

III

(Přípravné orgány)

VÝBOR REGIONŮ

81. PLENÁRNÍ ZASEDÁNÍ VE DNECH 5.–7. ŘÍJNA 2009

Stanovisko Výboru regionů k tématu Konkurenceschopná nákladní železniční doprava

(2010/C 79/09)

VÝBOR REGIONŮ

- vítá právní akt, který upravuje zásady fungování evropské železniční sítě zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy. Cílem je vybudovat efektivní síť nákladní dopravy díky inteligentnímu využívání stávající infrastruktury nebo jejímu rozvoji;
- se domnívá, že důsledné zavádění do praxe zásad stanovených ve výše zmíněném právním aktu rychle povede ke zvýšení účinnosti železniční dopravy jako dopravy nejprůběžnější pro životní prostředí, jako nejbezpečnější dopravy, která bude moci konkurovat ostatním druhům dopravy z hlediska účinnosti;
- se domnívá, že vytvoření koridoru pro železniční nákladní dopravu musí propojit ostatní druhy dopravy pomocí vhodných pozemních, námořních a leteckých terminálů, včetně vnitrozemských přístavů;
- poukazuje na rozvoj logistických center, na jejichž činnosti se podílejí místní a regionální orgány. Tato centra je třeba brát v úvahu při vytváření evropské železniční sítě zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy. Místní a regionální orgány musí být zapojeny do plánování a rozvoje těchto logistických center;
- upozorňuje na jistá ustanovení obsažená v nařízení, jež mohou vést k nárůstu zbytečné byrokracie v systémech řízení evropské železniční sítě;
- zdůrazňuje, že železniční nákladní doprava je poměrně průběžná pro životní prostředí, je bezpečná a může, zvýší-li se její účinná konkurenceschopnost, představovat alternativu energeticky náročnějších a člověku méně příznivých a nebezpečnějších druhů dopravy;
- zdůrazňuje, že k vytvoření evropské sítě železniční dopravy je nezbytné vytvořit mezinárodní strukturu schopnou podněcovat koordinaci mezi členskými státy a provozovateli infrastruktury v rámci jednotlivých dopravních koridorů.

Zpravodaj: pan Witold Krochmal (PL/UEN-EA), starosta města Wołów

Odkaz

návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o evropské železniční síti zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy

KOM(2008) 852 v konečném znění

I. POLITICKÁ DOPORUČENÍ

ÚVOD

1. Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o evropské železniční síti zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy byl přijat v souvislosti s nutností vytvořit co nejbezpečnější, nejúčinnější a neekologičtější systém nákladní dopravy, který bude sloužit občanům a hospodářským subjektům.

2. V souladu s ustanoveními bílé knihy o dopravě z roku 2001, s ohledem na současné změny ve struktuře EU a na stále nové výzvy, kterým čelí země EU, je třeba se zaměřit na rozvoj součinnosti všech druhů dopravy.

3. Jakkoli byla v silniční a letecké dopravě provedena řada opatření, které měly pozitivní dopad, železniční doprava ještě vyžaduje mnoho práce.

4. Posuzovaný návrh vznikl po rozsáhlých konzultacích členských států, provozovatelů železnic, provozovatelů infrastruktury, průmyslových subjektů a zasilatelů.

5. Hlavním závěrem těchto konzultací je, že pokud by byly rychle vytvořeny mezinárodní železniční koridory zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy, zvýšilo by to konkurenceschopnost železnice a přispělo ke zlepšení makroekonomických ukazatelů.

Politická doporučení

6. Výbor vítá právní akt, který upravuje zásady fungování evropské železniční sítě zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy. Cílem je vybudovat efektivní síť nákladní dopravy díky inteligentnímu využívání stávající infrastruktury nebo jejímu rozvoji.

7. Výbor se domnívá, že důsledné zavádění do praxe zásad stanovených ve výše zmíněném právním aktu rychle povede ke zvýšení účinnosti železniční dopravy jako dopravy nejprůběžnější pro životní prostředí, jako nejbezpečnější dopravy, která bude moci konkurovat ostatním druhům dopravy z hlediska účinnosti.

8. Výbor se domnívá, že vytvoření koridoru pro železniční nákladní dopravu musí propojit ostatní druhy dopravy pomocí vhodných pozemních, námořních a leteckých terminálů, včetně vnitrozemských přístavů.

9. Výbor poukazuje na rozvoj logistických center, na jejichž činnosti se podílejí místní a regionální orgány; tato centra je třeba brát v úvahu při vytváření evropské železniční sítě zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy. Místní a regionální orgány musí být zapojeny do plánování a rozvoje těchto logistických center.

10. Výbor upozorňuje na jistá ustanovení obsažená v nařízení, jež mohou vést k nárůstu zbytečné byrokracie v systémech řízení evropské železniční sítě.

11. Výbor zdůrazňuje, že železniční nákladní doprava je poměrně přívětivá pro životní prostředí, je bezpečná a může, zvýšila-li se její účinná konkurenceschopnost, představovat alternativu energeticky náročnějších a člověku méně příznivých a nebezpečnějších druhů dopravy.

12. Je třeba zaměřit činnost na zlepšení účinnosti evropské železniční dopravy a na růst její konkurenceschopnosti prostřednictvím co nejrychlejšího vyřešení stávajících problémů, jako například:

— zlepšení spolupráce mezi provozovateli infrastruktury a členskými státy při odstraňování jevů souvisejících s překračováním hranic, při realizaci investic, lepší spolupráci a koordinaci mezi různými druhy provozu během využívání železnice;

— rozvoj a výstavba intermodálních terminálů pro železniční dopravu a zlepšení jejich účinnosti za využití nejnovějších technologií pro jejich řízení;

— výrazné zlepšení interoperability;

— minimalizace ztrát účinnosti, které jsou spojené s rozpadem podniků v důsledku otevření trhu;

— realizace účinné železniční sítě, jež by tvořila páteří systém pro celou EU od severu na jih a od východu na západ.

13. Při této činnosti je třeba využít již zahájené iniciativy a práce jak na vnitrostátní, tak mezinárodní úrovni, které se týkají:

— přístupu k infrastruktuře a jejího zpoplatnění,

- řízení kapacity a provozu dopravních koridorů,
- bezpečnosti železniční dopravy,
- rozvoje interoperability železniční dopravy.

Dále jsou současně zapotřebí následující opatření:

- budovat síť v závislosti na kapacitách,
- vytvořit efektivní nové objízdné trasy pro nákladní dopravu (podobně jako u městských obchvatů v silniční dopravě) v případě vysoce zatížených železničních uzlů.

14. Zkušenosti z programu transevropských dopravních sítí (TEN-T), systému železniční signalizace (ERTMS) a jiných dosa-
vadních činností umožní výrazně účinněji a rychleji zprovoznit
evropskou železniční síť zajišťující konkurenceschopnost náklad-
ní dopravy díky vzniku synergetického účinku všech činností.

15. Aby koncepce vytvoření evropské sítě železniční dopravy
fungovala, je nezbytné vytvořit mezinárodní strukturu schopnou
podněcovat koordinaci mezi členskými státy a provozovateli in-
frastruktury v rámci jednotlivých dopravních koridorů. Tyto
struktury musí po členských státech požadovat, aby plnily závaz-
ky v oblasti zavádění koridorů.

16. Je nutné, aby příslušné orgány EU nebo členských států či
příslušné řídicí orgány dále pracovaly na odstranění dnes exis-
tujících omezení, která vedou ke snižování účinnosti a následně
i konkurenceschopnosti železniční dopravy, jako jsou například:

- jazykové překážky v přeshraniční dopravě;
- neexistence jednotných programů školení strojvedoucích,
které by obsahovaly pravidla železniční dopravy v celé EU;
- neexistence společných norem týkajících se bezpečnosti
a ložné hmotnosti;
- nejednotné využívání informačních a komunikačních tech-
nologii (IKT) a satelitních a rádiových systémů;
- neexistence systému a jednoznačné občanské odpovědnosti
za zásilky přepravované v intermodálních dopravních
řetězcích;
- existence mnoha problémů jak technické, tak správní pova-
hy při překračování hranic v mezinárodní železniční
dopravě;
- nedostatečná kapacita zejména v aglomeracích – je třeba
oddělit nákladní a osobní dopravu a celkově zvýšit konk-
urenceschopnost železniční dopravy, je-li to technicky a lo-
gisticky možné;

- různé rozchody kolejí;

- neprovádění norem týkajících se přesnosti dopravy, ze-
jména při kombinované přepravě, např. po železnici a po
silnici;

- chybějící konsenzus ohledně rozměrů a délky vlaků, které
jsou optimální jak z hlediska zvýšení přepravního výkonu,
tak ochrany životního prostředí.

17. Bylo by vhodné zavést standardy pro železniční dopravu za
účelem snížení logistických nákladů, zlepšení konkurenceschop-
nosti, zvýšení přístupu na trhy, posílení interoperability a inter-
modality, dodání spojitosti mezi hospodářským rozvojem
a environmentálními požadavky a přeměny železnice v součást
evropské obchodní sítě, a tak zvýšit její hodnotu a přispět k opti-
malizaci výrobních, zásobovacích a distribučních procesů.

18. V případě, že nebude možné přesunout pravomoci spojené
s odstraňováním překážek, musí EU nebo členské státy bezpro-
středně svojí činností tato omezení odstranit.

19. Struktura řídicí koridory nesmí být zbyrokratizovaná, musí
pružně reagovat na situaci na trhu a být odolná vůči neodůvod-
něným zásahům členských států a institucí EU.

20. Určení nezbytného počtu vytvářených koridorů pro želez-
niční nákladní dopravu v jednotlivých členských státech by se
mělo řídit poptávkou po dopravních službách.

21. Vytvořením evropské železniční sítě zajišťující konkurence-
schopnost nákladní dopravy bude dosaženo předpokládaných
cílů za podmínky úzké spolupráce s místními a regionálními
orgány, přes jejichž území povedou koridory železniční sítě.

22. Tato spolupráce musí probíhat jak na úrovni plánování
a koordinace investic spojených se vznikem sítě, tak při využíva-
ní, opravách a modernizaci koridorů železniční dopravy, se zoh-
ledněním dostupné infrastruktury a dopravy.

23. S ohledem na význam zajištění kvalitních tratí pro nákladní
dopravu, jejich spolehlivosti a řádné obsluhy provozu je třeba na
tratích, které nebudou rozděleny na nákladní a osobní, určit za
současného úsilí o respektování místních a regionálních zájmů
pravidla fungování obou druhů přepravy tak, aby nebyla negativ-
ně ovlivněna mobilita obyvatel a nebylo to v rozporu s jinými
společenskými zájmy.

24. Vhodné regionální a městské plánování v oblasti územního
plánování, které přihlédne k umístění koridorů, překladových ter-
minálů a nádraží, značně zvýší efektivitu sítě a zároveň přispěje
ke zlepšení hospodářské situace měst a regionů.

25. Je nutné, aby místní a regionální orgány a orgány členských států EU prováděly kroky, jejichž cílem bude přizpůsobit tok silniční dopravy distribuci a dodávkám zboží přepravovaného ke spotřebitelům po železnici.

26. Místní a regionální orgány mají větší možnost spolupráce a dialogu s výrobci a subjekty používajícími železniční dopravu, mohou mnohem účinněji podnítit určité chování příjemců dopravních služeb při výběru druhů dopravy a vymezených tratí. Tak je zajištěno optimální chování podnikatelů při výběru druhů dopravy pro jejich výrobky z hlediska ekologie, spolehlivosti a rychlosti a samozřejmě z konkurenčního hlediska, pokud jde o cenu.

II. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

27. Výbor regionů považuje vytvoření vnitřního trhu v oblasti železniční dopravy za nezbytný prvek v rámci Lisabonské strategie a strategie Společenství pro udržitelný rozvoj, a proto pokládá vydané nařízení EP a Rady EU za nezbytný právní akt, který umožní železniční dopravě, aby konkurovala ostatním, méně ekologickým a k lidem méně přívětivým druhům dopravy. Při provádění je v rámci určování tras pro prioritní nákladní dopravu třeba odpovídajícím způsobem zohlednit stávající dopravu, např. služby v přepravě cestujících. Také musí být obecně věnována stejná pozornost vnitrostátní i přeshraniční nákladní dopravě.

28. Důležitou úlohu při uplatňování nařízení budou mít místní a regionální orgány, které mohou díky vhodnému plánování, dovedné správě investic do silniční dopravy, regionálních železnic a do přístavů značně zvýšit účinnost a konkurenceschopnost železniční dopravy.

29. Je nutné, aby byla spolu s provozovateli železničních koridorů a místními a regionálními orgány stanovena pravidla přepravy nebezpečných materiálů.

30. Přestože budou rozhodnutí o vytváření koridorů nákladní dopravy projednávána a přijímána na úrovni Společenství, musí být již před jejich přijetím, tedy již ve fázi plánování a koordinace na vnitrostátní úrovni, v každém případě konzultovány místní a regionální orgány.

31. Tyto konzultace musí určit nutné prvky infrastruktury v souvislosti s vytvořením koridoru, jejichž výsledkem bude, že jeho umístění nebude mít negativní vliv na život místních komunit, které se nacházejí podél koridoru, a bude snazší zvolit nejvhodnější území pro průchod těchto koridorů.

32. Je nutné, aby na stejném území bylo dosaženo optimální koexistence vysokorychlostních sítí určených cestujícím, sítí pro vlaky konvenční rychlosti určené cestujícím a pro příměstskou železniční dopravu a sítí pro veškeré služby v oblasti nákladní dopravy.

33. S ohledem na určené parametry železniční tepny v dopravních koridorech bude nutné provést změny v organizaci silniční i železniční dopravy v místech, jimiž budou procházet dopravní koridory. Proto je nutné, aby měly místní a regionální orgány k dispozici vhodné finanční nástroje, jež jim umožní provádět investiční a modernizační práce nutné pro umístění tepny v jednotlivých místech. Současně je třeba zjednodušit právní rámec pro úspěšné vyvlastňování pozemků prováděné v obecném zájmu, aby v plánech na modernizaci či stavbu tras a infrastruktury nedocházelo ke zpožděním kvůli zásadě přiměřeného odškodnění za vyvlastněné pozemky.

34. Tyto nástroje musí být připraveny k použití ve lhůtě umožňující provedení ustanovení kap. 2 čl. 3 odst. 3 nařízení, tj. zákonných závazných lhůt uvedených v nařízení v oblasti zavádění jednotlivých koridorů pro železniční nákladní dopravu.

35. V současnosti existující logistická centra, na jejichž činnosti se podílejí místní a regionální orgány musí být využívána efektivně a zapojena do systému koridorů pro železniční nákladní dopravu.

36. Toto zapojení infrastruktury řízené územními samosprávami by mělo v souladu s kap. 2 čl. 4 nařízení vést k účasti místních či regionálních orgánů v orgánech řídících koridory pro nákladní dopravu.

37. Počet koridorů pro železniční nákladní dopravu v jednotlivých členských státech EU stanovený v článku 3 nařízení by měl být vypracován na základě potenciální poptávky po dopravních službách, analýzy jejich účinnosti a skutečných technických možností umožňujících jejich realizaci ve lhůtách stanovených v nařízení.

38. Je třeba upustit od povinného počtu dopravních koridorů v jednotlivých členských státech EU určených pro dotýčný členský stát EU na základě množství tunokilometrů nákladní železniční přepravy v tomto státě.

39. Studie trhu popsané v čl. 5 odst. 3 nařízení by měly být prováděny podle potřeby, o čemž by měli rozhodovat provozovatelé koridoru. V souvislosti s tím není třeba tyto studie povinně provádět každý rok, jak stanoví nařízení.

40. Při rozhodnutích o umístění koridorů pro železniční nákladní dopravu je v počátečním období platnosti nařízení nutné vycházet pouze z věcných předpokladů souvisejících s účinností, dostupností, kvalitou a velikostí infrastruktury, a pokud možno opomíjet politické důvody.

41. Je nutné, aby byl při vytváření koridorů pro železniční nákladní dopravu prováděn dohled nad dodržováním norem v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, zejména

hluku, bezpečnosti dopravy a jiných jevů, neboť tyto normy zabezpečují, aby docházelo k negativním dopadům na prostředí, v němž lidé žijí. To vše v rámci prioritních kritérií pro 1) neomezování obyvatel oblastí koridorů pro železniční nákladní dopravu z hlediska hygienických předpokladů a životních podmínek a 2) bezpečnost dopravy.

42. Výbor regionů navrhuje Evropské komisi, aby bylo nařízení co nejrychleji uvedeno v platnost a aby vzala v úvahu poznámky a návrhy předložené v tomto stanovisku.

V Bruselu dne 7. října 2009

předseda
Výboru regionů
Luc VAN DEN BRANDE