

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z enostavnimi tlačnimi posodami (kodificirana različica)

COM(2008) 202 konč. – 2008/0076 (COD)

(2009/C 27/09)

Svet Evropske unije je 26. maja 2008 sklenil, da v skladu s členom 95 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o naslednjem dokumentu:

Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z enostavnimi tlačnimi posodami (kodificirana različica).

Odbor se [v celoti] strinja z vsebino predloga in nima nobenih pripomb, zato je na 446. plenarnem zasedanju 9. in 10. julija 2008 (seja z dne 9. julija) s 142 glasovi za, brez glasov proti in 6 vzdržanimi glasovi o tem predlogu sprejel pozitivno mnenje.

V Bruslju, 9. julija 2008

Predsednik

Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Dimitris DIMITRIADIS

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o sporočilu Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu k železniškemu omrežju, namenjenemu predvsem tovornemu prometu

COM(2007) 608 konč.

(2009/C 27/10)

Komisija je 18. oktobra 2007 sklenila, da v skladu s členom 262 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o naslednjem dokumentu:

Sporočilo Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu K železniškemu omrežju, namenjenemu predvsem tovornemu prometu.

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 5. junija 2008. Poročevalec je bil g. BUFFETAUT.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 446. plenarnem zasedanju 9. in 10. julija 2008 (seja z dne 10. julija) s 111 glasovi za in 1 vzdržanim glasom.

1. Sklepi

— uvesti prožnost v ponudbo in izboljšati odzivnost v primeru motenj.

1.1 Evropski ekonomsko-socialni odbor (EESO) se strinja z ugotovitvijo Komisije glede stanja na področju tovrnega prometa v Evropski uniji in meni, da so predlogi Komisije korak v pravo smer, čeprav so glede na obseg izziva precej skromni.

1.2 Za izboljšanje stanja je po mnenju EESO treba:

- zagotavljati logistične storitve in ne le prevozne storitve;
- znižati stroške in tako omogočiti konkurenčnejše cene;
- povečati zanesljivost storitev;
- zagotavljati kratek čas prevoza „od vrat do vrat“;

1.3 *Prave logistične storitve*

Osnovna zamisel je, da se za stranko poenostavijo vidiki železniškega tovrnega prometa, ki so po sami naravi zapleteni. To pomeni resnično podporo strankam, zagotavljanje jasnih in zanesljivih informacij, razširjanje ponudbe zasebnih vagonov in zagotavljanje storitev „od vrat do vrat“, ki vključujejo tudi nato-varjanje in raztovarjanje.

1.4 Znižanje stroškov

1.4.1 Za znižanje stroškov je treba nadaljevati prizadevanja za interoperabilnost in tehnično usklajevanje v Evropi. Iz zgodovinskih razlogov ima vsako omrežje svoja lastna pravila ter regulacijski in varnostni sistem. Postopoma je treba vse sisteme med seboj povezati, čim prejšnja vzpostavitev evropskega sistema za vodenje železniškega prometa (ERTMS) pa mora biti prednostna naloga.

1.4.2 Z ustreznimi naložbami je treba v okviru možnosti postopoma spreminjati značilnosti železniške infrastrukture v zvezi z nakladalnim profilom, dolžino vlakov, nakladalnimi in razkladalnimi klančinami ter osno obremenitvijo, da jih bo mogoče prilagoditi potrebam tovornega prevoza kot na primer v Združenih državah Amerike.

1.4.3 Resnično povečanje konkurence in odprtje trga bi ponudnike prisililo k večji učinkovitosti in produktivnosti. V zvezi s tem se postavlja vprašanje usposabljanja voznega osebja. Novi prevozniki na trgu lahko imajo težave pri iskanju kvalificirane delovne sile. Poskrbeti je torej treba za ustrezna usposabljanja, da bo mogoče zadovoljiti to povpraševanje in ustvariti nova visokokvalificirana delovna mesta.

1.4.4 Pregledati je treba, kako upravljavci infrastrukture porazdeljujejo stroške med različne prevoznike, in zunanje stroške bolje porazdeliti na konkurenčne vrste prevoza, da bi ustvarili pogoje za svobodno in neizkrivljeno konkurenco.

1.4.5 Preučiti in podpirati je treba pobude, kot so proga Betuwe, projekt New Opera ali FERRMED, da bo na podlagi teh primerov mogoče pridobivati izkušnje in zbirati dobre prakse.

1.5 Večja zanesljivost storitev

1.5.1 Določiti je treba obvezujoča pogodbeno pravila za povračilo stroškov strankam v primeru slabe kakovosti storitev, kar bi bila spodbuda za izboljšanje kakovosti storitev.

1.5.2 Prizadevati si je treba za kakovost in zanesljivost različnih dejavnikov, ki so potrebni za opravljanje storitev. To se nanaša tako na vozni park in signalizacijo kot tudi na tire ali informacijske sisteme.

1.5.3 Za večjo zanesljivost storitev je treba tovornemu prometu dodeliti dobre vlakovne poti, na primer z določitvijo prednostnih pravil, v skladu s katerimi bi imel tovorni promet prednost v primeru prometnih konfliktov na teh vlakovnih poteh, seveda ob upoštevanju interesov vseh uporabnikov. Ena izmed možnosti bi bil manevrski prostor glede časovnega razporedjanja prometa.

1.6 Kratek čas prevoza „od vrat do vrat“

1.6.1 Eden glavnih očitkov železniškemu prevozu tovora na splošno je dolžina in počasnost prevoza. To stanje je mogoče izboljšati tako, da se na vlakovnih poteh za prevoz tovora predvidi omejeno število postankov (ali pa se postanki ne predvidijo). Vlakovne poti morajo potekati tako, da ne prihaja do konfliktov z drugimi vlaki; poleg tega je treba tovornemu prometu na ravni operativnega upravljanja čim pogosteje dati prednost v konfliktnih primerih. Razviti je treba tudi nočne tovarne vlake za visoke hitrosti.

1.6.2 Potrebne so tudi naložbe za prilagajanje infrastrukture višjim hitrostim, pri čemer je treba upoštevati, da so višje hitrosti povezane z nižjo dovoljeno osno obremenitvijo. Poudariti je treba, da je najpomembnejši dejavnik za povečanje trenutno nizke hitrosti železniškega tovornega prometa konstantna hitrost vožnje. Zato je konstantna zmerna hitrost koristnejša kot stalno pospeševanje in zaviranje, ki povzroči kopičenje zamud.

1.7 Uvedba prožnosti

1.7.1 Neželena, vendar dejanska posledica dolgoletnih načel in načinov vodenja prometa, ki na teoretičnih, vnaprej določenih vlakovnih poteh sistematično dajejo prednost potniškemu vlakom, je, da majhna zamuda ob odhodu (npr. okrog deset minut) za tovorni vlak skoraj zmeraj pomeni veliko zamudo ob prihodu (več ur ali celo en dan).

1.7.2 Srednje- do dolgoročni razvoj tehnologij bo izboljšal pretočnost tovornega prometa v realnem času, pri tem pa teoretična, vnaprej določena vlakovna pot ne bo edina referenčna točka. Koncept „blok vlakov“, ki je del zadnje faze ERTMS, omogoča več vlakom uporabo iste infrastrukture in boljši odziv v primeru motenj prometa. Zato morajo vse države članice vlagati v sistem ERTMS, da bo čim prej omogočena interoperabilnost in neprekinjena uporaba različnih nacionalnih omrežij.

1.7.3 Še vedno so potrebne tudi naložbe v zmogljivosti na ozkih grlih ter na nakladalnih in razkladalnih ploščadih, ki omogočajo interoperabilnost prevoznih sistemov.

1.7.4 Vprašanje ranžirnih ter nakladalnih in razkladalnih postaj je pomembno pa tudi neločljivo povezano z vprašanjem sekundarnih omrežij za povezave v vse možne smeri. Železniški prevoz blaga bo zares konkurenčen le, če bo omogočal dostavo tovora čim bližje stranki.

1.8 Omrežje, namenjeno izključno tovoru

1.8.1 Čeprav je danes še prezgodaj govoriti o vzpostavitvi vseevropskega tovornega omrežja, bi bilo ločeno omrežje nedvomno najboljšo sredstvo za spodbujanje železniškega prevoza blaga, saj bi bil prevoz tako zanesljivejši, cenejši in hitrejši. Možnost koridorjev, namenjenih tovornemu prometu, je trenutno bolj realistična; dokler ne bo večjih čezcelinskih tovornih omrežij, bi bilo mogoče v koridorje, namenjene tovornemu prometu, vključiti vedno večje število odsekov prog, namenjenih tovornemu prometu, da bi na omrežje priključili posebej dejavna gospodarska središča. Dober primer za to je uspešna proga Betuwe med rotterdamskim pristaniščem in Nemčijo. Pomembno je, da so vse države članice vključene v izvajanje politik in predpisov, ki bodo omogočili izboljšati konkurenčnost železnic.

2. Trenutno stanje

2.1 Zaskrbljujoče ugotovitve

2.1.1 Medtem ko se je prevoz blaga med 1995 in 2005 povečal za 2,6 % na leto, se je tržni delež železniškega tovornega prometa stalno zmanjševal, z letom 2005 pa se je ustalil na približno 10 %, kar je najnižja stopnja po letu 1945.

2.1.2 Po mnenju Komisije so vzroki za te slabe rezultate pomanjkljiva zanesljivost, nezadostne zmogljivosti, pomanjkljivo upravljanje informacij, počasnost in nezadostna prožnost. Kljub tem težavam se kažejo nove možnosti zaradi trenutnega gospodarskega položaja, ki ga zaznamujejo rast trgovine, cestni zastoji, vedno višje cene nafte in vse večja skrb za ohranjanje okolja.

2.1.3 V preteklosti si je Skupnost prizadevala za razvoj železniškega prometa na podlagi treh političnih osi:

- odpiranje trga železniškega tovornega prometa ob hkratnem prestrukturiranju tradicionalnih prevoznikov;
- razvoj tehnične interoperabilnosti in skupnih varnostnih predpisov;
- opredelitev železniškega omrežja v splošnem okviru vseevropskega prometnega omrežja.

2.1.4 Vendar pa so rezultati še nezadovoljivi, zlasti v zvezi z nadnacionalnim prevozom.

2.2 Prilagodljiva skupna prometna politika

2.2.1 Bela knjiga o evropski prometni politiki do leta 2010 je govorila o modalnem premiku s ceste na železnico in že predvidela oblikovanje „multimodalnih koridorjev, namenjenih predvsem tovornemu prometu“. Revizija bele knjige v letu 2006 je bila bolj realistična: cilji v zvezi z modalnim premikom s ceste na železnico so manj ambiciozni, razvita pa je bila zamisel o somodalnosti, pri čemer je bila ponovno poudarjena potreba po

spodbujanju razvoja železniškega omrežja, namenjenega predvsem tovornemu prometu.

2.2.2 Ravno na podlagi te zamisli je Komisija v sporočilu določila tri cilje: povečanje hitrosti in zanesljivosti ter izboljšanje zmogljivosti za promet v omrežju, ki temelji na obstoječih vseevropskih omrežjih.

3. Predlogi Komisije

3.1 Komisija navaja obstoječe pobude za spodbujanje, izboljševanje ali podporo železniškega tovornega prometa: razvoj interoperabilnosti in izboljšanje upravljanja informacij (Europtirails), izgradnja infrastrukture (kot je proga Betuwe) in oblikovanje koridornih struktur. Vendar pa so se te pobude izkazale za nezadostne.

3.2 Iz formalnih razlogov so predlagane tri možnosti: ohranitev trenutnega stanja, novi ukrepi za oblikovanje omrežja, namenjenega tovornemu prometu, in poseben program za oblikovanje evropskega železniškega omrežja, namenjenega predvsem tovornemu prometu.

3.3 V skladu z antičnim filozofskim načelom *in medio stat virtus* je Komisija izbrala srednjo pot ter zavrgla prvo in tretjo možnost, prvo, ker je premalo ambiciozna, tretjo pa, ker je preveč nerealistična.

3.4 Predlagani ukrepi

3.4.1 Za vzpostavitev omrežja, namenjenega tovornemu prometu, Komisija predlaga razvoj nadnacionalnih koridorjev. V ta namen naj bi se opredelili koridorji z ustrezno infrastrukturo in vzpostavil učinkovit sistem upravljanja in obratovanja. Vendar pa je to mogoče le, če se države članice pridružijo projektu kot upravljavke infrastrukture.

3.4.2 Za doseg tega cilja Komisija načrtuje vrsto zakonodajnih ukrepov v okviru preoblikovanja prvega železniškega paketa, ki je načrtovano za leto 2008, ter spodbude in financiranje, pri čemer naj bi šlo za finančna sredstva iz obstoječih programov.

3.4.3 Tako želi Komisija predlagati pravno opredelitev koridorjev, namenjenih tovornemu prometu, spodbujati države članice in upravljavce infrastrukture k oblikovanju nadnacionalnih koridorjev, namenjenih tovornemu prometu, in proučiti možne vire financiranja teh struktur v okviru obstoječih programov.

3.4.4 Železniškemu tovornemu prometu se očita predvsem slaba kakovost storitev in pomanjkljivo obveščanje strank. Zato želi Komisija vzpostaviti resnično politiko kakovosti in preglednosti ter predlaga zakonodajni ukrep v zvezi z objavo kazalcev kakovosti. Objaviti želi tudi poročilo o ukrepih, ki so jih uvedli železniški prevozniki za izboljšanje železniških storitev.

3.4.5 Nekateri odseki omrežja so trenutno preobremenjeni, predvsem na osrednjih območjih Unije. Ta položaj bi se v prihodnjih letih lahko še poslabšal. Zato so potrebne naložbe v infrastrukturne zmogljivosti, zlasti v zvezi z dolžino vlakov, nakladalnimi profili, osno obremenitvijo in najvišjo hitrostjo. Te naložbe morajo biti ciljno usmerjene in usklajene. Komisija priporoča, da upravljavci koridorjev pripravijo naložbene programe, kar pa je zopet povezano z vprašanjem financiranja, ki bi moralo potekati v okviru obstoječih programov.

3.4.6 Vprašanje pretočnosti prometa in učinkovitosti železniškega tovornega prometa je povezano z dodeljevanjem vlakovnih poti tovornemu prometu. Trenutno o dodeljevanju vlakovnih poti odloča vsak upravljavec posebej v skladu z veljavnimi predpisi v svoji državi. Za zagotavljanje zanesljivih in zmogljivih vlakovnih poti bi bilo torej koristno uskladiti predpise o dodeljevanju vlakovnih poti.

3.4.7 Komisija v ta namen predlaga zakonske določbe glede mednarodnega dodeljevanja vlakovnih poti in prednostnega položaja prevoza tovora v primeru motenj na omrežju.

3.4.8 Za tovorni promet so potrebni tudi terminali in ranžirne postaje, vendar pa se je v zadnjih letih zaradi velikega povpraševanja po zemljiščih število ranžirnih postaj in terminalov v mestnih območjih zmanjšalo.

3.4.9 Iz predlogov Komisije je razvidno, da so za uspeh predlaganih ukrepov potrebne pobude in prizadevanja držav članic ter akterjev iz železniškega sektorja.

3.5 Splošne ugotovitve

3.5.1 K ugotovitvam Komisije v zvezi s stanjem na področju železniškega tovornega prometa niso potrebni posebni komentarji, saj ugotovitve potrjujejo že znane šibkosti tega sektorja. Za izboljšanje stanja bo treba spodbuditi odgovorne v javnem in zasebnem sektorju, da bodo ne samo pokazali politično voljo in poslovno dinamičnost, temveč poskrbeli tudi za financiranje.

3.5.2 In prav to je šibka točka sporočila. Komisija predlaga več zakonodajnih pobud, vendar nobene dodelitve novih sredstev. Zakonodajni pristop je nedvomno koristen, vendar pa nikakor ne zadostuje. Sredstva, potrebna za uresničitev načrta, bo treba najti v okviru obstoječih programov. To bo povezano s kočljivimi odločitvami in bo težko obvladljivo, saj ukrepi z enega področja neizogibno vplivajo tudi na druge.

3.5.3 Za uspeh tega načrta je potrebna tudi velika zavzetost držav članic in upravljaljskih družb, vendar prve pogosto nimajo zadostnih sredstev in imajo včasih druge cilje za železniški promet, druge pa niso vedno v najboljšem finančnem položaju, čeprav jim je ločitev omrežij, ki povzročajo visoke stroške vzdrževanja, od obratovanja koristila.

3.6 Posebne ugotovitve

3.6.1 Uresničitev nadnacionalnih koridorjev, namenjenih tovornemu prometu, je seveda predpogoj za razvoj tovornega prometa, znano pa je, da se je tovorni promet doslej zapostavljal v prid potniškemu prometu. Gre torej za nekakšno kulturno revolucijo, za katero so nedvomno potrebni obvezujoči cilji, ki jih države članice sprejemajo, in posebna finančna sredstva, pri čemer je treba upoštevati, da v očeh javnosti prednost potniških vlakov ni vprašljiva. Gre torej bolj za vprašanje čim boljšega upravljanja omrežij in opredelitve omrežij, namenjenih tovornemu prometu, ob hkratnem ohranjanju kakovosti in točnosti potniškega prevoza. Pri ustvarjanju nadnacionalnih koridorjev bi bilo treba upoštevati tirno širino v novih in starih državah članicah EU, obstoječi vozni park železniških družb, tokove tovornega prometa držav kandidat in tretjih držav ter rusko enklavo Kaliningrad.

3.6.2 Vprašanje informacij in preglednosti je gotovo pomembno, jasno pa je, da so za stranke pomembna predvsem naslednja merila: cena, zanesljivost, čas prevoza, dostopnost terminalov ter natovarjanje in raztovarjanje. Odločilni dejavnik je torej kakovost storitev, ki je na eni strani odvisna od mehanizmov vodenja železniškega prometa, na drugi strani pa od pridobitve znatnih naložb.

3.6.3 Glede konkurenčnosti železniškega tovornega prometa je splošno sprejeto, da je ta vrsta prevoza omejena na določeno vrsto tovora, zlasti težki in masovni tovor. Zato bi bilo treba razmisliti o povečanju raznolikosti strank, ki je mogoče zlasti z uporabo kontejnerjev in bi prispevalo k odpiranju trga ter povečevanju konkurenčnosti ob vedno višjih cenah goriva in vse večji skrbi za trajnostni razvoj.

3.6.4 V zvezi s financiranjem pušča sporočilo Komisije mnogo odprtih vprašanj, saj ni predvideno nobeno posebno financiranje, predlagana rešitev pa temelji na odločitvah o finančnih sredstvih v okviru obstoječih programov.

V Bruslju, 10. julija 2008

Predsednik

Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Dimitris DIMITRIADIS