

Stanovisko Výboru regionů ke Sdělení komise

- Další integrace evropského železničního systému: třetí železniční balíček
- Návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady upravujícího směrnici Rady 91/440/EEC o rozvoji železnice ve Společenství
- Návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o certifikaci obsluh lokomotiv a vlaků železniční sítě Společenství
- Návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech a povinnostech cestujících mezinárodní železniční přepravy
- Návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o kompenzacích v případech neplnění smluvních kvalitativních kritérií železničních služeb nákladní přepravy

(2005/C 71/07)

VÝBOR REGIONŮ,

S ohledem na sdělení Komise – Další integrace evropské železnice: třetí železniční balíček COM(2004) 140 final, návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady upravujícímu směrnici Rady 91/440/EEC o rozvoji železnic Společenství COM(2004) 139 final – 2004/0047 (COD), návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o certifikaci vlakových čet obsluhujících lokomotivy a vlaky v železniční síti Společenství COM(2004) 142 final - 2004/0048 (COD), návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech a povinnostech cestujících mezinárodní železniční přepravy COM(2004) 143 final – 2004/0049 (COD), a návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o kompenzacích v případech neplnění smluvních kvalitativních kritérií železničních služeb nákladní přepravy COM(2004) 144 final – 2004/0050 (COD);

S ohledem na rozhodnutí Rady z 28. dubna 2004 konzultovat Výbor v této záležitosti podle článku 265, prvního odstavce a článku 71 Smlouvy o založení Evropského společenství;

S ohledem na rozhodnutí předsedy Výboru z 19. června 2004 pověřit Komisi pro teritoriální politiku soudržnosti vypracováním návrhu stanoviska k této záležitosti;

S ohledem na své dřívější stanovisko k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému (COM(1999) 617 final - 1999/0252 COD) (CdR 94/2000 fin) ⁽¹⁾;

S ohledem na své dřívější stanovisko ke Sdělení Komise „Na cestě k oblasti integrované evropské železnice“ (COM(2002) 18 final (druhý železniční balíček) (CdR 97/2002 fin) ⁽²⁾);

S ohledem na své dřívější stanovisko k Bílé knize „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnutí“ (COM(2001) 370 final) (CdR 54/2001 fin) ⁽³⁾;

S ohledem na své dřívější stanovisko k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o udělení finanční pomoci ke zlepšení výkonu systému nákladní přepravy v oblasti životního prostředí - Marco Polo (COM(2002) 54 final - 2002/0038 COD) (CdR103/2002 fin) ⁽⁴⁾;

⁽¹⁾ Úř. věst. C 317 z 6. listopadu 2000, str. 22

⁽²⁾ Úř. věst. C 66 z 19. března 2003, str. 5

⁽³⁾ Úř. věst. C 192 z 12. srpna 2002, str. 8

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 278 z 14. listopadu 2002, str. 15

S ohledem na své dřívější stanovisko k tématu „Koridory a TEN-T: páka pro růst a směr evropské soudržnosti“ a ke sdělení Komise o vývoji Euro-středomořské dopravní sítě (COM(2003) 376 final) (CdR 291/2003 fin) ^(³);

S ohledem na svůj návrh stanoviska (CdR 161/2004 rev. 2) přijatému 24. 09. 2004 komisí pro teritoriální politiku soudržnosti (zpravodaj: **pan Bernard Soulage**, místopředseda regionu Rhône (FR, PES));

Vzhledem k tomu, že:

- 1) Rozvoj železniční osobní i nákladní přepravy je zásadní podmínkou výstavby integrované Evropy i důležitým zdrojem ekonomického růstu,
- 2) Hledání vhodné cesty k otevření trhů železniční přepravy by bylo další výhodou při dosahování toho rozvojového cíle, především na mezinárodní úrovni,
- 3) Jakýkoliv krok směrem k integraci a otevření trhů musí být veden třemi zásadami: kvalita služeb, bezpečnost cestujících a přepravovaného nákladu, práva uživatelů a obsluhovaných oblastí;

přijal jednomyslně na svém 57. plenárním zasedání ve dnech 17. a 18. listopadu 2004 (jednání dne 17. listopadu) následující stanovisko.

1. Hledisko Výboru regionů

K vytvoření mezinárodního trhu železničních služeb

Zatímco v principu shledává Výbor návrhy přijatelnými, zůstává zde mnoho položek, které je třeba ujasnit, jak ve vztahu k zásahům států a dotčených územních orgánů, tak v rozsahu, směřování a povaze nařízení navrhovaného Komisí. Výbor regionů zde naléhavě hledá ujištění, že zavedení železniční reformy povede ke zlepšení železničních služeb, zvýší tak konkurenceschopnost železnice ve srovnání s ostatními druhy dopravy a zajistí ekonomickou životnost provozovatelů železniční přepravy.

VÝBOR REGIONŮ

1.1 **vítá** úsilí o prosazení a zavedení oblasti integrované evropské železnice jako nezbytné předběžné podmínky obnovy dynamiky tohoto dopravního prostředku, zásadního z hlediska politiky trvale udržitelné dopravy Evropské unie popsané v Bílé knize;

1.2 **souhlasí** zásadně s úsilím Komise postoupit směrem k vytvoření skutečného vnitřního trhu železničních služeb v oblasti osobní i nákladní přepravy v souladu s rozhodnutími Evropského parlamentu. Návrhy předložené v třetím železničním balíčku směřují ke zlepšení kvality služeb nákladní přepravy a postupnému otevření trhu osobní přepravy ve všech zemích Unie, zpočátku v oblasti mezinárodní osobní přepravy;

1.3 **shledává**, že v oblasti mezinárodní přepravy cestujících je třeba s ohledem na udržitelný rozvoj podpořit iniciativu

rozvoje vysokorychlostní přepravy mezi regiony. Musí však být součástí řešení zahrnujícího i kvalitní regionální nabídku dopravní obsluhy, a to i z hlediska jízdního řádu;

1.4 **přeje si** podpořit rozvoj příhraniční mezinárodní přepravy, představující nezanedbatelnou část trhu kyvadlové přepravy. Je třeba usnadnit uzavírání vzájemných dohod mezi odpovídajícími regiony a zajistit tak vysokou úroveň kvality a rentability těchto služeb;

1.5 **rovněž pozorně sleduje** hledisko územního plánování a rovného přístupu k různým regionům. V tomto ohledu věří, že se podniknou všechny nezbytné kroky zabraňující tomu, aby vstup nových železničních přepravců vedl k opouštění nerentabilních tratí, které se nyní provozují díky mechanismům vyrovnání tarifů.

Nastávají zde dvě možná rizika:

— první se vztahuje k okrajovým nebo odříznutým regionům, které se mohou dostat mimo pozornost nových dopravních služeb, má-li v jejich definování slovo pouze provozovatel. Kromě toho může některé tratě mezi regiony, nejsou-li předmětem smlouvy o veřejných službách, ohrozit provoz mezinárodních přepravců obsluhujících stanice s největším provozem a tudíž nejziskovější;

— druhé se týká podmínek uplatnění klauzule zachování spojů, zvláště regionálních, které jsou předmětem smlouvy o veřejných službách;

^(³) Úř. věst. C 109 z 30. dubna 2004, str. 10

1.6 **připomíná**, že otázka bezpečnosti železniční přepravy je zásadní, jak poznamenává odůvodnění, a nástup nízkonákladových dopravců nesmí být na újmu požadavkům na bezpečnost uživatelů (příprava strojvedoucích a licence, zastaralý vozový park a pravidla údržby). Je to tím důležitější, že povolení kabotáže povede k míšení provozu, zejména na regionálních tratích, kde smlouvy o veřejných službách nejčastěji vyžadují zvýšenou úroveň bezpečnosti. Dále povede povolení kabotáže *de facto* k liberalizaci v některých národních segmentech trhu železniční přepravy a je nezbytné zajistit, aby takové otevření konkurenci nevedlo k ohrožení hospodářské životnosti některých národních tratí, které nejsou předmětem smluv o veřejných službách;

1.7 **potvrzuje** svou podporu postupům hodnocení reforem uskutečněných v oblasti železnice k zajištění nabízených služeb (úroveň nabídky, kvalita služeb, bezpečnost, ceny). Z tohoto pohledu si Výbor klade otázku, zda je navrhovaný časový postup vhodný, protože neponechává dostatečný prostor nezbytnému vyhodnocení předchozích reforem.

Certifikace strojvedoucích železniční sítě Společenství

VÝBOR REGIONŮ

1.8 **souhlasí** s iniciativou Komise směřující k zavedení systému certifikátu strojvedoucích ve dvou částech: za prvé licence EU platná na celém jejím území, vydaná národním úřadem nebo pověřenou agenturou a náležitě strojvedoucímu a za druhé harmonizovaná doplňková certifikace vyjadřující specifické požadavky oprávněné služby, mající omezenou platnost a vydaná železniční společností zaměstnávající strojvedoucího;

1.9 **konstatuje**, že tato opatření byla konzultována dvěma partnery (Společenství evropských železnic a Evropská federace pracovníků v dopravě) a zaručují volný pohyb pracovníků uvnitř Společenství;

1.10 **potvrzuje**, že definování přísných bezpečnostních pravidel je nevyhnutelným krokem na cestě k dosažení interoperability sítí. Navrhovaná harmonizace je nezbytností vzhledem k velké různorodosti národní legislativy, upravující certifikace strojvedoucích. Přezkušování fyzických a psychologických předpokladů, pravidelné kontroly, sledování úrovně schopností a základní znalost jednoho komunitárního jazyka jsou nepostradatelnými faktory pro zaručení vysoké úrovně železniční bezpečnosti;

1.11 **podporuje** postupné zavádění nových opatření, která by se v první fázi vztahovala pouze na strojvedoucí vlaky

v mezinárodním provozu, ale mohla by být po etapě vyhodnocení popřípadě rozšířena na strojvedoucí všech vlaků.

Práva a povinnosti mezinárodních železničních cestujících

VÝBOR REGIONŮ

1.12 **vítá** iniciativu Komise upravit práva a povinnosti mezinárodních železničních cestujících obdobně, jako se tomu stalo v letecké dopravě, což by byl krok směrem k zdravé konkurenci mezi různými způsoby přepravy;

1.13 **přeje si**, aby se navrhovaná opatření rozšířila na služby vnitřní kabotáže členských států vytvořené v rámci této právní úpravy;

1.14 **poznává**, že zástupci uživatelů a místních orgánů byli velmi nedostatečně bráni v úvahu při postupech, které se pravděpodobně budou zavádět.

Kompensace v případech neplnění kvalitativních kritérií železničních služeb nákladní přepravy

VÝBOR REGIONŮ

1.15 **konstatuje**, že podíl železniční nákladní přepravy na trhu klesá v souladu s rostoucími požadavky zákazníků ohledně vyšší kvality, přesnějšího dodržování termínů dodání apod.;

1.16 **považuje** kroky ke zlepšení kvality služeb poskytovaných železničními společnostmi za nezbytné, má-li se zastavit pokles v železniční nákladní přepravě;

1.17 **bere na vědomí** úsilí Komise napomoci zvýšení podílu železnice na trhu nákladní přepravy za přetrvávajících nepříznivých okolností. Zlepšování kvality služeb poskytovaných přepravci je zajisté jedním z prostředků, jak získat věrné zákazníky a přilákat nové;

1.18 **klade si otázku**, zda Komise musí regulovat tento sektor, když dopravci jsou vázáni smluvními vztahy ke svým zákazníkům, ve kterých jsou požadavky na kvalitu součástí dohodnutých podmínek. Existuje zde nebezpečí, že regulace vyvolá opačný účinek, zvláště pokud požadavky na kvalitu služeb vyvolají růst jejich cen, zatímco v silniční dopravě zůstane volnost ve sjednávání vzájemně dohodnutých požadavků. Tato otázka je ještě citlivější pro železniční přepravce v nových členských státech, především pokud Komise neupraví požadavky na kvalitu na stejné bázi pro všechny druhy dopravy.

2. Doporučení Výboru regionů

VÝBOR REGIONŮ

2.1 **žádá**, aby navrhovaný časový postup byl upraven tak, aby ponechával dostatečný prostor pro nezbytné vyhodnocení dřívějších reforem, zejména aby toto vyhodnocení bralo v úvahu změny, které reformy vyvolají v zemích, které se staly součástí unie teprve nedávno, a v okrajových oblastech;

2.2 **vyzývá** k přesnější definici mezinárodní přepravy zahrnutím kritéria, že výchozí a konečná stanice jsou umístěny ve městských centrech významných pro každou ze zemí, které přeprava spojuje. Definice mezinárodních služeb osobní přepravy, kterou nabízí článek 1 návrhu Směrnice (COM(2004) 139 final) se omezuje na jediné kritérium, totiž že „všechny vozy překračují nejméně jednu hranici“. Jednoduchost tohoto kritéria by mohla vést k nenormálnímu jednání (*free riders*), protože obslužení prvního nádraží za státní hranicí by stačilo k získání výhod statutu mezinárodní přepravy, přestože by se téměř celý obrat vytvářel v jediné zemi. Taková praxe by fakticky vedla k otevření národního trhu dotčené země;

2.3 **žádá**, aby byla upřesněna úloha státu a místních orgánů při definování charakteristik předpokládané mezinárodní přepravy (počet spojů, počet zastávek, frekvence, periodicitu, tarify v národní dopravě);

2.4 **navrhuje**, aby se upřesnilo znění návrhu směrnice tak, aby za omezení týkající se kabotážní služby byl zodpovědný místní nebo regionální orgán jako úřad organizující dopravu na trase, který je předmětem smlouvy o veřejné službě a regulační orgán zmíněný ve článku 30 směrnice 2001/14/ES;

2.5 **doporučuje**, aby podmínky upravující poskytování mezinárodních služeb byly definovány tak, aby odrážely povahu předpokládaných služeb. Podmínky vztahující se k životaschopnosti takových služeb, stanoveného jízdného

a úrovně služeb závisí na povaze těchto navrhovaných služeb. Těžko je tedy možné si a priori představit stejná pravidla například pro přeshraniční přepravu mezi dvěma sousedními regiony, pro vysokorychlostní spojení Londýn – Marseille, pro noční spoje mezi Hamburkem a Curychem a pro sezónní přepravu Paříž – Benátky;

2.6 **doporučuje** zmínit dopad otevření trhu mezinárodních železničních služeb na mezinárodní autobusové spoje, zejména z hlediska volného určení jízdného na těchto spojích. (Budou mít tyto společnosti také právo národní kabotáže?);

2.7 **trvá** na nutnosti upřesnit okolnosti, za kterých nové mezinárodní železniční služby budou či nebudou moci volně určovat tarify, zejména pro zákazníky kabotáže, aby nedošlo k narušení hospodářské soutěže s národními přepravci, pokud volností tvorby tarifů nedisponují;

2.8 **navrhuje** stanovit délku provozování nových služeb, kompatibilní s návratností investice. Aby se předešlo určité nestálosti nabídky v této oblasti, je třeba poskytnout zúčastněným stranám záruky;

2.9 **požaduje**, aby byl harmonizovaný doplňkový certifikát pracovníků podmíněný zvládnutím jazyků všech zemí, kterými trasa prochází;

2.10 **trvá** na tom, aby podmínky kompenzace cestujícím železnicí, zejména v případě zpoždění vlaků, byly shodné s kompenzacemi v letecké dopravě (trvání a úroveň kompenzace);

2.11 **připomíná**, že se tyto otázky dotýkají rostoucího počtu místních a regionálních orgánů a je tudíž zásadně významné, aby se jejich zástupci přiřazovali státním nebo komunitárním institucím odpovídajícím za zavádění těchto opatření.

V Bruselu dne 17. listopadu 2004.

Předseda
Výboru regionů
Peter STRAUB