

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru k „Návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o kompenzácií v prípadoch nedodržania zmluvných požiadaviek na kvalitu služieb nákladnej železničnej dopravy“

KOM(2004) 144 v konečnom znení – 2004/0050 (COD)

(2005/C 221/03)

Dňa 28. apríla 2004 sa Rada na základe článku 71 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva rozhodla konzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom stanovisko k navrhovanej téme.

Sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť, poverená prípravou prác výboru v danej veci, prijala svoje stanovisko dňa 17. januára 2005. Spravodajcom bol **pán Chagas**.

Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal počas svojho 414. plenárneho zasadnutia v dňoch 9. a 10. februára 2005 (na schôdzi z 9. februára 2005) nasledovné stanovisko s počtom hlasov za: 130, pričom 2 členovia sa zdržali hlasovania:

1. Úvod

1.1 Predložený návrh nariadenia o kompenzácií v prípadoch nedodržania zmluvných požiadaviek na kvalitu služieb nákladnej železničnej dopravy (uvádzané ďalej ako „nariadenie o kvalite v nákladnej doprave“) tvorí súčasť **tretieho železničného balíka**, ktorý Európska komisia schválila 3. marca 2004. Ďalšími zložkami sú:

— zmena smernice 91/440/EHS: Liberalizácia medzinárodnej osobnej železničnej dopravy (KOM(2004) 139 v konečnom znení),

— návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach a povinnostiach cestujúcich prepravujúcich sa medzinárodnými železnicami (KOM(2004) 143 v konečnom znení),

— návrh nariadenia o kompenzácií v prípadoch nedodržania požiadaviek na kvalitu služieb nákladnej železničnej dopravy (KOM(2004) 144 v konečnom znení),

a

— oznámenie Komisie o ďalšej integrácii európskeho železničného systému (KOM(2004) 140 v konečnom znení),

— pracovný dokument úradníkov Komisie o postupnom otvorení trhu pre medzinárodné služby pre cestujúcich železnicami (SEC(2004) 236).

1.2 **Prvý železničný balík** (nazývaný aj infraštruktúrny balík) vstúpil do platnosti 15. marca 2001 a musel byť zapracovaný do národnej legislatívy do 15. marca 2003. Obsahuje nasledujúce zložky:

— zmena smernice 91/440/EHS, vrátane voľného prístupu na trh pre medzinárodnú nákladnú železničnú dopravu na transeurópskej sieti nákladnej železničnej dopravy do 15. marca 2003 a liberalizácia celej medzinárodnej nákladnej železničnej dopravy do 15. marca 2008 ⁽¹⁾,

— rozšírenie rozsahu smernice o európskej licencii pre železničné podniky (zmena smernice 95/18/ES) ⁽²⁾,

— harmonizácia ustanovení, ktorými sa riadi pridelovanie kapacít železničnej infraštruktúry a vymáhanie poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a potvrdenia o bezpečnosti (nahrádza smernicu 95/19/ES) ⁽³⁾.

1.3 V októbri 2003 podala Európska komisia sťažnosť na deväť členských štátov na Európsky súdny dvor za nedostatky pri zavádzaní prvého železničného balíka do národnej legislatívy. Do mája 2004 ešte stále nepodaloz oznámenie päť krajín a dva členské štáty zaviedli do národnej legislatívy iba niektoré ustanovenia.

⁽¹⁾ Smernica 2001/12/ES – Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 1 – Stanovisko EHSV – Ú. v. ES C 209, 22.7.1999, s. 22.

⁽²⁾ Smernica 2001/13/ES – Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 26 – Stanovisko EHSV – Ú. v. ES C 209, 22.7.1999, s. 22.

⁽³⁾ Smernica 2001/14/ES – Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29 – Stanovisko EHSV – Ú. v. ES C 209, 22.7.1999, s. 22.

1.4 **Druhý železničný balík** bol publikovaný v *Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev* 30. apríla 2004 a má byť zakomponovaný do národnej legislatívy do 30. apríla 2006. Obsahuje nasledujúce zložky:

- zmenu smernice 91/440/ES: presunutie slobodného prístupu na trh pre medzinárodnú nákladnú železničnú dopravu na 1. január 2006 a liberalizáciu národnej nákladnej železničnej dopravy, vrátane pobrežnej plavby, od 1. januára 2007 ⁽¹⁾,
- smernicu o bezpečnosti železníc Spoločenstva ⁽²⁾,
- nariadenie, ktorým sa zriaďuje Európska železničná agentúra ⁽³⁾,
- zmenu smernice o medzinárodnej prevádzke vysokorychlostného železničného systému (96/48/ES) a konvenčného železničného systému (2001/16/ES) ⁽⁴⁾.

1.5 Prvý a druhý železničný balík poskytli právny základ pre zriadenie jednotného trhu nákladnej železničnej dopravy. Opatrenia zahŕňajú prístup na trh, udeľovanie licencií a certifikátov bezpečnosti železničného podnikania, prístup k infraštruktúre a výpočet poplatkov za jej používanie, vytvorenie právneho rámca pre bezpečnosť železničnej dopravy a opatrenia na technické zabezpečenie medzinárodnej prevádzky systému železničnej dopravy.

1.6 Návrh je rozšírením existujúceho právneho rámca a umožní otvorenie trhu prostredníctvom opatrení na zlepšenie kvality nákladnej železničnej dopravy.

2. Návrh Komisie

2.1 Zámerom návrhu nariadenia o kvalite v nákladnej železničnej doprave je zlepšiť nákladnú železničnú dopravu pomocou zmluvnej dohody o kompenzácií medzi železničnými podnikmi a zákazníkmi nákladnej dopravy. Komisia je toho názoru, že hlavnou príčinou skromnejšieho podielu železníc pri zvyšovaní úrovni nákladnej železničnej dopravy a jej klesajúceho podielu na trhu v porovnaní s inými spôsobmi (dopravy) je nedostatok kvality a spoľahlivosti nákladnej železničnej dopravy.

⁽¹⁾ Smernica 2004/51/EC – Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 164 – Stanovisko EHSV – Ú. v. EÚ C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽²⁾ Smernica 2004/49/ES – Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44 – Stanovisko EHSV – Ú. v. EÚ C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽³⁾ Nariadenie (ES) č. 881/2004 – Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1 – Stanovisko EHSV – Ú. v. EÚ C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽⁴⁾ Smernica 2004/50/ES – Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 114 – Stanovisko EHSV – Ú. v. EÚ C 61, 14.3.2003, s. 131.

2.2 Komisia očakáva, že uplatnenie schémy kompenzácií bude stimulom pre železničné podniky, aby zlepšili efektívnosť služieb nákladnej železničnej dopravy. Jej predpokladom je to, že konkurencia časom vyvine silný tlak na zlepšovanie kvality, ale podľa názoru Komisie nie je skutočné otváranie európskeho trhu nákladnej železničnej dopravy dosť rýchle. Nové železničné podniky sa podieľajú na trhu iba 3 až 4 percentami a v niektorých členských štátoch neexistuje žiadna konkurencia.

2.3 Navrhované nariadenie zaväzuje železničné podniky a zákazníkov k stanovovaniu požiadaviek kvality v dopravných zmluvách a v prípade ich nedodržania k vykonaniu kompenzačných platieb. Zmluvné strany sú povinné dohodnúť sa prinajmenšom na nasledovných požiadavkách na kvalitu:

- čas prevzatia tovaru, vagónov alebo vlakov,
- čas príchodu a kompenzácia za oneskorenie,
- kompenzácia v prípade strát alebo poškodenia tovaru,
- kompenzácia v prípade zrušenia vlaku železničným podnikom alebo zákazníkom nákladnej železničnej dopravy,
- systém monitorovania kvality.

2.4 Navrhované nariadenie stanovuje maximálne a minimálne úrovne kompenzácie v prípade straty, poškodenia, oneskorenia, nedostatku informácií o oneskorení, a strate alebo poškodení tovaru kvôli oneskoreniu. Napríklad v prípade poškodenia stanovuje sumu maximálne 75 eur za kilogram brutto poškodenej váhy. V prípade oneskorenia ucelených vlakových súprav je kompenzácia určená vo výške minimálne 5 % a maximálne 25 % ceny za dopravu. V prípade neposkytnutia informácií o oneskorení je kompenzácia najmenej 5 % ceny za dopravu.

2.5 Zmluvné strany sú povinné určiť kompenzácie za zrušenie vlaku zo strany železničného podniku alebo zákazníka. V prípade uvedenia hodnoty dopravovaného tovaru, alebo v prípade uvedenia úroku pri dodaní tovaru sa môžu na kompenzácií dohodnúť.

2.6 Závazok je vylúčený v prípade chyby urobenej jednou zo zmluvných strán, chybou alebo iným skutkom zo strany tretej osoby, vyššou mocou alebo takými okolnosťami, ktorým sa nedalo vyhnúť a dôsledky ktorých nebolo možné predvídať. Ak vznikne nárok na kompenzáciu kvôli chybe správcu infraštruktúry, platí železničný podnik a vymáha si platbu späť od správcu infraštruktúry.

2.7 Ak je zainteresovaných viac železničných podnikov, majú všetky „spoločne a zároveň každý samostatne zodpovednosť“ bez ohľadu na podnik, ktorý meškanie alebo škodu spôsobil.

3. Poznámky k návrhu Komisie

3.1 Kvôli podpore trvalo udržateľného systému dopravy a zabezpečeniu rovnováhy medzi spôsobmi dopravy Komisia vytýčila v zmysle bielej knihy o európskej politike dopravy na rok 2010 cieľ zvýšenia podielu nákladnej železničnej dopravy. Jedným z mnohých prístupov pre dosiahnutie tohto cieľa a princípom, ktorý je vítaný, je zlepšenie kvality služieb v nákladnej železničnej doprave.

3.2 Komisia navrhuje systém stimulov, v rámci ktorých sa predpokladá, že túžba vyhnúť sa kompenzáciám zvýši kvalitu a najmä lepší presnosť. Prvá reakcia operátorov na zvýšené finančné riziko z možných kompenzácií je zvýšenie cien.

3.3 Vzniká otázka, či je prístup navrhovaný Komisiou adekvátny.

3.4 Ide tu o medzinárodnú aj vnútroštátnu dopravu. Samotná Komisia píše vo svojej dôvodovej správe k navrhovanému nariadeniu, že kontrakty o kvalite už existujú – hlavne vo vnútroštátnej doprave, menej v medzinárodnej doprave. Na druhej strane Komisia poznamenáva, že problémy sa vyskytujú hlavne vtedy, ak ide o niekoľko železničných podnikov, čo je prípad predovšetkým v medzinárodnej doprave.

3.5 Otázka znie, či vzhľadom na prenikanie obchodných partnerov do zmluvných dohôd (toto nie je otázka ochrany spotrebiteľa), by nebol pre medzinárodnú nákladnú železničnú dopravu vhodnejší obmedzenejší rozsah.

3.6 Malo by sa zviať do úvahy aj to, aké pozitívne stimuly sú k dispozícii namiesto zavedených kompenzačných platieb

cez nariadenie EÚ, ktoré by bolo jednotné pre železničný sektor a rozširujúce pre už existujúci medzinárodný Dohovor COTIF (CIM). Napríklad článok 11 smernice 2001/14/ES stanovuje mimoriadne odmeny v poplatkoch za infraštruktúru, ak podnik prijme opatrenia, ktoré pomôžu minimalizovať poruchy a zlepšovať výkon systému.

3.7 Pri podporovaní železničnej nákladnej dopravy je veľmi dôležité vyhnúť sa diskriminačnému posudzovaniu rozličných konkurenčných spôsobov dopravy.

3.8 Toto nastoľuje otázku, na čo slúžia porovnateľné ustanovenia Spoločenstva pre vzdušnú nákladnú dopravu a cestnú nákladnú dopravu. Medzinárodné dohody o kompenzácií za škody alebo straty stanovujú podstatne nižšie sadzby (dohovor z Montrealu o leteckej doprave jednu tretinu maximálnej sumy stanovenej v nariadení, Dohovor k Zmluve pre medzinárodnú prepravu tovaru po cestách [CMR] jednu šestinou maximálnej sumy).

3.9 Vzťah medzi systémom monitorovania kvality, ktorý má byť dohodnutý medzi zmluvnými stranami a technickou špecifikáciou pre medzinárodnú prevádzku (TSI) pre dopravné telematické aplikácie, zostáva nejasný. Celoeurópske elektronické monitorovanie pohybu nákladnej železničnej dopravy v reálnom čase je obsiahnuté v TSI pre telematické aplikácie. V tomto ustanovení sú definované harmonizované technické špecifikácie a podmienky komunikácie. Ale jeho aplikácia a zavedenie do praxe si ešte vyžadujú značné investície a budú trvať veľa rokov.

3.10 Podľa tohto návrhu si železničná spoločnosť môže nárokovať náhradu kompenzačných platieb od správcu infraštruktúry, ak bol tento príčinou oneskorenia.

3.11 Tiež sú tu pravdepodobné pokusy obísť to zvyšovaním cien za jazdné cesty (rizikový dodatok), a zavádzaním tolerancií na oneskorenie do cestovných poriadkov. Vzhľadom na obmedzené kapacity infraštruktúry by to nebola požadovaná odozva, čo bolo už pozorované v sektore leteckej dopravy od začiatku platnosti smernice o kompenzáciách pasažierov. Výpočet rizika bude pre správcov infraštruktúry pomerne zložitý, pretože nevedia, ani nemôžu ovplyvniť cenu toku tovaru a výsledné kompenzácie.

3.12 Malo by sa pamätať na to, že infraštruktúra v nových členských štátoch v strednej a východnej Európe je v horšom stave, potrebuje značné investície a záväzky o kompenzáciách v nariadení by mohli spôsobiť veľké ťažkosti.

3.13 Návrh vyžaduje značné úsilie pri stanovení toho, kto je za čo zodpovedný a v nárokoch na kompenzácie od železničného podniku proti správcovi infraštruktúry. Rovnako bude zložitá rozdeľovanie zodpovednosti v prípadoch, ak budú zainteresované viaceré podniky.

3.14 Perspektíva povinnosti zaplatiť vysoké kompenzácie by nemala viesť železničné podniky k tomu, aby kvôli dodržaniu termínov dodávky znížili bezpečnosť. Rovnako je vylúčené, aby železničné podniky vyvíjali prílišný tlak na svojich zamestnancov s rizikom, že zanedbajú pracovný, jazdný a odpočinkový čas.

3.15 EHSV vo svojom stanovisku k druhému železničnému balíku už poukázal na to, že sociálne pomery v cestnej doprave stavajú nákladnú železničnú dopravu do konkurenčnej nevýhody. Dôsledkom toho nemôže byť zosúladenie pracovných podmienok v železničnej doprave s podmienkami v cestnej

doprave a povzbudzovanie železničných podnikov, aby nerešpektovali predpisy a vyvíjali tlak na pracovníkov.

4. Závěry

4.1 EHSV v podstate víta opatrenia na zlepšenie kvality nákladnej železničnej dopravy.

4.2 Oproti prísnyim kompenzačným dohovorom, vedúcim k obchádzaniu predpisov a vytváraniu zložitého systému refundácií, by boli vhodnejšie pozitívne stimuly. Toto sa vzťahuje hlavne na správcu infraštruktúry.

4.3 Opatrenia na zlepšenie kvality nákladnej železničnej dopravy nesmú diskriminovať iné spôsoby dopravy.

4.4 EHSV žiada Komisiu, aby preskúmala dopad opatrení na podniky a správcov infraštruktúry v nových členských štátoch.

4.5 EHSV trvá na tom, aby opatrenia na zlepšenie kvality nákladnej železničnej dopravy nevedli podniky k obchádzaniu pravidiel na úkor bezpečnosti a pracovných podmienok.

Brusel 9. februára 2005

Predsedníčka

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Anne-Marie SIGMUND