

LT

LT

LT



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 18.10.2007
KOM(2007) 608 galutinis

KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

Į krovinių vežimą orientuoto geležinkelių tinklo link

{SEK(2007) 1322}

{SEK(2007) 1324}

{SEK(2007) 1325}

KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

Į krovinių vežimą orientuoto geležinkelių tinklo link

1. APLINKYBĖS

1.1 Krovinių vežimas geležinkeliais sudaro nedidelę rinkos dalį, tačiau išnaudotos dar ne visos galimybės

Nuo 1995 iki 2005 metų krovinių vežimo apimtys didėjo 2,8 % kasmet, t. y. daugiau nei per tą patį laikotarpį didėjo BVP. Smarkiai pakito vežimo metodai (infrastruktūros ir riedmenys) bei ekspeditorių požiūris – jie vežėjams kelia vis griežtesnius reikalavimus. Krovinių vežimo geležinkeliais dalis kitų transporto rūšių atžvilgiu vis mažėjo ir 2005 metais stabilizavosi ties 10 % riba¹, t. y. pasiekė žemiausią lygį nuo 1945 metų (žr. I priedą²).

Šiuo metu krovinius vežant geležinkelių transportu susiduriama su tam tikrais sunkumais, kuriais iš dalies galima paaiškinti, kodėl nedidėja tokio vežimo rinkos dalis. Tie sunkumai labiausia susiję su patikimumu, pajėgumais, informacijos valdymu, vidutiniu vežimo greičiu ir lankstumu.

Tačiau, atrodo, atsiveria naujos galimybės. Konkurencijai atvertas vežimas geležinkeliais kai kuriose valstybėse narėse dėl didėjančios prekybos mainų apimtys, spūsčių keliuose, brangstančių degalų ir vis didėjančio susirūpinimo aplinkos apsauga įgauna naują pagreitį. Toliau didėjant vežimo konteneriais ir tolimalais atstumais apimtims, vežimas geležinkeliais teikia daug privalumų. (žr. 1 ir 2 priedus).

1.2 Bendrijos jau pradėti veiksmai

Jau apie penkiolika metų Europos bendrija vykdo geležinkelių sektoriaus skatinimo politiką trimis kryptimis:

- Pirmuoju³ ir antruoju⁴ geležinkelių teisės aktų paketu sukurtas Europos lygmens krovinių vežimo geležinkeliais tinklas. Palaipsniui atveriant krovinių vežimo geležinkeliais rinką (procesas baigtas 2007 m. sausio mėn.) kartu buvo pertvarkytos buvusios valstybinės monopolinės geležinkelių įmonės. Nuo 2001 iki 2004 m. krovinių vežimo geležinkeliais sąnaudos mažėjo 2 % kasmet, o šios rūšies transporto tarifai per tą patį laikotarpį mažėjo 3 % kasmet⁵.

¹ ES-25, pagal našumą (t/km)

² Priedai įtraukti į Komisijos darbinį dokumentą „Komunikato „Į krovinių vežimą orientuoto geležinkelių tinklo link“ priedai“.

³ 2001 m. vasario 26 d. direktyvos 2001/12, 2001/13 ir 2001/14. Žr. 2006 m. gegužės 3 d. 1-ojo paketo įgyvendinimo ataskaitą COM (2006)189.

⁴ Direktyvos 2004/49/EB, 2004/50/EB, 2004/51/EB ir 2004 m. balandžio 29 d. Reglamentas 881/2004/EB.

⁵ Europos geležinkelio bendrija (CER), Vežimo geležinkeliais Europoje ateitis

- Techninės sąveikos ir bendrųjų saugos taisyklių parengimas. Naujos įgyvendinti pradėtos priemonės dėl traukinių mašinistų europinių licencijų ir 2006 m. pabaigoje Komisijos pateiktas pasiūlymas dėl dvišalio geležinkelių riedmenų pripažinimo taip pat nukreipti į tuos pačius tikslus.
- Geležinkelių tinklo identifikavimas Transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) srityje. Daug geležinkelių projektų skirta finansinė pagalba iš TEN-T biudžeto. Komisija taip pat inicijavo ir paskatino pagal TEN-T programą diegti Europos geležinkelių eismo valdymo sistemą (ERTMS) – bendrą kontrolės, eismo valdymo ir signalizacijos sistemą –, skirtą pakeisti dabartines nacionalines sistemas. Bendrija, panaudodama Sanglaudos politikos priemones, finansinę paramą taip pat teikia geležinkelių sektoriui.

Minėtomis priemonėmis lauktų rezultatų dar nepasiekta. Valstybės narės turės prisidėti įgyvendinant geležinkelių sritį reglamentuojančius Europos teisės aktus. Sąveikos srityje pažanga lėta ir toliau išlieka sunkumų valstybių sienų kirtimo vietose. Todėl taip pat lieka neišspręstos kai kurios rimtos krovinių vežimo geležinkeliais kokybės problemos. Pvz., UIRR (Tarptautinės kombinuotojo geležinkelių ir kelių transporto įmonių sąjungos) duomenimis 2006 metais tik 53 % mišriųjų⁶ transporto traukinių paskirties vietą pasiekė nepavėlavę⁷.

Apskritai išanalizavus Bendrijos lygmens veiksmų poveikį matoma, kad geresnių rezultatų pasiekta valstybių, o ne tarpvalstybinių lygmeniu. Europos Sąjungos priemonėmis dar nepavyko pakankamai sumažinti Europos geležinkelių rinkos fragmentacijos.

1.3 Bendrosios transporto politikos gairės

Atsižvelgus į tikslą kuo didesnę vežimo keliais dalį perorientuoti į vežimą geležinkeliais Baltojoje knygoje dėl Europos transporto politikos iki 2010 m. buvo numatyta sukurti „į krovinių vežimą orientuotus daugiarūšio transporto koridorius“. 2006 m. persvarstant Baltąją knygą labiausiai pabrėžtas Europos Sąjungos tikslas išplėtoti įvairiarūšį transportą, t. y. veiksmingai naudoti įvairias vežimo rūšis, jas naudojant atskirai ir derinant tarpusavyje⁸, bei krovinių vežimo geležinkeliais skatinimo projektas (žr. III priedą).

Apie poreikį imtis į krovinių vežimą orientuoto geležinkelių tinklo sukūrimą skatinančių priemonių taip pat priminta 2006 m. birželio mėn. Komisijos komunikate⁹ „Krovininio transporto logistika Europoje – tvaraus mobilumo pagrindas“. Sukuriant tokį tinklą taip pat prisidedama prie Sutartimi nustatytos bendrosios rinkos sukūrimo bei Lisabonos darbotvarkėje numatytų ekonomikos augimo ir užimtumo tikslų įgyvendinimo. Tokio tinklo sukūrimas taip pat bus naudingas įgyvendinant Europos institucijų vykdomą tvarios plėtros politiką.

⁶ Vežimas mišriuoju transportu sudaro apie 15% visos krovinių vežimo geležinkeliais apimtys.

⁷ UIRR (Tarptautinė kombinuotojo geležinkelių ir kelių transporto įmonių sąjunga) skaičiuodama įtraukė tik ilgesnio nei 30 min. vėlavimo atvejus.

⁸ Įvairiarūšio transporto apibrėžtis pateikiama Baltosios transporto knygos laikotarpio vidurio persvarstymo dokumente.

⁹ COM (2006) 336 galutinis.

2. GELEŽINKELIO TINKLŲ, KURIOSE PRIORITETAS TEIKIAMAS KROVINIŲ VEŽIMUI, TIKSLAI IR ALTERNATYVOS

2.1 Šio komunikato tikslas – sukurti struktūrišką europinį geležinkelių tinklą, kuriuo kaip TEN-T tinklo dalimi, krovinius vežti būtų patikimiausia ir veiksmingiausia

Kadangi vežimo kelių transportu veiksmingumas vis didėja, geležinkelių transportas turi tapti konkurencingesnis, ypač kokybės požiūriu. Logistinių paslaugų klientams kokybė reiškia konkurencingą krovinių pristatymo trukmę, krovinių transporto patikimumą ir prie poreikių priderintus pajėgumus. Šiam tikslui pasiekti reikia keleto dalykų: metodo, įtraukiančio veiklos procedūras, ir visoje ES koordinuojamų veiksmų. Taip pat reikia veikiančios infrastruktūros.

Šio komunikato tikslas – paskatinti struktūrišką europinio geležinkelių tinklo, kuris suteiktų galimybę teikti geresnės nei dabar kokybės paslaugas, ypač vežimo greičio, patikimumo ir pajėgumų požiūriu, kūrimą. Tokiame tinkle teikiamų paslaugų kokybės pagerinimas turėtų padaryti teigiamą poveikį visiems krovinių vežimo rinkos segmentams, įskaitant vežimą vagono siuntomis. Toks tikslas atitinka Komisijos inicijuotų priemonių krovinių vežimo geležinkeliais Europoje kokybei gerinti testinimą. Kai buvo atmestas su trečiuoju geležinkelių paketu jos pateiktas reglamento pasiūlymas, Komisija išipareigojo atidžiai stebėti pažangą šioje srityje ir prireikus pasiūlyti naujų priemonių šioje srityje dedamoms pastangoms paremti ir paskatinti.

Šis tinklas galėtų būti kuriamas jau egzistuojančių transeuropinių (krovinių vežimo geležinkeliais tinklas apibrėžtas Direktyvoje 2001/12/EB) tinklų ir tų koridorių, kurie diegiant ERTMS laikomi prioritetiniais, arba yra nustatyti įgyvendinant Europos mokslinių tyrimų projektus (*Eufranet*, *Trend*, *Reorient* ir *New Opera*), pagrindu. Toliau pateikiamame paveikslėlyje vaizduojamas pirmoji šio tinklo koridorių išdėstymo alternatyva.



INDICATIVE SCOPE for a RAIL FREIGHT-ORIENTED NETWORK



- Rail freight-oriented network
- Railway Trans-European Network as defined in Decision 884/2004
- Third countries

Cartography: DG TREN - 26/07/2007
© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries

2.2 Jau įgyvendinamos į krovinių vežimą orientuoto Europos geležinkelių tinklo kūrimo priemonės

Šios srities subjektai ir valstybės narės, kai kuriais atvejais paskatinti Komisijos, jau ėmėsi įgyvendinti kai kurias priemones, skirtas stambiams tarptautiniams geležinkelių maršrutams vystyti, kuriais kroviniai būtų vežami tinkamomis eismo sąlygomis, arba sukūrė infrastruktūros valdytojų planuojamų investicijų ir tarptautinio krovinių vežimo eismo valdymo tobulinimo koordinavimą.

Pagrindinės inicijuotos priemonės (žr. IV priedą):

- pasiruošimas sąveikai, ypač pasitelkiant Technines operacijų ir eismo reguliavimo sąveikos specifikacijas (STI OPE), ir įdiegiant technines sąveikos specifikacijas į telematikos priemones (STI TAF)¹⁰, skirtas pagerinti traukinių eismo informacijos valdymą visame žemyne;
- *Europtirails*¹¹, kuris tam tikrose valstybėse narėse naudotojus realiu laiku informuoja apie traukinio buvimo vietą ir galimą vėlavimą, įdiegimas;
- *RailNetEurope*¹² (RNE), suteikiantis savo klientams informaciją apie tarptautinius tinklus ir daugumos infrastruktūros valdytojų naudojamas kaip labai paranki koordinavimo priemonė, sukūrimas;
- stambių TEN-T tinklo infrastruktūros objektų, kaip *Betuwe line*, statyba;
- diegiant ERTMS 6-iose pagrindinėse europinėse vežimo geležinkeliais maršrutuose¹³ valstybių narių ir infrastruktūros valdytojų kuriamos koridorių struktūros. Kiekvienam koridoriui taikoma tokia inicijuota priemonė, ministras pasirašius ketinimų raštą, remia Komisijos įgaliotas europinis koordinatorius. Pagrindinės šiame komunikate siūlomos priemonės parengtos remiantis minėta patirtimi.

Visomis minėtomis priemonėmis, kaip ir TEN-T programa, prisidedama prie į krovinių vežimą orientuoto geležinkelių tinklo sukūrimo. Komisija siekia prisidėti prie tų priemonių, skatinti plačiai jas taikyti ir papildyti.

2.3 Pasirinkta alternatyva: Imtis naujų priemonių į krovinių vežimą orientuotam geležinkelių tinklui kurti

Siekiant sukurti į krovinių vežimą orientuotą geležinkelių tinklą buvo išnagrinėtos kelios alternatyvos: suteikti galimybę šios srities subjektams ir valstybėms veikti patiems, Bendrijai neteikiant naujo impulso; imtis naujų priemonių į krovinių vežimą orientuotam geležinkelių

¹⁰ STI TAF ir jo įdiegimo plano tikslas – sukurti sąveikias krovinių traukinių eismo informacijos valdymo sistemas.

¹¹ *Europtirails* – Bendrijai remiant infrastruktūros valdytojų grupės sukurta programinė įranga. Ji tiems valdytojams suteikia galimybę stebėti tarptautinių traukinių judėjimą realiu laiku.

¹² RNE, infrastruktūrų valdytojų iniciatyva sukurta struktūra, per kurią klientams siūlomi „jau parengti“ tarptautiniai maršrutai ir skirstant tarptautines linijams vežėjams suteikia galimybę naudotis „vieno langelio“ principu.

¹³ 6 ERTMS koridoriai: A (Roterdamas–Genuja), B (Stokholmas–Neapolis), C (Antverpenas–Bazelis / Lionas), D (Sevilija–Lionas–Turinas–Triestas–Liubliana), E (Drezdenas–Praha–Brno–Viena–Budapeštas), F (Duisburgas–Berlynas–Varšuva)

tinklui, sudarytam iš vien kroviniams vežti skirtų ruožų ir iš mišrių krovinių bei keleivių vežimui skirtų ruožų, kurti; inicijuoti specialią programą, kurios rezultatas būtų – į krovinių vežimą orientuoto geležinkelių tinklo sukūrimas.

Pastaroji alternatyva galėtų būti veiksmingiausia įgyvendinant pirmiau paminėtą Komisijos tikslą. Tačiau tikėtina, kad tai būtų pernelyg plataus masto, per brangi ir ilgalaikė priemonė. Atsižvelgiant į jau pradėtų įgyvendinti priemonių rezultatus, pirmoji alternatyva, t. y. esamos padėties Bendrijoje išlaikymas, yra nepatenkinama.

Antroji alternatyva, pagal kurią būtų inicijuojamos atskirų valstybių narių infrastruktūros valdytojų koordinavimą stiprinančios priemonės, koridorių kūrimą palaikančios ir reglamentuojančios priemonės, būtų tinkamiausia iškeltiems tikslams įgyvendinti vidutinės trukmės laikotarpiu. Jį pasirinkus, reikėtų priimti teises, finansines ir politines priemones, kurios galėtų papildyti jau pradėtas įgyvendinti priemones. Tokiu atveju būtų reikalingas mažesnis nei specialiam tinklui sukurti finansavimas. Tačiau ir šiuo atveju būtina atidžiai nustatyti galimus finansavimo šaltinius. Ilgesnio laikotarpio perspektyvoje, taip galėtų būti sukurtas iš dalies arba visiškai į krovinių vežimą orientuotas tinklas.

3. SUKURTI EUROPINĮ Į KROVINIŲ VEŽIMĄ ORIENTUOTĄ GELEŽINKELIŲ TINKLĄ: SIŪLomos PRIEMONĖS

Į krovinių vežimą orientuotą tinklą būtų įmanoma kurti pasitelkiant transnacionalinius koridorius. Taikant tokį metodą, būtų papildomas jau pradėtas ERTMS diegimo procesas, didesnę dėmesį sutelkiant į valdymo ir eksploatavimo problemas. Identifikavus koridorius, būtų galima tinkamai suprojektuotą infrastruktūrą derinti su administravimo ir eksploatavimo priemonėmis. Koridoriams identifikuoti ir sukurti reikia infrastruktūros valdytojų, valstybių narių ir Bendrijos veiksmų. Planuojama, kad kiekvieno koridoriaus atveju bus paskirta organizacija, atsakinga už koridoriaus administravimą, infrastruktūros pajėgumų priežiūrą, koordinuotą ir labiau į krovinių vežimą orientuotą infrastruktūros pajėgumų valdymą, prioritetinės eilės suteikimą eismo trikdžių atveju, prieigos prie antrinių geležinkelių paslaugų gerinimą ir paslaugų kokybę (žr. taip pat V priedą, kuriame išdėstyti probleminiai šio etapo klausimai ir tikslai toliau nurodytose srityse). Dabar Komisija, teikdama naujos 1 –ojo geležinkelių paketo redakcijos pasiūlymą, planuoja į jį įtraukti kai kurias šiame veiksmų plane paminėtas teises nuostatas.

3.1 Į krovinių vežimą orientuoto koridoriaus sukūrimas

Pagal kiekvienos valstybės taisyklės nekoordinuotai valdoma infrastruktūra mažina finansinių investicijų ir tarptautinio eismo valdymo veiksmingumą. Tikslinga remti ir papildyti pagal TEN-T programą inicijuotas ir diegiant ERTMS taikomas priemones. Pasitelkiant valstybių narių ir infrastruktūros valdytojų priežiūrą koridorių administravimo organizacijas bus galima daug geriau nei dabar koordinuoti funkcinę infrastruktūros valdymą, įskaitant tarifų nustatymą, traukinių eismą ir investicinių poreikių nustatymą. Tokių organizacijų veikla padės optimizuoti investicijoms skirtus finansinius išteklius, supaprastinti administracines ir technines procedūras sienų kirtimo vietose, padidinti atskirų kertamų valstybių narių infrastruktūros paslaugų testinumą ir apskritai suteikti nesudėtingos prieigos prie paslaugų galimybes krovinių vežėjams.

Komisija pasiūlys teisinę į krovinių vežimą orientuoto koridoriaus struktūros apibrėžtį, kurioje bus pateiktos pagrindinės tokios rūšies koridorius reglamentuojančios taisyklės.

Ji paskatins valstybes nares ir infrastruktūros valdytojus kurti į krovinių vežimą orientuotus transnacionalinius koridorius. Iki 2012 metų kiekviena valstybė narė privalės dalyvauti bent vienoje koridoriaus struktūroje.

Komisija išnagrinės galimus koridorių struktūrų finansavimo šaltinius pagal jau vykdomas programas.

3.2 Paslaugų kokybės vežant visais koridoriais užtikrinimo priemonės

Laikoma, kad kokybė išlieka silpnoji krovinių vežimo geležinkeliais grandis, o klientai šioje srityje reikalauja daugiau atsakomybės ir skaidrumo. Komisijos nuomone, europinio į krovinių vežimą orientuoto geležinkelių tinklo paslaugų kokybė turi būti pavyzdinė. Šio europinio tinklo paslaugų kokybės pagerinimas turėtų padaryti bendrą teigiamą poveikį krovinių vežimui geležinkeliams. Ilgalaikėje perspektyvoje krovinių vežimo koridoriuose pasiekta kokybė galėtų tapti šio sektoriaus kokybės rodikliu Europoje.

Komisija, atlikusi poveikio įvertinimą, pateiks teisinės priemonės dėl kokybės rodiklių paskelbimo pasiūlymą.

Apskritai, ji toliau skatins visas informacijos apie krovinių vežimą geležinkeliais skaidrumo didinimo priemones.

Iki 2008 m. Komisija paskelbs vežėjų geležinkeliais taikytų krovinių vežimo kokybės gerinimo priemonių ataskaitą.

3.3 Infrastruktūriniai koridoriaus pajėgumai

Kai kurie ruožai dabar yra labai apkrauti, tai aktualiausia centrinėje Europos dalyje esančių pagrindinių geležinkelių maršrutu atveju. Iš įvairių geležinkelių eismo raidos Europoje perspektyvinių studijų matyti, kad spūsčių problema dar aštrės, o apie 2020 m. taps labai opi. Jei ši problema nebus tinkamai sprendžiama, ji gali tapti dar sudėtingesnė didėjant eismo apimtims į krovinių vežimą orientuotuose koridoriuose. Krovinių vežimas geležinkeliais, beje, gali tapti konkurencingesnis padidinus kiekviename vagone pervežamą krovinių apimtį. Tam reikėtų padidinti infrastruktūros gebą sąstatų ilgio, gabaritų, ašių apkrovos ir didžiausio leidžiamo greičio požiūriu. Šie rodikliai parodo, kad būtina atlikti koordinuotas tikslines investicijas į krovinių vežimą orientuotų koridorių atveju, kad eismas būtų kuo sklandesnis, o krovinių vežimas geležinkeliais taptų konkurencingesnis.

Komisija kreipsis į koridorių administravimo organizacijas, kad pastarosios parengtų investicijų programą, kuri suteiktų galimybę sumažinti spūstis, suderinti ir padidinti geležinkelių infrastruktūros gebą sąstatų ilgio ir gabaritų požiūriu.

Ji nagrinės, ar tikslinga į Bendrijos teisės aktų taikymo sritį įtraukti techninius reikalavimus, kuriuos turės atitikti į krovinių vežimą orientuoti koridoriai.

Komisija svarstys galimus tokių investicijų pagal jau vykdomas programas finansavimo šaltinius .

3.4 Traukinių linijų skyrimas: geresnis koordinavimas ir prioriteto suteikimas tarptautiniam krovinių vežimui

Traukinių linijas dabar skirsto atskirų infrastruktūrų valdytojai pagal skirtingas valstybių narių taisykles. Tos taisyklės gali būti skirtingos linijų skyrimo tvarkos arba prioritetinės eilės suteikimo krovinių vežimui tvarkos požiūriu. Būtų tikslinga suderinti linijų skyrimo tvarką visuose koridoriuose ir, siekiant atskirus koridorius realiai orientuoti į krovinių vežimą, jų pajėgumų skirstymą organizuoti taip, kad krovinių vežimo, ypač tarptautinio, atveju, būtų suteikiamos veiksmingos ir patikimos linijos. Tai galėtų būti bendras, visų koridoriaus valdytojų kartu atliekamas pajėgumų skirstymas, atsižvelgiant į konkrečios vietos ar valstybės apribojimus, susijusiais su keleivių vežimu, kartu optimizuojant tų pajėgumų valdymą pasitelkus geresnį tarptautinį koordinavimą. Be to, ir kitiems ūkio subjektams, neskaitant geležinkelių vežėjų, siekiantiems padidinti krovinių vežimo geležinkelio patrauklumą klientų atžvilgiu, turėtų būti suteikta teisė prašyti skirti į krovinių vežimą orientuoto tinklo linijas. Dabartinėje Bendrijos teisėje jau yra numatyta priemonių šiuo klausimu. Jas reikėtų patikslinti ar netgi sustiprinti, siekiant dar labiau paskatinti infrastruktūros valdytojų tarpusavio koordinavimą ir pagerinti tarptautinio eismo administravimą.

Komisija pateiks papildomų teisės nuostatų dėl tarptautinio traukinių linijų paskyrimo ir dėl tarptautiniam krovinių vežimui suteikiamos prioritetinės tvarkos pasiūlymų.

Ji pateiks pasiūlymą, kad patvirtintiems kandidatams būtų suteikta galimybė teikti prašymus paskirti traukinių linijas visame į krovinių vežimą orientuotame tinkle.

Komisija paskatins infrastruktūros valdytojus suteikti daugiau veiksmingų tarptautinių linijų ir toliau tęsti pagal *RailNetEurope* pradėtus darbus.

Ji tiksliau apibrėš reguliavimo institucijų kompetenciją tarptautinio eismo srityje ir sudarys geresnes tų institucijų bendradarbiavimo sąlygas.

3.5 Prioritetų taisyklės eismo trikdžių atveju

Tam tikri 2 punkte nurodyti tinklo taškai nuolatos labai apkrauti. Artimiausiais metais tokių taškų gali dar padaugėti. Reikėtų patikslinti teisės aktus, susijusius su prioritetinės eismo tvarkos nustatymu kilus linijų trikdžiams maršrutuose, kurie nustatyti kaip prioritetiniai kroviniams vežti. Krovinių vežimo geležinkeliais veiksmingumą ir kokybę bus sunku pagerinti, jei tam trukdys dėl kitų transporto rūšių kylantys sunkumai, ypač didmiesčių zonose. Norint pasiekti šį tikslą, reikia patikimesnių linijų. Todėl reikės geriau suderinti į krovinių vežimą orientuotų geležinkelių tinklų prioritetinės eilės taisykles.

Komisija pasiūlys sustiprinti dabartines teises priemones, susijusias su prioriteto tarptautiniam krovinių vežimui suteikimo eismo trikdžių atveju.

Ji paprašys koridorių struktūros valdytojų ir atitinkamos infrastruktūros valdytojų suderinti prioritetų suteikimo taisykles visose jų valdomose infrastruktūrose.

3.6 Antrinės geležinkelių sektoriaus paslaugos (terminalai, skirstymo stotys)

Antrinės geležinkelių paslaugos, ypač terminalai ir skirstymo stotys, yra esminė modernios vežimo geležinkeliais grandinės grandis. Todėl koordinavimui ir geresniam į krovinių vežimą orientuotų koridorių panaudojimui skirtas priemones reikia papildyti terminalų ir skirstymo stočių pajėgumo didinimą skatinančiomis priemonėmis visame į krovinių vežimą orientuotame geležinkelių tinkle. Tai reiškia du dalykus: skatinti investicijas į terminalų ir skirstymo stočių pajėgumo didinimą bei sudaryti skaidresnes ir palankesnes galimybes jais naudotis visiems koridorių naudojančioms geležinkelių vežėjams. Ypatingą dėmesį reikės skirti prieigai prie geležinkelių infrastruktūros uostuose ir tos infrastruktūros valdymui.

Komisija paragins koridorių struktūros valdytojus ir atitinkamos infrastruktūros valdytojus kartu su kitais suinteresuotais subjektais sukurti veiksmingą ir terminalams bei skirstymo stotims pritaikytą tinklą.

Ji išnagrinės galimus tokios rūšies infrastruktūrų kūrimo finansavimo šaltinius pagal jau vykdomas programas.

Komisija išnagrinės galimybę papildyti dabartinius teises, siekiant padidinti skaidrumą ir pagerinti prieigos prie antrinių geležinkelių paslaugų galimybes.

4. SIŪLOMŲ PRIEMONIŲ ĮGYVENDINIMO PRIEŽIŪRA

Visas minėtas priemones koordinuotai nagrinės strateginė grupė, kurią bus galima sudaryti, pvz., iš valstybių narių atstovų, infrastruktūros valdytojų ir geležinkelių infrastruktūros naudotojų. Tai grupei bus pavesta nustatyti reikalavimus koridoriams ir priimti sprendimus dėl koridorių vietos, nurodyti rengtinas teises ir darbo priemones ir nustatyti koridorių struktūros valdytojų kompetenciją ir atsakomybę. Šiuos darbus reikės užbaigti per pirmąjį 2008 m. pusmetį.

Su ERTMS diegimu susiję darbai Europos krovinių vežimo prioritetiniuose geležinkelių ruožuose bus tęsiami europinio koordinatoriaus pastangomis ir papildomi šiuo komunikatu siūlomomis priemonėmis.

Reikėtų pažymėti, kad šis komunikatas atitinka Komisijos darbo programą, kurioje numatytos įvairios priemonės, kuriomis daugiau ar mažiau tiesiogiai prisidedama prie europinio į krovinių vežimą orientuoto geležinkelių tinklo sukūrimo. Iš jų galima paminėti:

- teisės akto dėl dvišalio geležinkelių riedmenų pripažinimo pasiūlymas;
- geležinkelių keliamo triukšmo mažinimo priemonė;
- infrastruktūros valdytojų ir valstybių narių daugiamečių sutarčių sudarymo galimybės svarstymas;

- komunikatas, susijęs su Europos logistikos veiksmų planu;
- komunikatas dėl geležinkelių rinkos pokyčių stebėsenos (angl. *Rail Market Monitoring Scheme* – RMMS);
- ERTMS diegimo plano parengimas;
- TEN-T tinklo, įskaitant prioritetinius Sprendimu 884/2004/EB nustatytus projektus, sukūrimas;
- tęsiami su išorinių išlaidų įtraukimu į sąnaudas susiję darbai.

Kadangi valstybės narės ir visos suinteresuotosios geležinkelių srities šalys skatinamos inicijuoti priemonės daugumai siūlomų veiksmų įgyvendinti, sėkmingam siūlomo veiksmų plano įgyvendinimui būtinas aktyvus minėtų subjektų dalyvavimas į krovinių vežimą geležinkeliais orientuoto tinklo kūrimo projekte ir aktyvus to projekto įgyvendinimo palaikymas. Kad projektas būtų sėkmingai įgyvendintas, reikia tęsti jau pradėtą priemonių įgyvendinimą, ypač rengiantis techninei sąveikai ir paprastinant administracines bei technines operacijas valstybių narių sienų kirtimo vietose. Galiausiai, Bendrijos priemonės kuriant struktūrišką europinį geležinkelių tinklą reikės papildyti valstybių, regionų valdžios institucijų bei kitų viešųjų ir privačiųjų organizacijų regionų ar vietos lygmeniu inicijuotomis krovinių vežimo geležinkeliais plėtojimą skatinančiomis priemonėmis.