lokomotiv instalovat nejméně jeden systém na každou trať, kterou má vlaková souprava projet. Pokud se strojvedoucí na hranicích nevymění, musí ovládat všechny použité systémy. Existence jediného systému by tedy snížila komplikovanost vozidel a zároveň zjednodušila jejich provoz a údržbu. Již při vypracovávání specifikací systému bylo přihlédnuto k přítomnosti lidského faktoru a zvláště k dopadům tohoto nového systému na strojvedoucí, díky čemuž byl projekt lépe přijat.

Kromě toho existence evropského standardu, který by byl rychle zaveden v celé Evropě, by z hlediska volné hospodářské soutěže mezi podniky v železničním průmyslu znamenala konkurenční výhodu při vývozu výroby těchto podniků mimo EU. Díky tomu by klesly ceny i uvnitř samotné Evropské unie.

ETCS: vývozní artikl

Jistý výrobce získal na jaře 2004 smlouvu v hodnotě přibližně 32 milionů eur na vybavení 414 vlaků a 760 kilometrů tratí v Jižní Koreji systémem ETCS. Tato smlouva navazuje na smlouvu uzavřenou s Tchaj-wanem, která se týkala 756 vlaků a 1 200 kilometrů. Významné objednávky přišly v nedávné době také z Indie a Číny.

ETCS umožní zavést na vedlejších tratích signalizační systém, jehož úroveň zabezpečení bude přinejmenším stejná jako u systémů používaných v současnosti na vysokorychlostních tratích.

Podle UNIFE⁵ se systém ETCS z hlediska využívání infrastruktury (počet vlaků za hodinu) vyrovná nejvýkonnějším stávajícím systémům a přinese úsporu kapacity ve

⁵ Evropská asociace železničního průmyslu.

výši 2 až 15 %. Při srovnání s nejméně výkonnými stávajícími systémy by tato úspora mohla dosáhnout až 20 %. Pokud by zvýšení kapacity bylo významné, musela by být přijata příslušná opatření, aby se zabránilo škodlivým vlivům, zejména na životní prostředí.

4.3. Strategie rychlého a koordinovaného přechodu na nový systém

Pokud by tedy při úpravě existující železniční trati nebo při výstavbě nové trati nebyl zaveden evropský systém ETCS, ztížila by se interoperabilita trati po celou dobu životnosti zařízení. Tentýž problém platí i pro zařízení v palubní části vozidel.

Dokud nebude vytvořena opravdová síť ETCS a dokud nebude podstatná část kolejových vozidel vybavena systémem ETCS, budou muset být traťová i palubní část nadále vybaveny starými systémy, což s sebou nese zvýšené náklady, jak jsme ukázali na příkladu Thalys. Kromě toho v traťové části povede ETCS k úsporám díky zrušení některých pevných zařízení (např. optická návěstidla podél tratí) teprve v okamžiku, až bude systémem ETCS vybavena převážná většina kolejových vozidel.

Pokud by se zkrátilo období přechodu z jednoho systému na druhý tak, aby během deseti až dvanácti let zároveň s budováním velkých mezinárodních interoperabilních koridorů vznikla síť ETCS a systémem by byl vybaven dostatečný počet kolejových vozidel, podstatně by se snížily náklady spojené se současnou existencí různých systémů. Tato strategie rovněž umožní rychleji těžit z výše uvedených přínosů.

Taková strategie „rychlého“ a koordinovaného přechodu vyhovuje celému odvětví železnic, které přistoupilo k protokolu o dohodě stanovující základní principy strategie. Protokol jménem Komise podepsal dne 17. března 2005 její místopředseda Jacques Barrot.

5. ETCS: RYCHLÝ A KOORDINOVANÝ PŘECHOD

V technické příloze k tomuto sdělení se uvádí, že cílem strategie „rychlého“ přechodu je dosáhnout kritické míry, tj. situace, kdy bude počet tratí a vlaků vybavených systémem ETCS takový, že bude nevyhnutelné vybavit i zbývající vlaky a tratě.

Tato strategie zavádění nového evropského standardu postupně umožní odvětví železnic odstranit technické překážky, kterým nemusí čelit jeho konkurence. Hlavní přínosy budou přicházet znát až poté, kdy bude dosaženo určité kritické míry a jak bude možné v traťové části stahovat „stará“ zařízení a v palubní části vybavovat vlaky jediným systémem. Pro jednotlivé aktéry však bude strategie zároveň znamenat okamžité náklady.

V technické příloze se konkrétně uvádí, jak podle prvních odhadů umožní náklady ve výši řádově pět miliard dosažení této kritické míry do konce roku 2016. Komise navrhuje podporovat až 50 % investic, včetně těch, které se týkají úpravy kolejových vozidel, aby podpořila tento projekt s nezpochybnitelným rozměrem Společenství. Podpora Společenství by mohla postupně klesat, aby došlo k urychlení přechodu.

6. ZAJIŠTĚNÍ INTEROPERABILITY

Komise tedy navrhuje přidělení podstatného objemu finančních prostředků na podporu interoperability se zvláštním zaměřením na zavedení ETCS. V této souvislosti je třeba zajistit, že ani ostatní prostředky Společenství přidělené tomuto odvětví zejména na projekty budování infrastruktury nebudou protichůdné s cílem zřízení interoperabilní transevropské sítě.

Dodržování požadavků interoperability

Komise obecně dostává mnoho kvalitních projektů s vysokou přidanou evropskou hodnotou, nelze však financovat všechny. Proto je nezbytné definovat priority. Při hodnocení jednotlivých projektů se za negativní faktor bude považovat nedodržení technických specifikací pro interoperabilitu, a zvláště pak používání jiných signalizačních systémů než ETCS, i kdyby to bylo v souladu se zákonem.

Konkrétně řečeno, u projektů zahrnujících zprovoznění ETCS nebo GSM-R je vhodné zaručit, že vlaky vybavené modulem ETCS a GSM-R od jednoho výrobce mohou v praxi jezdit i v síti vybavené jiným výrobcem. Dále je nutné se přesvědčit, zda byly prozkoumány všechny možnosti tak, aby měl přejezd přes hranice optimální průběh, včetně rychlého přechodu z jedné sítě GSM-R na jinou. Výrobci pracují na základě společných specifikací.

Hlavním podkladem jsou technické specifikace pro interoperabilitu⁶ (TSI), které Komise schválila v roce 2002 pro vysokorychlostní tratě a které se od té doby nemění. TSI pro konvenční tratě byly schváleny příslušným výborem dne 23. listopadu 2004 a v blízké budoucnosti by je měla schvalovat Komise.

Tyto specifikace budou pochopitelně upravovány především se zřetelem k technologickému vývoji, popř. k případným nepřesnostem, které by se mohly projevit ve fázi vývoje.

Takové nepřesnosti by totiž mohly způsobit, že vzniknou programová vybavení, která budou v některých bodech navzájem neslučitelná. Kvůli zajištění interoperability bude mít změnu specifikací na starosti Evropská železniční agentura. V souladu se svým pracovním programem proto Evropská železniční agentura začne od druhého pololetí 2005 postupně plnit své úkoly orgánu zodpovědného za systémy ETCS a GSM-R.

Evropská železniční agentura: strážkyně technických specifikací

Evropská železniční agentura se sídlem v Lille/Valenciennes (Francie) začíná postupně fungovat. Jejím hlavním úkolem je aktualizace technických specifikací pro interoperabilitu.

Vedle specifikací je dále třeba zajistit, že před uvedením do provozu budou testovány prototypy, aby se potvrdilo, že plně splňují specifikace pro interoperabilitu. Pro vyhodnocení shody zařízení umístěného v palubní části bude v praxi zřejmě nezbytné používat simulátory prostředí uznávané celým odvětvím.

⁶ 2002/731/ES.

Kontrola dodržení požadavků interoperability

U všech projektů podporovaných z prostředků Společenství, jejichž součástí je zprovoznění ETCS nebo GSM-R, bude konečná platba podmíněna prokázáním dodržení specifikací pro interoperabilitu. Dodržení se bude u zařízení v palubní části prokazovat především zkouškou na simulátorech prostředí v laboratoři a zkouškou přímo v terénu. U zařízení určeného pro traťovou část se bude jednat se zástupci odvětví o tom, jak zajistit, aby byly jakékoli problémy s interoperabilitou zjištěny co nejdříve. Do jednotlivých rozhodnutí o financování bude začleněna standardní doložka, podle níž bude konečná platba podmíněna předložením osvědčení stvrzujícího, že zařízení úspěšně prošlo zkouškami interoperability.

Bude-li konkrétní trať vybavená systémem ETCS, musejí mít všichni výrobci palubního modulu ETCS možnost vyzkoušet, že nejsou potíže s interoperabilitou mezi jejich palubním modulem a technickým řešením dané trati, a to i v případě, že se nepředpokládá, že jejich lokomotivy budou v bezprostřední budoucnosti po této trase jezdit.

7. ZAJIŠTĚNÍ KOHERENTNÍHO ZAVEDENÍ SYSTÉMU ETCS

Správci infrastruktury se při úvahách o zavedení ETCS na konkrétní trati nebo v části sítě často rozhodují podle strategie svého souseda či sousedů. Železniční podnik se zase nepustí do strategie přechodu na nový systém, aniž by měl minimální představu o strategii správců infrastruktury, kterou využívá. Stejně tak strategie železničních podniků ohledně přechodu na nový systém zásadně ovlivní strategii správců infrastruktury. Z toho vyplývá nutnost koordinace.

7.1. Protokol o dohodě mezi Komisí a odvětvím železnic

Dne 17. března 2005 podepsala Komise s odvětvím železnic v širokém slova smyslu (tj. evropské svazy podniků železničního průmyslu, správců infrastruktury a železničních podniků) protokol o dohodě, jehož cílem je podpora soudržného a koordinovaného zavádění systému ERTMS a zvláště ETCS. Zástupci odvětví železnic se především zavázali, že budou pomáhat členským státům s přípravou vnitrostátních plánů zavádění a Komisi s konsolidací těchto vnitrostátních plánů do plánu celoevropského. Komise očekává od odvětví železnic, že bude plně spolupracovat na zhotovení studií, které zejména upřesní náklady spojené s přechodem na systém ETCS na hlavních koridorech transevropské sítě.

7.2. Evropský koordinátor

V této souvislosti se ukázalo, že by bylo účelné jmenovat evropského koordinátora, jímž by měla být respektovaná osobnost z železničního prostředí. Jeho úkolem by bylo usnadnit koordinované zavádění systému ERTMS a zvláště signalizačního systému ETCS. Jeho role by spočívala především v pomoci s vypracováváním soudržných a ekonomicky životaschopných vnitrostátních zaváděcích plánů a ve zjišťování všech problémů s realizací těchto plánů. Koordinátor by dále zajišťoval provádění výše uvedeného protokolu o dohodě a předkládal návrhy o způsobu financování zařízení ETCS v palubní části vlaků. Úzce by spolupracoval s ostatními

evropskými koordinátory, kteří dostanou na starost koridory, u nichž došlo k velkému zpoždění, nebo se projeví obtíže s koordinací.

7.3. Školení a certifikace strojvedoucích

Komise předložila dne 3. března 2004 Radě a Parlamentu v rámci třetího železničního balíčku návrh směrnice⁷ o certifikaci strojvedoucích. Text vznikl po podrobných konzultacích se zástupci odvětví a sociálních partnerů a mimo jiné předpokládá, že strojvedoucí bude vlastnit osvědčení potvrzující jeho obecné schopnosti, které budou platné pro celé území Společenství. Vedle tohoto osvědčení by ještě od železničního podniku obdržel potvrzení o absolvování zvláštního školení pro projížděnou trasu, používaná vozidla a provozní a bezpečnostní postupy stanovené tímto podnikem.

Systém ETCS usnadní standardizaci vozidel a postupů, což časem povede i ke zjednodušení zvláštních školení. ERTMS již navíc umožňuje zobrazovat užitečné informace přímo v jazyce strojvedoucího. Cílem je standardizovat školení a zajistit větší mobilitu a schopnost profesního zařazení strojvedoucích. Evropská železniční agentura bude rovněž podporovat vzájemnou výměnu strojvedoucích a školitelů mezi železničními podniky z různých členských států.

8. ZÁVĚRY

Komise se domnívá, že rychlé a koordinované zavedení ERTMS na strategické části transevropské železniční sítě bude mít efekt sněhové koule, díky čemuž by měla rychle nastat situace, kdy bude využívání ERTMS pravidlem v celé transevropské síti. Rychlé zavedení systému je součástí snahy o oživení odvětví železnic, které se bez interoperability sítě neobejde.

Kvůli zrychlení a lepší koordinaci zavádění systému je v tomto sdělení uvedeno, jak lze využít finanční prostředky existující v rámci stávajících finančních nástrojů, a to především ve prospěch prvních správců infrastruktury a železničních podniků, které se vydají cestou zavedení ERTMS. Komise bude zároveň u projektů, které sama financuje, dbát na přísné dodržování specifikací pro interoperabilitu. Komise žádá Evropský parlament a Radu, aby podpořily hlavní směry obsažené v tomto sdělení.

⁷ KOM(2004)142 v konečném znění ze dne 3. března.