

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas Atzinums par Priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par kompensācijām gadījumos, kad kravas neatbilst līgumā paredzētajām dzelzceļa pārvadājumu prasībām

(COM(2004) 144 final — 2004/0050 (COD))

(2005/C 221/03)

2004. gada 28. aprīlī Padome saskaņā ar Eiropas Savienības dibināšanas līguma 71.punktu nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par Priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai gadījumos, kad kravas neatbilst līgumā paredzētajām dzelzceļa pārvadājumu prasībām

Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības nodaļa, kas bija atbildīga par Komitejas darbu šajā jautājumā, pieņēma savu atzinumu 2005. gada 17. janvārī. Ziņotājs bija **Chagas kgs.**

Savā 414. plenārajā sesijā (2005. gada 9. februāra sēdē) Komiteja ar 130 balsīm par un 2 atturoties pieņēma sekojošu atzinumu:

1. Ievads

1.1 Šis priekšlikums ir daļa no **trešās dzelzceļa paketes**, ko 2004. gada 3. martā pieņēma Eiropas Komisija. Tās pārējās sastāvdaļas ir sekojošas:

— Grozījums direktīvai 91/440/EEK: starptautisko dzelzceļa pasažieru pārvadājumu liberalizācija (COM(2004) 139 final);

— Priekšlikums par Eiropas Parlamenta un Padomes regulu par starptautisko dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (COM(2004) 143 final);

— Priekšlikums par regulu attiecībā uz kompensāciju nosacījumiem un kvalitātes prasībām dzelzceļa kravu pārvadājumiem (COM(2004) 144 final);

un

— Paziņojums par Eiropas dzelzceļa sistēmas turpmāko integrāciju (COM(2004) 140 final);

— Komisijas darba dokuments par pakāpenisku tirgus atvēršanu starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu (SEC(2004) 236).

1.2 **Pirmā dzelzceļa pakete** (to dēvē arī par infrastruktūras paketi) stājās spēkā 2001. gada 15. martā, un to vajadzēja iekļaut nacionālajos normatīvajos aktos līdz 2003. gada 15. martam. Tai ir sekojošas sastāvdaļas:

— Direktīvas 91/440/EEK grozījumi, kas ietver brīvu tirgus pieeju starptautiskajiem kravu pārvadājumiem trans-Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklā no 2003. gada 15. marta un visu starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu liberalizāciju no 2008. gada 15. marta ⁽¹⁾;

— Direktīvas par Eiropas licenci dzelzceļa uzņēmumiem paplašinājums (Direktīvas grozījumi 95/18/EK) ⁽²⁾;

— Dzelzceļa infrastruktūras asinājumu pārvaldīšanas noteikumu harmonizēšana, maksas iekasēšana par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikācija (aizvieto Direktīvu 95/19/EK) ⁽³⁾.

1.3 2003. gada oktobrī Eiropas Komisija iesūdzēja deviņas dalībvalstis Eiropas tiesā par to, ka tās nebija iekļāvušas nacionālajos normatīvajos aktos pirmo dzelzceļa paketi. Līdz 2004. gada maijam piecu dalībvalstu paziņojumi par to vēl aizvien nebija saņemti, un divas dalībvalstis nacionālajos normatīvajos aktos bija iekļāvušas tikai dažus noteikumus.

⁽¹⁾ Direktīva 2001/12/EK – OV L 75, 15.03.2001, l.pp. – EESK atzinums – OV C 209, 22.07.1999., 22.lpp.

⁽²⁾ Direktīva 2001/13/EK – OV L 75, 15.03.2001, 26.lpp. – EESK atzinums – OV C 209, 22.07.1999, 22.lpp.

⁽³⁾ Direktīva 2001/14/EK – OV L 75, 15.03.2001, 29.lpp. – EESK atzinums – OV C 209, 22.07.1999, 22. lpp.

1.4 **Otrā dzelzceļa pakete** tika publicēta Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī 2004. gada 30. aprīlī, un līdz 2006. gada 30. aprīlim tā jāiekļauj nacionālajos normatīvajos aktos. Tai ir sekojošas sastāvdaļas:

- ES Direktīvas grozījums 91/440/EK, paātrinot brīvu tirgus pieeju starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem, to paredzot no 2006. gada 1. janvāra, un liberalizējot nacionālos dzelzceļa kravu pārvadājumus, ieskaitot kabotāžu, no 2007. gada 1. janvāra ⁽¹⁾;
- Direktīva par dzelzceļa drošību Savienībā ⁽²⁾;
- Regula par Eiropas dzelzceļa aģentūras izveidi ⁽³⁾;
- Grozījumi Direktīvām par ātrgaitas dzelzceļa (96/48/EK) un standarta dzelzceļa sistēmu (2001/16/EK) savietojamību ⁽⁴⁾.

1.5 Pirmā un otrā dzelzceļa pakete nodrošināja juridisko pamatu vienota dzelzceļa pārvadājumu tirgus izveidei. Tas aptver pieeju tirgum, dzelzceļa uzņēmumu licencēšanu un drošības sertificēšanu, pieeju infrastruktūrai un maksas par tās lietošanu iekasēšanu, dzelzceļa drošības juridiskā ietvara radīšanu un pasākumus dzelzceļa sistēmas tehniskās savietojamības nodrošināšanai.

1.6 Šis priekšlikums papildina esošo juridisko ietvaru tirgus atvēršanai, izmantojot pasākumus kravu pārvadājumu kvalitātes uzlabošanai.

2. Komisijas priekšlikums

2.1 Priekšlikums regulai par kravu pārvadājumu kvalitāti izstrādāts ar domu uzlabot dzelzceļa kravu transportēšanu, noslēdzot līgumus par kompensāciju starp dzelzceļa uzņēmumiem un kravu piegādātājiem. Komisija uzskata, ka kvalitātes un uzticamības trūkums dzelzceļa kravu pārvadājumos ir galvenie iemesli pieticīgajiem rādītājiem par dzelzceļa kravu transportēšanas apjomu pieaugumu un sarūkošo tirgus daļu.

2.2 Komisija cer, ka kompensāciju sistēmas piemērošana mudinās dzelzceļa kravu pārvadāšanas uzņēmumus uzlabot

⁽¹⁾ Direktīva 2004/51/EK – OV L 164, 30.04.2004, p. 164 – EESK atzinums – OV C 61, 14.03.2003, 131.lpp.

⁽²⁾ Direktīva 2004/49/EK – OV L 164 o30.4.2004, 44.lpp. – EESK atzinums – OV C 61, 14.03.2003, 131.lpp.

⁽³⁾ Regula (EC) No 881/2004 – OV L 164, 30.04.2004, 1 lpp. – EESK atzinums – OV C 61, 14.03.2003, 131. lpp.

⁽⁴⁾ Direktīva 2004/50/EC – OV L 164, 30.04.2004, 114 lpp. – EESK atzinums – OV C 61, 14.03.2003, 131. lpp.

pakalpojumu kvalitāti. Priekšnoteikums tam ir stingrais konkurences spiediens kvalitātes uzlabošanai laika gaitā, bet, pēc komisijas ieskatiem, īsta Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu attīstība nenotiek pietiekami ātri. Jaunie uzņēmumi šai nozarē veido tikai 3 līdz 4 % tirgus, un dažās dalībvalstīs nav konkurējošu uzņēmumu.

2.3 Piedāvātā regula izvirza prasību dzelzceļa kravu pārvadāšanas uzņēmumiem un pārvadājumu pasūtītājiem pārvadājumu līgumos iekļaut kvalitātes prasības un to neievērošanas gadījumā izmaksāt kompensācijas. Līgumslēdzējām pusēm jāvienojas vismaz par sekojošām kvalitātes prasībām:

- preču, vagonu vai vilcienu nodošanas laiki,
- piegādes laiks un kompensācija par kavējumiem,
- kompensācija preču bojājumu vai zudumu gadījumā,
- kompensācija par vilciena atcelšanu no pārvadātāja vai pasūtītāja puses,
- kvalitātes uzraudzības sistēma

2.4 Piedāvātā regula izvirza noteikumus par maksimālajiem un minimālajiem kompensāciju apjomiem aizkavēšanās, bojājuma, zuduma, informācijas par kavēšanos trūkuma dēļ un zaudētām vai bojātam precēm kavējumu dēļ. Piemēram, ja preces ir sabojātas, tiek noteikta maksimālā kompensācija EUR 75 apmērā par kilogramu bruto bojātās masas. Blokvilcienu (vilcienu ar nemainīgu sastāvu un viena tipa vagoniem) aizkavēšanās gadījumā kompensāciju nosaka ne mazāk par 5 % un ne vairāk par 25 % no transportēšanas cenas. Gadījumā, ja nav sniegta informācija par aizkavēšanos, kompensācija veido vismaz 5 % no transportēšanas cenas.

2.5 Līgumslēdzējām pusēm jāizvirza noteikums par kompensāciju gadījumā, ja dzelzceļa uzņēmums vai pakalpojuma pasūtītājs atceļ vilcienu. Puses var vienoties par kompensāciju gadījumā, ja deklarēta pārvadājamo preču vērtība vai interese par piegādi.

2.6 Pušu atbildība tiek izslēgta, ja vainīga viena no pusēm, ja tā ir trešās puses kļūda vai jebkāda cita rīcība, nepārvarama vara, neparedzēti apstākļi jeb to sekas. Ja tiek celta prasība par kompensāciju infrastruktūras vadītāja dēļ, tad dzelzceļa uzņēmums to samaksā un attiecīgi pieprasa samaksāto summu no infrastruktūras vadītāja.

2.7 Ja iesaistīti vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, tad visi uzņēmumi ir "kopīgi un atsevišķi atbildīgi" neraugoties uz to, kura uzņēmuma vainas dēļ radusies kavēšanās vai zaudējumi.

3. Piezīmes par komisijas ierosinājumu

3.1 Lai veicinātu dzīvotspējīgu transporta sistēmu un drošu līdzsvaru starp transporta veidiem, kā noteikts Eiropas Transporta politikas Baltajā grāmatā 2010. gadam, Savienība ir noteikusi mērķi palielināt dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu. Viens no veidiem, kā uzlabot dzelzceļa kravu transportēšanu, ir kvalitātes uzlabošana, un tas kopumā ir apsveicami.

3.2 Komisija piedāvā stimulēšanas sistēmu, saskaņā ar kuru vēlme izvairīties no kompensāciju maksājumiem varētu paaugstināt kvalitāti un īpaši uzlabot precizitāti. Parasti uzņēmēju pirmā reakcija uz paaugstinātu finansiālo risku, kas varētu rasties no iespējamām kompensāciju izmaksām, ir pakalpojumu cenu celšana.

3.3 Parādās jautājums, vai Komisijas piedāvātā pieceja ir atbilstoša.

3.4 Tiek aptverts gan starptautiskais, gan nacionālais transports. Komisija pati piedāvātajai regulai uzrakstījusi paskaidrojošu memorandu par to, ka kvalitātes līgumi galvenokārt jau pastāv nacionālajā transportā, bet starptautiskajos pārvadājumos to ir mazāk. Bez tam Komisija piezīmē, ka problēmas galvenokārt rodas tad, ja iesaistīti vairāki dzelzceļa uzņēmumi, kā tas galvenokārt ir starptautiskajā transportā.

3.5 Jautājums ir par to, vai, iejaucoties darījumu partneru līgumsaistībās (nav runa par patērētāju aizsardzību), būtu jāparedz lielāki ierobežojumi starptautisko kravu pārvadāšanas jomā.

3.6 Jāpievērš uzmanība arī tam, kādi pozitīvi stimuli ir pieejami ES regulā paredzēto kompensāciju maksājumu vietā,

kas dzelzceļa sektorā būtu unikāli un papildinātu esošo starptautisko konvenciju COTIF (CIM). Piemēram, ES direktīvas 2001/14/EK 11. pantā paredzētas atlaides maksā par infrastruktūru gadījumā, ja uzņēmums veic pasākumus, lai samazinātu pārtraukumus un uzlabotu pārvadājumu sistēmas darbību.

3.7 Veicinot dzelzceļa kravu pārvadājumu attīstību, ir ļoti svarīgi izvairīties no diskriminējošas attieksmes attiecībā uz dažādiem konkurējošiem transporta veidiem.

3.8 Tādējādi parādās jautājums par to, vai pastāv līdzīgi Komisijas noteikumi attiecībā uz kravu pārvadājumiem ar lidmašīnām un pa ceļiem. Starptautiskie līgumi par kompensācijām bojājumu vai zudumu gadījumos piedāvā ievērojami zemāku maksu (Monreālas konvencija par gaisa transportu — vienu trešo daļu no regulā noteiktā maksimālā apjoma, Konvencijā par Līgumu attiecībā uz Starptautiskajiem kravu pārvadājumiem pa zemes ceļiem [CMR] — vienu sesto daļu no regulā noteiktā maksimālā apjoma).

3.9 Paliek neskaidrs jautājums par saderību starp kvalitātes uzraudzības sistēmu, par ko jāvienojas līgumslēdzējiem pusēm, un tehniskajām savietojamības specifikācijām (TSS) par kravu elektroniskas pārraudzības programmām. Vilcienu kustības pa dzelzceļu Viseiropas elektroniskā pārraudzība reālajā laikā ir ietverta TSS kravu elektroniskās pārraudzības programmās. Šajos noteikumos definētas harmonizētas tehniskās specifikācijas un sakaru nosacījumi. Tomēr to pielietošana un ieviešana vēl aizvien prasa pamatīgas investīcijas, un tam būs nepieciešami daudzi gadi.

3.10 Saskaņā ar priekšlikumu dzelzceļa uzņēmums var pieprasīt infrastruktūras vadītājam atmaksāt kompensācijas summas, ja viņa dēļ notikusi aizkavēšanās.

3.11 Arī šai gadījumā mēģinājumi apiet šos noteikumus, iespējams, palielinās maršruta izmaksas (papildriski), un grafikos tiks iekļauta laika rezerve kavējumiem. Tā nebūtu vēlāmā reakcija, ņemot vērā ierobežotās infrastruktūras iespējas. To jau var novērot aviotransporta sektorā, kopš stājās spēkā direktīva par pasažieru kompensācijām. Infrastruktūras vadītājiem risku aprēķināšana būs krietni sarežģītāka, jo viņi nezina un nevar ietekmēt preču plūsmas vērtību un no tās izrietošo kompensācijas apjomu.

3.12 Jāpatur prātā tas, ka jauno Centrālās un Austrumeiropas dalībvalstu infrastruktūra ir sliktākā stāvoklī, prasa apjomīgas investīcijas, un regulā paredzētās kompensāciju izmaksu saistības varētu radīt vērā ņemamas grūtības.

3.13 Ieviešot priekšlikumu, daudz darba būs jāiegulda, nosakot katras puses konkrēto atbildību un dzelzceļa uzņēmumam iesniedzot kompensācijas prasības pret infrastruktūras vadītāju. Atbildības noteikšana būs apgrūtināta arī gadījumos, kad iesaistīti vairāki dzelzceļa uzņēmumi.

3.14 Paredzamo augsto kompensāciju rezultātā dzelzceļa uzņēmumi nedrīkst pieļaut kompromisu drošības jautājumos, lai ievērotu piegādes termiņus. Jāizslēdz arī iespēja dzelzceļa uzņēmumiem izdarīt pārmērīgu spiedienu uz darbiniekiem, kas varētu radīt pārkāpumus attiecībā uz darba, braukšanas un atpūtas laikiem.

3.15 Savā atzinumā par otro dzelzceļa paketi EESK jau norādījusi uz to, ka sociālie nosacījumi dzelzceļa transporta jomā samazina tās konkurētspēju. Tās rezultāta nedrīkst rasties situācija, ka darba apstākļi dzelzceļa transportā tiek pielīdzināti darba apstākļiem uz ceļiem un dzelzceļa uzņēmumi tiek rosināti neievērot noteikumus un izdarīt spiedienu uz darbiniekiem.

Brisele, 2005. gada 9. februārī

4. Secinājumi

4.1 EESK kopumā atzinīgi vērtē pasākumus, lai uzlabotu dzelzceļa pārvadājumu kvalitāti.

4.2 Būtu jādod priekšroka pozitīviem stimulēšanas pasākumiem, nevis stingriem kompensāciju izmaksu nosacījumiem, kas radītu mēģinājumus tos apiet un vairotu sarežģītas atmaksas sistēmas. Īpaši tas attiecas uz infrastruktūras vadītāja lomu.

4.3 Pasākumi dzelzceļa kravu pārvadājumu kvalitātes uzlabošanai nedrīkst diskriminēt citus transporta veidus.

4.4 EESK lūdz Komisijai pārbaudīt pasākumu ietekmi uz dzelzceļa uzņēmumiem un infrastruktūras vadītājiem jaunajās dalībvalstīs.

4.5 EESK uzstāj, ka pasākumi kravu pārvadāšanas kvalitātes uzlabošanas jomā nedrīkst radīt situāciju, kad dzelzceļa uzņēmumi cenšas apiet noteikumus uz drošības un darba apstākļu rēķina.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas

priekšsēdētāja

Anne-Marie SIGMUND