

Návrh stanoviska Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o náhradě škody v případě nesplnění smluvních požadavků na kvalitu v železniční nákladní dopravě

COM(2004) 144 final – 2004/0050 (COD)

(2005/C 221/03)

Dne 28. dubna 2004 se Rada rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor podle článku 71 Smlouvy o založení Evropského společenství ve věci výše uvedené.

Sekce „Doprava, energie, infrastruktura a informační společnost“, která odpovídala za přípravu práce Výboru na tomto tématu, přijala své stanovisko dne 17. ledna 2005. Zpravodajem byl **pan Chagas**.

Na svém 414. plenárním zasedání (zasedání dne 9. února 2005) přijal Výbor toto stanovisko 130 hlasy pro, 2 se zdrželi hlasování:

1. Úvod

1.1 Tento návrh představuje součást **třetího železničního balíčku**, který přijala Evropská komise dne 3. března 2004. K dalším prvkům patří:

— změna směrnice 91/440/EHS: liberalizace mezinárodní železniční osobní dopravy (COM(2004) 139 final);

— návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech a povinnostech cestujících v mezinárodní železniční přepravě (COM(2004) 143 final);

— návrh nařízení o náhradě škody v případě nesplnění smluvních požadavků na kvalitu v železniční nákladní dopravě (COM(2004) 144 final);

a

— sdělení Komise o další integraci evropského železničního systému (COM(2004) 140 final).

— pracovní dokument zaměstnanců Komise o postupném otevírání trhu mezinárodní železniční osobní dopravy (SEC(2004) 236).

1.2 **První železniční balíček** (nazývaný také infrastrukturní balíček) vstoupil v platnost dne 15. března 2004 a do vnitrostátních právních předpisů měl být proveden do 15. března 2003. Skládá se z těchto prvků:

— změna směrnice 91/440/EHS, včetně volného přístupu mezinárodní železniční nákladní dopravy na trh v transevropské síti železniční nákladní dopravy do 15. března 2003 a liberalizace veškeré mezinárodní železniční nákladní dopravy do 15. března 2008 ⁽¹⁾;

— rozšíření oblasti působnosti směrnice o evropské licenci pro železniční podniky (změna směrnice 95/18/ES) ⁽²⁾;

— harmonizace předpisů o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (nahrazení směrnice 95/19/ES) ⁽³⁾.

1.3 V říjnu 2003 Evropská komise žalovala u Evropského soudního dvora devět členských států kvůli tomu, že neprovedly notifikaci transpozice prvního železničního balíčku do vnitrostátních právních předpisů. V květnu 2004 dosud chyběla notifikace pěti zemí a dva členské státy provedly do vnitrostátních právních předpisů pouze některá ustanovení.

⁽¹⁾ Směrnice 2001/12/ES – Úř. věst. L 75 ze dne 15.3.2001, s. 1 – stanovisko EHSV – Úř. věst. C 209 ze dne 22.7.1999, s. 22.

⁽²⁾ Směrnice 2001/13/ES – Úř. věst. L 75 ze dne 15.3.2001, s. 26 – stanovisko EHSV – Úř. věst. C 209 ze dne 22.7.1999, s. 22.

⁽³⁾ Směrnice 2001/14/ES – Úř. věst. L 75 ze dne 15.3.2001, s. 29 – stanovisko EHSV – Úř. věst. C 209 ze dne 22.7.1999, s. 22.

1.4 **Druhý železniční balíček** byl zveřejněn v *Úředním věstníku Evropských společenství* dne 30. dubna 2004 a má být proveden do vnitrostátních právních předpisů do 30. dubna 2006. Skládá se z těchto prvků:

- změna směrnice 91/440/ES: přeložení volného přístupu mezinárodní železniční nákladní dopravy na trh na 1. leden 2006 a liberalizace vnitrostátní nákladní železniční dopravy, včetně kabotáže, od 1. ledna 2007 ⁽¹⁾;
- směrnice o bezpečnosti železnic ve Společenství ⁽²⁾;
- nařízení o zřízení Evropské železniční agentury ⁽³⁾;
- změna směrnic o interoperabilitě vysokorychlostního železničního systému (96/48/ES) a konvenčního železničního systému (2001/16/ES) ⁽⁴⁾.

1.5 První a druhý železniční balíček stanovil právní základ pro vytvoření jednotného trhu železniční nákladní dopravy. Opatření zahrnují přístup na trh, vydávání licencí a osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům, přístup k infrastruktuře a výpočet výše poplatků za její užívání, vytvoření právního rámce pro bezpečnost železnic a opatření k zajištění technické interoperability železničního systému.

1.6 Tento návrh přidává ke stávajícímu právnímu rámci otevření trhu prostřednictvím opatření ke zlepšení železniční nákladní dopravy.

2. Návrh Komise

2.1 Návrh nařízení o kvalitě železniční nákladní dopravy má železniční nákladní dopravu zlepšit pomocí smluvní dohody o náhradě škody mezi železničními podniky a zákazníky v nákladní dopravě. Komise se domnívá, že hlavní příčinou skromného podílu železniční dopravy na nárůstu nákladní dopravy a jejího klesajícího podílu na trhu ve srovnání s ostatními způsoby dopravy je nedostatečná kvalita a spolehlivost železniční nákladní dopravy.

2.2 Komise očekává, že uplatňování systému náhrady škody železniční podniky podnítí, aby zvýšily účinnost železniční nákladní dopravy. Předpokladem je, že časem náhrada škody vyvine silný tlak na zlepšení kvality, ale podle názoru Komise ke skutečnému otevírání evropského trhu železniční nákladní dopravy nedochází dostatečně rychle. Nově přichozí železniční podniky představují pouze 3 až 4 % trhu a v některých členských státech nejsou žádní konkurenti.

2.3 Návrh nařízení zavazuje železniční podniky a zákazníky v nákladní dopravě stanovit v přepravních smlouvách požadavky na kvalitu a v případě jejich nesplnění zaplatit náhradu škody. Smluvní strany jsou povinny dohodnout se nejméně na těchto požadavcích na kvalitu:

- doba předání zboží, vagóny nebo vlaky,

- doba příjezdu a náhrada škody při zpoždění,

- náhrada škody v případě ztráty nebo poškození zboží,

- náhrada škody v případě zrušení vlaku železničním podnikem nebo zákazníkem v nákladní dopravě,

- systém monitorování kvality.

2.4 Návrh nařízení stanoví minimální a maximální výši náhrady škody v případě ztráty, poškození, zpoždění, nedostatečných informací o zpoždění a ztráty nebo poškození zboží kvůli zpoždění. Například v případě poškození stanoví náhradu škody ve výši maximálně 75 eur za kilogram celkové hmotnosti poškozeného zboží. V případě prodlení blokových vlaků se stanoví výše náhrady škody na nejméně 5 % a nejvýše 25 % ceny dopravy. V případě nedostatečných informací o zpoždění představuje náhrada škody nejméně 5 % ceny dopravy.

2.5 Smluvní strany jsou povinny stanovit náhradu škody za zrušení vlaku železničním podnikem nebo zákazníkem v nákladní dopravě. Mohou se dohodnout na náhradě škody v případě deklarace hodnoty přepravovaného zboží nebo v případě oznámení zájmu na dodání zboží.

⁽¹⁾ Směrnice 2004/51/ES – Úř. věst. L 164 ze dne 30.4.2004, s. 164 – stanovisko EHSV – Úř. věst. C 61 ze dne 14.3.2003, s. 131.

⁽²⁾ Směrnice 2004/49/ES – Úř. věst. L 164 ze dne 30.4.2004, s. 44 – stanovisko EHSV – Úř. věst. C 61 ze dne 14.3.2003, s. 131.

⁽³⁾ Nařízení (ES) č. 881/2004 – Úř. věst. L 164 ze dne 30.4.2004, s. 1 – stanovisko EHSV – Úř. věst. C 61 ze dne 14.3.2003, s. 131.

⁽⁴⁾ Směrnice 2004/50/ES – Úř. věst. L 164 ze dne 30.4.2004, s. 114 – stanovisko EHSV – Úř. věst. C 61 ze dne 14.3.2003, s. 131.

2.6 Odpovědnost je vyloučena v případě nedbalosti jedné smluvní strany, nedbalosti nebo jiného zavinění třetí strany, vyšší moci nebo okolností, kterým nešlo zabránit a jejichž důsledkům nešlo předejít. Vznikne-li nárok na náhradu škody kvůli nedbalosti provozovatele infrastruktury, železniční podnik provede úhradu a vymáhá tuto platbu od provozovatele infrastruktury.

2.7 Je-li dotčeno několik železničních podniků, odpovídají všechny podniky „společně a nerozdílně“ bez ohledu na to, ve kterém podniku ke zpoždění nebo poškození došlo.

3. Poznámky k návrhu Komise

3.1 S cílem prosazovat trvale udržitelný dopravní systém a zajistit rovnováhu mezi jednotlivými způsoby dopravy, jak je stanoveno v Bílé knize o evropské dopravní politice do roku 2010, si Společenství stanovilo cíl zvýšit podíl železniční nákladní dopravy. Zvýšení kvality služeb v železniční nákladní dopravě je jedním z mnoha přístupů, jak tohoto cíle dosáhnout, a v zásadě je nutno ho uvítat.

3.2 Komise navrhuje systém pobídek, na jejichž základě se předpokládá, že snaha předejít platbám náhrady škody zvýší kvalitu, a zejména zlepší dochvilnost. První reakcí provozovatelů na zvýšené finanční riziko kvůli možným platbám náhrady škody je zvýšení cen.

3.3 Vzniká otázka, zda je přístup navržený Komisí vhodný.

3.4 Oblast působnosti zahrnuje mezinárodní i vnitrostátní dopravu. Komise sama v odůvodnění k návrhu nařízení píše, že smlouvy o kvalitě již existují hlavně ve vnitrostátní dopravě a méně často v mezinárodní dopravě. Jinde Komise poznamenává, že problémy se objevují zejména při zapojení několika železničních podniků, k čemuž dochází především v mezinárodní dopravě.

3.5 Otázkou je, zda by vzhledem k tomu, že se zasahuje do smluvních ujednání mezi obchodními partnery (toto není otázka ochrany spotřebitelů), nebyla pro mezinárodní nákladní dopravu vhodnější omezenější oblast působnosti.

3.6 Je nutno rovněž uvážit, jaké pozitivní pobídky jsou k dispozici místo plateb náhrady škody prostřednictvím nařízení EU, které by bylo jednotné pro celý železniční sektor a doplňovalo existující mezinárodní Úmluvu o mezinárodní železniční dopravě (COTIF (CIM)). Například článek 11 směrnice 2001/14/ES stanoví odměny v zpoplatnění infrastruktury, pokud podnik přijme opatření k minimalizaci závad a zlepšení výkonnosti systému.

3.7 Při podpoře železniční nákladní dopravy je důležité předcházet diskriminačnímu zacházení u různých konkurenčních způsobů dopravy.

3.8 To vyvolává otázku, zda existují srovnatelné předpisy Společenství pro leteckou a silniční nákladní dopravu. Mezinárodní dohody o náhradě škody v případě poškození nebo ztráty stanoví podstatně nižší sazby (Montrealská úmluva o letecké dopravě jednu třetinu maximální výše stanovené v nařízení, Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě [CMR] jednu šestinu maximální výše).

3.9 Nejasný zůstává vztah mezi systémem monitorování kvality, který mají dohodnout smluvní strany, a technická specifikace pro interoperabilitu (TSI) pro telematické aplikace pro nákladní dopravu. V TSI pro telematické aplikace pro nákladní dopravu je zahrnuto celoevropské elektronické monitorování železniční nákladní dopravy v reálném čase. V tomto předpisu jsou definovány harmonizované technické specifikace a podmínky komunikace. Jeho uplatňování a provedení však vyžaduje značné investice a zabere mnoho let.

3.10 Podle návrhu může železniční podnik vymáhat vyplacenou náhradu škody od provozovatele infrastruktury, je-li tento příčinou zpoždění.

3.11 Pokusy toto obejít opět pravděpodobně povedou ke zvýšení ceny dopravy (příplatky za riziko) a k zahrnutí rozmezí zpoždění do plánování. Vzhledem k omezeným kapacitám infrastruktury to není žádoucí reakce. K tomu již došlo v odvětví letecké dopravy po vstupu směrnice o odškodnění cestujících v platnost. Výpočet rizika bude pro provozovatele infrastruktury značně složitý, jelikož Tito neznají a nemohou ovlivnit hodnotu toku zboží a výslednou náhradu škody.

3.12 Je třeba mít na paměti, že v nových členských státech ve střední a východní Evropě je infrastruktura v horším stavu a vyžaduje značné investice a že povinnosti k náhradě škody v nařízení by mohly způsobit značné potíže.

3.13 Návrh věnuje značnou pozornost stanovení toho, kdo za co odpovídá, a nárokům železničních podniků na náhradu škody vůči provozovateli infrastruktury. Stanovit odpovědnost bude rovněž obtížné, pokud je zahrnuto několik železničních podniků.

3.14 Vyhlídka železničních podniků, že budou muset platit vysoké odškodnění, je nesmí vést k tomu, že kvůli dodržení dodacích lhůt ohrozí bezpečnost. Rovněž musí být vyloučeno, aby železniční podniky vyvíjely nadměrný nátlak na své zaměstnance s rizikem, že se nebude dodržovat pracovní doba, doby řízení a doby odpočinku.

3.15 Ve svém stanovisku k druhému železničnímu balíčku EHSV již poukázal na to, že sociální podmínky v silniční dopravě stavějí železniční nákladní dopravu do konkurenční nevýhody. Důsledkem toho nemůže být sladit pracovní podmínky v železniční dopravě s podmínkami v silniční

dopravě a podněcovat železniční podniky, aby přehlížely předpisy a vyvíjely tlak na pracovní síly.

4. Závěry

4.1 EHSV v zásadě vítá opatření ke zlepšení kvality železniční nákladní dopravy.

4.2 Byly by vhodnější spíše pozitivní pobídky než přísné úpravy náhrady škody vedoucí k pokusům předpisy obcházet a plodící složitý systém refundací. To se vztahuje zejména na úlohu provozovatele infrastruktury.

4.3 Opatření ke zlepšení kvality železniční nákladní dopravy nesmí diskriminovat ostatní způsoby dopravy.

4.4 EHSV žádá Komisi, aby přezkoumala dopad opatření na podniky a provozovatele infrastruktury v nových členských státech.

4.5 EHSV tvrdí, že opatření ke zlepšení kvality železniční nákladní dopravy nesmí vést k tomu, aby se železniční podniky snažily obcházet předpisy na účet bezpečnosti a pracovních podmínek.

V Bruselu dne 9. února 2005.

Předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Anne-Marie SIGMUND
