

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre az egyszerű nyomástartó edényekről (kodifikált szöveg)

COM(2008) 202 végleges – 2008/0076 (COD)

(2009/C 27/09)

2008. május 26-án az Európai Unió Tanácsa úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 95. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre az egyszerű nyomástartó edényekről (kodifikált szöveg).

Mivel az EGSZB teljes mértékben megfelelőnek tartja a javaslat tartalmát, és részéről további megjegyzést nem kíván hozzáfűzni, a 2008. július 9–10-én tartott, 446. plenáris ülésén (a július 9-i ülésnapon) 142 szavazattal, 6 tartózkodás mellett úgy határozott, hogy a javaslattal kapcsolatban támogató véleményt bocsát ki.

Kelt Brüsszelben, 2008. július 9-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Dimitris DIMITRIADIS

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: Az áru fuvarozást előnyben részesítő vasúti hálózat kialakítása

COM(2007) 608 végleges

(2009/C 27/10)

2007. október 18-án az Európai Bizottság úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Az áru fuvarozást előnyben részesítő vasúti hálózat kialakítása.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2008. június 5-én elfogadta (előadó: Stéphane BUFFETAUT).

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2008. július 9–10-én tartott 446. plenáris ülésén (a július 10-i ülésnapon) 111 szavazattal, 1 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések

1.1 Az EGSZB osztozik az Európai Bizottságnak az Európai Unión belüli vasúti áru fuvarozás helyzetéről felállított diagnózisában, és úgy véli, hogy a Bizottság javaslatai jó irányba mutatnak, azonban a kihívás komolyságához képest bátortalanok maradnak.

1.2 Véleménye szerint a helyzet javulásához a következő intézkedések szükségesek:

- egyszerű áru fuvarozási szolgáltatás helyett logisztikai szolgáltatások nyújtása,
- a fuvardíjak csökkentése a versenyképesebb árak érdekében,
- a vasúti szolgáltatások megbízhatóságának növelése,

– ésszerűen lerövidített „rajttól célíg” menetidők,

– több rugalmasság a kínálat terén, és gyors reagálás a kritikus helyzetekben.

1.3 Valódi logisztikai szolgáltatás

A koncepció alap gondolata az, hogy le kell egyszerűsíteni az ügyfél számára a vasúti szolgáltatás természetéből adódóan összetett eljárásokat. Ennek feltétele az ügyfelek valódi nyomon követése, a világos és megbízható tájékoztatás, a magánkocsi-kínálat fejlesztése, és olyan „rajttól célíg” szolgáltatások, amelyek magukba foglalják a be- és kirakodást is.

1.4 A költségek csökkentése

1.4.1 E cél eléréséhez folytatni kell az Európán belüli műszaki átjárhatóság kialakítását és a technikai harmonizációt. Történelmi okokból az egyes hálózatok saját szabályokkal illetve szabályozási és biztonsági rendszerekkel rendelkeznek. E rendszereknek fokozatosan közelíteniük kell egymáshoz, az ERTMS (*European Rail Traffic Management System* – Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer) rendszer mihamarabbi beindítását pedig prioritásnak kell tekinteni.

1.4.2 Megfelelő beruházások megvalósításával – ahol csak ésszerűen elképzelhető – fokozatosan módosítani kellene a vasúti infrastruktúrák tulajdonságait az úrszelvény, a vonathossz, a rámpák, a dőlésszögek és a tengelyterhelés tekintetében, az árufuvarozás igényeihez igazítva azokat – ahogy például az Egyesült Államokban történt.

1.4.3 A valódi verseny kialakulása és a piacnyitás több hatékonyságot és nagyobb termelékenységet követelne meg. Ez egyúttal felveti a vasúti személyzet képzésének kérdését is. A piacra belépő új szereplők ugyanis a szakképzett munkaerő hiányával szembesülhetnek. Ezért ügyelni kell arra, hogy megfelelő szakképzés valósuljon meg a munkaerő-kereslet kielégítése, illetve magas képzettségi szintet igénylő új munkahelyek létrehozása érdekében.

1.4.4 A szabad és torzulásoktól mentes verseny feltételeinek megvalósítása érdekében felül kellene vizsgálni az infrastruktúra-üzemeltetők által a költségek különböző szereplőkre való ráhárítása terén követett gyakorlatokat; valamint nagyobb mértékben kellene viselniük a konkurens szállítási módoknak az általuk okozott externális költségeket.

1.4.5 Tanulmányozni és támogatni kellene az olyan kezdeményezéseket, mint a Betuwe-vonal, valamint a New Opera illetve FERRMED projektek, hogy a tapasztalatok és a bevált gyakorlatok összegzésének szellemében levonhassuk azok tanulságait.

1.5 A szolgáltatások megbízhatóságának növelése

1.5.1 Kötelező jellegű szabályokat kellene felállítani a szerződések tartalmát illetően az ügyfelek rossz minőségű szolgáltatás esetén történő kártalanítására vonatkozóan, ami kiváló ösztönző volna a vasúti árufuvarozási szolgáltatások minőségének javítására.

1.5.2 Erőfeszítéseket kellene tenni a szolgáltatásnyújtást lehetővé tévő egyes részelemek minősége és megbízhatósága érdekében. Ez a gördülő állományra éppúgy vonatkozik, mint a jelzőberendezésekre, a vasútra vagy a tájékoztatási rendszerre.

1.5.3 A szolgáltatásminőség javításának egyik előfeltétele az árufuvarozás számára kedvező menetvonal-kiosztás, valamint a menetvonalakon felmerülő közlekedési érdekütközések esetén az árufuvarozás számára kedvező prioritási szabályok megállapítása, az összes felhasználó jól felfogott érdekében. Többek között a járatsűrűség és a menetrendek segítségével biztosíthatnák a rugalmasságot.

1.6 Ésszerűen lerövidített „rajttól célig” menetidők

1.6.1 A vasúti árufuvarozás kapcsán hangoztatott egyik leggyakoribb panasz az útvonalak hossza és a lassúság. A probléma kezelése érdekében az árufuvarozási menetvonalakat korlátozott számú megállásokkal (vagy akár megállók nélkül) kellene megállapítani, és a menetvonal-tervezéskor le kell csökkenteni a más vonatokkal való közlekedési érdekütközések valószínűségét; az operatív irányítás szintjén pedig – közlekedési érdekütközés esetén – a lehető legtöbbször kellene elsőbbséget adni az áruszállító vonatoknak. Továbbá fejleszteni kellene a nagy sebességű éjszakai árufuvarozó vonatok szolgáltatását.

1.6.2 Megfelelő beruházásokkal nagyobb sebességekre is alkalmassá kellene tenni az infrastruktúrákat, ugyanakkor nem feledkezve meg arról sem, hogy egy adott vasúti pályán a sebesség növelése egyúttal a megengedett maximális tengelyterhelés csökkenését vonja magával. A vasúti árufuvarozás jelenlegi alacsony sebességének növelése kapcsán hangsúlyozni kell, hogy a legfontosabb elem a vasúti szerelvények sebességének állandósága. Többet ér egy szerényebb, de állandó sebesség, mint a folytonos megállás/továbbindulás, amely végül jelentős késésfelhalmozódáshoz vezet.

1.7 Rugalmasság bevezetése

1.7.1 A forgalmirányítás hagyományos elvei és módozatai, amelyek előre meghatározott elvi menetvonalak mentén rendszeresen a személyszállító vonatoknak adnak elsőbbséget, azzal a nem szándékolt, de annál valóságosabb hatással járnak, hogy „egy árufuvarozó vonat indulásánál jelentkező enyhe (például kb. tíz perces) késés az érkezéskor szinte minden esetben súlyos (néhány óras, sőt, akár egy egész napos) késést eredményez”.

1.7.2 A technológiai fejlődésnek köszönhetően közép/hosszú távon lehetségessé válhat, hogy valós időben akadálymentesítsük az árufuvarozó vonatok közlekedését, és nem egy előre rögzített elvi menetvonal alapján kell majd tájékozódni. Az ERTMS utolsó szakaszába beillesztett „csúsztatott menetszakasz” koncepció révén lehetségessé válhat az egyazon infrastruktúrán áthaladó vonatok számának növelése és a kritikus helyzetek gyorsabb leereagálása. Ehhez arra van szükség, hogy minden tagállam fektessen be az ERTMS-be, hogy minél előbb megvalósuljon a műszaki átjárhatóság és a különböző nemzeti hálózatok kihasználásának folyamatossága.

1.7.3 Továbbra is érvényes megállapítás, hogy jelentős beruházásokat igényel a szűk keresztmetszetek, valamint a szállítási rendszerek műszaki átjárhatóságát biztosító be- és kirakodó platformok kapacitásainak növelése.

1.7.4 A rendező, valamint be- és kirakodó pályaudvarok kérdése igen nagy jelentőségű, de egyúttal elválaszthatatlan a másodlagos hálózatok kérdésétől, amelyek behálózják az adott területet. Ahhoz, hogy a vasúti árufuvarozás valóban versenyképessé váljon, lehetővé kell tenni, hogy az áru az ügyfélhez minél közelebb eljuthasson.

1.8 Az áru fuvarozásra épülő hálózat

1.8.1 Jóllehet ma még kevésbé reális elgondolás egy önálló transzeurópai vasúti áru fuvarozási hálózat kialakításának terve, kétségtelen tény, hogy a vasúti áru fuvarozás előmozdításának legmegfelelőbb módja egy külön hálózat kialakítása volna, amely megbízhatóbbá, pontosabbá, kevésbé költségessé és gyorsabbá tehetné e szállítási módot. Az áru fuvarozást előnyben részesítő folyosók opciója jelenleg realista megoldásnak tűnik; áru fuvarozási célú nagy, transzkontinentális hálózatok híján az áru fuvarozást előnyben részesítő folyosókba mind több, kizárólag áru fuvarozási célú szakaszt lehet beilleszteni, a kiemelkedően aktív gazdasági központok összekötésére – a Rotterdam kikötője és Németország közötti Betuwe-vonal sikerének mintájára. Minden tagállamnak valódi részt kell vállalnia a vasút versenyképességének növelését lehetővé tevő politikák és szabályozások végrehajtásából.

2. Helyzetfelmérés

2.1 Aggasztó megállapítások

2.1.1 Bár az áruszállítás éves teljesítménynövekedése 1995 és 2005 között évente 2,8 %-os volt, a vasúti áru fuvarozásnak az összes szállítási módból kivett része viszont ezalatt folyamatosan csökkent, majd 2005 óta 10 %-on állapodott meg, ezzel 1945 óta a legalacsonyabb arányt mutatva fel.

2.1.2 Az Európai Bizottság szerint e gyenge teljesítmény okait a megbízhatóság hiányában, a kapacitások elégtelenségében, a gyenge információkezelésben, a lassúságban és a rugalmasság hiányában kell keresni. Ugyanakkor mindezen hátrányok ellenére a jelenlegi gazdasági kontextus – a kereskedelmi tevékenység élénkítése, az utak zsúfoltsága, az üzemyagárok növekedése, és az egyre szigorúbb környezetvédelmi elvárások – újabb lehetőségek forrása lehet.

2.1.3 A múltban a Közösség három politikai tengelyt határozott meg, amelyek mentén a vasúti áru fuvarozás fejlesztése zajlott:

- a vasúti áru fuvarozási piac megnyitása, és egyúttal a hagyományos piaci szereplők szerkezetátalakítása,
- a technikai átjárhatóság, illetve közös biztonsági szabályozás kifejlesztése,
- a vasúti hálózat szerepének meghatározása a transzeurópai közlekedési hálózat általános keretein belül.

2.1.4 Kénytelenek vagyunk megállapítani, hogy e politika nem hozott kielégítő eredményeket, különösen ami a nemzetközi forgalmat illeti.

2.2 A közös közlekedéspolitikai fejlődése

2.2.1 Az európai közlekedéspolitikai 2010-ig érvényes irányelveiről szóló fehér könyv célja a közúti közlekedés egy részének vasútra történő átállítása volt, és már akkor felmerült az „áruszállítást előnyben részesítő multimodális folyosók” kialakításának terve. Mint tudjuk, a fehér könyv 2006-os felülvizsgálata realista megfontolásokból némileg csökkentette a közútról

vasútra való átállás célkitűzéseit, és helyette a módközi szállítás elképzelését vetette fel, emlékeztetve az áruszállítást előnyben részesítő vasúti hálózat fejlesztésének fontosságára is.

2.2.2 Ezt a gondolatot fejleszti tovább az Európai Bizottság közleménye, a gyorsaság, a megbízhatóság és a kapacitások növelésének hármas célját tűzve ki, a jövőbeli forgalmat a meglévő transzeurópai hálózatok alapján fejlesztve.

3. Az Európai Bizottság javaslatai

3.1 Az Európai Bizottság emlékeztet a vasúti áruszállítás ösztönzését, növelését illetve előnyben részesítését célzó korábbi kezdeményezésekre: a műszaki átjárhatóság és a tájékoztatás fejlesztésére (Europtirails), az infrastruktúrák kiépítésére (Betuwe-vonal) és a folyosóstruktúrák létesítésére. Mindezek azonban nem bizonyultak elegendőnek.

3.2 A közlemény három lehetőséget mérlegel: a jelenlegi állapotok fenntartását, újabb intézkedéseket az áru fuvarozást előnyben részesítő hálózat létrehozásáért, vagy külön program indítását egy kizárólagosan áru fuvarozási célú európai hálózat létrehozására.

3.3 Az ókori filozófiai elvekhez híven az Európai Bizottság az „in medio stat virtus” bölcsességet vallja, ezért az első és a harmadik lehetőséget elveti – az egyiket túl ambiciózusnak, a másikat túlságosan kevésbé realistikusnak találva.

3.4 A javasolt intézkedések

3.4.1 Az Európai Bizottság országhközi folyosókat kíván kiépíteni, az áruszállítást előnyben részesítő hálózat megvalósítása érdekében. A cél megfelelő infrastruktúrával rendelkező folyosók kijelölése, hatékony kezelési és üzemeltetési rendszer bevezetésével. Ez a terv azonban csak akkor láthat napvilágot, ha a tagállamok – mint infrastruktúrakezelők – csatlakoznak a projekthez.

3.4.2 E cél megvalósítása érdekében az Európai Bizottság az első vasúti csomag 2008-ban esedékes felülvizsgálatába foglalt jogalkotási javaslatokat, továbbá egyéb ösztönző, illetve pénzügyi intézkedéseket terjeszt elő, amelyek pénzügyi fedezetét a meglévő költségvetés fogja fedezni.

3.4.3 A javaslatok között szerepel az áruszállítást előnyben részesítő folyosó jogi meghatározása, a tagállamok és infrastruktúrakezelők ösztönzése áruszállítást előnyben részesítő országhközi folyosók létrehozására, valamint e struktúrák finanszírozási megoldásainak keresése, amelynek azonban a jelenlegi finanszírozási kereteken belül kell maradnia.

3.4.4 A vasúti áru fuvarozásnak felrótt egyik probléma a szolgáltatás nem megfelelő minősége, illetve az ügyfelek hiányos tájékoztatása. Éppen ezért az Európai Bizottság valódi minőség- és átláthatósági politikát kíván bevezetni, és jogalkotási intézkedést kíván előterjeszteni a minőségi mutatók közzétételét illetően. Továbbá jelentést kíván közzétenni azokról az intézkedésekről, amelyekkel a vasúttársaságok jobb áru fuvarozási szolgáltatásminőséget igyekeznek elérni.

3.4.5 A hálózat bizonyos szakaszain túlszűfoltosság tapasztalható, főként az Unió egyes központi térségeiben. A helyzet ráadásul az elkövetkezendő években tovább romolhat. Mindez azt jelenti, hogy megfelelő beruházásokkal kapacitásbővítést kell végrehajtani a vonathossz, az úrszelvény, a tengelyterhelés és a sebességhatár tekintetében. Ehhez összehangolt és célzott beruházások szükségesek. Az Európai Bizottság fel fogja kérni a folyosóstruktúrákat, hogy dolgozzanak ki beruházási programot, ami felveti a finanszírozás kérdését – melyet a meglévő pénzügyi keretek között kell megoldani.

3.4.6 A forgalom akadálymentességének és a vasúti árufuvarozás hatékonyságának kérdése egyúttal felveti a menetvonal-kiosztás problémáját is. A menetvonalak kiosztásáról jelenleg minden infrastruktúrakezelő külön dönt, tagállamonként eltérő szabályokat követve. Hasznos volna harmonizálni a menetvonalak kiosztását a kedvező és megbízható menetvonalak érdekében.

3.4.7 E cél érdekében az Európai Bizottság jogalkotási intézkedéseket kíván javasolni a nemzetközi menetvonal-kiosztás és a nemzetközi árufuvarozásnak – hálózati zavar esetén – adandó elsőbbség tekintetében.

3.4.8 A működő árufuvarozásnak azonban megfelelő terminálokra és rendező pályaudvarokra van szüksége; márpedig az elmúlt években a földspekulációs nyomás miatt a városi övezetekben a pályaudvarok és terminálok számának csökkenése irányába mutató tendenciát figyelhettünk meg.

3.4.9 Az Európai Bizottság javaslatainak értelmezéséből világosan kitűnik, hogy a javasolt intézkedések csak azzal a feltétellel járhatnak sikerrel, ha a tagállamok és a vasúti ágazat szereplői saját kezdeményezésekkel és erőfeszítésekkel járulnak hozzájuk.

3.5 Általános megjegyzések

3.5.1 Az Európai Bizottság által a vasúti árufuvarozásról felállított láttelel nem igényel különösebb észrevételeket, és valószínűleg csupán megerősíti azt, amit már korábban is tudtunk a szektor gyengélkedéséről. A helyzet helyrehozása erőfeszítéseket követel az állami- és a magánszféra különböző döntéshozóitól, nem csak a politikai akarat és a kereskedelmi dinamizmus terén, hanem a finanszírozás tekintetében is.

3.5.2 Nyilvánvaló, hogy itt szorít a csizma. Az Európai Bizottság előterjeszt néhány jogalkotási intézkedést, ugyanakkor bejelenti, hogy semmilyen új forrást nem von be. A jogi eljárás kétségkívül hasznos lehet, de egészen bizonyosan nem lesz elegendő. A tervek végrehajtásához szükséges forrásokat a meglévő programokon belül kell megtalálni. Ez bizony igen kényes döntéseket feltételez, és nehezen kezelhető közlekedé-
edény-effektust indít majd el.

3.5.3 Végezetül a javaslatok sikere a tagállamok és infrastruktúrakezelők határozott elkötelezettségét feltételezi; márpedig az előbbiek kasszája gyakran üres, és esetleg a vasúti prioritásaik is mások; az utóbbiak, akik pedig előnyhöz jutottak a költséges fenntartású hálózatoknak az üzemeltartástól való elválasztásából, nem mindig vannak megfelelő pénzügyi helyzetben.

3.6 Részletes megjegyzések

3.6.1 Az árufuvarozást előnyben részesítő országközi folyosók létrehozása nyilvánvalóan az árufuvarozás fejlesztésének elsődleges előfeltétele volna, csak hogy pontosan tudjuk, milyen hátrányos bánásmódban részesült mindeddig az árufuvarozás a személyszállítással szemben. Egyfajta kulturális forradalomra volna szükség, amihez kétségkívül a tagállamok által elfogadott kötelező érvényű célkitűzésekre, és megfelelő finanszírozásra volna szükség – nem felejtve el azt sem, hogy a közvélemény szemében a személyszállító vonatok elsőbbsége alapvető vívmány, amelyet általános szinten nem kell megkérdőjelezni. A fő kérdés tehát inkább a hálózatkezelés optimalizálása, illetve az árufuvarozást előnyben részesítő hálózatok meghatározása az utasszállítás minőségének és pontosságának csökkenése nélkül. A határokon átnyúló folyosók kialakításakor tekintetbe kell venni a nyomtávot és a vasúttársaságok meglévő gördülőállományát az új és a régi tagállamokban, a tagjelölt és a harmadik országok árufuvarozási forgalmát, valamint az Oroszországhoz tartozó Kalinyingrádi Területet.

3.6.2 A tájékoztatáshoz és az átláthatósághoz kapcsolódó kérdések kétségtelenül fontosak, de egyértelmű az is, hogy az ügyfelek döntéseit befolyásoló kritériumok mindenekelőtt az ár, a megbízhatóság, az árutovábbítás gyorsasága, a terminálok könnyű hozzáférhetősége és a be- és kirakodás könnyűsége. A kulcskérdés tehát a szolgáltatás minősége, ez pedig egyrészt a vasúti forgalmak szervezési mechanizmusaitól, másrészt a megfelelő nagyságú beruházások megvalósításától függ.

3.6.3 Ami a vasúti árufuvarozás versenyképességét illeti, általában bevett véleménynek tűnik, hogy ez a fajta szállítási mód bizonyos áru fajták – nevezetesen a nagy súlyú, nagy mennyiségben szállított áruk – részére van fenntartva. At kellene gondolni az ügyfélkör nagyobb diverzifikációjának lehetőségét, elsősorban a konténerek használata révén, ami lehetővé tenné a piac bővítését és versenyképességének növelését, tekintettel az emelkedő üzemanyagárak és a fenntartható fejlődés fokozódó igényének kontextusára.

3.6.4 A finanszírozás kérdése, úgy tűnik, az Európai Bizottság közleményének gyenge pontja, mivel a Bizottság semmilyen új, specifikus forrásról nem rendelkezik, és a javasolt megoldás alapját a meglévő finanszírozási kereteken belüli kényes döntések alkotják.

Kelt Brüsszelben, 2008. július 10-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Dimitris DIMITRIADIS