

**Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamus teemal “Ettepanek Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta, mis käsitleb kompensatsioone lepinguliste kvaliteedinõuete mittetäitmise korral raudtee-kaubaveol”**

KOM(2004) 144 lõplik — 2004/0050 (COD)

(2005/C 221/03)

28. aprillil 2004 otsustas nõukogu vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 71 konsulteerida Euroopa majandus- ja sotsiaalkomiteega seoses “Ettepanekuga Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta, mis käsitleb kompensatsioone lepinguliste kvaliteedinõuete mittetäitmise korral raudtee-kaubaveol”.

Transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon, millele tehti ülesandeks komitee asjaomase töö ettevalmistamine, võttis oma arvamuse vastu 17. jaanuaril 2005. Raportöör oli **hr Chagas**.

Komitee võttis 414. täiskogu istungil (9. veebruari 2005. aasta koosolekul) vastu järgmise arvamuse 130 poolthäälega, erapooletuks jäi 2.

## 1. Sissejuhatus

### 1.1 Kõnealune ettepanek on osa kolmandast raudteepaketist, mille Euroopa Komisjon võttis

— vastu 3. märtsil 2004. Teised osad on:

— Direktiivi 91/440/EMÜ muudatus: reisijateveo liberaliseerimine rahvusvahelistel raudteeliinidel (KOM(2004) 139 lõplik)

— Ettepanek Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta, mis käsitleb reisijate õigusi ja kohustusi rahvusvahelistel raudteeliinidel (KOM(2004) 143 lõplik);

Ettepanek määruse kohta, mis käsitleb raudtee-kaubaveo kvaliteedinõudeid ja kompenseerimist (KOM(2004) 144 lõplik); ja

— Komisjoni teatis Euroopa raudteesüsteemi edasise integreerimise kohta (KOM(2004) 140 lõplik);

— Komisjoni personali töödokument reisijateveoturu järkjärgulise avamise kohta rahvusvahelistel raudteeliinidel (SEC(2004) 236).

1.2 **Esimene** raudteepakett (nimetatakse ka infrastruktuuri-paketiks) jõustus 15. märtsil 2001 ning tuli riiklikesse õigusaktidesse üle võtta 15. märtsiks 2003. Kõnealune pakett koosneb järgmistest osadest:

— Direktiivi 91/440/EMÜ muudatus, mis hõlmab rahvusvaheliste raudtee-kaubavedude vaba juurdepääsu üleeuroopalisele raudtee-kaubaveoturule 15. märtsiks 2003 ning kõikide rahvusvaheliste raudtee-kaubavedude liberaliseerimist 15. märtsiks 2008 <sup>(1)</sup>;

— Direktiivi, mis käsitleb Euroopa litsentsi raudtee-ettevõtjatele, kohaldamisala laiendamine (direktiivi 95/18/EÜ muudatus) <sup>(2)</sup>;

— Raudteeinfrastruktuuri mahtude jaotamist, maksude kehtestamist raudteeinfrastruktuuri kasutamise eest ning ohutustunnistuste andmist reguleerivate sätete ühtlustamine (asendab direktiivi 95/19/EÜ) <sup>(3)</sup>.

1.3 Oktoobris 2003 kaebas Euroopa Komisjon kohtusse üheksa liikmesriiki, sest need ei teatanud esimese raudteepaketi ülevõtmisest siseriiklikesse õigusaktidesse. Maiks 2004 ei olnud viie riigi teatist ikka veel kätte saadud ning kaks liikmesriiki olid siseriiklikesse õigusaktidesse üle võtnud vaid osa sätteid.

<sup>(1)</sup> Direktiiv 2001/12/EÜ – EÜT L 75, 15.3.2001, lk. 1 – EMSK arvamus – EÜT C 209, 22.7.1999, lk. 22.

<sup>(2)</sup> Direktiiv 2001/13/EÜ – EÜT L 75, 15.3.2001, lk. 26 – EMSK arvamus – EÜT C 209, 22.7.1999, lk. 22.

<sup>(3)</sup> Direktiiv 2001/14/EÜ – EÜT L 75, 15.3.2001, lk. 29 – EMSK arvamus – EÜT C 209, 22.7.1999, lk. 22.

1.4 **Teine raudteepakett** avaldati Euroopa Liidu Teatajas 30. aprillil 2004 ning kõnealune pakett tuleb riiklikesse õigusaktidesse üle võtta 30. aprilliks 2008. Kõnealune pakett koosneb järgmistest osadest:

- Direktiivi 91/440/EÜ muudatus, mis lükkab rahvusvaheliste raudtee-kaubavedude vaba juurdepääsu turule edasi 1. jaanuarini 2006 ning sätestab riiklike raudtee-kaubavedude, kaasa arvatud kabotaaži, liberaliseerimise alates 1. jaanuarist 2007<sup>(1)</sup>;
- Direktiiv ühenduse raudteede ohutuse kohta<sup>(2)</sup>;
- Määrus, mis asutab Euroopa Raudteeameti<sup>(3)</sup>;
- Kiirraudteevõrgustiku (96/48/EÜ) ja tavapärase raudteevõrgustiku (2001/16/EÜ) koostalitlusvõimet käsitlevate direktiivide muudatus<sup>(4)</sup>.

1.5 Esimese ja teise raudteepaketiga sätestati ühtse kauba-veoturu õiguslik alus. Meetmed hõlmavad turulepääsu, raudtee-ettevõtjate litsentsimist ning ohutustunnistuste andmist, infrastruktuuride kättesaadavust ja tasu arvutamist nende kasutamise eest, raudteede ohutuse õigusliku raamistiku loomist ning meetmeid, millega kindlustatakse raudteevõrgustiku tehniline koostalitlusvõime.

1.6 Kõnealune ettepanek lisab juba olemasolevale õiguslikule raamistikule võimaluse avada turgu meetmete kaudu, mis parandavad kaubaveo kvaliteeti.

## 2. Komisjoni ettepanek

2.1 Ettepanek kaubaveo kvaliteeti käsitleva määruse kohta on mõeldud selleks, et parandada raudtee-kaubavedu, kasutades hüvituslepinguid, mis sõlmitakse raudtee-ettevõtjate ja klientide vahel. Komisjon arvab, et peamine põhjus, miks raudteede osakaal on kaubaveo üldises suurenemises tagasihoidlik ning miks raudteede turuosa on võrreldes teiste transpordiliikidega

vähenenud, on raudtee-kaubaveo madal kvaliteet ja vähene usaldusväarsus.

2.2 Komisjon loodab, et hüvitusüsteemi rakendamine ergutab raudtee-ettevõtjaid raudtee-kaubavedu tõhustama. Kõnealuse süsteemi eeldus on, et aja jooksul avaldab konkurents kvaliteedi parandamisele tugevat survet, kuid komisjoni arvates ei toimu Euroopa raudtee-kaubaveoturu tõeline avamine piisavalt kiiresti. Uustulnukatest raudtee-ettevõtjad moodustavad turust vaid 3–4 % ning mitmes liikmesriigis konkurents puudub.

2.3 Esitatud määrus kohustab raudtee-ettevõtjaid ja kliente määratlema veolepingutes kvaliteedinõuded, mille mittetäitmise korral tuleb maksta hüvitist. Lepingupooled on kohustatud kokku leppima vähemasti järgmistele kvaliteedinõuete osas:

- kaupade, vagunite või rongide üleandmise ajad,
- saabumise aeg ja viivituste hüvitamine,
- hüvitisid kaupade kadumise või kahjustuste korral,
- hüvitis rongi tühistamise korral raudtee-ettevõtja või kliendi poolt,
- kvaliteedikontrollisüsteem.

2.4 Pakutud määruses määratakse hüvitiste maksimaalsed ja minimaalsed määrad kaupade kadumise, kahjustuste, viivituste, viivitust puudutava teabe puudumise ning viivitusest tuleneva kadumise või kahjustuse korral. Näiteks määratakse määruses kahjustuste maksimaalseks hüvitiseks 75 eurot ühe kilogrammi kahjustatud kauba brutomassi kohta. Kaubarongide viivituste korral on hüvitis 5–25 % veohinnast. Viivitusi puudutava teabe puudumisel on hüvitis vähemalt 5 % veohinnast.

2.5 Lepingupooled on kohustatud määrama hüvitise määrad veo tühistamise korral raudtee-ettevõtja või kliendi poolt. Nad võivad kokku leppida hüvitisest veetavate kaupade väärtuse deklareerimise või kättetoimetamise huvi ülesnäitamise korral.

<sup>(1)</sup> Direktiiv 2004/51/EÜ – ELT L 164, 30.04.2004, lk. 164 – EMSK arvamus – ELT C 61, 14.03.2003, lk. 131.

<sup>(2)</sup> Direktiiv 2004/49/EÜ – ELT L 164, 30.04.2004, lk. 44 – EMSK arvamus – ELT C 61, 14.03.2003, lk. 131.

<sup>(3)</sup> Määrus (EK) nr 881/2004 – ELT L 164, 30.04.2004, lk. 1 – EMSK arvamus – ELT C 61, 14.03.2003, lk. 131.

<sup>(4)</sup> Direktiiv 2004/50/EÜ – ELT L 164, 30.04.2004, lk. 114 – EMSK arvamus – ELT C 61, 14.03.2003, lk. 131.

2.6 Vastutus välistatakse, kui süüdi on üks lepingupool, kolmas isik või mõni tema tegu, vääramatu jõud või asjaolud või nende tagajärjed, mida ei olnud võimalik vältida. Kui hüvitisenõue tekib infrastruktuuri-ettevõtja süül, maksab hüvitise raudtee-ettevõtja ning nõuab seejärel makse tagasi infrastruktuuri-ettevõtjalt.

2.7 Kui juhtumiga on seotud mitu raudtee-ettevõtjat, vastutavad kõik ettevõtjad solidaarselt olenemata sellest, kelle tõttu viivitus või kahjustus tekkis.

### 3. Komisjoni ettepanekut puudutavad märkused

3.1 Selleks, et edendada jätkusuutlikku transpordisüsteemi ning transpordiliikidevahelist tasakaalu, nagu on sätestatud valges raamatus "Euroopa transpordipoliitika aastal 2010", on ühendus seadnud endale eesmärgi suurendada raudtee-kaubaveo osa kaubaveoturul. Raudtee-kaubaveo kvaliteedi tõstmine on üks võimalikke viise kõnealuse eesmärgi saavutamiseks ning seda tuleb põhimõtteliselt tervitada.

3.2 Komisjon teeb ettepaneku võtta kasutusele ergutussüsteem, millega seoses peaks soov vältida hüvitiste maksmist tõstma kvaliteeti ning eriti parandama täpsust. Tavaliselt soovivad ettevõtted esimese reaktsioonina suuremale finantsriskile, mis tuleneb võimalikust hüvitiste maksmisest, tõsta hindu.

3.3 Tekib küsimus, kas komisjoni pakutud lähenemine on sobiv.

3.4 Määruse kohaldamisalasse kuuluvad nii rahvusvaheline kui sisetransport. Komisjon kirjutab esitatud määruse seletuskirjas, et kvaliteedilepinguid juba kasutatakse, kuid peamiselt sisetranspordis ja vähem rahvusvahelises transpordis. Mujal märgib komisjon, et probleemid tekivad enamasti siis, kui kaasatud on mitu raudtee-ettevõtjat, mis iseloomustab peamiselt rahvusvahelist transporti.

3.5 Arvestades, et tegemist on sekkumisega kaubanduspartnerite lepingulistesse kokkulepetesse (tegemist ei ole tarbijakaitseküsimusega), tekib küsimus, kas piiratum kohaldamisala ei oleks rahvusvahelisele raudtee-kaubaveole sobivam.

3.6 Arvesse peaks võtma ka seda, millised on olemasolevad positiivsed stiimulid Euroopa Liidu määruse abil kehtestatud

hüvitismaksete asemel, mis kehtiksid ainult raudteesektoris ning mis lisanduksid juba olemasolevale rahvusvahelise COTIF konventsioonile (CIM). Näiteks sätestatakse direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 11 infrastruktuuride kasutusmaksu soodustused juhul, kui ettevõtja astub samme, et aidata vähendada häireid ja parandada süsteemi tulemuslikkust.

3.7 Raudtee-kaubaveo edendamisel on oluline vältida omavahel konkureerivate transpordiliikide diskrimineerimist.

3.8 See tõstatab küsimuse, millised on olemasolevad võrreldavad ühenduse sätted kaubavedudele õhus ja maanteedel. Kahjustuste ja kadumiste hüvitamist käsitlevad rahvusvahelised kokkulepped sätestavad oluliselt madalamad hüvitiste määrad kui kõnealune määrus (õhuvedusid puudutav Montreali konventsioon — kolmandik kõnealuses määrukses kehtestatud maksimumsummast, rahvusvaheline kaupade autoveolepingu konventsioon (CMR) — kuuendik kõnealuses määrukses kehtestatud maksimumsummast).

3.9 Selgusetuks jääb seos lepingupoolte vahel kokku lepitava kvaliteedikontrollisüsteemi ja kauba telemaatilisi rakendusi käsitlevate tehniliste koostalitlusnõuete (TSI) vahel. Üle-euroopalise raudtee-kaubaveo elektrooniline jälgimine reaajas on sätestatud kauba telemaatilisi rakendusi käsitlevate tehniliste koostalitlusnõuetega. Kõnealuses sättes määratletakse ühtlustatud tehnilised nõuded ja teavitamistingimused. Siiski vajab kõnealuse sätte rakendamine ja kohaldamine olulisi investeeringuid ning võtab aastaid aega.

3.10 Kõnealuse ettepaneku alusel võib raudtee-ettevõtja nõuda infrastruktuuri-ettevõtjalt hüvitismaksete tagastamist, kui viimane on viivituse põhjustajaks.

3.11 Jällegi on tõenäoline katse sellest mööda hiilida veohinna tõstmine teel (riskilisad) ja hilynemisvaru lisamise teel veograafikusse. Infrastruktuuri piiratud võimsust arvestades on tegemist ebasoovitava lahendusega. Ohutranspordisektoris on see pärast reisijatele hüvitise maksmist puudutava direktiivi jõustumist juba toimunud. Infrastruktuuri-ettevõtjate jaoks on riskihindamine keeruline, kuna nad ei tea kaubavoogude väärtust ega sellest tuleneva hüvitise suurust ega suuda seda mõjutada.

3.12 Meeles peaks pidama seda, et Kesk- ja Ida-Euroopas asuvate uute liikmesriikide infrastruktuurid on halvemas seisukorras ja vajavad olulisi investeeringuid ning et määruses toodud hüvitamiskohustused võivad põhjustada märkimisväärseid raskusi.

3.13 Ettepanek nõuab märkimisväärseid pingutusi vastutajate kindlastegemisel ning raudtee-ettevõtjate infrastruktuuri-ettevõtjate vastu esitatud hüvitusnõuete tõttu. Samuti on vastutust raske jagada juhul, kui kaasatud on mitu raudtee-ettevõtjat.

3.14 Väljavaade maksta suuri hüvitisi ei tohi panna raudtee-ettevõtjaid turvalisust ohtu seadma, et tarnetingimusi järgida. Samuti tuleb välistada olukord, kus raudtee-ettevõtjad hakkavad avaldama töötajatele liigset survet, riskides nii töö-, sõidu- kui puhkeaja hooletussejätmisega.

3.15 Oma arvamuses teise raudteepaketi kohta märkis Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee, et maanteevedude sotsiaalingimused asetavad raudtee-kaubaveo ebasoodsamasse konkurentsiolukorda. Selle tagajärg ei saa kuidagi olla raudtee-kaubaveo töötingimuste vastavusse viimine maanteevedude töötingimustega ega tohi olla raudtee-ettevõtjate julgustamine reeglitesse halvustavalt suhtuma või töötajatele survet avaldama.

Brüssel, 9. veebruar 2005.

#### 4. Järeldused

4.1 Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee tervitab põhimõtteliselt raudtee-kaubaveo kvaliteedi parandamiseks võetavaid meetmeid.

4.2 Rangete hüvitiskokkulepete asemel tuleks eelistada ergutavaid meetmeid, sest hüvitiskokkulepped viivad reeglitest mööda hiilimise katseteni ning keerulise tagastussüsteemi rajamiseni. Eriti kehtib see infrastruktuuri-ettevõtjate rolli kohta.

4.3 Meetmed, mida võetakse raudtee-kaubavedude kvaliteedi tõstmiseks, ei tohi diskrimineerida teisi transpordiliike.

4.4 Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee palub komisjonil uurida kõnealuste meetmete mõju ettevõtetele ja infrastruktuuri-ettevõtjatele uutes liikmesriikides.

4.5 Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee toonitab, et raudtee-kaubaveo kvaliteedi tõstmiseks võetavate meetmete tulemusena ei tohi ettevõtjad hakata ohutuse ja töötingimuste arvel üritama reeglitest mööda hiilida.

Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee

president

Anne-Marie SIGMUND

---