

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic v Skupnosti

COM(2004) 139 final - 2004/0047(COD)

(2005/C 221/13)

Svet je 28. aprila 2004 sklenil, da v skladu s členom 71 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o naslednjem dokumentu: Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic v Skupnosti

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 17. januarja 2005. Poročevalec je bil **g. Chagas**.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 414. plenarnem zasedanju 9. in 10. februarja 2005 (seji z dne 9. februarja) s 122 glasovi za in 53 glasovi proti in 12 vzdržanimi glasovi.

1. Uvod

1.1 Ta predlog je del **tretjega železniškega svežnja**, ki ga je Evropska komisija sprejela 3. marca 2004. Drugi sestavni deli so:

— predlog direktive o certificiranju vlakovnega osebja (COM(2004) 142 final);

— predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o pravicah in obveznostih potnikov v mednarodnem železniškem prometu (COM(2004) 143 final);

— predlog uredbe o nadomestilu in zahtevah glede kakovosti za železniški tovorni promet (COM(2004) 144 final);

in

— Sporočilo Komisije o nadaljnji integraciji evropskega železniškega sistema (COM(2004) 140 final);

— Delovni dokument osebja Komisije o postopnem odpiranju trga za mednarodni železniški potniški promet (SEC(2004) 236).

1.2 **Prvi železniški sveženj** (imenovan tudi infrastrukturni sveženj) je začel veljati dne 15. marca 2001 in ga je bilo treba prenesti v nacionalno zakonodajo do 15. marca 2003. Vsebuje naslednje sestavne dele:

— spremembo Direktive 91/440/EGS o vključitvi prostega dostopa na trg za mednarodni železniški tovorni promet v vseevropskem železniškem omrežju za tovorni promet do 15. marca 2003 in liberalizaciji vsega mednarodnega železniškega tovornega prometa do 15. marca 2008 ⁽¹⁾;

— razširitev področja uporabe direktive o evropski licenci za prevoznike v železniškem prometu (sprememba Direktive 95/18/ES) ⁽²⁾;

— uskladitev določb o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi pristojbin za uporabo železniške infrastrukture ter podeljevanju varnostnega spričevala (nadomesti Direktivo 95/19/ES) ⁽³⁾.

1.3 Evropska komisija je oktobra 2003 pozvala devet držav članic pred Evropsko sodišče, ker je niso uradno obvestile o prenosu prvega železniškega svežnja v nacionalno zakonodajo. Do maja 2004 pet držav še vedno ni poslalo uradnega obvestila, dve državi članici pa sta v nacionalno zakonodajo prenesli samo nekatere določbe.

⁽¹⁾ Direktiva 2001/12/ES – UL L 75, 15. 3. 2001, str. 1 – mnenje EESO – UL C 209, 22. 7. 1999, str. 22

⁽²⁾ Direktiva 2001/13/ES – UL L 75, 15. 3. 2001, str. 26 – mnenje EESO – UL C 209, 22. 7. 1999, str. 22

⁽³⁾ Direktiva 2001/14/ES – UL L 75, 15. 3. 2001, str. 29 – mnenje EESO – UL C 209, 22. 7. 1999, str. 22

1.4 **Drugi železniški sveženj** je bil objavljen v Uradnem listu Evropskih skupnosti dne 30. aprila 2004 in ga je treba prenesti v nacionalno zakonodajo do 30. aprila 2006. Vsebuje naslednje sestavne dele:

- spremembo Direktive 91/440/ES, ki premika datum prostega dostopa na trg za mednarodni železniški tovorni promet na 1. januar 2006 in liberalizacijo notranjega železniškega tovornega prometa, vključno s kabotažo, na obdobje po 1. januarju 2007⁽⁴⁾;
- direktivo o varnosti v železniškem prometu v Skupnosti⁽⁵⁾;
- uredbo o ustanovitvi Evropske železniške agencije⁽⁶⁾;
- spremembo direktiv o interoperabilnosti železniškega sistema za visoke hitrosti (96/48/ES) in železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (2001/16/ES)⁽⁷⁾.

1.5 Prvi in drugi železniški sveženj sta zagotovila pravno podlago za oblikovanje enotnega trga za železniški tovorni promet. Ukrepi vključujejo dostop na trg, podeljevanje dovoljenj in varnostnih spričeval za železniška podjetja, dostop do infrastrukture in izračunavanje pristojbin za njeno uporabo, oblikovanje pravnega okvira za varnost v železniškem prometu in ukrepe za zagotovitev tehnične interoperabilnosti železniškega sistema.

1.6 Kot je EESO poudaril že v svojem mnenju o drugem železniškem svežnju⁽⁸⁾, je zaradi novega pravnega okvira treba popolnoma reorganizirati sektor in oblikovati nove organe in pristojnosti.

1.7 V istem mnenju je EESO izpostavil tudi potrebo po evropskih socialnih pravilih. Evropski socialni partnerji v železniškem sektorju, Skupnost evropskih železnic in Evropska federacija delavcev v prometu so dne 17. januarja 2004 podpisali evropska sporazuma o:

- 1) uvedbi evropske licence za strojevodje v mednarodnem prometu;
- 2) sporazumih o nekaterih vidikih pogojev zaposlovanja za vlakovno osebje v mednarodnem prometu.

⁽⁴⁾ Direktiva 2004/51/ES – UL L 164, 30. 4. 2004, str. 164 – mnenje EESO – UL C 61, 14. 3. 2003, str. 131

⁽⁵⁾ Direktiva 2004/49/ES – UL L 164, 30. 4. 2004, str. 44 – mnenje EESO – UL C 61, 14. 3. 2003, str. 131

⁽⁶⁾ Uredba (ES) št. 881/2004 – UL L 164, 30. 4. 2004, str. 1 – mnenje EESO – UL C 61, 14. 3. 2003, str. 131

⁽⁷⁾ Direktiva 2004/50/ES – UL L 164, 30. 4. 2004, str. 114 – mnenje EESO – UL C 61, 14. 3. 2003, str. 131

⁽⁸⁾ UL C 61, 14. 3. 2003, str. 131

1.8 Komisija kot del tretjega železniškega svežnja predlaga direktivo o certificiranju vlakovnega osebja, ki bi začela veljati leta 2010 ali 2015.

1.9 S predložitvijo dodatne spremembe Direktive 91/440/EGS Komisija nadaljuje prizadevanje za postopno deregulacijo železniškega sektorja.

2. Predlog Evropske komisije

2.1 Komisija predlaga deregulacijo dostopa na trg za mednarodni potniški promet od 1. januarja 2010 dalje. Predlog zajema tudi kabotažo, to je pobiranje in odlaganje potnikov na železniških postajah vzdolž celotne proge. Hkrati pa naj bi bila ukinjena določba o prostem dostopu na trg za mednarodna združenja.

2.2 Vsako leto se v EU 25 z vlakom pelje 6 milijard potnikov, pri čemer levji delež zavzemata lokalni in regionalni promet. Mednarodni potniški promet predstavlja samo okoli 10 % potovanj z vlakom glede na prodane vozovnice. To vključuje regionalni čezmejni promet, čezmejni promet na velike razdalje in (čezmejni) promet z visokimi hitrostmi.

2.3 Komisija priznava, da bi odprtje mednarodnega potniškega prometa za konkurenco, vključno s kabotažo, lahko morda negativno vplivalo na ekonomsko ravnovesje javnega potniškega prometa. Zato predlaga, da se na progah, kjer pogodbe o izvajanju javne službe že veljajo na podlagi Direktive (EGS) št. 1191/69 in kjer bi deregulacija mednarodnega prometa lahko porušila ravnovesje, odobrijo izjeme glede prostega dostopa na trg. To odstopanje bo odobreno samo, kjer je popolnoma nujno za nadaljnje zagotavljanje javnega prevoza in kjer ga je odobrila regulativni organ iz člena 30 Direktive 2001/14/ES. Prav tako mora biti možna sodna revizija odločitve o odobritvi odstopanja.

2.4 Komisija mora predložiti poročilo o izvajanju določbe do 31. decembra 2012.

3. Ocena predloga

3.1 Osnovni pogoji za ponovno oživitev železnice

3.1.1 Predlog za deregulacijo mednarodnega potniškega prometa temelji na predpostavki, da bo konkurenca v mednarodnem prometu imela eno ali več naslednjih posledic: več potnikov, prehod z drugih načinov prevoza (zlasti zračnega prometa) na železnico, boljša kakovost za stranke in nižje voznine.

3.1.2 EESO je že v svojem mnenju o drugem železniškem svežnju ⁽⁹⁾ poudaril osnovne pogoje za ponovno oživitev železniškega sistema:

- financiranje razširitve in utrditve železniške infrastrukture;
- uvedba tehnične interoperabilnosti in zagotovitev sredstev za to;
- vzpostavitev okolja za pošteno konkurenco med različnimi načini prevoza in zlasti:
 - zagotovitev ravnanja v skladu s socialno zakonodajo v sektorju cestnega prometa;
 - zagotovitev poštene politike zaračunavanja pristojbin za uporabo infrastrukture za vse vrste prevoza.

3.1.3 Do danes se predlog za pošteno politiko zaračunavanja pristojbin za uporabo infrastrukture za vse vrste prevoza, kot je bil objavljen v Beli knjigi o evropski prometni politiki za leto 2010, še ni uresničil.

3.1.4 Spremljanje in pravilna uporaba socialne zakonodaje v cestnem prometu še vedno ostaja resna težava.

3.1.5 Poleg tega je treba najti rešitev za težave z dolgovi, ki jih imajo mnoga železniška podjetja. Zlasti v novih državah članicah železniška podjetja ne bodo mogla biti konkurenčna, če ne bodo našli rešitve za njihove visoke dolgove.

3.1.6 EESO je tudi opozoril, da bi uvedba novih organov, kot jih zahtevata prvi in drugi železniški sveženj (regulativni organ, organ za zaračunavanje pristojbine, organ za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti, priglasi organ, organ za podeljevanje varnostnih spričeval, organ za preiskavo nesreč), povzročila nenadno spremembo organizacijskih struktur železnice in zahtevala vrsto let praktičnih izkušenj, preden bi lahko

⁽⁹⁾ Glej opombo 8.

vse skupaj nemoteno delovalo. EESO se je izrekel v prid temu, da postane prednostna naloga varnost v železniškem prometu. To vključuje uvedbo evropske socialne zakonodaje na železnico.

3.2 Naknadna analiza deregulacije železniškega tovornega prometa

3.2.1 Odločitve o deregulaciji železniškega tovornega prometa so bile že sprejete; vendar pa so njihovi učinki še neznani.

3.2.2 Evropska komisija mora do 1. januarja 2006 predložiti poročilo, ki zajema naslednja področja ⁽¹⁰⁾:

- izvajanje Direktive 91/440/ES v državah članicah in pregled dejanskega delovanja različnih vpletenih organov;
- razvoj trga, zlasti mednarodne trende v prometu, poslovanje in tržne deleže vseh akterjev na trgu (vključno z novimi prevozniki);
- učinek na celotno prometno dejavnost in zlasti prehod na alternativne prevoznike;
- učinke na stopnje varnosti v posameznih državah članicah;
- delovne razmere na železnici v posameznih državah članicah.

3.2.3 EESO meni, da je treba počakati na objavo poročila in se seznaniti z učinki do zdaj uresničenih ukrepov, preden se sprejmejo kakršni koli nadaljnji ukrepi za odprtje trga, in poziva Komisijo, da pravočasno odda poročilo.

3.3 Predhodna analiza deregulacije mednarodnega železniškega potniškega prometa

3.3.1 Pred razglasitvijo tretjega železniškega svežnja je Komisija naročila študijo o deregulaciji potniškega prometa. Osnovni namen študije je bil preučiti različne možnosti za deregulacijo in eno priporočiti. Te možnosti so bile:

- deregulacija mednarodnega prometa brez kabotaže;
- deregulacija mednarodnega prometa s kabotažo;
- deregulacija notranjega in mednarodnega železniškega potniškega prometa.

⁽¹⁰⁾ Člen 2(d) Direktive 2004/51/ES Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic v Skupnosti.

3.3.2 Študija je priporočila deregulacijo mednarodnega potniškega prometa s kabotažo ⁽¹¹⁾.

3.3.3 EESO obžaluje, da te vrste študija ni bila uporabljena za celovito preučitev pomembnih vprašanj. Ta vprašanja se nanašajo na učinek deregulacije potniškega prometa na:

- regionalni železniški promet kot promet splošnega interesa, zlasti v majhnih in srednje velikih državah članicah;
- kakovost storitev za stranke;
- zaposlovanje in delovne razmere v železniškem potniškem prometu;
- prevoznike v železniškem prometu v novih srednje- in vzhodnoevropskih državah članicah.

3.3.4 Študija vključuje opažanja v zvezi s posameznimi področji, ki se jih je dotaknila (kot je pomen voznin in cen na posameznih progah). Ta opažanja so bila izdelana na podlagi štirih študij primerov (Švedska, Nemčija, Španija in Madžarska) in simulacije za dve progi. Študija tudi odsvetuje deregulacijo notranjega železniškega potniškega prometa. Vendar pa je bil navedeni cilj študije priporočiti eno od treh možnosti.

3.4 Učinki deregulacije na regionalni in javni promet

3.4.1 Predlog za deregulacijo mednarodnega potniškega prometa zaradi kabotaže zahteva, da so trgi nekaterih vrst notranjega potniškega prometa do določene mere odprti.

3.4.2 Notranji potniški promet je pogosto omrežen, kjer dobiček, ustvarjen na progah z veliko potniki nadomesti izgube na progah z manj potniki, s čimer zagotavlja popolnejšo storitev. To ne velja samo za proge javnega prometa z izključnimi pravicami in/ali subvencijami, za katere predlog Komisije pod strogimi pogoji dopušča odstopanja.

3.4.3 V majhnih in srednje velikih državah članicah bi to lahko povzročilo hude motnje v železniškem potniškem prometu, ki v pogodbi nima določenih izključnih pravic.

3.4.4 V nekaterih državah članicah pogodbe o obveznostih javnih služb ne zajemajo samo posameznih prog, ampak

⁽¹¹⁾ Liberalizacija železniškega potniškega prometa v EU: Razširjena ocena vplivov, februar 2004, Steer Davies Gleave, London.

celotno omrežje. V takih okoliščinah bo težko dokazati ogroženost ravnovesja javnega prevoza.

3.4.5 Možnost odstopanja, kot jo predlaga Komisija, bo vključevala zapletene postopke za dokazovanje veljavnosti odstopanja in bi prav lahko privedla do pravnih sporov.

3.4.6 Julija 2000 je Evropska komisija predlagala COM(2000) 7 final za nadomestitev Uredbe (EGS) št. 1191/69 o obveznostih javne službe v prometu, ki določa pravila za izključne pravice in nadomestilo za javni potniški promet, z novo uredbo.

3.4.7 Predlog za spremembo Uredbe (EGS) št. 1191/69 je za več let obstal v Svetu za promet. Temeljne razlike med predlogom Komisije in stališčem Evropskega parlamenta ostajajo in bi lahko precej spremenile vpliv predloga v smislu deregulacije železniškega potniškega prometa. Komisija namerava pred koncem leta dati nov predlog.

3.4.8 To je še en argument za to, da se počaka na sprejetje tega dela zakonodaje, preden se izdelajo kakršni koli predlogi za zaščito ravnovesja javne službe železniškega potniškega prometa v povezavi z deregulacijo.

3.5 Učinki na kakovost storitev za stranke

3.5.1 Glede na visoke stroške in tradicionalno nizke cene vozovnic je glede na študijo malo verjetno, da bi deregulacija mednarodnega potniškega prometa pripeljala do nadaljnjih znižanj cene za stranke.

3.5.2 Večja izbira, ki bo posledica konkurence med prevozniki v železniškem prometu na isti progi, bi lahko hkrati pomenila, da ne bo več mogoče zagotavljati standardov, ki so prevladovali do zdaj — en urnik, ena vozovnica, informacije iz enega vira. Ustvarile se bodo večje ovire za informiranje.

3.5.3 Odgovor Komisije na to je, da se predlaga zakonodaja, ki zavezuje konkurenčna podjetja, da sodelujejo za ohranitev do zdaj zagotovljenih standardov informiranja.

3.5.4 EESO bo ta predlog preučil v posebnem mnenju. Vendar pa bi želel poudariti, da bodo konkurenčna podjetja morala sodelovati zaradi informiranja strank šele, ko bo trg potniškega prometa odprt.

3.6 Učinek na zaposlovanje

3.6.1 Komisija predvideva, da bo deregulacija mednarodnega potniškega prometa kratkoročno povzročila zmanjšanje števila osebja, vendar pa se bo zaposlovanje srednjeročno povečalo zaradi večjega števila potnikov. Ne upošteva pa na primer morebitnih negativnih učinkov na zaposlovanje zaradi vpliva deregulacije na regionalne in javne proge. Glede na člen 1.7 predlagane direktive naj bi bili učinki odvisni od odločitve vsake države članice za financiranje regionalnega potniškega prometa.

3.6.2 Število zaposlenih na železnici se je v zadnjem desetletju prepolovilo. Prevozniki v železniškem prometu v novih državah članicah in zahodni Evropi so napovedali dodatna odpuščanja zaposlenih. Če deregulacija mednarodnega potniškega prometa vodi do tega, da bodo prevozniki v železniškem prometu v majhnih in srednje velikih državah EU izpodrinjeni tudi v notranjem prometu na velike razdalje, pozitivnih učinkov na zaposlovanje ne gre pričakovati.

3.6.3 Potovanje z vlakom je bilo tradicionalno način prevoza, ki je bil odprt za vse dele družbe. Zračni promet je bil včasih razkošje, danes je način množičnega prevoza. Pozitivnih učinkov na zaposlovanje, povezanih s tem razvojem, ni mogoče ponoviti v enaki meri v mednarodnem železniškem potniškem prometu.

3.6.4 Medtem so visoko kakovostna delovna mesta pri bivših letalskih prevoznikih, ki so bili v lasti države, zamenjala nižje kakovostna delovna mesta v drugih segmentih industrije civilnega letalstva.

3.6.5 EESO je zaskrbljen glede velikega zmanjšanja zaposlitev na železnici. Tolikšno zmanjšanje števila delovnih mest vodi do precejšnjih socialnih problemov v novih državah članicah, ki se spopadajo z visoko brezposelnostjo in nerazvitim sistemom socialne varnosti. Tu so nujni ukrepi socialne podpore. EESO nasprotuje vsem ukrepom, ki vodijo do dodat-

nega zmanjšanja števila delovnih mest in poslabšanja kakovosti delovnih mest v dejavnosti, ki je že tako pod hudim pritiskom.

3.7 Učinki na prevoznike v železniškem prometu v novih državah članicah

3.7.1 Zgoraj navedena študija, ki jo je opravilo podjetje Steer Davies Gleave, poudarja, da slabo stanje infrastrukture v novih državah članicah, slab finančni položaj prevoznikov v železniškem prometu in cene vozovnic, ki so pogosto pod dolgoročno ravniho stroškov, dodatno ovirajo večjo konkurenco.

3.7.2 Poleg tega prevozniki v železniškem prometu nimajo visoko kakovostnega voznega parka, ki bi bil kos konkurenci.

3.7.3 Regionalni železniški promet ima celo večjo vlogo v novih državah članicah kot v EU-15. Če deregulacija mednarodnega potniškega prometa negativno vpliva na zagotavljanje regionalnega prometa, bo ta učinek v novih državah članicah še močnejši. Pospešil bo upad za zdaj še relativno velikega deleža železniškega potniškega prometa.

4. Sklep

4.1 V svojih predhodnih mnenjih se je EESO vedno zavzemal za ponovno oživitev železnice v Evropi in je izpostavil osnovne pogoje za doseg tega:

- razširitev infrastrukture in odstranitev ozkih grl;
- vzpostavitev interoperabilnosti med železniškimi sistemi;
- oblikovanje poštene konkurence med različnimi načini prevoza;
- zagotavljanje socialnih določb in varnosti v železniškem prometu.

4.2 EESO poziva Komisijo in države članice, da pomagajo zagotoviti čimprejšnjo izpolnitev teh pogojev.

4.3 EESO poudarja pomen železniškega potniškega prometa pri izpolnjevanju potrebe ljudi po mobilnosti in njegov pomen kot ponudnika storitev splošnega interesa.

4.4 EESO priznava pomen ponudnika omrežnih storitev in povezavo tega z drugimi načini javnega prevoza v interesu javne mobilnosti. Ta storitev se ne sme ogroziti.

4.5 EESO meni, da bo vsaka odločitev o deregulaciji mednarodnega potniškega prometa temeljila na obsežni in jasni seznanjenosti s splošnimi učinki na železniški potniški promet in vplivom ukrepov, sprejetih v okviru prvega in drugega železniškega svežnja.

4.6 Zato poziva Komisijo, da opravi ustrezno predhodno analizo prednosti in pomanjkljivosti deregulacije potniškega prometa. Analiza bi morala preučiti učinke deregulacije na:

- regionalni železniški promet in železniški promet splošnega interesa, zlasti v majhnih in srednje velikih državah članicah;
- kakovost storitev za stranke;
- zaposlovanje in delovne razmere v železniškem potniškem prometu;
- prevoznike v železniškem prometu v novih srednje- in vzhodnoevropskih državah članicah.

4.7 EESO poziva Komisijo, da najprej predloži poročilo o izvajanju odpiranja trga za železniški tovorni promet, kot ga zahteva Direktiva 91/440/EGS (kakor je bila spremenjena z Direktivo 2004/51/ES).

4.8 EESO poudarja, da predlog za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o ukrepanju držav članic glede zahtev javne službe in oddaje javnih naročil za storitve v železniškem in cestnem potniškem prometu ter potniškem prometu po celin-

skih plovnih poteh [COM(2000) 7 final in spremenjeni predlog COM(2002) 107 final] še vedno čaka v Svetu. Podrobno oblikovanje te direktive bi lahko imelo vpliv na pravila o varstvu javnih prog v okviru deregulacije mednarodnega železniškega potniškega prometa.

4.9 Izboljšave kakovosti storitev na potniških progah povečujejo privlačnost tega načina prevoza, kar še spodbuja cilj evropske prometne politike za trajnostni prometni sistem. Glavno odgovornost tu imajo prevozniki v železniškem prometu. Vendar pa je EESO kritičen glede ukrepov, ki bi lahko znižali trenutne standarde kakovosti storitev. Posebno pozornost bi bilo treba posvetiti ukrepom za izboljšanje kakovosti storitev.

4.10 EESO meni, da bo spodbujanje boljšega sodelovanja med železniškimi podjetji pravi način za izboljšanje kakovosti storitev za potnike v mednarodnem železniškem potniškem prometu, zlasti v regionalnem mednarodnem potniškem prometu.

4.11 EESO bi bil zelo vesel, če bi Komisija vzpostavila dialog z evropskimi socialnimi partnerji o vplivu deregulacije na železniški promet ter zlasti na obseg in kakovost zaposlovanja.

4.12 Delež železniškega potniškega prometa v celotnem potniškem prometu je v novih državah članicah bistveno večji kot v EU 15. Zato EESO meni, da je nujno treba posvetiti posebno pozornost dogajanju v železniškem potniškem prometu v novih državah članicah in vplivu odprtja trga v teh državah. V interesu celotne Skupnosti in v skladu s cilji Bele knjige o prometni politiki je, da se ta velik delež ohrani.

V Bruslju, 9. februarja 2005

Predsednica

Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Anne-Marie SIGMUND

DODATEK

k mnenju Evropskega ekonomsko-socialnega odbora (v skladu z 54. (3) členom poslovnika

V razpravah so bili zavrjeni naslednji predlogi amandmajev, ki so dobili več kot četrtno oddanih glasov

Točka 3.1.4

Točka se črta.

Obrazložitev

Odstavek se ne nanaša na liberalizacijo železniškega prometa. Gre za prepletanje dveh sektorjev v mnenju o spremembi in razvoju železniških podjetij v Evropi. Ne moremo trditi, da je nadzor socialnih predpisov v cestnem prometu težko izvedljiv, kajti obstajajo številni pravni predpisi, ki urejajo čas vožnje in počitka ter delavnik šoferjev. Upoštevanje teh predpisov nadzira tahograf. Avgusta tega leta je bil uveden novi nadzorni inštrument, digitalni tahograf, ki delavnik šoferjev še natančneje nadzira.

Izid glasovanja

Za: 58

Proti: 80

Vzdržanih: 7

Točka 3.1.6

Zadnji stavek se črta.

To vključuje uvedbo evropske socialne zakonodaje na železnico.

Obrazložitev

Varnost železniškega prometa v Skupnosti ureja direktiva 2004/49/EG.

Izid glasovanja

Za: 52

Proti: 93

Vzdržanih: 5

Točka 3.2.3

Točka se nadomesti z:

EESO meni, da je treba analizirati vsebino poročila takoj po objavi, da bi določili, ali naj se predlog direktive spremeni ali se vloži amandma.

Obrazložitev

Sedanje besedilo zahteva zaustavitev zakonodajnega postopka, kar pomeni neke vrste pravno negotovost, ki škodi vsem: podjetjem, zaposlenim, strankam.

Bolj pozitivno in konstruktivno je jasno izraziti voljo po upoštevanju zaključkov za morebitne amandmaje ali spremembe predloga direktive.

Tako ostanemo del dinamičnega in odprtega procesa.

Izid glasovanja

Za: 54

Proti: 92

Vzdržanih: 9

Točki 3.4.7 in 3.4.8

Besedilo se nadomesti in oštevilčenje se ustrezno prilagodi:

Ko bo Svetu ministrov in Evropskemu parlamentu predložen nov predlog uredbe (EGS) št. 119/69, je treba preučiti posledice, ki jih bo predlog uredbe povzročil na področju liberalizacije železniškega prevoza potnikov in uravnoteženosti javnih služb.

Obrazložitev

Sedanje besedilo se sklicuje na položaj, ki ni več aktualen. Komisija je pripravila novo besedilo, ki bo Svetu za promet verjetno predloženo v mesecu juniju. Ni mogoče soditi, kakšen odziv bo doživelo na Svetu ministrov za promet in v Evropskem parlamentu.

Predlagano besedilo je plodnejše.

Izid glasovanja

Za: 68

Proti: 90

Vzdržanih: 8

Točka 3.6

Točka se črta.

Obrazložitev

Ne moremo trditi, da bi liberalizacija železniškega prometa utegnila voditi do izgube delovnih mest in da bi nova delovna mesta bila manjvredna, kajti liberalizacije drugih vrst javnega prevoza je namreč vodila do novih delovnih mest. Potrebno pa je poudariti, da je železniški promet edina vrsta javnega prevoza, ki še ni liberalizirana.

Izid glasovanja

Za: 66

Proti: 102

Vzdržanih: 6
