

Regionų komiteto nuomonė dėl Komisijos komunikato

- „Tolimesnė Europos geležinkelių sistemos integracija: trečiasis geležinkelių paketas“
- Pasiūlymo Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai, pakeičiančiai Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros
- Pasiūlymo Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai dėl Bendrijos geležinkelių tinkle garvežius bei traukinius valdančios traukinių įgulos sertifikavimo
- Pasiūlymo Europos Parlamento ir Tarybos reglamentui dėl tarptautinio geležinkelių transporto keleivių teisių ir pareigų
- Pasiūlymo Europos Parlamento ir Tarybos reglamentui dėl kompensacijos krovinių pervežimo geležinkeliais paslaugų sutartinių kokybės reikalavimų nesilaikymo atvejais

(2005/C 71/07)

REGIONŲ KOMITETAS,

Atsižvelgdamas į Komisijos pranešimą dėl tolimesnės Europos geležinkelių sistemos integracijos - trečiojo geležinkelių paketo - KOM(2004) 140 galutinis, pasiūlymą Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai, pakeičiančiai Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros - KOM(2004) 139 galutinis-2004/0047 (COD), pasiūlymą Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai dėl Bendrijos geležinkelių tinkle garvežius bei traukinius valdančios traukinių įgulos sertifikavimo - KOM(2004) 142 galutinis - 2004/0048 (COD), pasiūlymą Europos Parlamento ir Tarybos reglamentui dėl tarptautinio geležinkelių transporto keleivių teisių ir pareigų - KOM(2004) 143 galutinis - 2004/0049 (COD), ir pasiūlymą Europos Parlamento ir Tarybos reglamentui dėl kompensacijos krovinių pervežimo geležinkeliais paslaugų sutartinių kokybės reikalavimų nesilaikymo atvejais - KOM(2004) 144 galutinis- 2004/0050 (COD);

Atsižvelgdamas į 2004 m. balandžio 28 d. Tarybos sprendimą konsultuotis su komitetu šiuo klausimu pagal Europos Bendrijos steigimo sutarties 265 straipsnio pirmą dalį ir 71 straipsnį;

Atsižvelgdamas į komiteto pirmininko 2004 m. birželio 19 d. sprendimą Teritorinės sanglaudos politikos komisijai nurodyti parengti nuomonę šiuo klausimu;

Atsižvelgdamas į ankstesnę komiteto nuomonę dėl pasiūlymo Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos (KOM(1999) 617 galutinis - 1999/0252 COD) (CdR 94/2000 fin) ⁽¹⁾;

Atsižvelgdamas į ankstesnę komiteto nuomonę dėl Komisijos komunikato: „Link integruotos Europos geležinkelių erdvės“ - (KOM(2002) 18 galutinis (antrasis geležinkelių paketas) (CdR 97/2002 fin) ⁽²⁾;

Atsižvelgdamas į ankstesnę komiteto nuomonę dėl Baltosios knygos: „Europos transporto politika iki 2010 m.: apsisprendimo metas“ (KOM(2001) 370 galutinė) (CdR 54/2001 fin) ⁽³⁾;

Atsižvelgdamas į ankstesnę komiteto nuomonę dėl pasiūlymo Europos Parlamento ir Tarybos reglamentui dėl Bendrijos finansinės paramos suteikimo krovinių transporto sistemos aplinkosaugos veiksmingumo didinimui - Marco Polo (KOM(2002) 54 galutinis - 2002/0038 COD) (CdR 103/2002 fin) ⁽⁴⁾;

⁽¹⁾ OL C 317 2000 11 06, p. 22

⁽²⁾ OL C 66 2003 03 19, p. 5

⁽³⁾ OL C 192 2002 08 12, p. 8

⁽⁴⁾ OL C 278 2002 11 14, p. 15

Atsižvelgdamas į ankstesnę komiteto nuomonę dėl dokumento „Koridoriai ir TEN-T: postūmis augimui bei Europos sanglaudos įrankis“ ir dėl Komisijos komunikato dėl Europos Viduržemio jūros transporto tinklo plėtros (KOM(2003) 376 galutinis) (CdR 291/2003 fin) ⁽³⁾;

Atsižvelgdamas į komiteto nuomonės projektą (CdR 161/2004 rev. 2), kurį 2004 m. rugsėjo 24 d. patvirtino Teritorinės sanglaudos politikos komisija (pranešėjas: **p. Bernard Soulage**, Rhône regiono vice-pirmininkas (FR, ESP));

Kadangi:

- 1) Keleivinio ir krovininio geležinkelių transporto plėtra yra esminė integruotos Europos įgyvendinimo sąlyga, o taip pat svarbus ekonomikos augimo šaltinis,
- 2) Geležinkelio transporto valdomo rinkų atvėrimo būdų paieška turėtų papildomos vertės įgyvendinant šį plėtros siekinį, ypač tarptautiniame lygmenyje,
- 3) Integruojant ar atveriant rinkas visada reikia turėti omenyje šiuos tris dalykus: paslaugų kokybę, keleivių ir pervežamų prekių saugą, naudotojų ir aptarnaujamų sričių teises.

57-oje plenarinėje sesijoje, vykusioje 2004 m. lapkričio 17-18 d. (2004 m. lapkričio 17 d. posėdyje), vienbalsiai patvirtino šią nuomonę.

1. Regionų komiteto požiūriai

Link geležinkelio paslaugų vidaus rinkos sukūrimo

Nors komitetui pasiūlymai yra iš esmės priimtini, yra daug aspektų, kuriuos reikia patikslinti, tiek dėl valstybių bei suinteresuotų regionų ir vietos valdžios institucijų veiksmų tvarkos, tiek dėl Komisijos pasiūlytų taisyklių masto, sferos bei pobūdžio. Regionų komitetas nori užtikrinti, kad geležinkelių reforma būtų įgyvendinta taip, jog pagerintų geležinkelių paslaugas, tokiu būdu padidindama geležinkelių konkurencingumą kitų transporto rūšių atžvilgiu ir apsaugodama geležinkelių transporto operatorių ekonominę gyvybingumą.

REGIONŲ KOMITETAS

1.1 **sveikina** pastangas skatinti ir įgyvendinti integruotą Europos geležinkelių erdvę, kuri yra esminė sąlyga geležinkelių transporto dinamiškumui atgaivinti. O tai yra, kaip tai yra tvirtinama Baltojoje knygoje, nepakeičiama transporto rūšis tvarios Europos sąjungos transporto politikos perspektyvoje;

1.2 **bendrai remia** Komisijos pastangas prisidėti prie tikros geležinkelių paslaugų vidaus rinkos formavimo keleivinio ir krovininio transporto atžvilgiu, laikantis Europos Parlamento sprendimų. Trečiajame geležinkelių pakete pateikti pasiūlymai yra skirti krovininių gabenimo paslaugų kokybės gerinimui ir nuosekliam keleivinio transporto rinkos atvėrimui visoje ES, pradedant nuo tarptautinių keleivinių paslaugų;

1.3 **teigia**, kad tarptautinio keleivinio transporto srityje regionus jungiančių aukšto greičio transporto paslaugų plėtra

yra iniciatyva, kuri turi būti skatinama atsižvelgiant į tvarią plėtrą; tačiau tai turi būti projekto teikti regionams aukštos kokybės paslauga, pagrįsta grafiko dažnumu, dalis.

1.4 **nori** skatinti tarpšieninių paslaugų, kurios sudaro reikšmingą švytuoklinių paslaugų rinką, plėtrą. Reikia supaprastinti suinteresuotų regionų tarpusavio susitarimų sudarymą, siekiant užtikrinti aukštą kokybės lygį ir paslaugų rentabilumą;

1.5 taip pat yra **labai susirūpinęs** dėl regioninio planavimo ir vienodos prieigos prie skirtingų regionų. Šiuo atžvilgiu komitetas tikisi, kad bus imtasi visų būtinų priemonių, siekiant užtikrinti, kad naujų geležinkelio operatorių atėjimas netaptų nepelningų geležinkelio linijų, kurios dabar veikia dėl įkainių suvienodinimo, uždarymo priežastimi.

Galima nustatyti du pavojus:

— Pirmasis yra susijęs su periferiniais arba neturinčiais išėjimo į jūrą regionais, kuriems gali nepavykti pasinaudoti šiomis paslaugomis, jeigu vien tik operatorius spręs dėl aptarnaujamų regionų. Be to, kai kurioms tarpregioninėms geležinkelių linijoms, kurios nėra viešųjų paslaugų sutarčių objektai, gali pakenkti tarptautinės paslaugos, naudojančios sustojimus, kurie pritraukia didžiausią eismo srautą, o todėl ir daugiausiai pelno.

— Antrasis yra susijęs su saugiklių išlygos taikymo sąlygomis jungtims (ypač regioninėms), kurios yra viešųjų paslaugų sutarties objektas;

⁽³⁾ OL C 109 2004 04 30, p. 10

1.6 **primena**, kad geležinkelių saugos klausimas yra svarbiausias, kaip pažymėta aiškinamajame rašte, o atsirandant žemas kainas taikantiems vežėjams, negalima leisti pakenkti naudotojų saugos reikalavimams (mašinistų apmokymas ir licenzijos, riedmenų nusidėvėjimo būseną ir priežiūros taisyklės). Tai yra dar svarbiau, žinant, kad kabotažo leidimas skatins transporto įvairovę, ypač regioniniuose keliuose, kur viešųjų paslaugų sutartys daugeliu atveju kelia aukštus saugos lygmenis. Be to, kabotažo leidimas lems kai kurių nacionalinių geležinkelių rinkos segmentų *de facto* liberalizaciją, ir svarbu užtikrinti, kad rinkos atvėrimas konkurencijai šiuo būdu nesu-silpnintų nacionalinių geležinkelių linijų, kurios nėra viešųjų paslaugų sutarčių objektas, ekonominio gyvybingumo;

1.7 **patvirtina** komiteto paramą geležinkelių sektoriuje pradėtų reformų įvertinimo procesams, siekiant užtikrinti, kad jos skatina geresnę paslaugų teikimą (paslaugų teikimo lygmenis, paslaugų kokybę, saugą, kainą). Šiuo atžvilgiu komitetas domisi, ar pasiūlytas grafikas yra tinkamas, nes jis nesuteikia galimybės visapusiškai įvertinti ankstesnes reformas.

Bendrijos geležinkelių tinklo mašinistų sertifikavimas

REGIONŲ KOMITETAS

1.8 **pritaria** Komisijos iniciatyvai, siekiančiai įvesti dviejų dalių mašinistų sertifikavimo sistemą, kurią sudaro: 1) nacionalinės valdžios institucijos ar jos įgaliotos įstaigos išduodama ir mašinistui priklausanti visoje ES teritorijoje galiojanti ES licenzija, ir 2) harmonizuotas papildomas sertifikatas, kuris atspindėtų konkrečius įgaliotos tarnybos reikalavimus, būtų riboto galiojimo, ir išduotas mašinistą įdarbinusios geležinkelio įmonės;

1.9 **pažymi**, kad šios nuostatos buvo partnerių (Europos geležinkelių bendrijos ir Europos transporto darbuotojų federacijos) konsultacijos objektas ir garantuoja laisvą darbuotojų judėjimą Bendrijoje;

1.10 **patvirtina**, kad griežtų saugos taisyklių apibrėžimas yra pagrindinė išankstinė sąlyga, siekiant tinklų sąveikos tikslo. Dėl smarkiai besiskiriančių mašinistų sertifikavimą reglamentuojančių nacionalinių įstatymų siūlomas harmonizavimas yra būtinas. Fizinio ir psichologinio tinkamumo kontrolė, nuolatiniai patikrinimai, kompetencijos lygmenų stebėseną ir elementarios bendros kalbos žinios yra esminės aukšto geležinkelių saugos lygio garantijos.

1.11 **remia** tolygiai kintantį laipsnišką naujų nuostatų, kurios iš pradžių būtų taikomos tik tarptautinių maršrutų maši-

nistams, o ilgainiui, po įvertinimo, būtų pritaikytos visiems mašinistams, įvedimą.

Tarptautinio geležinkelių transporto keleivių teisės ir pareigos

REGIONŲ KOMITETAS

1.12 **džiaugiasi** Komisijos iniciatyva nustatyti tarptautinio geležinkelių transporto keleivių teisių ir pareigų taisykles pagal oro transporto sektoriuje nustatytas taisykles. Tai būtų žingsnis link įvairių transporto rūšių sveikos konkurencijos.

1.13 **tikisi**, kad pasiūlytos priemonės bus pritaikytos ir valstybių vidaus kabotažo paslaugoms, sukurtomis dabartinių teisės normų rėmuose.

1.14 **pažymi**, kad į naudotojų ir vietos bendruomenės atstovus buvo nepakankamai atsižvelgta procedūrose, kurios greičiausiai bus įgyvendintos.

Kompensacija krovinių gabenimo geležinkeliais paslaugų kokybės reikalavimų nesilaikymo atvejais

REGIONŲ KOMITETAS

1.15 **pažymi**, kad geležinkelių krovinių rinkos dalis sumažėjo, o užsakovų aukštesnės kokybės, pristatymų laiku ir kt. reikalavimai išaugo;

1.16 **mano**, kad geležinkelių įmonių teikiamų paslaugų kokybės gerinimo priemonės yra ypač svarbios, nes be tokių priemonių geležinkelių krovinių nuosmukis tęsis;

1.17 **pažymi** Komisijos pastangas padidinti geležinkelių krovinių rinkos dalį vis dar sudėtingų aplinkybių sąlygomis. Operatorių teikiamų paslaugų kokybės gerinimas neabejotinai yra vienintelis būdas įgyti užsakovo pasitikėjimą ir pritraukti naujų užsakovų;

1.18 **abejoja**, ar Komisija turėtų reglamentuoti šį sektorių, kadangi operatoriai turi sutartinius santykius su savo užsakovais, kur kokybės reikalavimai yra sutartų sąlygų dalis. Šiuo atveju kyla pavojus, jog reglamentavimas gali turėti atvirkštinį poveikį, ypač jei kokybės reikalavimai lems aukštesnes paslaugų kainas, kai tuo tarpu kelių transporto atveju išlieka laisvė nustatyti bendrai sutartus reikalavimus. Tai dar jautresnis klausimas naujų valstybių narių geležinkelių operatoriams, ypač jeigu Komisija nereglamentuoja visų transporto rūšių kokybės reikalavimų tuo pačiu pagrindu.

2. Regionų komiteto rekomendacijos

REGIONŲ KOMITETAS

2.1 **prašo**, kad pasiūlytas grafikas būtų modifikuotas taip, jog liktų erdvės būtinoms ankstesnių reformų įvertinimams, o konkrečiau, jog šis įvertinimas galėtų atsižvelgti į pokyčius, kurių reikalauja šios reformos naujose šalyse narėse ir nuošaliuose regionuose;

2.2 **ragina** tiksliau apibrėžti tarptautines paslaugas, įtraukiant reikalavimą išdėstyti galinius sustojimus kiekvienos valstybės, kurią aprėpia tarptautinės paslaugos, bent viename didesniame mieste. Direktyvos projekto (KOM(2004) 139 galutinis) 1 straipsnyje pasiūlytame „tarptautinių keleivių paslaugų“ apibrėžime yra tik vienas kriterijus, o būtent „traukiniai kerta mažiausiai vieną sieną“. Šio apibrėžimo paprastumas gali lemti nukrypimą nuo šios normos (*veltėdžiavimas*), kadangi tarptautinių paslaugų statuso nustatymui užtenka aptarnauti pirmą stotį už sienos, net jei beveik visa apyvarta būtų gaunama tik vienoje šalyje. Tokia praktika *de facto* lemtų konkrečios šalies nacionalinės rinkos atvėrimą;

2.3 **prašo** apibrėžti valstybių ir vietos bei regioninės valdžios institucijų vaidmenį, nustatant pasiūlytų tarptautinių paslaugų ypatybes (paslaugų skaičių, sustojimų skaičių, dažnumą, periodiškumą, valstybinių kelių mokesčius);

2.4 **siūlo** sukonkretinti direktyvos projekto formuluotę, atsižvelgiant į klausimą, ar pakanka vienos vietos arba regionų valdžios institucijos, kaip geležinkelio linijos, kuriai taikomos viešųjų paslaugų sutarties nuostatos, organizacinės valdžios institucijos sprendimo, kad kabotažo kelią galima pripažinti netinkamu, ar tam reikia atitinkamos nacionalinės reguliavimo tarnybos sprendimo. Pastaruoju atveju nėra būtina papildomai reikalauti dviejų valstybinių šalių sutikimo, numatant kad kabotažo paslaugos bus apribotos vietos ar regionų valdžios institucijų pagal viešųjų paslaugų kontraktą, arba reguliavimo institucijų sprendimais, kaip tai nurodyta direktyvos 2001/14/EB 30 straipsnyje;

2.5 **rekomenduoja** nustatyti tarptautinių paslaugų teikimo pagrindines sąlygas, pagal siūlomų paslaugų pobūdį. Sąlygos, susijusios su tokių paslaugų gyvybingumu, bilietų kainomis ir paslaugų lygmenimis priklauso nuo teikiamų paslaugų pobūdžio. Pavyzdžiui, sunku *a priori* išsivaizduoti vienodas paslaugų taisykles, skirtas du gretimus regionus jungiančiam tarpsieniui susisiekimui, susiekimo paslaugoms greitaeigiuose keliuose tarp, tarkim, Londono ir Marselio, naktinėms susisiekimo paslaugoms tarp Hamburgo ir Ciūricho ir sezoninėms susisiekimo paslaugoms tarp Paryžiaus ir Venecijos;

2.6 **siūlo** atsižvelgti į tarptautinių geležinkelių paslaugų rinkos atvėrimo poveikį tarptautiniams autobusų maršrutams, ypač laisvės nustatyti bilietų kainas šioms maršrutams atžvilgiu (ar šios įmonės taip pat turi nacionalinio kabotažo teisę?);

2.7 **reikalauja** išaiškinti sąlygas, pagal kurias teikiant naujas tarptautines geležinkelių paslaugas bus galima arba negalima laisvai nustatyti įkainius, ypač kabotažo klientams, taip užkertant kelią konkurencijos su nacionaliniais operatoriais iškreipimui, nes pastarieji neturi tokios laisvės;

2.8 **siūlo** fiksuotą naujų paslaugų teikimo trukmę, kad jos galėtų atsipirkti. Siekiant išvengti paslaugų pasiūlos nepastovumo šioje srityje, svarbu, kad dalyvaujančioms šalims būtų suteiktos garantijos;

2.9 **prašo**, kad harmonizuotam papildomam traukinio įgulos sertifikatui gauti būtų būtinas kiekvienos valstybės, kurią kerta geležinkelio linija, kalbos mokėjimas;

2.10 **reikalauja**, kad geležinkelių transportui taikomos kompensacijų keleiviams sąlygos, ypač dėl traukinių vėlavimo, būtų tokios pačios, kaip ir taikomos oro transporto sektoriuje (turint omenyje kompensacijų trukmę ir lygį);

2.11 **pažymi**, kad šie klausimai rūpi vis daugiau vietos ir regionų valdžios institucijų skaičiui, todėl svarbiausia, kad jų atstovai būtų įtraukti į visas valstybės ar Bendrijos struktūras, atsakingas už šių priemonių įgyvendinimą.

2004 m. lapkričio 17 d., Briuselis

Regionų komiteto

pirmininkas

Peter STRAUB