

**Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady týkajúci sa jednoduchých tlakových nádob“ (kodifikované znenie)**

KOM(2008) 202 v konečnom znení – 2008/0076 (COD)

(2009/C 27/09)

Rada Európskej únie sa 26. mája 2008 podľa článku 95 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva rozhodla prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom

„Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady týkajúci sa jednoduchých tlakových nádob“ (kodifikované znenie).

Keďže výbor usúdil, že návrh je úplne uspokojivý a nie sú k nemu potrebné žiadne pripomienky, na svojom 446. plenárnom zasadnutí 9. a 10. júla 2008 (schôdza z 9. júla) rozhodol 142 hlasmi za, pričom 6 sa hlasovania zdržali, zaujať k predkladanému textu kladné stanovisko.

V Bruseli 9. júla 2008

predseda

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Dimitris DIMITRIADIS

**Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Smerom k železničnej sieti s prioritou nákladnej dopravy“**

KOM(2007) 608 v konečnom znení

(2009/C 27/10)

Európska komisia sa 18. októbra 2007 rozhodla podľa článku 262 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom oznámenie

„Smerom k železničnej sieti s prioritou nákladnej dopravy“.

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 5. júna 2008. Spravodajcom bol pán BUFFETAUT.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 446. plenárnom zasadnutí 9. a 10. júla 2008 (schôdza z 10. júla) prijal 111 hlasmi za, pričom 1 člen sa hlasovania zdržal, nasledujúce stanovisko:

**1. Závěry**

1.1 EHSV súhlasí s hodnotením situácie v oblasti železničnej nákladnej dopravy v Európskej únii, ktoré vypracovala Komisia, a nazdáva sa, že návrhy Komisie síce vzhľadom na závažnosť danej problematiky nie sú dosť radikálne, ale uberajú sa správnym smerom.

1.2 Výbor sa domnieva, že na zlepšenie situácie je potrebné:

- poskytovať logistické služby, a nielen zabezpečenie dopravy,
- znížiť náklady, aby sa mohli stanoviť konkurencieschopnejšie ceny,
- zlepšiť spoľahlivosť poskytovaných služieb,

— skrátiť celkovú dĺžku cesty na rozumnú mieru,

— zaviesť pružnosť ponuky a zlepšiť schopnosť reagovať v prípade narušenia dopravy.

**1.3 Skutočné logistické služby**

Základnou myšlienkou je zjednodušiť pre zákazníka to, čo je samo o sebe v železničnej doprave zložité. Vyžaduje si to skutočnú snahu vyhovieť zákazníkovi, jasné a spoľahlivé informácie, rozvoj ponuky súkromných vagónov a služieb od začiatku do konca cesty vrátane nakládky a vykládky.

#### 1.4 Znížiť náklady

1.4.1 Aby sa podarilo znížiť náklady, je nevyhnutné pokračovať v úsilí o interoperabilitu a technickú harmonizáciu v Európe. Z historického hľadiska si každá sieť vytvorila svoje vlastné pravidlá a regulačné a bezpečnostné systémy. Je nevyhnutné, aby sa postupne všetky tieto systémy zblížili, a prioritou musí byť čo najrýchlejšie zaviesť európsky systém riadenia železničnej dopravy (European Rail Traffic Management System – ERTMS).

1.4.2 Vhodnými investíciami, vždy, keď je to možné, by sa mala postupne zmeniť charakteristika železničnej infraštruktúry pokiaľ ide o jazdný profil, dĺžku vlakov, rampy a plošiny, zaťaženie nápravy, aby lepšie zodpovedala potrebám nákladnej dopravy, ako je to napríklad v Spojených štátoch.

1.4.3 Skutočná hospodárska súťaž a otvorenie trhu si budú vyžadovať väčšiu účinnosť a produktivitu. Táto otázka upozorňuje na problém odbornej prípravy pracovníkov vlakovkej čaty. Noví prevádzkovatelia môžu po vstupe na trh zápasit s nedostatkom kvalifikovanej pracovnej sily. Malo by sa teda dozrieť na to, aby bola zabezpečená primeraná odborná príprava, ktorá by umožnila vyhovieť dopytu a vďaka ktorej by vznikli nové pracovné miesta vyžadujúce vysokú kvalifikáciu.

1.4.4 Malo by sa tiež prehodnotiť rozdelenie nákladov prevádzkovateľov infraštruktúry medzi rôznych prevádzkovateľov dopravy a takisto by mali byť lepšie prerozdelené externé náklady konkurenčných druhov dopravy, aby sa vytvorili podmienky pre otvorenú a čestnú hospodársku súťaž.

1.4.5 Iniciatívy ako Betuwe line, projekt New Opera alebo FERRMED by sa mali preskúmať a podporovať, aby sa z nich mohli čerpať poučenia na základe získaných skúseností a osvedčených postupov.

#### 1.5 Zlepšiť spoľahlivosť poskytovaných služieb

1.5.1 Mali by sa zaviesť záväzné zmluvné pravidlá odškodňovania zákazníkov v prípade zlej kvality služieb, čo by bolo podnetom na zlepšenie kvality poskytovaných služieb.

1.5.2 Takisto by sa mala zlepšiť kvalita a spoľahlivosť rozličných prvkov, ktoré umožňujú poskytovať dané služby. Týka sa to koľajových vozidiel, ale aj signalizácie, železničných tratí alebo informačných systémov.

1.5.3 Lepšiu spoľahlivosť služieb možno docieľiť aj lepším pridelovaním trás pre nákladnú dopravu ako aj vytvorením pravidiel prednosti pre nákladnú dopravu v prípade konfliktných situácií v premávke na týchto trasách, v záujme všetkých užívateľov. Napríklad by sa pri riadení premávky mohli využiť časové úseky a obdobia, keď sú trate menej vyťažené.

#### 1.6 Skrátit' celkovú dĺžku cesty na rozumnú mieru

1.6.1 Železničnej doprave sa najčastejšie vyčíta, že trasy sú príliš dlhé a doprava pomalá. Ak sa to má zmeniť, mali by byť trasy pre nákladné vlaky vytýčené tak, aby bol na nich obmedzený počet zastávok (alebo žiadna) a aby bola malá pravdepodobnosť, že dôjde ku konfliktu s inými vlakmi. Bolo by tiež potrebné, aby tieto vlaky mali na úrovni operačného riadenia čo najčastejšie prednosť v prípade konfliktných situácií v premávke. Mali by sa tiež zaviesť vysokorýchlostné nočné nákladné vlaky.

1.6.2 Okrem toho by bolo potrebné investovať do infraštruktúry a prispôsobiť ju pre vyššiu rýchlosť, pričom treba mať na zreteli, že zvýšenie rýchlosti na danej železničnej trati bude mať za následok zníženie maximálneho povoleného zaťaženia nápravy. Nedostatočná rýchlosť súčasnej železničnej nákladnej dopravy sa musí rozhodne zvýšiť, treba však zdôrazniť, že najdôležitejšie je, aby rýchlosť vlakových súprav bola rovnomerná. Stála mierna rýchlosť je lepšia ako ustavičné brzdenie a rozbiehanie sa, ktoré spôsobuje čoraz väčšie meškanie.

#### 1.7 Zaviesť pružnosť

1.7.1 Tradičné zásady a spôsoby riadenia premávky, ktoré systematicky uprednostňujú osobné vlaky, na teoretických vopred vytýčených trasách, mimovoľne, ale fakticky spôsobujú, že malé meškanie pri odchode nákladného vlaku (napríklad desať minút) sa takmer vždy skončí veľkým meškaním v cieľovej stanici (niekoľko hodín či dokonca celý deň).

1.7.2 Vďaka vývoju technológií v strednodobom a dlhodobom horizonte bude možné zlepšiť plynulosť železničnej nákladnej dopravy v reálnom čase, pričom sa budú využívať aj iné možnosti, nielen vopred vytýčená teoretická trasa. Vďaka posúvaniu traťových úsekov, ktoré je súčasťou poslednej etapy ERTMS, by tú istú infraštruktúru mohlo využívať viac vlakov a zlepšila by sa schopnosť reagovať v konfliktných situáciách. Preto by všetky členské štáty mali investovať do systému ERTMS, aby sa čo najskôr podarilo dosiahnuť interoperabilitu a nepretržité využívanie rôznych národných sietí.

1.7.3 Je však potrebné sústrediť investície do zlepšenia prichodnosti problematických úsekov a zvýšiť kapacity nákladísk a výkladísk, čo by umožnilo interoperabilitu dopravných systémov.

1.7.4 Otázka zoradísk, nákladísk a výkladísk je dôležitá, avšak neoddeliteľne súvisí s problematikou druhotných sietí, ktoré prechádzajú územím. Ak má byť železničná nákladná doprava skutočne konkurencieschopná, musí doviest náklad čo najbližšie k zákazníčkovi.

## 1.8 Sieť určená pre nákladnú dopravu

1.8.1 Hoci dnes nie je veľmi realistické uvažovať o zriadení transeurópskej siete určenej pre nákladnú dopravu, pravdou je, že vytvorenie oddelenej siete by bolo najlepším prostriedkom na podporu železničnej nákladnej dopravy, ktorá by sa tak stala spoľahlivejšou a presnejšou, lacnejšou a rýchlejšou. Vytvoríť koridory zamerané na nákladnú dopravu je v súčasnosti veľmi realistickou myšlienkou, ale keďže neexistujú veľké transkontinentálne siete určené pre nákladnú dopravu, mohli by sa do koridorov zameraných na nákladnú dopravu zahrnúť pribúdajúce úseky tratí určených špeciálne pre nákladnú dopravu, ktoré spájajú mimoriadne aktívne hospodárske centrá, ako o tom svedčí úspech Betuwe line medzi prístavom v Rotterdame a Nemeckom. Je nevyhnutné, aby sa do zavádzania opatrení a právnych predpisov, ktoré by umožnili zvýšiť konkurencieschopnosť železníc skutočne zapojili všetky členské štáty.

## 2. Súčasná situácia

### 2.1 Znepokojujúce zistenie

2.1.1 V rokoch 1995 až 2005 síce nákladná doprava zaznamenala rast o 2,8 % ročne, avšak podiel železničnej nákladnej dopravy sa neprestajne znižoval a od roku 2005 sa stabilizoval na úrovni asi 10 %, teda doteraz na najnižšej úrovni od roku 1945.

2.1.2 Podľa Komisie tieto zlé výsledky spôsobila nespoľahlivosť, nedostatočné kapacity, chybné riadenie informácií, pomalosť a nedostatočná pružnosť. Napriek týmto ťažkostiam by sa však v súčasnej hospodárskej situácii, pre ktorú je príznačný rast obchodu, preplnené cesty, vysoké ceny palív a čoraz väčšia snaha o ochranu životného prostredia, mohli objaviť nové možnosti.

2.1.3 V minulosti si Spoločenstvo určilo pre rozvoj železničnej dopravy tri hlavné oblasti politického pôsobenia:

- otvorenie trhu železničnej dopravy spolu s reštrukturalizáciou historických podnikov,
- rozvoj technickej interoperability a spoločných bezpečnostných pravidiel,
- určenie železničnej siete v rámci transeurópskej dopravnej siete.

2.1.4 Musíme však konštatovať, že dosiahnuté výsledky nie sú dosť dobré, najmä pokiaľ ide o nadnárodnú dopravu.

### 2.2 Pokroková spoločná dopravná politika

2.2.1 V bielej knihe o európskej dopravnej politike s výhľadom do roku 2010, ktorej ambíciou bolo dosiahnuť prechod z cestnej dopravy na železničnú, sa uvažovalo o vytvorení „multimodálnych koridorov s prioritou nákladnej dopravy“. Ako vieme, revidovaná biela kniha z roku 2006 v snahe o realistický prístup túto veľkú ambíciu prejsť z cestnej

dopravy na železničnú trochu okresala a viac sa zamerala na myšlienku komodality, pričom však nezabudla pripomenúť nevyhnutnosť podporovať vytvorenie siete železničnej nákladnej dopravy.

2.2.2 Komisia v oznámení rozvíja túto myšlienku a stanovuje tri ciele: zlepšiť rýchlosť, spoľahlivosť a kapacitu dopravy v rámci siete vybudovanej na základe existujúcich transeurópskych sietí.

## 3. Návrhy Komisie

3.1 Komisia pripomína iniciatívy, ktoré už boli podniknuté na povzbudenie, zlepšenie alebo uprednostnenie železničnej nákladnej dopravy: rozvoj interoperability a zlepšenie informácií (Europtirails), budovanie infraštruktúry (Betuwe line), vytváranie štruktúr koridorov. Ukázalo sa však, že tieto iniciatívy nestačia.

3.2 Pro forma boli navrhnuté tri možnosti: zachovať status quo, prijať nové opatrenia na vytvorenie siete zameranej na nákladnú dopravu, uskutočniť osobitný plán vytvorenia európskej siete určenej pre železničnú nákladnú dopravu.

3.3 Komisia si v duchu princípov antickej filozofie vybrala zlatú strednú cestu a zavrhol prvú možnosť, ktorá sa jej zdala príliš ambicióznou, a aj tretiu možnosť, ktorú považovala za nerealistickú.

### 3.4 Navrhované opatrenia

3.4.1 Komisia by chcela, aby európska sieť zameraná na nákladnú dopravu vznikla vďaka rozvoju nadnárodných koridorov. Mali by byť vymedzené koridory, ktoré by disponovali primeranou infraštruktúrou, a mal by sa zaviesť účinný systém riadenia a prevádzkovania. Toto všetko sa však môže uskutočniť len ak sa do projektu zapoja členské štáty ako aj prevádzkovatelia infraštruktúry.

3.4.2 Na dosiahnutie tohto cieľa Komisia navrhuje niekoľko legislatívnych opatrení, ktoré by boli súčasťou prepracovaného znenia 1. železničného balíka naplánovaného na rok 2008, a tiež stimulačné opatrenia a finančné prostriedky, pričom tieto by sa mali vyčleniť z existujúcich programov.

3.4.3 Komisia navrhuje dať koridorom zameraným na nákladnú dopravu právnu definíciu, nabádať členské štáty a prevádzkovateľov infraštruktúry, aby budovali nadnárodné koridory zamerané na nákladnú dopravu a hľadali finančné prostriedky pre tieto štruktúry v rámci existujúcich programov.

3.4.4 Železničnej doprave sa najčastejšie vyčíta zlá kvalita služieb a nedostatočné informácie poskytované zákazníkom. Preto by Komisia chcela zaviesť skutočné opatrenia na zlepšenie kvality a transparentnosti a navrhuje prijať legislatívne opatrenie týkajúce sa uverejňovania ukazovateľov kvality. Okrem toho uverejní správu o opatreniach, ktoré prijali prevádzkovatelia na zlepšenie kvality služieb v železničnej doprave.

3.4.5 Niektoré úseky sú v súčasnosti preplnené, najmä v centrálnych oblastiach EÚ. V nasledujúcich rokoch by sa táto situácia mohla ešte zhoršiť. Malo by sa preto investovať do zvýšenia kapacít infraštruktúry pokiaľ ide o schopnosť prijímať dlhšie vlaky, jazdný profil, zaťaženie nápravy a maximálnu rýchlosť. Investície musia byť preto koordinované a presne ciele. Komisia navrhuje, aby prevádzkovatelia koridorov vypracovali investičné plány. Tu sa vynára otázka finančných prostriedkov, ktoré by sa mali čerpať z existujúcich programov.

3.4.6 Otázka plynulosti dopravy a účinnosti železničnej nákladnej dopravy sa spája s otázkou pridelovania železničných trás pre nákladnú dopravu. O pridelovaní trás v súčasnosti rozhodujú prevádzkovatelia infraštruktúry podľa pravidiel jednotlivých členských štátov. Aby boli trasy spoľahlivé a výkonné, bolo by potrebné tieto pravidlá pridelovania zosúladiť.

3.4.7 Komisia by preto chcela navrhnúť zákonné ustanovenia o medzinárodnom pridelovaní trás a o prioritě pre medzinárodnú nákladnú dopravu, najmä v prípade narušenia siete.

3.4.8 Na to, aby mohol byť náklad prepravený sú potrebné aj terminály a triediace železničné stanice (zoradiská). Lenže v uplynulých rokoch sa v mestských oblastiach pod tlakom dopytu po pozemkoch rozmohol trend znižovať počet týchto staníc a terminálov.

3.4.9 Z návrhov Komisie jasne vyplýva, že úspešnosť týchto opatrení závisí od iniciatívy a zapojenia členských štátov a zainteresovaných aktérov odvetvia železničnej dopravy.

### 3.5 Všeobecné pripomienky

3.5.1 Hodnotenie situácie v železničnej doprave, ktoré ponúka Komisia, nevyvoláva osobitné pripomienky a len potvrdzuje to, čo sme o slabých stránkach v tomto odvetví už vedeli. Zlepšenie tejto situácie si vyžaduje mobilizáciu rôznych verejných zodpovedných činiteľov a podnikov, a to nielen z hľadiska politickej vôle a obchodnej dynamiky, ale aj z hľadiska financovania.

3.5.2 A práve to je najpálčivejšou otázkou. Komisia navrhuje niekoľko legislatívnych opatrení, ale neavizuje, že by mali byť vyčlenené nové finančné prostriedky. Zaoberať sa právnou stránkou je nepochybne potrebné, ale rozhodne to nestačí. Finančné prostriedky potrebné na uskutočnenie tohto plánu sa budú musieť nájsť v rámci existujúcich programov. Bude si to vyžadovať citlivý prístup pri rozhodovaní a prinesie to so sebou ťažko zvládnuteľný efekt spojených nádob.

3.5.3 Úspech tohto plánu si napokon vyžaduje, aby sa doň v plnej miere zapojili členské štáty a prevádzkovatelia, tí prví však často nemajú finančné prostriedky a môžu mať v oblasti železničnej dopravy iné priority, a finančná situácia tých druhých takisto nebýva vždy ružová, hoci im pomohlo, že nákladná údržba sietí a ich využívanie už prebiehajú oddelene.

### 3.6 Konkrétne pripomienky

3.6.1 Vytvoriť nadnárodné koridory zamerané na nákladnú dopravu by bolo určite prvou podmienkou pre rozvoj nákladnej dopravy, vieme však, ako až doposiaľ mala vždy prednosť osobná doprava pred nákladnou. Ide tu teda o akúsi kultúrnu revolúciu, ktorá si nepochybne vyžaduje záväzné ciele, ktoré by museli uznať členské štáty, a vlastné finančné zdroje, pričom treba mať na zreteli, že verejná mienka považuje prednosť osobných vlakov za samozrejmosť, ktorá by sa vo všeobecnosti nemala spochybniť. Ide tu teda skôr o optimálne riadenie sietí a o vymedzenie sietí zameraných na nákladnú dopravu, pričom kvalita a presnosť osobnej dopravy sa nesmú zhoršiť. Pri vytváraní nadnárodných koridorov by sa mal zohľadniť rozchod kofaj v nových a starých členských štátoch EÚ, vozový park železničných spoločností, tok nákladnej dopravy z kandidátskych krajín a tretích krajín, ako aj skutočnosť, že oblasť Kaliningradu je ruskou enklávou.

3.6.2 Informácie a transparentnosť sú síce dôležitými otázkami, je však jasné, že zákazník sa riadi hlavne kritériami ako je cena, spoľahlivosť, rýchlosť prepravy, prístupnosť terminálov a jednoduchosť nakládky a vykládky. Kľúčovým prvkom je teda kvalita služieb a táto závisí od organizačných mechanizmov železničnej dopravy, ale aj od značných investícií, ktoré by sa tejto oblasti mali poskytnúť.

3.6.3 Pokiaľ ide o konkurencieschopnosť železničnej nákladnej dopravy, vo všeobecnosti sa pripúšťa, že tento druh dopravy je vyhradený pre istý druh tovaru, najmä pre ťažký náklad a tovar prepravovaný vo veľkom množstve. Malo by sa uvažovať o možnostiach ako osloviť aj iné kategórie zákazníkov, čomu by mohlo napomôcť najmä používanie kontajnerov, vďaka ktorým by sa v kontexte zvyšovania cien palív a čoraz väčšej snahy o dosiahnutie trvalo udržateľného rozvoja mohol rozšíriť trh a zvýšila by sa konkurencieschopnosť.

3.6.4 Otázka financovania zostáva v oznámení Komisie nedoriešená, pretože sa neuvažuje o žiadnych osobitných finančných prostriedkoch a navrhované riešenie spočíva na rozhodnutiach v rámci existujúcich finančných zdrojov.

V Bruseli 10. júla 2008

predseda

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Dimitris DIMITRIADIS