

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl paprastų slėginių indų (Kodifikuota redakcija)

COM(2008) 202 galutinis — 2008/0076 (COD)

(2009/C 27/09)

Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 95 straipsniu, 2008 m. gegužės 26 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl paprastų slėginių indų (Kodifikuota redakcija).

Komitetas, remdamasis tuo, kad pasiūlymas yra visiškai priimtinas ir kad dėl jo Komitetas neturi pastabų, 446-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2008 m. liepos 9–10 d. (2008 m. liepos 9 d. posėdis), 142 nariams balsavus už ir 6 susilaikius, nusprendė pateikti palankią nuomonę dėl siūlomo dokumento.

2008 m. liepos 9 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Į krovinių vežimą orientuoto geležinkelių tinklo link

COM(2007) 608 galutinis

(2009/C 27/10)

Komisija, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 262 straipsniu, 2007 m. spalio 18 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Į krovinių vežimą orientuoto geležinkelių tinklo link.

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2008 m. birželio 5 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas **Stéphane Buffetaut**.

446-ojoje-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2008 m. liepos 9–10 d. (2008 m. liepos 10 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 111 narių balsavus už ir 1 susilaikius.

1. Išvados

1.1 EESRK pritaria Komisijos išvadoms dėl krovinių vežimo geležinkelių transportu padėties Europos Sąjungoje ir mano, kad Komisijos pasiūlymai yra tinkami, nors ir gana kuklūs, atsižvelgiant į iššūkius, su kuriais susiduriama.

1.2 Komitetas mano, kad siekiant pagerinti esamą padėtį būtina:

- pasiūlyti logistikos paslaugas vietoje paprastų transporto paslaugų;
- sumažinti sąnaudas, kad būtų galima nustatyti konkurencingesnes kainas;
- teikti patikimesnes paslaugas;

— užtikrinti pakankamai trumpą pristatymo iš pradinio taško į galutinį tašką laiką;

— suteikti pasiūlai lankstumo ir geriau valdyti problemines situacijas.

1.3 Logistikos paslaugos

Pagrindinis tikslas — tai, kas geležinkelių transporte savaime yra sudėtinga, klientui turi tapti paprasta. Tam reikia nuolatinių santykių su klientais, aiškios ir patikimos informacijos, didesnės privačių vagonų pasiūlos ir pristatymo iš taško į tašką paslaugų, į kurias įeitų ir krovinio pakrovimas bei iškrovimas.

1.4 Sąnaudų mažinimas

1.4.1 Norint tai padaryti, Europoje reikia tęsti sąveikos ir techninio derinimo darbus. Laikui bėgant, kiekvienas tinklas susikūrė atskiras taisykles bei reguliavimo ir saugumo sistemas. Būtina laipsniškai suderinti visas sistemas ir kuo greičiau įdiegti Europos geležinkelių eismo valdymo sistemą (angl. ERTMS, *European Rail Traffic Management System*).

1.4.2 Skiriant reikiamas investicijas, kiekvieną kartą, kai tai bus įmanoma, reikėtų laipsniškai keisti geležinkelių transporto infrastruktūros techninius parametrus, susijusius su gabaritais, traukinio sąstato ilgiu, įkalmėmis ir nuokalnėmis ir ašies apkrova, siekiant jas pritaikyti krovinių gabenimui, kaip tai, pavyzdžiui, daroma Jungtinėse Amerikos Valstijose.

1.4.3 Akivaizdus konkurencijos didėjimas ir rinkos atvėrimas pareikalautų didesnio veiksmingumo ir produktyvumo. Šis klausimas glaudžiai susijęs nuo geležinkelio darbuotojų rengimo klausimu. Iš tiesų, į rinką ateinantys nauji veiklos vykdytojai gali susidurti su kvalifikuotų darbuotojų trūkumo problema. Todėl reikėtų pasirūpinti, kad būtų parengtos atitinkamos mokymo programos, kurios padėtų spręsti šią problemą ir leistų sukurti naujas darbo vietas aukštos kvalifikacijos darbuotojams.

1.4.4 Infrastruktūros valdytojų atliekamas kainų įvairiems vežėjams nustatymas turėtų būti persvarstytas, taip pat reikėtų tinkamiau nustatyti konkuruojančių transporto rūšių išorines išlaidas, kad būtų sukurtos laisvos ir neiškreiptos konkurencijos sąlygos.

1.4.5 Turėtų būti išnagrinėtos ir remiamos iniciatyvos, pavyzdžiui, „Betuwe line“, projektas „New Opera“ arba FERRMED, siekiant iš jų pasimokyti ir kaupti patirtį bei nustatyti gerąją praktiką.

1.5 Didesnis teikiamų paslaugų patikimumas

1.5.1 Reikėtų numatyti privalomas sutarčių normas dėl nuostolių, patirtų dėl nekokybiškų paslaugų, atlyginimo klientui, kadangi tai skatintų gerinti teikiamų paslaugų kokybę.

1.5.2 Turėtų būti dedamos pastangos gerinti įvairių paslaugų teikimo veiksmų kokybę ir patikimumą. Tai susiję tiek su pačiais geležinkelių riedmenimis, tiek ir su signalizacija, geležinkeliais arba informavimo sistemomis.

1.5.3 Paslaugų patikimumas taip pat turi būti užtikrinamas tinkamai skirstant krovinių traukinių linijas, nustatant pirmumo taisykles krovinių vežimui esant eismo susikirtimams šiose linijose, atidžiai atsižvelgiant į visų naudotojų interesus. Pavyzdžiui, būtų galima koreguoti eismo laikotarpius ir tvarkaraščius.

1.6 Pakankamai trumpas pristatymo iš pradinio taško į galutinį tašką laikas

1.6.1 Dažniausiai nurodomas krovinių vežimo geležinkeliais trūkumas yra ilgas maršrutas ir lėtas eismas. Norint tai pakeisti, reikėtų, kad krovinių vežimo linijose būtų kuo mažiau sustojimų (ar visai jų nebūtų) ir kad jos būtų suplanuotos taip, kad kiltų kuo mažiau eismo konfliktų su kitais traukiniais. Valdant veiklą, kai yra eismo konfliktų, taip pat reikėtų kiek įmanoma dažniau pirmenybę teikti krovinių vežimui. Taip pat turėtų būti kuriamos naktinių greitųjų krovinių traukinių linijos.

1.6.2 Reikėtų ir investicijų, kad infrastruktūros būtų pritaikytos didesniai greičiui, turint omenyje tai, kad geležinkelių transporte greičio didinimas reiškia leistinos ašies apkrovos mažinimą. Norint didinti dabartinį nedidelį krovinių traukinių greitį, reikia pabrėžti, jog šiuo atveju svarbiausias yra sąstato greičio pastovumas. Geriau mažesnis, bet pastovus greitis, negu dažni sustojimai ir pajudėjimai iš vietos, kurie galiausiai ir lemia vėlavimus.

1.7 Lankstumo užtikrinimas

1.7.1 Istorškai susiformavę eismo valdymo principai ir būdai, pagal kuriuos keleiviniams traukiniams teorinėse iš anksto nustatytose geležinkelių linijose nuolat teikiama pirmenybė, nevalingai lemia tai, kad nedidelis krovinių traukinio vėlavimas išvykstant (pavyzdžiui, dešimt minučių) beveik visada virsta dideliu vėlavimu atvykstant (keletas valandų ar net visa diena).

1.7.2 Dėl technologijų raidos vidutinės trukmės arba ilgalaikėje perspektyvoje bus įmanoma realiu laiku reguliuoti krovinių geležinkelių transporto eismą, o ne tik vadovaujantis iš anksto nustatytomis teorinėmis traukinių linijomis. Pasitelkus „slystančios atkarpos“ koncepciją, numatytą paskutiniame ERTMS etape, bus įmanoma naudojant tą pačią infrastruktūrą sudaryti galimybę važiuoti didesniai traukinių skaičiui ir geriau reaguoti į eismo trikdžius. Šiuo tikslu reikėtų, kad visos valstybės narės investuotų į ERTMS sistemą, kad būtų galima greičiau pasiekti įvairių nacionalinių tinklų eksploatavimo sąveikos ir tolydumo.

1.7.3 Vis dar būtina investuoti į pajėgumų didinimą apkrautose zonose bei krovos platformose, nes tai užtikrintų transporto sistemų sąveiką.

1.7.4 Rūšiavimo ir krovos stočių klausimas yra svarbus, tačiau jis neatsiejamas nuo antrinio tinklo, aprūpinančio visą teritoriją. Iš tiesų tam, kad krovinių geležinkelių transportas būtų tikrai konkurencingas, jam turi būti sudaryta galimybė nuvežti krovinį kuo arčiau kliento.

1.8 Į krovinių vežimą orientuotas geležinkelių tinklas

1.8.1 Nors šiandien nelabai realu rekomenduoti kurti transeuropinį į krovinių vežimą orientuotą geležinkelių tinklą, atskiras tinklas būtų geriausia priemonė skatinti krovinių vežimą geležinkelių transportu, padarant jį patikimesnį ir punctualesnį, pigesnį ir greitesnį. Į krovinių vežimą orientuoti koridoriai greitai gali tapti tikrove, tačiau nesant didelių transkontinentinių krovinių vežimo geležinkeliais tinklų, būtų galima didinti būtent krovinių vežimui skirtų ruožų skaičių į krovinių vežimą orientuotuose koridoriuose ir taip sujungti labai aktyvius ekonominius centrus. Puikus pavyzdys — „Betuwe line“, jungiančios Roterdamo uostą su Vokietija, sėkmė. Būtina, kad visos valstybės narės iš tikrųjų dalyvautų įgyvendinant politiką ir reglamentus, leidžiančius didinti geležinkelių konkurencingumą.

2. Esamos padėties įvertinimas

2.1 Nerimą keliantis konstatavimas

2.1.1 Nors krovinių vežimo apimtys 1995–2005 m. kasmet padidėdavo 2,8 proc., krovinių vežimo geležinkeliais dalis nuolat mažėjo, 2005 m. ji stabilizavosi ir sudaro apie 10 proc. Tai yra mažiausias procentas nuo 1945 metų.

2.1.2 Komisija teigia, kad tokių prastų rezultatų priežastis yra patikimumo trūkumas, nepakankami pajėgumai, netinkamas informacijos valdymas, lėtumas ir lankstumo stygius. Vis dėlto nepaisant šių trūkumų, esant dabartinei ekonominei padėčiai, kuomet auga prekyba, didėja spūstys keliuose, kyla degalų kainos ir vis labiau rūpinamasi aplinkos apsauga, gali atsirasti naujų galimybių.

2.1.3 Anksčiau Bendrija siekė vystyti geležinkelių transportą nustatydama tris politines kryptis:

- krovinių vežimo geležinkeliais rinkos atvėrimas pertvarkant senąsias vežėjų įmones,
- techninės sąveikos plėtojimas ir bendrųjų saugos taisyklių rengimas,
- geležinkelių tinklo vietos bendrame transeuropinio transporto tinkle nustatymas.

2.1.4 Reikia pasakyti, kad pasiekti rezultatai yra nepakankami, ypač tarpvalstybinio susisiekimo srityje.

2.2 Bendra besivystanti transporto politika

2.2.1 Baltojoje knygoje dėl Europos transporto politikos 2010 m. buvo numatyta nuo kelių transporto pereiti prie geležinkelių transporto ir sukurti „į krovinių vežimą orientuotus daugiaryšio transporto koridorius“. Kaip žinome, atsižvelgiant į tikrąją padėtį, 2006 m. ši baltoji knyga buvo persvarstyta ir aukšti siekliai persiorientuoti nuo kelių į geležinkelius buvo sumažinti, pabrėžiant tikslą plėtoti įvairių transporto rūšių deri-

nimą ir primenant būtinybę nedelsiant kurti geležinkelių tinklą, kurio prioritetas būtų krovinių vežimas.

2.2.2 Būtent ši mintis ir plėtojama Komisijos komunikate, nustatant tris tikslus: didinti pervežimo greitumą, patikimumą ir eismo pajėgumus tinkle, sukurtame šiuo metu veikiančių transeuropinių tinklų pagrindu.

3. Komisijos pasiūlymai

3.1 Komisija primena iniciatyvas, kurių jau buvo imtasi siekiant plėsti, pagerinti krovinių vežimą geležinkeliais ar jam sudaryti palankesnes sąlygas: sąveikos ir informacijos kūrimas („Europtirails“), infrastruktūros objektų statyba („Betuwe line“), koridorių kūrimas. Tačiau paaiškėjo, kad jų nepakanka.

3.2 Kalbant apie formą, numatytos trys galimybės: *status quo*, naujos priemonės į krovinių vežimą orientuotam tinklui kurti, speciali programa, skirta į krovinių vežimą orientuotam Europos geležinkelių tinklui sukurti.

3.3 Likdama ištikima antikos filosofijos principams, Komisija mano, kad *in medio stat virtus* („Dorybė — vidurys tarp dviejų kraštutinumų“), ir atmeta pirmąją ir trečiąją galimybes, pirmąją — kaip per mažai ambicingą, o kitą — kaip nelabai tikrovišką.

3.4 Siūlomi veiksmai

3.4.1 Komisija pageidauja vystyti tarpvalstybinius koridorius, kad būtų sukurtas į krovinių vežimą orientuotas tinklas. Reikėtų tiesyti koridorius, turinčius pritaikytą infrastruktūrą, ir sukurti veiksmingą valdymo bei naudojimo sistemą. Tačiau to nebus galima padaryti be valstybių narių, kaip infrastruktūros valdytojų, prisidėjimo prie šio projekto.

3.4.2 Šiuo tikslu Komisija numato tam tikrą skaičių teisinių priemonių, kurios būtų nagrinėjamos vykstant 1-ojo geležinkelių paketo persvarstymui, numatytam 2008 m., taip pat skatinimo ir finansavimo priemonės, kurios būtų finansuojamos iš šiuo metu turimų biudžeto lėšų.

3.4.3 Komisija taip pat siūlo teisiškai apibrėžti į krovinių vežimą orientuotus koridorius, paskatinti valstybes nares ir infrastruktūros valdytojus kurti į krovinių vežimą orientuotus tarpvalstybinius koridorius bei ieškoti šių struktūrų finansavimo būdų iš turimų finansinių išteklių.

3.4.4 Vienas iš krovinių gabenimo geležinkeliais trūkumų yra prasta paslaugų kokybė ir informacijos klientams trūkumas. Todėl Komisija pageidauja, kad būtų vykdoma konkreti kokybės ir skaidrumo politika bei siūlo patvirtinti teisinę priemonę dėl kokybės rodiklių skelbimo. Ji taip pat paskelbs atskaitą apie priemonės, kurių ėmėsi vežėjai, norėdami pagerinti geležinkelių paslaugų kokybę.

3.4.5 Kai kurie geležinkelių tinklo ruožai yra labai apkrauti, tai aktualiausia centrinėje Europos dalyje. Ši padėtis ateinančiais metais gali dar pablogėti. Todėl reikia investicijų į pajėgumų didinimą norint priimti ilgesnius, didesnių gabaritų traukinius, didinti ašies apkrovą bei didžiausią leidžiamą greitį. Tai reiškia, kad reikės orientuoti ir koordinuoti investicijas. Komisija koridorių valdymo struktūroms rekomenduoja parengti investicijų programas, todėl kyla finansavimo klausimas, kuris turėtų būti sprendžiamas pasinaudojant egzistuojančiomis programomis.

3.4.6 Eismo pralaidumo bei krovinių vežimo geležinkeliais veiksmingumo klausimas yra susijęs su krovinių traukinių linijų paskirstymu. Šiandien linijų skirstymo klausimus sprendžia valdytojai, tačiau jie atsižvelgia į kiekvienoje valstybėje narėje nustatytas taisykles. Taigi, linijų skirstymo taisyklių suderinimas būtų naudinga priemonė, kadangi padėtų sukurti patikimas ir pajėgias linijas.

3.4.7 Šiuo tikslu Komisija numato pasiūlyti teises nuostatas dėl tarptautinio traukinių linijų paskirstymo ir dėl pirmenybės teikimo krovinių vežimui, pavyzdžiui, tinklo trikdžių atveju.

3.4.8 Kroviniams taip pat reikia terminalų ir skirstymo stočių, bet pastaraisiais metais dėl nekilnojamojo turto rinkos spaudimo tokių stočių ir terminalų skaičius miestų zonose buvo mažinamas.

3.4.9 Skaitant Komisijos pasiūlymus akivaizdu, jog siekiant, kad siūlomos priemonės būtų sėkmingos, būtinos valstybių narių bei geležinkelių transporto sektoriaus dalyvių iniciatyvos ir susitelkimas.

3.5 Bendrosios pastabos

3.5.1 Komisijos išvados dėl padėties krovinių vežimo geležinkeliais srityje nereikalauja ypatingų komentarų ir patvirtina tai, kas jau buvo žinoma apie šio sektoriaus trūkumus. Norint pagerinti padėtį, būtina sutelkti įvairias atsakingas valstybines struktūras bei įmonių sektoriaus vadovus ne tik politinės valios bei prekybos dinamikos, bet ir finansavimo klausimais.

3.5.2 Būtent čia ir yra silpnoji vieta. Komisija siūlo tam tikras teises priemones, tačiau nenurodo skirianti kokių nors naujų asignavimų. Teisiniai veiksmai, žinoma, yra naudingi, tačiau to nepakanka. Planui įgyvendinti reikalingi finansiniai ištekliai turės būti paimti iš turimų programų. Bus sunku tai padaryti, prireiks subtilių sprendimų, kadangi veiksmai vienoje srityje neišvengiamai daro poveikį kitoje srityje.

3.5.3 Galiausiai plano sėkmė priklausys nuo to, kaip aktyviai jį įgyvendinant dalyvaus valstybės narės ir valdymo įmonės, nes pirmosios dažnai neturi lėšų ir gali turėti kitų prioritetų geležinkelių srityje, o antrųjų, kurioms vis dėlto buvo naudingas didelių priežiūros sąnaudų reikalaujančių tinklų atskyrimas nuo eksploatacijos, finansinė padėtis taip pat dažnai nėra gera.

3.6 Konkrečios pastabos

3.6.1 Į krovinių vežimą orientuotų tarpvalstybinių koridorių sukūrimas, žinoma, bus pirmoji krovinių vežimo geležinkeliais vystymo sąlyga, tačiau mes žinome, kaip iki šiol krovinių vežimas buvo aukojamas keleivių vežimo labui. Taigi, tam tikra prasme tai būtų kultūrinė revoliucija, kadangi valstybės narės turėtų susitaikyti su tam tikrais apribojimais ir skirti atskirą finansavimą, turint galvoje tai, kad visuomenei keleivinių traukinių prioritetą yra įprastas, abejonių nekeliantis dalykas. Taigi, veikiau teks kalbėti apie optimalų tinklų valdymą ir į krovinių vežimą orientuotų tinklų nustatymą, tačiau nebloginant keleivinių traukinių punktualumo ir paslaugų kokybės. Kuriant tarpvalstybinius koridorius, turėtume atsižvelgti į naujųjų ir senųjų ES valstybių geležinkelio vėžės plotį, turimus riedmenis, ES šalių kandidačių bei trečiųjų šalių krovinių srautus, Rusijos anklavą Kaliningrado srityje.

3.6.2 Informavimo bei skaidrumo klausimai, žinoma, yra svarbūs, tačiau aišku, kad klientui visų pirma svarbi kaina, pristatymo greitis, lengvai pasiekiami terminalai bei pakrovimas ir iškrovimas. Taigi, pagrindinis dalykas yra paslaugų kokybė, o ji iš dalies priklauso nuo geležinkelių eismo organizavimo mechanizmų ir didelių investicijų.

3.6.3 Kalbant apie krovinių vežimo geležinkeliais konkurencingumą, visuotinai pripažįstama, kad šis transportas yra skirtas tam tikroms prekių rūšims, pavyzdžiui, sunkiasvorėms ir didelio tonažo prekėms. Reikėtų siekti didesnės klientų įvairovės, o tai įmanoma padaryti naudojant kontenerius. Tai leistų išplėsti rinką bei padidinti konkurencingumą, turint galvoje didėjančias kuro kainas bei augantį susirūpinimą dėl tvaraus vystymosi.

3.6.4 Finansavimo klausimu Komisijos komunikate palikta spraga, kadangi nenumatytas joks specialus finansavimas, o siūlomas sprendimas pagrįstas subtiliu pasirinkimu naudojant turimus finansinius išteklius.

2008 m. liepos 10 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS