

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om enkla tryckkär" (kodifierad version)

KOM(2008) 202 slutlig – 2008/0076 (COD)

(2009/C 27/09)

Den 26 maj 2008 beslutade rådet att i enlighet med artikel 95 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

"Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om enkla tryckkär" (kodifierad version).

Eftersom kommittén till fullo stöder förslaget, som inte föranleder några särskilda kommentarer, beslutade EESK vid sin 446:e plenarsession den 9–10 juli 2008 (sammanträdet den 9 juli) med 142 röster för och 6 nedlagda röster att avge ett positivt yttrande om förslaget.

Bryssel den 9 juli 2008.

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Dimitris DIMITRIADIS

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Mot ett järnvägsnät för godstrafik"

KOM(2007) 608 slutlig

(2009/C 27/10)

Den 18 oktober 2007 beslutade kommissionen att i enlighet med artikel 262 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

"Mot ett järnvägsnät för godstrafik".

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 5 juni 2008. Föredragande var **Stéphane Buffetaut**.

Vid sin 446:e plenarsession den 9–10 juli 2008 (sammanträdet den 10 juli) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 111 röster för och 1 nedlagd röst.

1. Slutsatser

1.1 EESK delar kommissionens bedömning av hur situation ser ut för godstrafiken på järnväg i EU och anser att kommissionens förslag är ett steg på rätt väg, även om de är blygsamma i jämförelse med hur stora utmaningarna är.

1.2 Kommittén anser att man för att förbättra situationen behöver:

- ett utbud av logistiktjänster snarare än enbart av transporter,
- lägre kostnader för att kunna erbjuda konkurrenskraftigare priser,
- tillförlitligare tjänster,

— rimligt kort tid för transporter "dörr till dörr",

— flexibilitet både i utbudet och i de fall störningar i trafiken uppstår.

1.3 En verklig logistiktjänst

Grundtanken är att gentemot kunden förenkla det som av naturliga skäl är svårt inom järnvägstrafiken. Detta förutsätter att man verkligen följer upp kunderna, att det finns tydlig och tillförlitlig information, att utbudet av privata godsvagnar utvecklas och att det finns dörr-till-dörr-tjänster som inkluderar lastning och lossning.

1.4 Sänkta kostnader

1.4.1 För att sänka kostnaderna bör man fullfölja de insatser för interoperabilitet och harmonisering som görs i Europa. Tidigare har varje järnvägsnät skapat sina egna regler och sina egna reglerings- och säkerhetssystem. Det är nödvändigt att alla system successivt anpassas till varandra, och man måste prioritera att så snart som möjligt inrätta det europeiska tåglednings-systemet (ERTMS, European Rail Traffic Management System).

1.4.2 Då man gör de investeringar som behövs bör man även när det är möjligt successivt förändra järnvägsinfrastrukturen när det gäller lastprofil och tåglängd, stigningar, lutningar och axeltryck för att anpassa dem till godstransportkraven, vilket är fallet t.ex. i USA.

1.4.3 Om man ska kunna skapa verklig konkurrens och öppna marknaden kräver detta ökad effektivitet och produktivitet. Detta aktualiserar frågan om utbildning av tågpersonalen. Nya operatörer som träder in på marknaden kan i praktiken ställas inför en brist på kvalificerad arbetskraft. Lämpliga kurser bör därför genomföras så att man kan klara denna efterfrågan och göra det möjligt att skapa nya högt kvalificerade arbetstillfällen.

1.4.4 Den kostnadsberäkning som görs av infrastrukturalternativen vid jämförelse mellan olika operatörer måste ses över, liksom man bör fördela de externa kostnaderna bättre på de konkurrerande transportslagen för att skapa de villkor som krävs för en fri och äkta konkurrens.

1.4.5 Initiativ som Betuwelinjen, projektet New Opera och FERRMED bör studeras och stödjas i syfte att dra lärdomar av gjorda erfarenheter och välfungerande metoder.

1.5 Tillförlitligare tjänster

1.5.1 Man bör skapa kontraktsbundna regler som innebär att kunderna får ersättning om tjänsterna som tillhandahålls inte är av god kvalitet. Detta skulle bli en drivkraft för att förbättra tjänstekvaliteten.

1.5.2 Det måste göras insatser för att se till att de olika faktorer som krävs för att erbjuda tjänster är av god kvalitet och tillförlitliga. Detta gäller i lika hög grad den rullande materielen som signalsystemen, järnvägsspåren och informationssystemen.

1.5.3 Ett annat sätt att göra tjänsten så tillförlitlig som möjligt är att tilldela godstrafiken bra tåglägen, t.ex. genom bestämmelser om att godstrafik ska prioriteras om det råder konflikter om trafiken på dessa spår – naturligtvis i samtliga användares intresse. Man skulle till exempel kunna laborera med trafikperioder och tidtabeller.

1.6 Rimligt kort tid för transporter "dörr till dörr"

1.6.1 Ett av de klagomål som ofta framförs när det gäller järnvägstransporter är att de tar lång tid och går långsamt. För att råda bot på detta bör godståglägena ha ett begränsat antal uppehåll (helst inget) och utformas så att konflikterna med andra tåg blir så få som möjligt. Från den operativa förvaltningens sida bör man också ge godstågen företräde så ofta det är möjligt om det råder konflikt i trafiken. Höghastighetståg för godstrafik på natten måste också utvecklas.

1.6.2 Det är även nödvändigt att investera i anpassning av infrastrukturen till högre hastigheter, även om man bör hålla i minnet att ökad hastighet på ett järnvägsspår innebär att det tillåtna axeltrycket måste minskas. Men även om det är nödvändigt att råda bot på nuvarande långsamma hastighet för godstransporter på järnväg, måste man understryka att den viktigaste faktorn är att tågsätten kan hålla en jämn hastighet. Det är bättre med en konstant medelhög hastighet än ett antal stopp och starter som i slutändan innebär att man samlar på sig en försening.

1.7 Införa flexibilitet

1.7.1 De principer och förvaltningssätt som tidigare gällt för trafiken, och som systematiskt ger företräde för passagerartrafik i de teoretiska tåglägen som fastställs i förväg, får som ofrivillig men faktisk konsekvens att en liten försening på 10–20 minuter för ett godståg i början av sträckan nästan alltid leder till en stor försening på några timmar, kanske en hel dag, vid ankomsten.

1.7.2 På grund av utvecklingen kommer det på medellång eller lång sikt att bli möjligt att få godstågstrafiken att flyta jämnare i realtid, utan att bara ha ett teoretiskt tågläge som fastställts i förväg som enda referenspunkt. Genom konceptet med rörliga blocksträckor, som ingår i den sista fasen av ERTMS, kommer man att kunna låta fler tåg passera i samma infrastruktur och reagera snabbare om det blir störningar i trafiken. Det är därför nödvändigt att alla medlemsstater investerar i ERTMS-systemet så att man så snart som möjligt uppnår interoperabilitet och kontinuitet i utnyttjandet av de olika nationella järnvägsnäten.

1.7.3 Man måste öka kapaciteten när det gäller flaskhalsar i trafiken och plattformar för lastning och lossning så att interoperabilitet i transportsystemen blir möjlig.

1.7.4 Frågan om rangerbangårdar och lastning och lossning är viktig, men också oupplösligt förbunden med frågan om de mindre järnvägsnät som täcker unionen. För att bli verkligt konkurrenskraftiga måste godstransporter på järnväg tillåta att godset kan transporteras så nära kunden som möjligt.

1.8 Ett nät avsett för godstransporter

1.8.1 Även om det i dag är föga realistiskt att rekommendera uppbyggnad av ett europatäckande järnvägsnät bara för godstransporter så är det ändå uppenbart att ett separat järnvägsnät skulle vara det bästa sättet att främja godstransporter på järnväg genom att göra dem mer tillförlitliga och punktliga samt billigare och snabbare. Alternativet med godskorridorer är i dagsläget mer realistiskt, men i avsaknad av stora transkontinentala järnvägsnät som är avsedda för godstrafik innebär detta att man måste inkludera ett växande antal järnvägsavsnitt som är särskilt avsedda för godstrafik i godskorridorerna i syfte att förbinda särskilt aktiva handelscentra, vilket visats av framgången för Betuwelinjen mellan hamnen i Rotterdam och Tyskland. Det krävs att alla medlemsstater verkligen engagerar sig för att genomdriva en politik och bestämmelser som gör det möjligt att öka järnvägens konkurrenskraft.

2. Lägesrapport

2.1 Ett oroande faktum

2.1.1 Även om godstransporterna har ökat med 2,8 % mellan 1995 och 2005 så har den del som skett per järnväg ständigt minskat, för att stabilisera sig på runt 10 % sedan 2005, vilket är den lägsta nivån sedan 1945.

2.1.2 Enligt kommissionen är orsaken till detta dåliga resultat bristen på tillförlitlighet, den otillräckliga kapaciteten, en bristfällig informationshantering, långsamheten och bristen på flexibilitet. Men trots dessa nackdelar kan nya möjligheter visa sig i nuvarande ekonomiska läge, som karaktäriseras av ett ökat handelsutbyte, trafikstockningar på vägarna, höjda bränslepriser och den ständigt ökande miljömedvetenheten.

2.1.3 Hittills har kommissionen försökt att utveckla järnvägs-transporterna genom att fastställa tre politiska handlingslinjer:

- öppna marknaden för godstransporter på järnväg, åtföljt av omstrukturering av gamla företag,
- utveckla den tekniska driftskompatibiliteten och de gemensamma säkerhetsreglerna,
- fastställa ett järnvägsnät inom ramen för det transeuropeiska transportnätet.

2.1.4 Man måste tyvärr konstatera att de resultat som uppnåtts är otillräckliga, särskilt när det gäller den gränsöverskridande trafiken.

2.2 En gemensam transportpolitik i utveckling

2.2.1 I vitboken om den europeiska transportpolitiken 2010 hade man som ambition att vägtransporter skulle föras över till järnväg och redan där planerade man att inrätta "multimodala korridorer med prioritet för godstransporter". Som vi vet drog man av praktiska orsaker i viss mån ner på ambitionerna att föra över transporter från väg till järnväg vid översynen av vitboken 2006. I stället framfördes tanken på sammodalitet,

men inte utan att man ändå påminde om att det snarast bör skapas ett järnvägsnät med prioritet för godstransporter.

2.2.2 Det är denna tanke som vidareutvecklas i kommissionens meddelande genom att man fastställer ett tredelat mål som innebär att förbättra snabbheten, tillförlitligheten och kapaciteten för trafik på ett nät byggt på de existerande transeuropeiska järnvägsnäten.

3. Kommissionens förslag

3.1 Kommissionen erinrar om de initiativ som redan tagits för att stödja, förbättra och gynna järnvägstransporter: utveckling av interoperabilitet och information (Europtirails), konstruktion av infrastruktur (Betuwelinjen) och skapande av korridorstrukturer. Men dessa har ändock visat sig otillräckliga.

3.2 Tre alternativ finns: att behålla status quo, att vidta nya åtgärder för att inrätta godsnät eller att inrätta ett särskilt program för att skapa ett europeiskt järnvägsnät för godstransporter.

3.3 Trogen antikens filosofiska principer väljer kommissionen den gyllene medelvägen och förkastar det första och det tredje alternativet; det första för att det inte är tillräckligt ambitiöst och det tredje för att det är orealistiskt.

3.4 De föreslagna åtgärderna

3.4.1 Kommissionen vill inrätta transnationella korridorer för att genomföra ett europeiskt godsnät. Det skulle innebära att fastställa korridorer försedda med en anpassad infrastruktur samtidigt som man inrättar ett effektivt system för förvaltning och användning. Men detta kan inte bli verklighet utan att medlemsstaterna, som förvaltar infrastrukturen, ansluter sig till projektet.

3.4.2 För att uppnå detta föreskriver kommissionen en rad lagstiftande åtgärder som skulle ingå i omarbetningen av det första järnvägspaketet (vilket ska ske under 2008), åtgärder för att skapa incitament och finansiering samt finansiering som ska frigöras inom befintliga budgetar.

3.4.3 Kommissionen föreslår även att man ska göra en rättsligt bindande definition av korridorerna för järnvägsgodstransporter, uppmuntra medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna att skapa transnationella korridorer för godstrafiken på järnväg och försöka finna finansiering för dessa strukturer, men inom ramen för befintlig finansiering.

3.4.4 En av de invändningar som görs mot godstransporter på järnväg är att tjänsten brister i kvalitet och att kunderna inte får tillräcklig information. Av denna anledning vill kommissionen skapa en strategi som verkligen syftar till kvalitet och insyn och föreslår lagstiftning som innebär att kvalitetsindikatorer ska offentliggöras. Kommissionen kommer även att lägga fram en rapport om vilka åtgärder som operatörerna vidtagit för att förbättra järnvägstjänsterna.

3.4.5 Vissa avsnitt av järnvägsnätet är överbelastade, i synnerhet i unionens centrala delar. Denna situation riskerar att bli ännu värre under kommande år. Situationen kräver alltså investeringar när det gäller kapaciteten att ta emot längre tåg, tåg med större lastprofil samt tåg med högre axeltryck och högre hastigheter. Allt detta förutsätter att man ringar in vilka investeringar som måste göras och samordnar dem. Kommissionen förordar att förvaltarna av korridorerna ska utarbeta investeringsprogram vilket väcker frågan om att finansieringen måste inkluderas i befintliga program.

3.4.6 Frågan om smidigheten och effektiviteten i gods-transport på järnväg leder även till frågan om fördelningen av tåglägen till godstrafiken. I dag bestämmer varje förvaltare hur tåglägena ska fördelas, men varje medlemsstat har sina egna regler. Om reglerna om tilldelning av tåglägen harmoniseras så kommer detta att vara till nytta för att skapa tåglägen som är tillförlitliga och fungerar väl.

3.4.7 För att komma dithän föreslår kommissionen lagstiftningsbestämmelser om den internationella tilldelningen av tåglägen och om den prioritering som godstrafiken bör få vid störningar på nätet.

3.4.8 Men även om godstrafiken kommer i gång behöver den sedan terminaler och rangerbangårdar, eftersom tendensen under de senaste åren snarare har varit att minska antalet sådana bangårdar och terminaler i stadsområdena på grund av nedgången i trafiken.

3.4.9 Då man läser kommissionens förslag inser man att det, för att de föreslagna åtgärderna ska lyckas, behövs initiativ och mobilisering i medlemsstaterna och bland aktörerna inom järnvägssektorn.

3.5 Allmänna kommentarer

3.5.1 Kommissionens slutsatser om situationen för godstransporter på järnväg kräver inga särskilda kommentarer och bekräftar egentligen bara det som vi redan visste om sektorns svagheter. En ändring av situationen kräver att man mobiliserar ansvariga offentliga myndigheter och berörda aktörer i näringslivet, inte bara när det gäller politisk vilja och ekonomisk dynamik, utan även vad gäller finansieringen.

3.5.2 Det är där svårigheten finns. Kommissionen föreslår ett antal lagstiftningsåtgärder, men nämner ingenting om någon ny tilldelning av resurser. Lagstiftningsåtgärder är utan tvivel till nytta, men det räcker absolut inte med det. De krediter som behövs för att genomföra planen måste hittas inom ramen för befintliga program. Detta innebär känsliga avvägningar och kommer att innebära ett fenomen med kommunicerande kärl som är svårt att hantera.

Bryssel den 10 juli 2008.

3.5.3 En framgångsrik plan förutsätter slutligen ett omfattande engagemang från medlemsstaternas och förvaltningsföretagens sida, eftersom de förstnämnda ofta lider brist på ekonomiska medel och kan ha andra prioriteringar när det gäller järnvägarna och de sistnämnda inte alltid har god ekonomi trots att de har dragit fördel av uppdelningen mellan infrastrukturen – med dess kostsamma underhåll – och tågtrafiken.

3.6 Särskilda kommentarer

3.6.1 Att skapa transnationella korridorer för godstrafik på järnväg är bevisligen den första förutsättningen för att utveckla godstrafiken, men vi vet också att godstrafiken hittills alltid har offrats till förmån för passagerartrafiken. Det handlar alltså om en sorts kulturrevolution som utan tvivel kräver bindande mål som medlemsstaterna accepterar samt egen finansiering, även om man vet att prioriteringen av passagerartrafiken i allmänhetens ögon är en regel som det inte går att ifrågasätta i generella termer. Frågan är sålunda i högre grad hur man ska kunna uppnå en optimal förvaltning av järnvägsnäten och fastställa vilka nät som ska vara avsedda för godstrafik, utan att för den sakens skull minska kvaliteten och punktligheten i passagerartrafiken. När det gäller inrättandet av transnationella korridorer bör man ta hänsyn till spårvidden i EU:s nya och gamla medlemsstater, existerande rullande materiel, varuflödena från EU:s kandidatländer och från tredjeländer samt till det faktum att Kaliningradregionen utgör en rysk enklav.

3.6.2 Frågorna om information och insyn är visserligen viktiga, men det är tydligt att kunden huvudsakligen grundar sina beslut på pris, tillförlitlighet, hur snabbt transporten går, hur lätt man kan nå terminalen samt lastningen och lossningen av godset. Nyckelfaktorn är sålunda tjänstens kvalitet, och den beror i sin tur å ena sidan på hur järnvägstrafiken är organiserad, å andra sidan på hur viktiga investeringar genomförs.

3.6.3 När det gäller järnvägsgodstransporternas konkurrenskraft verkar det allmänt accepterat att denna typ av transport är reserverad för vissa typer av gods, i synnerhet tungt och skrymmande som transporteras i stora mängder. Man måste satsa på att diversifiera kundkretsen, framför allt genom att använda container, vilket gör det möjligt att vidga marknaden och bli mer konkurrenskraftig i ett läge med ökande bränslepriser och växande oro över den hållbara utvecklingen.

3.6.4 När det gäller finansieringen kan man se en viss svaghet i kommissionens meddelande, eftersom det inte finns något angivet om särskild finansiering och eftersom den föreslagna lösningen vilar på avvägningar inom ramen för redan befintlig finansiering.

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Dimitris DIMITRIADIS