

Stanovisko Výboru regiónov k Oznámeniu Komisie:

- **Ďalšia integrácia európskeho systému železníc – tretí železničný balík**
- **Návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady pozmeňujúcej Smernicu Rady 91/440/EEC o rozvoji železníc Spoločenstva**
- **Návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady o certifikácii vlakových osádok riadiacich rušne a vlaky na železničnej sieti Spoločenstva**
- **Návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach a povinnostiach pasažierov cestujúcich na medzinárodných železničniciach**
- **Návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o kompenzácií v prípadoch nehody so zmluvnými požiadavkami na kvalitu služieb v železničnej nákladnej doprave**

(2005/C 71/07)

VÝBOR REGIÓNOV,

So zreteľom na Oznámenie Komisie „Ďalšia integrácia európskeho systému železníc: tretí železničný balík“ – COM(2004) 140 final, Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady pozmeňujúcej smernicu Rady 91/440/EEC o rozvoji železníc Spoločenstva – COM(2004) 139 final - 2004/0047 (COD), Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o certifikácii železničných osádok riadiacich rušne a vlaky na železničnej sieti Spoločenstva – COM(2004) 142 final - 2004/0048 (COD), Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach a povinnostiach cestujúcich na medzinárodných železničniciach – COM(2004) 143 final - 2004/0049 (COD), a Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o kompenzácií v prípadoch nehody so zmluvnými požiadavkami na kvalitu služieb v železničnej nákladnej doprave – COM(2004) 144 final - 2004/0050 (COD);

So zreteľom na rozhodnutie Rady z 28. apríla 2004, že túto tému prekonzultuje s Výborom podľa prvého odseku článku 256 a článku 71 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva;

So zreteľom na rozhodnutie svojho predsedu z 19. júna 2004, že poverí svoju Komisiu pre politiku územnej súdržnosti vypracovaním stanoviska k tejto téme;

So zreteľom na svoje predošlé stanovisko k Návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady o interoperabilite trans-európskeho konvenčného systému železníc (COM(1999) 617 final - 1999/0252 COD) (CdR 94/2000 fin) ⁽¹⁾;

So zreteľom na svoje predošlé stanovisko k Oznámeniu Komisie: Smerom k integrovanej európskej železničnej oblasti – (COM(2002) 18 final (druhý železničný balík) (CdR 97/2002 fin) ⁽²⁾);

So zreteľom na svoje predošlé stanovisko k Bielej knihe: Európska dopravná politika pre rok 2010: čas na rozhodnutie (COM(2001) 370 final) (CdR 54/2001 fin) ⁽³⁾;

So zreteľom na svoje predošlé stanovisko k Návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o udeľovaní finančnej pomoci Spoločenstva na zlepšenie environmentálneho výkonu železničného systému nákladnej dopravy – Marco Polo (COM(2002) 54 final - 2002/0038 COD) (CdR103/2002 fin) ⁽⁴⁾;

⁽¹⁾ Ú.V. C 317 zo 6. novembra 2000, s. 22

⁽²⁾ Ú.V. C 66 z 19. marca 2003, s. 5

⁽³⁾ Ú.V. C 192 z 12. augusta 2002, s. 8

⁽⁴⁾ Ú.V. C 278 zo 14. novembra 2002, s. 15

So zreteľom na svoje predošlé stanovisko k téme Koridory a TEN-T (trans-európska sieť pre dopravu): Hybná páka pre rast a nástroj európskej súdržnosti a k Oznámeniu Komisie o rozvoji euro-stredomorskej železničnej siete (COM(2003) 376 final) (CdR 291/2003 fin) ⁽³⁾;

So zreteľom na svoj návrh stanoviska (CdR 161/2004 rev. 2) schválený dňa 24. septembra 2004 svojou Komisiou pre politiku územnej súdržnosti (spravodajca: pán Bernard Soulage, podpredseda regiónu Rhône (FR, PES));

Keďže:

- 1) Rozvoj železničnej osobnej a nákladnej dopravy je životne dôležitou podmienkou pre budovanie integrovanej Európy, ako aj dôležitým zdrojom hospodárskeho rastu;
- 2) hľadanie správneho spôsobu na otvorenie železničných trhov by bolo ďalším prínosom pri dosahovaní tohto rozvojového cieľa, najmä na medzinárodnej úrovni;
- 3) akýkoľvek pohyb smerom k integrácii a otvoreniu trhov musí pamätať na tri nasledovné záujmy: kvalita služieb, bezpečnosť prepravovaných cestujúcich a tovarov, práva užívateľov a oblasti poskytovania služieb;

jednomyseľne prijal na svojom 57. plenárnom zasadnutí, ktoré sa konalo 17. a 18. novembra 2004 (na schôdzi 17. novembra 2004) nasledovné stanovisko.

1. Názory Výboru regiónov

Smerom k vytváraniu medzinárodného trhu v poskytovaní železničných služieb

VÝBOR REGIÓNOV

1.1 **víta** úsilie vynaložené na podporu a implementáciu integrovanej európskej železničnej oblasti – ktorá je nevyhnutnou podmienkou pre obnovenie dynamizmu toho spôsobu dopravy, ktorý je neodmysliteľný z hľadiska trvalo udržateľnej dopravnej politiky v Európskej únii, ako to opisuje Biela kniha;

1.2 **jasne podporuje** úsilia Komisie na podporu vytvárania skutočného vnútorného trhu v železničných službách z hľadiska osobnej i nákladnej dopravy, v súlade s rozhodnutiami Európskeho parlamentu. Návrhy predkladané ako súčasť tretieho železničného balíka sú určené na zlepšenie kvality dopravných služieb a na postupné otváranie dopravného trhu s cestujúcimi v EÚ, počnúc so službami pre medzinárodných cestujúcich;

1.3 **uvažuje**, že na poli medzinárodnej osobnej dopravy treba podporiť iniciatívu vývoja vysoko-rýchlostných služieb spájajúcich regióny, vzhľadom na trvalo udržateľný rozvoj; avšak toto musí byť súčasťou schémy poskytujúcej regiónom vysoko kvalitné služby založené na frekvencii vlakov v cestovnom poriadku;

1.4 **želá si** podporovať rozvoj cezhraničných služieb pre trh s dochádzajúcimi do práce, ktorý zďaleka nie je zanedbateľný. Príslušným regiónom sa musí uľahčiť dosiahnuť vzájomné dohody s cieľom zaručiť vysokú úroveň kvality a uskutočniteľnosti služieb;

1.5 **má** tiež značné **obavy** v súvislosti s regionálnym plánovaním a rovnakým prístupom k rozličným regiónom. V tomto smere dúfa, že sa podniknú všetky potrebné kroky na zaistenie toho, aby vstup nových železničných dopravcov nevedol k zatvoreniu neziskových tratí, ktoré v súčasnosti fungujú s použitím vyrovnávania sadziieb.

V tejto súvislosti sa môžu vyskytnúť dve nebezpečenstvá:

— prvé sa vzťahuje na periférne alebo vnútrozemské regióny, ktoré môžu pociťovať, že sú vylúčené z týchto služieb, ak má samotný dopravca slovo pri definovaní ich charakteristik. Okrem toho by mohli niektoré medzi-regionálne trate, ktoré nie sú predmetom verejnej zmluvy na poskytnutie služieb, byť destabilizované medzinárodnými službami, používajúcimi zastávky, ktoré vytvárajú najväčšiu premávku, a tým aj najväčšie zisky;

— druhé nebezpečenstvo sa týka podmienok pre aplikáciu bezpečnostnej klauzuly pre spoje (najmä regionálne), ktoré sú predmetom verejnej zmluvy na poskytnutie služieb;

⁽³⁾ Ú.V. C 109 z 30. apríla 2004, s. 10

1.6 **Zdôrazňuje**, že otázka bezpečnosti na železničiach je rozhodujúca, ako sa uvádza v zdôvodnení, a že novým nízko-nákladovým dopravcom nesmie byť dovolené, aby podryvali bezpečnostné požiadavky pre užívateľov (výcvik rušňovodičov a preukazy, zanedbaný stav vozového parku a pravidiel údržby). Bezpečnosť je čoraz dôležitejšia vzhľadom na oprávnenie kabotáže, ktorá povedie k zmiešaniu dopravy, najmä na regionálnych trasách, kde sa zmluvy o prevádzkovaní verejnej dopravy vo väčšine prípadov dovoľávajú vysokej úrovne bezpečnosti. Okrem toho povolenie kabotáže povedie *de facto* k liberalizácii niektorých štátnych segmentov železničného trhu a je dôležité zabezpečiť, aby otvorenie trhu pre konkurenciu týmto spôsobom neoslabilo hospodársku životaschopnosť štátnych dráh, ktoré nie sú predmetom verejnej zmluvy na poskytnutie služieb;

1.7 **potvrďuje** svoju podporu pre postupy na hodnotenie reforim vykonaných v železničnom sektore, aby sa tak zaistilo, že povedú k poskytovaniu kvalitnejších služieb (úrovne poskytovania služieb, kvalita služieb, bezpečnosť, náklady). V tejto súvislosti sa Výbor pýta, či je navrhovaný časový harmonogram vhodný, pretože nepovoľuje priestor na mimoriadne dôležité zhodnotenie predchádzajúcich reforimov.

Certifikácia rušňovodičov na železničnej sieti Spoločenstva

VÝBOR REGIÓNOV

1.8 **schvaľuje** iniciatívu Komisie smerujúcu k zavedeniu rušňovodičského certifikátu pozostávajúceho z dvoch častí: 1) preukaz EÚ platný na celom území EÚ, vydaný štátnym úradom alebo ním povereným pracoviskom a patriaci rušňovodičovi; a 2) zladený doplnkový certifikát, ktorý vyjadruje určité požiadavky oprávnenej služby a mal by obmedzenú platnosť, a vydala by ho železničná spoločnosť, ktorá rušňovodiča zamestnáva;

1.9 **poznámenáva**, že tieto ustanovenia boli predmetom konzultácií medzi partnermi (Spoločenstvo európskych železníc a Európska federácia pracovníkov v doprave) a zaručujú voľný pohyb pracovníkov v rámci Spoločenstva;

1.10 **potvrďuje**, že definovanie prísnych bezpečnostných pravidiel je základnou a nevyhnutnou podmienkou z hľadiska cieľa dosiahnuť interoperabilitu sietí. Navrhovaná harmonizácia je nevyhnutná vzhľadom na veľké rozdiely v zákonoch rôznych štátov o certifikácii rušňovodičov. Testovanie fyzickej a psychologickej kondície, prevediteľné prehliadky, monitorovanie úrovni kompetencií a základných vedomostí jazyka, ktorý sa bežne používa v daných krajinách sú základné záruky pre vysokú úroveň bezpečnosti na železnici;

1.11 **podporuje** postupné zavádzanie nových ustanovení, ktoré sa budú pôvodne vzťahovať iba na rušňovodičov na medzinárodných tratiach, ale nakoniec sa po zhodnotení rozšíria na všetky rušňovodičov.

Práva a povinnosti cestujúcich na medzinárodných tratiach

VÝBOR REGIÓNOV

1.12 **víta** iniciatívu Komisie stanoviť pravidlá o právach a povinnostiach cestujúcich na medzinárodných tratiach, spolu s pravidlami stanovenými v sektore vzdušnej dopravy. Toto predstavuje krok smerom k zdravej konkurencii medzi rôznymi spôsobmi dopravy;

1.13 **dúfa**, že navrhované opatrenia sa rozšíria na štátne vnútorné kabotážne služby vytvorené v rámci súčasnej legislatívy;

1.14 **poznámenáva**, že v postupoch, ktoré sa budú pravdepodobne zavádzať, neboli zohľadnení zástupcovia užívateľov a miestnych komunít.

Kompenzácia v prípadoch nehody s požiadavkami na kvalitu služieb v železničnej nákladnej doprave

VÝBOR REGIÓNOV

1.15 **poznámenáva**, že podiel železničnej nákladnej dopravy na trhu poklesol, pretože sa zvýšili očakávania zákazníkov ohľadom väčšej kvality, presnejších dodávok, atď.;

1.16 **myslí si**, že opatrenia na zlepšenie kvality služieb dodávaných železničnými podnikmi sú prvoradé, a že bez takých opatrení bude železničná nákladná doprava naďalej upadať;

1.17 **všíma si** snahy Komisie zvýšiť podiel železničnej nákladnej dopravy na trhu za pokračujúcich ťažkých okolností. Jedným zo spôsobov na získanie lojálnosti zákazníkov a prilákanie nových zákazníkov je zaiste zlepšenie kvality poskytovaných služieb;

1.18 **pýta sa**, či by mala Komisia regulovať tento sektor, keď dopravcovia majú zmluvné vzťahy so svojimi zákazníkmi, v ktorých sú požiadavky na kvalitu súčasťou podmienok vyjednávania. Hrozí tu nebezpečenstvo, že regulácia by mohla byť kontraproduktívna, najmä ak požiadavky na kvalitu vedú k vyšším nákladom na služby, kým cestná doprava má voľnosť pri stanovení vzájomne dohodnutých podmienok. Toto je ešte citlivejšia otázka pre železničných dopravcov v nových členských štátoch, najmä ak Komisia nebude regulovať požiadavky na kvalitu na rovnakej báze pre všetky spôsoby dopravy.

2. Odporúčania Výboru regiónov

VÝBOR REGIÓNOV

2.1 **žiada**, aby bol navrhnutý časový harmonogram upravený tak, aby bolo ponechané miesto pre potrebné zhodnotenie predošlých reforiem, a najmä aby toto zhodnotenie mohlo vziať do úvahy zmeny vyžadované týmito reformami v nových členských štátoch a vzdialených regiónoch;

2.2 **dožaduje sa** presnejšej definície medzinárodných služieb začlenením požiadavky, aby boli konečné stanice situované v najmenej jednom veľkom mestskom centre v každej z krajín, ktoré spadajú pod medzinárodné služby. Definícia „služieb pre cestujúcich na medzinárodných tratiach“ navrhovaná v článku 1 návrhu smernice (COM (2004) 139 final) je obmedzená na jediné kritérium, a to že „vlak prechádza najmenej cez jedny hranice.“ Jednoduchosť tejto definície by mohla viesť k deviantnému správaniu (*paraziti*), pretože obsluha prvej stanice za hranicami by stačila na získanie štatútu medzinárodných služieb, aj keď by prakticky celý obrat vznikol iba v jednej krajine. Taká prax by viedla de facto k otvoreniu štátneho trhu v danej krajine;

2.3 **žiada**, aby úloha štátov, regionálnych a miestnych orgánov bola presne vymedzená v definícii charakteristík navrhovaných medzinárodných služieb (počet služieb, počet zastávok, frekvencia, periodičita, sadzby na štátnych tratiach);

2.4 **navrhuje**, aby znenie návrhu smernice bolo konkrétnejšie v tom zmysle, aby sa dalo predpokladať, že obmedzenia prepravných služieb budú závisieť od územného orgánu ako úradu zodpovedného za trasu, ktorá je predmetom poskytovania verejnej služby, a taktiež záležať od regulačného orgánu, o ktorom sa zmieňuje článok 30 smernice 2001/14 ES.

2.5 **odporúča**, aby podmienky využívania medzinárodných služieb boli definované tak, že by odrážali povahu navrhovaných služieb. Podmienky týkajúce sa uskutočniteľnosti takých služieb, účtovanej ceny za jazdu a úrovni služieb závisia od povahy služieb, ktoré sa majú poskytovať. Je napríklad ťažké

apriórne si predstaviť, že existujú rovnaké pravidlá pre cezhraničné služby spájajúce dva priľahlé regióny, služby na vysokorýchlostnej trase, povedzme medzi Londýnom a Marseille, nočnú službu medzi Hamburgom a Zurichom a sezónnu službu medzi Parížom a Benátkami;

2.6 **navrhuje**, aby sa poukázalo aj na vplyv, ktorý bude mať otvorenie medzinárodných železničných služieb na trasy diaľkových autobusov, najmä čo sa týka slobody stanovovania cestovného na týchto trasách (majú tieto spoločnosti aj právo na štátnu kabotáž?);

2.7 **trvá na tom**, že je potrebné stanoviť podmienky, za ktorých nové železničné spoločnosti budú alebo nebudú schopné stanoviť tarify voľne (slobodne) – najmä pre kabotážných zákazníkov – tak, aby sa zabránilo deformácii konkurencie so štátnymi dopravcami, keď štátni dopravcovia nemajú túto slobodu;

2.8 **navrhuje**, že dĺžka prevádzky nových služieb by sa mala stanoviť podľa návratnosti investícií. Aby sa vyšlo nestabilite v poskytovaní služieb v tejto oblasti, je dôležité, aby dostali zainteresované strany záruky;

2.9 **vyžaduje**, aby harmonizovaný doplnkový certifikát pre vlakové osádky požadoval znalosť jazyka každej krajiny, cez ktorú vedie trasa;

2.10 **trvá na tom**, aby boli podmienky pre kompenzácie cestujúcich aplikované na železničnú dopravu, najmä čo sa týka meškania vlakov, totožné s kompenzáciami, ktoré platia vo vzdušnom dopravnom sektore (trvanie a úroveň kompenzácií);

2.11 **všima si**, že čoraz väčší počet miestnych a regionálnych orgánov sa zaoberá týmito otázkami, a preto je nevyhnutné, aby ich zástupcovia boli zapojení do všetkých štátnych orgánov aj orgánov Spoločenstva, ktoré sú zodpovedné za implementáciu týchto opatrení.

Brusel 17. novembra 2004

Predseda
Výboru regiónov
Peter STRAUB