

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinuma par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par vienkāršām spiedtvertnēm” (kodificēta versija)

COM(2008) 202 galīgā redakcija — 2008/0076 (COD).

(2009/C 27/09)

Eiropas Savienības Padome saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 95. pantu 2008. gada 26. maijā nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

“Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par vienkāršām spiedtvertnēm” (kodificēta versija).

Tā kā Komiteja pilnībā atbalsta priekšlikumu un nevēlas izteikt papildu piezīmes, Komiteja 446. plenārajā sesijā 2008. gada 9. un 10. jūlijā (9. jūlija sēdē) ar 142 balsīm par un 6 atturoties, nolēma sniegt pozitīvu atzinumu par minēto priekšlikumu.

Briselē, 2008. gada 9. jūlijā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Ceļā uz dzelzceļu tīklu, kurā prioritāte ir kravu pārvadājumiem”

COM(2007) 608 galīgā redakcija

(2009/C 27/10)

Eiropas Komisija saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu 2007. gada 18. oktobrī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

“Ceļā uz dzelzceļu tīklu, kurā prioritāte ir kravu pārvadājumiem”.

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa atzinumu pieņēma 2008. gada 5. jūnijā. Ziņotājs — *Buffetaut* kgs.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 446. plenārajā sesijā, kas notika 2008. gada 9. un 10. jūlijā (10. jūlija sēdē), ar 111 balsīm par un 1 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi

— pēc iespējas samazināt pārvadājuma laiku no iekraušanas vietas līdz galamērķim,

1.1 EESK piekrīt Komisijas veiktajam stāvokļa novērtējumam dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā Eiropas Savienībā un uzskata, ka Komisijas priekšlikumi ir atbalstāmi, pat ja salīdzinājumā ar veicamo uzdevumu tie ir pieticīgi.

— paredzēt piedāvājuma elastīgumu un ātru reaģēšanu satiksmes traucējumu gadījumā.

1.2 Komiteja uzskata, ka stāvokļa uzlabošanai nepieciešams:

— nevis vienkāršs transporta pakalpojumu piedāvājums, bet vairāk loģistikas pakalpojumu piedāvājums,

— samazināt izmaksas, lai varētu piedāvāt konkurētspējīgas cenas,

— uzlabot pakalpojumu uzticamību,

1.3 Patiesi loģistikas pakalpojumi

Pamatdoma ir padarīt klientam vienkāršu to, kas pēc savas būtības dzelzceļa pārvadājumu nozarē ir sarežģīts. To var panākt ar efektīvu klientu vajadzību pārraudzību, precīzu un drošu informāciju, privāto vagonu plašāku piedāvājumu un pakalpojuma, tostarp iekraušanas un izkraušanas nodrošināšanu visa maršruta garumā.

1.4 Izmaksu samazināšana

1.4.1 Nolūkā samazināt izmaksas, ir jāturpina darbs, lai Eiropā nodrošinātu dzelzceļa sistēmu savstarpēju izmantojamību un tehnisko aspektu saskaņotību. Vēsturiski katrs tīkls ir izstrādājis savus iekšējos noteikumus, regulējuma un drošības sistēmas. Pakāpeniski ir jāpanāk visu sistēmu konverģence un iespējami īsākā laikā jāievieš Eiropas Dzelzceļa transporta pārvaldības sistēma ERTMS (*European Rail Traffic Management System*).

1.4.2 Veicot atbilstošus ieguldījumus, ikreiz, kad tas iespējams, pakāpeniski jāsaskaņo rādītāji par dzelzceļa infrastruktūras gabarītiem, vilcienu sastāvu garumu, kāpumu un nogāzēm, slodzi uz asi, lai tos pielāgotu kravu pārvadājumiem, kā tas notiek, piemēram, ASV.

1.4.3 Lielāka konkurence un tirgus atvērtība sekmētu augstāku efektivitāti un produktivitāti. Šis jautājums ir saistīts ar vilcienu vadītāju sagatavošanu. Jaunie operatori, kas ienāk tirgū, var saskarties ar kvalificēta darbaspēka trūkumu. Tādēļ, lai risinātu minēto problēmu un izveidotu jaunas, augsti kvalificētiem darbiniekiem paredzētas darba vietas, ir jānodrošina attiecīgi apmācību kursi.

1.4.4 Lai nodrošinātu brīvas un neizkropļotas konkurences apstākļus, jāpārskata infrastruktūras pārvaldītāju veiktā izmaksu sadale dažādiem tirgus dalībniekiem, tāpat būtu labāk jāsadala tās ārējās izmaksas, kas attiecas uz konkurējošiem pārvadājumu veidiem.

1.4.5 Lai varētu izdarīt secinājumus no apkopotās pieredzes un labas prakses piemēriem, ir jāizvērtē un jāatbalsta tādas iniciatīvas kā *Betuwe line*, projekts *New Opera* vai *FERRMED*.

1.5 Lielāka pakalpojumu uzticamība

1.5.1 Būtu jāizstrādā saistoši līgumu noteikumi par obligātu kompensāciju klientiem nekvalitatīvu pakalpojumu gadījumā, kas varētu būt stimuls, lai uzlabotu pakalpojumu kvalitāti.

1.5.2 Nepieciešami pasākumi, kas virzīti uz to, lai uzlabotu dažādu pakalpojuma elementu kvalitāti un uzticamību. Tas attiecas gan uz ritošo sastāvu, gan uz signalizāciju, sliežu ceļiem un informācijas sistēmām.

1.5.3 Lielāku uzticamību var arī panākt, rezervējot kravas pārvadājumiem piemērotus sliežu ceļu posmus, piemēram, izstrādājot noteikumus, kas paredz kravas pārvadājumu prioritāti satiksmes traucējumu gadījumā uz šiem sliežu ceļiem, bet neaizmirstot par visu lietotāju interesēm. Piemēram, varētu paredzēt manevrēšanas iespējas, ņemot vērā satiksmes laikposmus un kustības sarakstus.

1.6 Pārvadājums no iekraušanas vietas līdz galamērķim iespējami īsā laikā

1.6.1 Viens no biežākajiem pārmetumiem par dzelzceļa kravu pārvadājumiem ir garie maršruti un laikietilpīgums. Lai stāvokli uzlabotu, kravu pārvadājumu maršruti jāplāno tā, lai tajos būtu iespējami mazāk pieturu (vai nebūtu nevienas pieturas) un netiktu traucēta citu vilcienu satiksme; satiksmes traucējumu gadījumā operatīvās pārvaldes līmenī priekšroka pēc iespējas biežāk būtu jādod kravu pārvadājumiem. Jāparedz arī ātrvilcieni kravu pārvadājumiem nakts stundās.

1.6.2 Tāpat jāveic ieguldījumi, lai infrastruktūru pielāgotu lielākam ātrumam, vienlaikus ņemot vērā to, ka konkrētajā dzelzceļa posmā lielāks ātrums samazina pieļaujamo slodzi uz asi. Lai gan dzelzceļa kravu pārvadājumu pašreizējais ātrums jāpalielina, tomēr būtiskākais ir nodrošināt vilcienu sastāvu stabilu ātrumu. Mērens bet pastāvīgs ātrums ir efektīvāks par apstāšanos un kustības atsākšanu, kas rada kavēšanos.

1.7 Elastīguma ieviešana

1.7.1 Vilcienu satiksmes pārvaldībā sen pieņemtie principi un metodes, saskaņā ar kurām priekšroku dod pasažieru vilcieniem iepriekš noteiktās teorētiskos maršrutos, netieši, bet reāli ietekmē to, ka "kravas vilcienam atējot ar nelielu nokavēšanos (piemēram, par desmit minūtēm), galapunktā tas ierodas ar lielu nokavēšanos (vairākas stundas vai pat dienu vēlāk)".

1.7.2 Līdz ar tehnoloģiju attīstību vidējā un ilgtermiņā būs iespējams nodrošināt kravas vilcienu kustības nepārtrauktību reālajā laikā, nevis izmantojot teorētiski iepriekš noteiktu maršrutu kā vienīgo atsauci. Izmantojot ERTMS pēdējā posmā iekļauto "slidošā sastāva" konceptu, varēs palielināt tādu vilcienu skaitu, kas pārvietojas vienā infrastruktūrā, un ātrāk reaģēt traucējumu gadījumos. Lai tas notiktu, visām dalībvalstīm ir jāiegulda ERTMS sistēmās, lai pēc iespējas ātrākā laikā nodrošinātu dažādu valstu tīklu savietojamību un to ekspluatācijas nepārtrauktību.

1.7.3 Tomēr nepieciešami arī ieguldījumi vājo vietu novēršanā un iekraušanas un izkraušanas platformu jaudas palielināšanā, tādējādi nodrošinot transporta sistēmu savstarpēju izmantojamību.

1.7.4 Jautājums par šķīrotavām, iekraušanas un izkraušanas stacijām ir būtisks, bet tas ir saistīts ar sekundārajiem tīkliem attiecīgajā teritorijā. Lai dzelzceļa kravu pārvadājumi būtu patiesi konkurētspējīgi, kravas ir jānogādā iespējami tuvāk klientam.

1.8 Kravu pārvadājumiem paredzēts tīkls

1.8.1 Kaut gan šobrīd ir pārāgri ierosināt Eiropas kravu pārvadājumiem paredzēta tīkla izveidi, atsevišķs tīkls būtu labākais veids, kā sekmēt kravu pārvadājumus pa dzelzceļu, uzlabojot to uzticamību un precizitāti, samazinot izmaksas un piegādes laiku. Nraugoties uz to, ka vēl nepastāv lieli kontinentāli kravu pārvadājumu tīkli, tuvākā nākotnē kravu pārvadājumu transporta koridorus varētu veidot, tajos iekļaujot arvien vairāk kravu pārvadājumiem paredzētu posmu, kas savieno īpaši ekonomiski aktīvus centrus, kā to apliecina *Betuwe line*, kas savieno Roterdamas ostu ar Vāciju, veiksmīgais piemērs. Tādēļ visām dalībvalstīm patiesi jāiesaistās tādu politiku īstenošanā un tiesību aktu ieviešanā, kas veicina dzelzceļa konkurētspējas uzlabošanu.

2. Pašreizējais stāvoklis

2.1 Satraucošs secinājums

2.1.1 Lai gan kravu pārvadājumu apjoms periodā no 1995. līdz 2005. gadam pieaudzis par 2,8 % gadā, dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus daļa nepārtraukti samazinājās, līdz 2005. gadā nostabilizējās aptuveni 10 % apmērā no kravu pārvadājumu kopapjoma, kas ir viszemākais rādītājs kopš 1945. gada.

2.1.2 Komisija uzskata, ka šāds stāvoklis izveidojies uzticamības trūkuma, nepietiekamas kapacitātes, neapmierinošas informācijas pārvaldības, laiktelpīguma un elastības trūkuma dēļ. Taču, neraugoties uz minētajiem trūkumiem, pašreizējā ekonomiskajā stāvoklī, ko raksturo tirdzniecības darījumu pieaugums, sastrēgumi uz autoceļiem, degvielas cenu kāpums un vides prasību stingrāka ievērošana, ir iespējami jauni risinājumi.

2.1.3 Līdz šim Kopiena centusies attīstīt dzelzceļa pārvadājumus, nosakot trīs politikas virzienus:

- dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus liberalizācija un veco uzņēmumu pārstrukturēšana;
- savstarpējās tehniskās izmantojamības veicināšana un kopēju drošības noteikumu izstrāde;
- dzelzceļa tīkla noteikšana Eiropas Transporta tīkla ietvaros.

2.1.4 Jāsecina, ka gūtie rezultāti, jo īpaši starpvalstu pārvadājumu jomā, ir nepietiekami.

2.2 Kopējās transporta politikas attīstība

2.2.1 Baltās grāmatas "Eiropas transporta politika līdz 2010. gadam" mērķis bija panākt pāreju no kravas pārvadājumiem pa autoceļiem uz pārvadājumiem pa dzelzceļu, un tā paredzēja "vairākveidu pārvadājumu satiksmes koridorus, kuros prioritāte būtu kravu pārvadājumiem". Kā zināms, 2006. gadā pārskatot Balto grāmatu, tika ņemtas vērā šā tālejošā mērķa īstenošanas

reālās iespējas un izstrādāta komodalitātes koncepcija, neatsakoties no nepieciešamības sekmēt tāda dzelzceļa tīkla izveidi, kurā prioritāte ir kravu pārvadājumiem.

2.2.2 Komisijas paziņojumā šī ideja ir plašāk attīstīta, nosakot trīskāršu mērķi: samazināt pārvadājumu laiku, uzlabot uzticamību un satiksmes kapacitāti tīklā, kas izveidots, pamatojoties uz pastāvošajiem Eiropas tīkliem.

3. Komisijas priekšlikumi

3.1 Komisija norāda uz iniciatīvam, kas uzsāktas, lai uzlabotu vai veicinātu kravu pārvadājumus pa dzelzceļu: savstarpējās izmantojamības un informācijas izstrāde (*Europtirails*), infrastruktūru izbūve (*Betuwe line*), koridoru struktūru izveide. Minētās iniciatīvas tomēr nav bijušas pietiekošas.

3.2 Formāli tiek ierosinātas trīs iespējas: saglabāt pašreizējo stāvokli, īstenot jaunus pasākumus nolūkā izveidot uz kravu pārvadājumiem orientētu tīklu vai arī īstenot īpašu programmu ar mērķi izveidot kravu pārvadājumiem paredzētu Eiropas dzelzceļu tīklu.

3.3 Komisija saskaņā ar antīkās filozofijas principiem izvēlas "zelta vidusceļu" un atsakās no pirmās iespējas, jo tā nav pietiekami tālejoša, un no trešās — tādēļ, ka tā ir pārāk vērienīga.

3.4 Ierosinātie pasākumi

3.4.1 Izveidojot starpvalstu koridorus, Komisijas vēlas attīstīt uz kravu pārvadājumiem orientētu tīklu. Tādēļ vajadzētu noteikt satiksmes koridorus, kuros ir atbilstoša infrastruktūra, vienlaikus ieviešot efektīvu pārvaldības un ekspluatācijas sistēmu. Taču šo projektu var īstenot tikai tad, ja dalībvalstis tajā iesaistās kā infrastruktūru pārvaldītāji.

3.4.2 Lai to panāktu, Komisija sakarā ar 2008. gadā plānoto pirmās dzelzceļa paketes pārstrādi paredz virkni likumdošanas pasākumu, kā arī veicinošus pasākumus un finansējumu no jau pastāvošajām programām.

3.4.3 Tādējādi Komisija ierosina juridiski definēt uz kravu pārvadājumiem orientētus koridorus, rosināt dalībvalstis un infrastruktūru pārvaldītājus veidot uz kravu pārvadājumiem orientētus koridorus un rast šim struktūrām finansējumu pastāvošo programmu ietvaros.

3.4.4 Viens no pārmetumiem attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem ir pakalpojumu zemā kvalitāte un nepietiekama klientu informēšana. Komisija vēlas īstenot efektīvu kvalitātes un pārredzamības politiku un ierosina pieņemt tiesību aktu par kvalitātes rādītāju publicēšanu. Komisija arī paredz publicēt ziņojumu par pasākumiem, ko operatori veikuši dzelzceļa pārvadājumu kvalitātes uzlabošanai.

3.4.5 Atsevišķi tīkla posmi, jo īpaši Eiropas Savienības centrālajā daļā, ir pārslogoti, un turpmākajos gados situācija var kļūt vēl kritiskāka. Tālab ir jāveic ieguldījumi, lai uzlabotu infrastruktūras jaudu, jo īpaši attiecībā uz vilciena sastāva garumu, gabarītiem, slodzi uz asi un maksimālo ātrumu. Ieguldījumiem ir jābūt mērķtiecīgiem un saskaņotiem. Komisija iesaka satiksmes koridoru pārvaldītājiem izstrādāt ieguldījumu plānus un meklēt finansējumu pastāvošo programmu ietvaros.

3.4.6 Netraucēta satiksme un dzelzceļa kravu pārvadājumu efektivitāte ir saistīta arī ar sliežu ceļu sadali kravu pārvadājumiem. Par sliežu ceļu piešķiršanu pašreiz lemj katrs pārvaldītājs saskaņā ar attiecīgās dalībvalsts noteikumiem. Lai sliežu ceļu posmi būtu uzticami un efektīvi, ir jāsaskaņo sliežu ceļu piešķiršanas noteikumi.

3.4.7 Tādēļ Komisija vēlas ierosināt tiesību aktus par sliežu ceļu piešķiršanu starptautiskā līmenī un par kravu pārvadājumiem piešķiramo prioritāti, jo īpaši satiksmes traucējumu gadījumā.

3.4.8 Lai nodrošinātu efektīvus kravu pārvadājumus, ir nepieciešami termināļi un šķirošanas stacijas, taču pēdējos gados sakarā ar nekustamā īpašuma spiedienu minēto termināļu un staciju skaitam pilsētu teritorijā ir tendence samazināties.

3.4.9 Lasot Komisijas priekšlikumus, var skaidri saprast, ka to sekmīgums būs atkarīgs no dalībvalstu un dzelzceļa nozares dalībnieku veiktajiem pasākumiem un viņu aktivitātes.

3.5 Vispārīgas piezīmes

3.5.1 Komisijas pārskats par stāvokli dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā nevedina uz īpašām piezīmēm, bet tikai apstiprina jau zināmos trūkumus šajā nozarē. Stāvokļa uzlabošanai atbildīgajām iestādēm un uzņēmumiem ir jāmobilizē ne tikai politiskā griba un dinamiska uzņēmējdarbība, bet arī finanses.

3.5.2 Tā noteikti ir plāna vājā puse. Komisija ierosina vairākus tiesību aktu priekšlikumus, bet neparedz papildu līdzekļus. Tiesību aktu priekšlikumi bez šaubām ir noderīgi, bet ar to vien nepietiek. Finansējums, kas nepieciešams plāna īstenošanai, ir jārod pastāvošo programmu ietvaros. Lēmumu pieņemšana šajā jautājumā nebūs viegla un tas būs grūti pārvaldāms, jo kādā jomā pieņemties pasākumi ietekmēs citas jomas.

3.5.3 Plāna veiksmīgai īstenošanai nepieciešama apņēmīga dalībvalstu un pārvaldes uzņēmumu iesaistīšanās, taču dalībvalstīm bieži vien nav līdzekļu vai arī tām ir citas prioritātes dzelzceļa nozarē, un pārvaldes uzņēmumu finansiālais stāvoklis ne vienmēr ir labs, neraugoties uz to, ka tie izmantojuši priekšrocības, kad tīklus ar augstām uzturēšanas izmaksām nodalīja no ekspluatācijas.

3.6 Īpašas piezīmes

3.6.1 Uz kravu pārvadājumiem orientētu starpvalstu satiksmes koridoru izveide noteikti ir galvenais priekšnoteikums kravu pārvadājumu attīstībai, taču mēs labi zinām, ka līdz šim kravas tikušas "upurētas" pasažieru pārvadājumiem. Tādēļ būtu vajadzīga sava veida kultūras revolūcija, dalībvalstīm pieņemot saistošus mērķus, piešķirot finansējumu un paturot prātā sabiedrībā valdošo viedokli, ka pasažieru vilcieniem prioritāte nav apstrīdama. Tādēļ jautājums būtībā ir par tīklu optimālu pārvaldību un uz kravu pārvadājumiem orientētu tīklu noteikšanu, vienlaikus nemazinot pasažieru pārvadājumu kvalitāti un precizitāti. Izveidojot starpvalstu koridorus, būtu jāņem vērā veco un jauno ES dalībvalstu dzelzceļu platums, izmantojamais ritošais sastāvs, kravu plūsma ES kandidātvalstīs un trešās valstīs un Krievijas anklāva esamība Kaļiņingradas reģionā.

3.6.2 Informācijai un pārredzamībai neapšaubāmi ir būtiska nozīme, tomēr klients pieņem lēmumu, pamatojoties galvenokārt uz cenām, pakalpojumu uzticamību, pārvadājumu ātrumu, atvieglotu piekļuvi termināļiem, iekraušanai un izkraušanai. Tādēļ pakalpojumu kvalitātei ir izšķiroša nozīme un tā ir atkarīga, pirmkārt, no dzelzceļa satiksmes organizācijas sistēmām un, otrkārt, no veikto ieguldījumu apjoma.

3.6.3 Saistībā ar dzelzceļa kravu pārvadājumu konkurētspēju parasti pastāv uzskats, ka šis pārvadājumu veids paredzēts noteiktai preču kategorijai, piemēram, apjomīgām smagsvara kravām. Ir jāizvērtē iespēja palielināt klientu daudzveidību, ko var panākt, piemēram, izmantojot konteinerus un tādējādi veicinot tirgus paplašināšanu un lielāku konkurētspēju apstākļos, kad pieaug degvielas cenas un arvien lielāka vērtība tiek pievērsta ilgtspējīgai attīstībai.

3.6.4 Attiecībā uz finansējumu Komisijas dokuments nav pārliecinošs, jo īpašs finansējums nav paredzēts un piedāvātais risinājums liek veikt grūtu izvēli pastāvošā finansējuma ietvaros.

Briselē, 2008. gada 10. jūlijā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS