

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl pasiūlymo dėl Tarybos reglamento, kuriuo įsteigiama bendroji įmonė „Shift2Rail“

(COM(2013) 922 final – 2013/0445 (NLE))

(2014/C 226/10)

Pagrindinis pranešėjas **Juan Mendoza Castro**

Taryba, vadovaudamasi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 187 ir 188 straipsniais, 2014 m. vasario 11 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Pasiūlymo dėl Tarybos reglamento, kuriuo įsteigiama bendroji įmonė „Shift2Rail“

COM(2013) 922 final – 2013/0445 (NLE).

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas, atsižvelgdamas į tai, kad darbas skubus, savo 497-ojoje plenarinėje sesijoje, vykusioje 2014 m. kovo 25–26 d. (kovo 25 d. posėdis), pagrindiniu pranešėju paskyrė Juan Mendoza Castro ir priėmė šią nuomonę 177 nariams balsavus už ir 3 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 EESRK pritaria iniciatyvai S2R, kuri yra svarbus indėlis į Europos geležinkelių pramonę.

1.2 EESRK pabrėžia, kad S2R gali būti svarbi užimtumo požiūriu turint omenyje tai, kad visoje geležinkelių sistemoje dirba beveik trys milijonai žmonių.

1.3 Norint įgyvendinti ilgalaikius Europos Sąjungos tikslus, geležinkelių pramonėje būtinos ne tik techninės, bet ir kultūrinės permainos.

1.4 Apskaičiuota, kad S2R reikėtų 1,4 mlrd. EUR investicijų, o bendras S2R numatytas biudžetas sudaro 920 mln. EUR, todėl teks nustatyti prioritetines mokslinių tyrimų kryptis.

1.5 EESRK pabrėžia S2R svarbą užtikrinant Europos geležinkelių pramonės pajėgumą konkuruoti 146 mlrd. EUR per metus siekiančioje pasaulinėje rinkoje.

1.6 Europos įmonės pralaimi savo konkurentams Azijoje, kurie daug investuoja į MTTP. Pasaulinėje rinkoje nepaliaujamai daugėja iššūkių, kadangi didėja dalyvių skaičius visuose segmentuose ir visų produktų gamyboje.

1.7 Signalizacijos sistema ERTMS yra pavyzdys, rodantis, kad noras bendradarbiauti turi būti svarbiau už nacionalinį interesą.

1.8 EESRK mano, kad pasirenkant mokslinių tyrimų sritis pirmenybė turi būti teikiama veiklai, susijusiai su asmenų saugumu, ekonominiu veiksmingumu ir geležinkelių naudotojų informavimu.

1.9 Penkios „Shift2Rail“ mokslinių tyrimų programos apima pagrindines sritis ir plataus užmojo tikslus.

1.10 EESRK nuomone, reikėtų apibrėžti, kieno nuosavybė bus vykdam mokslinius tyrimus pagaminti produktai. Intelektinės nuosavybės ir patentų klausimas yra vienas svarbiausių, tačiau šie aspektai Komisijos pasiūlyme nenagrinėjami.

1.11 Atliekant Europos Sąjungos finansuojamus mokslinius tyrimus pagamintų produktų pramoninė gamyba turėtų būti vykdoma Europos Sąjungos teritorijoje.

1.12 Skirtingai nei nurodoma Komisijos pasiūlyme, Europos geležinkelio agentūrai turėtų tekti visa atsakomybė už technines sąveikumo apibrėžtis.

2. Bendrosios aplinkybės ir pasiūlymo dėl reglamento santrauka

2.1 Baltąją knygą dėl transporto politikos ⁽¹⁾ ir Ketvirtuoju geležinkelių dokumentų rinkiniu ⁽²⁾ sukuriamą stambios geležinkelių vidaus rinkos sistema ⁽³⁾.

2.2 Vienas pagrindinių programos „Horizontas 2020“ tikslų – sustiprinti Europos pramonę įgyvendinant veiksmus, kuriais moksliniai tyrimai ir inovacijos remiami svarbiausiose pramonės sektoriuose.

2.3 Bendroji įmonė „Shift2Rail“ (S2R) turės Europos Sąjungos įmonės statusą (SESV 187 straipsnis, Finansinio reglamento 209 straipsnis).

2.4 Be to, S2R yra būtina norint įveikti rimtas dabartines problemas: dėl nacionalinių taisyklių ir standartų įvairovės pastangos išskaidomos, todėl atsiranda kliūčių bendrų pramoninių produktų naudojimui geležinkeliuose ir užkertamas kelias abipusiam geležinkelių produktų licencijavimui, pirmaujančios geležinkelių įmonės yra priverstos mažinti mokslinių tyrimų pastangas, vykdoma mažai viešųjų ir privačiųjų investicijų, išaugo finansinė rizika.

2.5 S2R tikslai yra šie:

- paremti 2014 m. vasario mėn. Europos geležinkelio agentūros paskelbtą techninę geležinkelių strategiją,
- iki 50 proc. sumažinti gyvavimo ciklo išlaidas,
- 100 proc. padidinti geležinkelių transporto sistemos talpą,
- 50 proc. padidinti paslaugų patikimumą ir punktualumą,
- užtikrinti pažangą sąveikumo srityje ir
- sumažinti neigiamus veiksnius, pavyzdžiui, triukšmą.

2.5.1 Bus numatytas vertinimo procesas, kad būtų kiekybiškai įvertintas konkretus būsimų S2R rezultatų indėlis įgyvendinant šiuos plataus užmojo tikslus. Kokybės inžinerija ir reikalavimų valdymas yra pažangūs požiūriai, leidžiantys vykdyti minimalios pažangos įgyvendinant tikslus stebėseną, todėl šie požiūriai bus numatyti S2R kaip profesinė veikla.

2.6 S2R veiklos dėmesio centre bus keturios geležinkelių transporto rūšys:

- sąveikus keleivių vežimas greitaisiais traukiniais,
- sąveikus keleivių vežimas regionuose,
- nesąveikus keleivių vežimas mieste ir priemiesčiuose,
- sąveikus krovinių vežimas.

2.7 Finansavimą užtikrins Europos Sąjunga, kurios didžiausias finansinis įnašas bus 450 mln. EUR, ir kiti nariai, kurių įnašas turės sudaryti bent 470 mln. EUR.

2.8 Numatyta trukmė – iki 2024 m. gruodžio 31 d.

3. Bendrosios pastabos

3.1 S2R svarba

EESRK tvirtai pritaria iniciatyvai S2R, kurią jis laiko svarbiu indėliu į Europos pramonę tokia strategine svarbą turinčiame sektoriuje kaip geležinkeliai. Be to, EESRK džiaugiasi, kad į projektą aktyviai įtraukiamos geležinkelio įmonės.

⁽¹⁾ „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, COM(2011) 144 final.

⁽²⁾ „Ketvirtasis geležinkelių dokumentų rinkinys. Europos geležinkelių erdvės sukūrimas Europos konkurencingumui ir augimui skatinti“, COM(2013) 25 final.

⁽³⁾ OL C 327, 2013 11 12, p. 122.

3.2 Užimtumas

EESRK ypač pabrėžia S2R svarbą užimtumui. Manoma, kad Europos mastu šio sektoriaus tiekėjams tiesiogiai arba netiesiogiai dirba 400 000 asmenų. Be to, daugiau nei 1 350 000 asmenų yra įdarbinę Europos infrastruktūros valdytojai ir geležinkelių veiklos vykdytojai. Kadangi užimtumas miestų geležinkeliuose veikiausiai yra tokio pat masto, šiame sektoriuje iš viso sukurta maždaug 3 milijonai darbo vietų.

3.3 Rimtas iššūkis Europos geležinkelių pramonei

EESRK pabrėžia, kad, norint įgyvendinti Sąjungos užsibrėžtus ilgalaikius tikslus, būtinos esminės ne tik techninės, bet ir kultūrinės permainos. ES turi ne tik nustatyti standartus ir suderinimo priemones, bet ir skatinti sukurti tarpvalstybinę bendro darbo sistemą.

3.4 Finansavimas

EESRK palankiai vertina finansines pastangas, kurias įkūnija S2R. Tačiau numatytas bendras 920 mln. EUR biudžetas turės būti padidintas skiriant papildomų lėšų, kadangi S2R prireiks investicijų, kurių numatoma bendra suma – 1,4 mlrd. EUR. Priešingu atveju teks nustatyti skirtingų S2R veiklos rūšių prioritetinę tvarką.

3.5 Papildoma veikla

Bendrame biudžete numatyta 120 mln. EUR suma papildomai veiklai remti. Tai tokia veikla, kuria bendroje įmonėje dalyvaujančios šalys papildys savo investicijas į ES lėšomis remiamus MTTP. Taigi, Europos Sąjungos finansinio įnašo į šią sumą nebus.

3.6 Pasaulinė geležinkelių pramonės rinka

EESRK pabrėžia S2R svarbą siekiant išsaugoti Europos pramonės, kuriai vis dar tenka daugiau kaip 50 proc. visos pasaulyje pagaminamos (ir 80 proc. Europoje pagaminamos) geležinkelio įrangos ir paslaugų, konkurencingumą. Bendra metinė rinkos apimtis vertinama 146 mlrd. EUR, nors „prieinama“ šios rinkos dalis siekia 106 mlrd. EUR per metus ⁽⁴⁾.

3.7 Europa praranda pozicijas

Plačiai žinoma, kad Azijos šalys daug investuoja į MTTP savo nacionaliniuose geležinkelių sektoriuose. Konkurentai iš Azijos Europos įmonėms daro didžiulį spaudimą. Europos geležinkelių sektorius pasaulinėje rinkoje susiduria su vis didesniais iššūkiais, kadangi nuolat didėja dalyvių skaičius visuose segmentuose ir visų produktų gamyboje. Nors kainų klausimu Europos geležinkelių sektoriui yra labai sunku konkuruoti su Azijos įmonėmis, jis ir toliau atlieka svarbų vaidmenį mokslinių tyrimų ir inovacijų srityje.

3.8 MVĮ vaidmuo

3.8.1 Norint diegti inovacijas geležinkelių sektoriuje, produktus reikia gaminti pramoniniu būdu, o tam būtini pasauliniai lyderiai/pramonės gigantai, kurie prekiaus S2R sukurtu novatorišku sprendimu.

3.8.2 Tačiau EESRK palankiai vertina tai, kad įgyvendinant S2R svarbus vaidmuo tenka ir MVĮ trijose srityse:

- kuriant „branduolius“ ir pareiškiant norą tapti asocijuotaisiais nariais prisiimant išipareigojimus dėl 2,5 proc. inovacijų programos (finansuojamos 47,6 proc.) vertės;
- rengiant atvirus kvietimus teikti paraiškas (tam numatyta 135 mln. EUR ir 100 proc. finansavimas);
- tampant kurio nors bendrosios įmonės nario (nario steigėjo arba asocijuotojo nario) subrangovais. Šiai veiklai skirta finansavimo norma taip pat bus 100 proc.

⁽⁴⁾ Roland Berger *World Rail Market Study, forecast 2012-2017* („Pasaulinės geležinkelių rinkos tyrimas, prognozės 2012–2017 m.“).

3.9 ERTMS pavyzdys

Europos Komisijos iniciatyva sukurta signalizacijos sistema ERTMS yra pavyzdys, rodantis, kad noras bendradarbiauti turi būti svarbiau už nacionalinį interesą. ERTMS tikriausiai yra pagrindinis iššūkis siekiant užtikrinti geležinkelių pramonės sėkmę, kadangi jau tapo ne tik Europos, bet ir daugelio pasaulio šalių geležinkeliuose labiausiai naudojama sistema ir turi visiškos sąveikos potencialą. Todėl reikia dėti dideles pastangas mokslinių tyrimų srityje, kad būtų pasiekti visiškos sąveikos ir pajėgumo padidinimo, taip pat įdiegimo sąnaudų sumažinimo tikslai.

3.10 Apibendrinant galima pasakyti, kad S2R yra žingsnis teisinga linkme

Pirmąkart stambios Europos geležinkelių sektoriaus įmonės (konkuruojančios tarpusavyje) nusprendė bendradarbiauti ir vykdyti bendrą mokslinių tyrimų programą.

4. Konkrečios pastabos

4.1 Moksliniai tyrimai ir technologinė plėtra (MTTP)

4.1.1 Remiantis direktyvos dėl sąveikos⁽⁵⁾ struktūra, siūloma MTTP programa apima krovinius ir keleivinius riedmenis, infrastruktūrą, kontrolės ir valdymo sistemą ir signalizaciją.

4.1.2 EESRK pabrėžia, kad programose prioritetą reikėtų teikti veiksams, kurie leistų padidinti asmenų saugumą ir geležinkelių ekonominį veiksmingumą. Naujosios technologijos taip pat turėtų padėti pagerinti geležinkelių naudotojų informavimą.

4.2 Inovacijų programos

EESRK atkreipė dėmesį, kad S2R sudaro penkios inovacijų programos, kurias nustatė koordinuojant UNIFE dirbę ekspertai. Tai yra šios programos (IP):

4.2.1 (IP1) Energijos ir masės požiūriu efektyvios technologijos didelės talpos traukiniams (angl. *Energy & Mass Efficient Technologies for High Capacity Trains*)

4.2.1.1 Siūloma sukurti naujos kartos traukinius: lengvesnius, veiksmingesnius energijos požiūriu, darančius mažiau žalos geležinkelio keliams ir mažesnę poveikį aplinkai. Naujosios technologijos apims: traukos sistemas (*traction drives*), kontrolės ir valdymo sistemas (TCMS), važiuokles (*car body shell*) iš lengvesnių medžiagų, riedmenis (*running gear*), stabdžių sistemas ir duris.

4.2.1.2 Plataus užmojo IP1 tikslai yra šie:

- padidinti fizinę transporto priemonių talpą ir skatinti padidinti geležinkelių linijų vežimo pajėgumą;
- sumažinti keleivių kelionių metu patiriamus trikdžius padidinant traukinių funkcinių patikimumą ir prieinamumą naudojant gerokai patikimesnius komponentus ar patikimesnę sistemų/posistemų struktūrą;
- sumažinti traukinių gyvavimo ciklo išlaidas (sumažinti techninę priežiūrą, energijos vartojimą ir kt.) ir kitus su traukiniais susijusius posistemius (sumažinti geležinkelio kelių nusidėvėjimą ir kt.);
- padidinti traukinių energijos vartojimo efektyvumą ir sumažinti jų masę;
- padidinti vienetų sukabinimo pajėgumą siekiant užtikrinti didesnę funkcinių lankstumą.

⁽⁵⁾ OL L 191, 2008 7 18, p. 1.

4.2.2 (IP2) Pažangios eismo valdymo ir kontrolės sistemos (angl. *Advanced Traffic Management & Control Systems*)

4.2.2.1 Geležinkelių rinka pagrindinių linijų signalizacijos srityje tradiciškai taikė skirtingus nacionalinius sprendimus. Signalizacijos rinkoje yra skirtingų sprendimų, pritaikytų miestų poreikiams (traukinių kontrolės remiantis perduodamais duomenimis sistema (angl. CBTC)), ir S2R ištirs, ar yra galimybės ir pajėgumai pasiūlyti didesnę šių poreikių sąveiką/standartizavimą/integravimą į ERTMS.

4.2.2.2 Plataus užmojo IP2 tikslai yra šie:

- sukurti naujos kartos signalizacijos ir kontrolės sistemas, kurios leistų pažangiai valdyti eismą naudojant automatinius traukinius (be mašinistų), užtikrinti didesnę talpą, patikimumą ir smarkiai sumažinti geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų patiriamas gyvavimo ciklo išlaidas;
- užtikrinti, kad ERTMS pasaulio mastu išliktų pagrindinių geležinkelių signalizacijos ir kontrolės sistemų sprendimu taikant profesionalius, oficialius ir atvirus specifikacijos metodus, kad būtų pasiekta visiška sąveika už patrauklią kainą;
- padidinti sinergiją ir sąveiką su miesto geležinkelių ir kolektyvinio transporto sektoriais;
- sumažinti keleivių kelionių metu patiriamus trikdžius padidinant geležinkelių transporto funkcinių patikimumą ir prieinamumą naudojant gerokai patikimesnius komponentus ar sistemų/posistemų struktūrą.

4.2.3 (IP3) Ekonomiškai efektyvi ir didelio pajėgumo infrastruktūra (angl. *Cost Efficient-High Capacity Infrastructure*)

4.2.3.1 Yra keturios mokslinių tyrimų sritys:

- nauji iešmai ir kryžmės: dabartinių iešmų ir kryžių tobulinimas ir nauja traukinių važiavimo krypties pasikeitimo samprata (iešmų ir kryžių mechatronika) siekiant sumažinti triukšmą, vėlavimų sugedus tokio pobūdžio mechanizmams skaičių ir techninės priežiūros išlaidas;
- iš tiesų novatoriški geležinkelio keliai. Viso kelio optimizavimas: naujas viso kelio suprojektavimas, kad jis kuo geriau atitiktų eismo srautus, ir naujų technologijų kūrimas bei taikymas;
- pažangi infrastruktūros techninė priežiūra: nauji sprendimai geležinkelių turto registrų srityje, novatoriški matavimo ir priežiūros įrankiai, techninė priežiūra atsižvelgiant ne į būklę, o į naudojimą (techninės priežiūros inžinerija) ir suprojektuotas priežiūras padės padidinti pajėgumus, sumažinti išlaidas ir keliamą triukšmą;
- energijos vartojimo efektyvumas: novatoriškas atliekinės energijos panaudojimas, energijos kaupimo šalikelyje įranga, efektyvus atsinaujinančiosios energijos vartojimas, taip pat pažangi sąveika su elektros tinklu leis geležinkeliams atsidurti šios technologijos priešakyje.

4.2.4 (IP4) IT sprendimai, kad geležinkeliai būtų patrauklūs ir be trikdžių (angl. *IT Solutions for a Seamless Attractive Railway*)

4.2.4.1 Yra numatyta sukurti ne bendrą platformą, o sąveikos sistemą, kuri visiems norintiems leis savo laimėjimus tiesiog „įkelti“ naudojant atvirąsias sąsajas, kad būtų išvengta priklausomybės nuo visos pasaulinės platinimo sistemos (angl. *Global Distribution System*). Taip kryptis tampa produktu. Į projektą turi būti įtraukta šiuo metu geležinkelių sektoriuje vykdoma mokslinių tyrimų ir plėtros veikla.

4.2.5 (IP5) Tvariam ir patraukliam krovinių vežimui Europos geležinkelių transportu skirtos technologijos (angl. *Technologies for Sustainable & Attractive European Freight*)

4.2.5.1 Pagrindinis IP5 iššūkis yra nustatyti, kokia technologijų ir procesų pažanga būtina norint prisidėti prie vieno iš pagrindinių baltosios knygos tikslų – iki 2030 m. vežimą keliais sumažinti 30 proc., o iki 2050 m. – 50 proc. pereinant prie vežimo geležinkeliais ir vidaus vandens keliais – įgyvendinimo. Kad būtų sulaukta pritarimo, visų pirma – krovinių vežimui geležinkeliais, EESRK rekomenduoja mokslinius tyrimus apsaugos nuo triukšmo tema įtraukti į IP5.

4.3 Demonstracinės veiklos platformų sistemos (SPD)

4.3.1 EESRK atkreipia dėmesį, kad S2R tikslas yra kurti ne tik prototipus, bet ir visiškai funkcionalius produktus, skirtus naudojimui geležinkelių sistemose. Įgyvendinant S2R inovacijų programą sukurtas naujas technologijas ir inovacijas realiomis arba imituotomis sąlygomis pristatys integruotųjų technologijų demonstracinės veiklos padaliniai (DTI). Vykdamas S2R sistemos platformos parodomąją veiklą siūloma toliau vystyti ir demonstruoti šias technologijas, kad jos pasiektų technologinės brandos lygį, būtiną naujai geležinkelių sistemų kartai.

4.3.2 Dar nenuspręsta, kur įsikurs integruotųjų technologijų demonstracinės veiklos padaliniai, kadangi tai bus daroma baigiantis S2R. Beje, sprendimą šiuo klausimu priims būsimi bendrosios įmonės nariai (nariai steigėjai ir asocijuotieji nariai) ir Europos Komisija. Fizinę ar virtualią sistemos platformos parodomosios veiklos raidą visų pirma lems integruotųjų technologijų demonstracinės veiklos padalinių apibrėžtis ir rezultatai.

4.4 Patentai

4.4.1 Kadangi įdiegta daugialypė ir sudėtinga finansavimo sistema ir tam skirta daug Bendrijos išteklių, EESRK mano, kad reikėtų tiksliai apibrėžti mokslinių tyrimų galutinių produktų, kuriuos inicijuos S2R, naudojimą ir paskirstymą. Šiuo požiūriu intelektinės nuosavybės ir patentų klausimas yra svarbiausias. Į reglamento tekstą turi būti įtrauktas straipsnis, skirtas jų turiniui ir galiojimo tvarkai. EESRK savo nuomonėse, priimtose dėl bendrųjų įmonių „Naujoviški vaistai“, „Švarus dangus“, „ENIAC“ ar „Kuro elementai ir vandenilis“ jau atkreipė dėmesį į šį trūkumą ir pavojus, kuriuos jis keltų. Aptariamoms Bendros technologijų iniciatyvos (BTI) atveju šis trūkumas gali būti dar akivaizdesnis, jei galutiniu mokslinių tyrimų produktu susidomės rinkoje tiesiogiai konkuruojančios įmonės (žr. šios nuomonės 3.10 punktą).

4.4.2 Bet kuriuo atveju Komitetas pabrėžia, jog reikia siekti, kad viešosiomis lėšomis finansuojami išradimai tarnautų viešajam interesui. Šiuo tikslu visų pirma reikėtų numatyti mechanizmus, kurie skatintų Europos Sąjungos finansuojamų investicijų grąžą, ir užtikrinti, kad bendrosios įmonės mokslinių tyrimų rezultatų pramoninė gamyba būtų vykdoma Europos Sąjungos teritorijoje.

4.5 Sąveikumo standartų nustatymas

4.5.1 Bendrosios įmonės „Shift2Rail“ įstatuose (1 priedo 2 punkto h papunktis) numatoma „surinkti naudotojų reikalavimus ir nustatyti sąveikumo standartus, kad investicijos į mokslinius tyrimus ir plėtrą būtų orientuotos į veiklos ir tinkamo pateikimo rinkai sprendimus“. Tai patvirtinama pasiūlymo dėl reglamento aiškinamajame memorandume (žr. 3.3 punktą, p. 9).

4.5.2 To reikėtų atsisakyti, nes

- standartų kūrimo negalima perduoti institucijoms, kurios, veikdamos kaip įmonės, turi laikytis viešojo ir privatačio sektorių partnerystės susitarimų taisyklių ir turi labai ribotą dalyvių skaičių. Būtinai techninių specifikacijų arba standartų reikalavimas yra užtikrinti, kad jie būtų kuriami bendradarbiaujant visiems suinteresuotiesiems subjektams ir susitarimo arba bendro pritarimo pagrindu. „Shift2Rail“ įstatai tam iš esmės prieštarauja;
- galiojančioje Direktyvoje dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje (Direktyva 2008/57/EB) jau nustatytas ES lygmens teisinis pagrindas, reglamentuojantis techninių sąveikos specifikacijų (TSS) nustatymą. TSS projektus rengia Europos geležinkelio agentūra, remdamasi posisteminio tyrimu ir bendradarbiaudama su asociacijomis bei socialiniais partneriais;
- Europos geležinkelio agentūrai tenka tik stebėtojo vaidmuo (priedo 11 straipsnis). Nors kai kuriais atvejais ji atlieka koordinavimo funkciją, faktiškai sprendimą savo nuožiūra priima Komisija ir aštuonios įmonės kaip nariai steigėjai. Toks institucijų kompetencijos dubliavimasis ES lygmeniu sunkiai pateisinamas.

4.5.3 Todėl už techninių sąveikos specifikacijų kūrimą turi būti atsakinga tik Europos geležinkelio agentūra.

2014 m. kovo 25 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas*
Henri MALOSSE
