

**Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o predlogu za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o odškodnini v primerih neizpolnjevanja pogodbenih zahtev glede kakovosti železniškega prevoza blaga**

COM(2004) 144 final — 2004/0050 (COD)

(2005/C 221/03)

Svet je 28. aprila 2004 sklenil, da se bo v skladu s členom 71 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti z Evropskim ekonomsko-socialnim odborom posvetoval o: predlogu za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o odškodnini v primerih neizpolnjevanja pogodbenih zahtev glede kakovosti železniškega prevoza blaga.

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, ki je imela nalogo, da pripravi delo Odbora na tem področju, je sprejela mnenje 17. januarja 2005. Poročevalec je bil **g. Chagas**.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 414. plenarnem zasedanju 9. in 10. februarja 2005 (seja z dne 9. februarja 2005) s 130 glasovi za in 2 vzdržanima glasovoma.

## 1. Uvod

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

— sprememba Direktive 91/440/EGS: liberalizacija mednarodnega potniškega prometa (COM(2004) 139 final);

— predlog za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o pravicah in dolžnostih mednarodnih potnikov (COM(2004) 143 final);

— predlog za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o odškodnini v primerih neizpolnjevanja pogodbenih zahtev glede kakovosti železniškega prevoza blaga (COM(2004) 144 final);

in

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

— delovni dokument osebja Komisije o postopnem odprtju trga za železniške storitve za mednarodne potnike (SEC(2004) 236).

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

— spremembo Direktive 91/440/EGS, vključno s prostim dostopom na trg za mednarodni železniški prevoz blaga v vseevropskem železniškem omrežju za prevoz blaga do 15. marca 2003 in liberalizacijo mednarodnega železniškega prevoza blaga do 15. marca 2008 <sup>(1)</sup>;

— širitev področja uporabe direktive o evropski licenci za železniška podjetja (sprememba direktive 95/18/ES) <sup>(2)</sup>;

— uskladitev določb, ki urejajo dodelitev zmogljivosti železniške infrastrukture, in zaračunavanja dajatev za uporabo železniške infrastrukture ter certificiranja varnosti (nadmesti Direktivo 95/19/ES) <sup>(3)</sup>.

1.3 Oktobra 2003 je Evropska komisija na Evropskem sodišču vložila tožbo zoper devet držav članic, ker je niso obvestile o prenosu prvega železniškega paketa v nacionalno zakonodajo. Do maja 2004 pet držav članic še vedno ni poslalo obvestila, dve državi članici pa sta v nacionalno zakonodajo prenesli le nekatere določbe.

<sup>(1)</sup> Direktiva 2001/12/ES – UL L 75 z dne 15.3.2001, str. 1 – mnenje EESO – UL C 209 z dne 22.7.1999, str. 22.

<sup>(2)</sup> Direktiva 2001/13/ES – UL L 75 z dne 15.3.2001, str. 26 – mnenje EESO – UL C 209 z dne 22.7.1999, str. 22.

<sup>(3)</sup> Direktiva 2001/14/ES – UL L 75 z dne 15.3.2001, str. 29 – mnenje EESO – UL C 209 z dne 22.7.1999, str. 22.

1.4 **Drugi železniški paket** je bil objavljen v Uradnem listu Evropske skupnosti 30. aprila 2004 in ga je treba prenesti v nacionalno zakonodajo do 30. aprila 2006. Obsega naslednje dele:

- spremembo Direktive 91/440/ES: prestavlja datum prostega dostopa do trga za mednarodni železniški prevoz blaga na zgodnejši termin, in sicer na 1. januar 2006, ter liberalizacijo nacionalnega železniškega prevoza blaga, vključno s kabotažo, od 1. januarja 2007 <sup>(1)</sup>;
- direktivo o varnosti v železniškem prometu v Skupnosti <sup>(2)</sup>;
- uredbo o ustanovitvi evropske železniške agencije <sup>(3)</sup>;
- spremembo direktiv o interoperabilnosti železniškega sistema visoke hitrosti (96/48/ES) in običajnega železniškega sistema (2001/16/EC) <sup>(4)</sup>.

1.5 Prvi in drugi železniški paket sta zagotovila pravno podlago za vzpostavitev enotnega trga za železniški prevoz blaga. Ukrepi obsegajo dostop na trg, licenciranje in certificiranje varnosti železniških podjetij, dostop do infrastrukture in izračun stroškov za njeno uporabo, vzpostavitev pravnega okvira za varnost v železniškem prometu ter ukrepe za zagotovitev tehnične interoperabilnosti železniškega sistema.

1.6 Ta predlog dopolnjuje že vzpostavljeni pravni okvir, da bi se odprl trg s pomočjo ukrepov za izboljšanje kakovosti železniškega prevoza blaga.

## 2. Predlog Komisije

2.1 Predlog za uredbo o kakovosti v železniškem prevozu blaga je namenjen izboljšanju železniškega prevoza blaga s sredstvi pogodbenega sporazuma o odškodnini med železniškimi podjetji za prevoz blaga in strankami. Komisija meni, da je glavni razlog za skromni delež železniških prevozov pri povečanju prevozov blaga in vedno manjši tržni delež v primerjavi z drugimi načini prevozov pomanjkanje kakovosti in zanesljivosti železniškega prevoza blaga.

<sup>(1)</sup> Direktiva 2004/51/ES – UL L 164 z dne 30.4.2004, str. 164 – mnenje EESO – UL C 61 z dne 14.3.2003, str. 131.

<sup>(2)</sup> Direktiva 2004/49/ES – UL L 164 z dne 30.4.2004, str. 44 – mnenje EESO – UL C 61 z dne 14.3.2003, str. 131.

<sup>(3)</sup> Uredba (ES) št. 881/2004 – UL L 164 z dne 30.4.2004, str. 1 – mnenje EESO – UL C 61 z dne 14.3.2003, str. 131.

<sup>(4)</sup> Direktiva 2004/50/ES – UL L 164 z dne 30.4.2004, str. 114 – mnenje EESO – UL C 61 z dne 14.3.2003, str. 131.

2.2 Komisija pričakuje, da bo uporaba odškodninskega sistema pomenila pobudo železniškim podjetjem, da bodo izboljšala učinkovitost železniškega prevoza blaga. Domneva, da bo sčasoma konkurenca povzročila velik pritisk za izboljšanje kakovosti, toda z vidika Komisije resnično odpiranje evropskega trga za železniške prevoze blaga ne poteka dovolj hitro. Nova železniška podjetja pokrivajo le od 3 do 4 % trga in v nekaterih državah članicah konkurence praktično ni.

2.3 Predlagana uredba zavezuje železniška podjetja in stranke, da zahteve glede kakovosti določijo v pogodbah o prevozih in da se v primeru neizpolnjevanja zahtev izplača odškodnina. Pogodbene stranke so obvezane, da se sporazumejo o vsaj treh od naslednjih zahtev:

— čas predaje blaga, vagonov ali vlakov,

— čas prihoda in odškodnina za zamude,

— odškodnina v primeru izgub ali poškodovanja blaga,

— odškodnina v primeru, da železniško podjetje ali stranka odpove prevoz,

— nadzorni sistem kakovosti.

2.4 Predlagana uredba določa najvišje in najnižje odškodnine v primeru izgube, škode, zamude, pomanjkanja informacij o zamudah in izgubi ali poškodovanju blaga zaradi zamude. V primeru škode na primer določa znesek največ 75 EUR na kilogram poškodovane bruto teže. V primeru zamud blok vlakov je odškodnina določena na najmanj 5 % in največ 25 % cene prevoza. V primeru pomanjkanja informacij o zamudah odškodnina znaša vsaj 5 % cene prevoza.

2.5 Pogodbene stranke so zavezane, da določijo odškodnino za odpoved prevoza bodisi s strani železniškega podjetja bodisi stranke. Za odškodnino se lahko sporazumejo s pomočjo izjave o vrednosti blaga za prevoz ali izjave o interesu za dostavo.

2.6 Poroštvo je izključeno v primeru napake ene od pogodbenih strank, napake ali drugega dejanja tretje osebe, višje sile ali okoliščin, ki se jim ni bilo mogoče izogniti in katerih posledic ni bilo mogoče preprečiti. Če pride do odškodninskega zahtevka zaradi napake upravljavca infrastrukture, železniško podjetje plača zahtevek, povračilo zanj pa zahteva od upravljavca infrastrukture.

2.7 Če je vključenih več železniških podjetij, vsa podjetja „solidarno jamčijo“ ne glede na to, katero podjetje je povzročilo zamudo ali škodo.

### 3. Pripombe o predlogu Komisije

3.1 Da bi spodbudila trajnostni prevozni sistem in zagotovila ravnotežje med načini prevozov, kot je določeno v beli knjigi o evropski prometni politiki za leto 2010, je Skupnost zastavila za cilj povečanje deleža železniškega prevoza blaga. Izboljšanje kakovosti storitev v železniškem prevozu blaga je eden od mnogih pristopov k dosegi tega cilja in ga je načeloma treba pozdraviti.

3.2 Komisija predlaga sistem pobud, v skladu s katerim se želi izogniti plačevanju odškodnin in je namenjen izboljšanju kakovosti in predvsem pravočasnosti. Ponavadi je prvi odziv operaterjev na večje finančno tveganje zaradi možnih plačil odškodnine dvig cen.

3.3 Zastavi se vprašanje, ali je predlagan pristop Komisije ustrezen.

3.4 Področje uporabe predlagane uredbe zajema tako mednarodni kot nacionalni prevoz. Komisija sama je v obrazložitveni memorandum k predlagani uredbi zapisala, da pogodbe o kakovosti že obstajajo v glavnem za nacionalne prevoze, za mednarodne pa se manj uporabljajo. Komisija nadalje ugotavlja, da se problemi pojavijo, če je vključenih več železniških podjetij, kar se zgodi zlasti v mednarodnem prevozu.

3.5 Vprašanje je, ali bi bil v primeru kršitve pogodbenih dogovorov komercialnih partnerjev (to ni vprašanje varstva potrošnikov) bolj omejen obseg za mednarodni železniški prevoz blaga bolj ustrezen.

3.6 Premisliti bi bilo treba tudi, katere pozitivne pobude so na razpolago namesto uvedenega plačevanja odškodnin v skladu z uredbo EU, ki bi bila izjemna za železniški sektor in bi dopolnjevala sedanjo mednarodno konvencijo o mednarodnih železniških prevozih COTIF (CIM). Člen 11 Direktive 2001/14/ES na primer zagotavlja premijo pri infrastrukturnih stroških, če podjetje sprejme ukrepe za zmanjšanje motenj in izboljšanje storilnosti sistema.

3.7 Pri spodbujanju železniškega prevoza blaga je bistveno izogibanje diskriminacijski obravnavi različnih konkurenčnih načinov prevoza.

3.8 Tako se zastavi vprašanje, kakšne primerljive določbe veljajo v letalskem in cestnem prevozu blaga. Mednarodni sporazumi o odškodnini za škodo ali izgubo predvidevajo bistveno nižje stopnje (konvencija iz Montreala o letalskem prometu tretjino največjega zneska, predvidenega v uredbi, konvencija o pogodbi za mednarodni cestni prevoz blaga [CMR] pa šestino največjega zneska).

3.9 Odnos med sistemom za nadzorovanje kakovosti, o katerem se morajo sporazumeti pogodbene stranke, in tehnične specifikacije za interoperabilnost (TSI) telematskih aplikacij za prevoze blaga ostaja nejasen. Evropski elektronski nadzor železniškega prevoza blaga v realnem času je zajet v tehnični specifikaciji za interoperabilnost telematskih aplikacij za prevoze blaga. V tej določbi so opredeljene usklajene tehnične specifikacije in pogoji komunikacije. Toda njena uporaba in izvajanje zahtevata še bistvene investicije in nekaj let.

3.10 V skladu s predlogom lahko železniško podjetje zahteva povračilo odškodnine od upravljavca infrastrukture, če je povzročil zamudo.

3.11 V zvezi s tem pa bodo poskusi, kako to obiti, verjetno pomenili dvig cene za pot (doplačila za tveganje) in vključili možnost časovne zamude. Ker pa so zmogljivosti infrastrukture omejene, to ne bi bil zaželen odziv. V sektorju letalskih prevozov se je to že zgodilo, odkar je začela veljati direktiva o odškodnini potnikom. Izračun tveganja bo znatno bolj kompliciran za upravljavce infrastrukture, saj ne poznajo in ne morejo vplivati na vrednost pretoka blaga in odškodnino, ki je posledica tega.

3.12 Upoštevati je treba, da je infrastruktura v novih državah članicah srednje in vzhodne Evrope šibkejša in zahteva bistvene investicije, obveznost plačevanja odškodnin v uredbi bi lahko povzročila znatne težave.

3.13 Predlog vsebuje znatna prizadevanja za ugotavljanje, kdo je za kaj odgovoren, in za zahtevke za odškodnino, ki jo železniška podjetja lahko zahtevajo od upravljavca infrastrukture. Določanje odgovornosti bo težavno tudi v primeru, ko je vključenih več železniških podjetij.

3.14 Posledica perspektive visokih odškodnin ne sme pomeniti zmanjšanja varnosti, da bi železniška podjetja lahko upoštevala roke dostave. Preprečiti je treba tudi, da bi železniška podjetja preveč pritisnila na svoje zaposlene in tvegala zanemarjanje pravil glede delovnega časa ter časa za vožnjo in počitek.

3.15 V mnenju o drugem železniškem paketu je EESO že poudaril, da socialni pogoji v cestnem prevozu le-temu dajejo konkurenčno prednost pred železniškim prevozom blaga. Posledica tega ne more biti izenačenje delovnih pogojev v železniškem prevozu blaga s cestnim in spodbujanje železniških podjetij, da bi zavračala pravila in pritiskala na delovno silo.

#### 4. Sklepi

4.1 EESO načeloma pozdravlja ukrepe za izboljšanje kakovosti železniškega prevoza blaga.

4.2 Pozitivne pobude bi bile bolj zaželeno kot strog sistem plačevanja odškodnin, ki bi povzročil poskuse izogibanja pravilom, in vzpostavljanje zapletenega sistema povračil. To velja zlasti za vlogo upravljavca infrastrukture.

4.3 Ukrepi za izboljšanje kakovosti železniškega prevoza blaga ne smejo diskriminirati v primerjavi z drugimi načini prevoza.

4.4 EESO poziva Komisijo, da preuči vpliv ukrepov na podjetja in upravljavce infrastrukture v novih državah članicah.

4.5 EESO vztraja, da ukrepi za izboljšanje kakovosti ne smejo povzročiti, da bi podjetja poskušala obiti pravila na račun varnosti in delovnih pogojev.

V Bruslju, 9. februarja 2005

Predsednica  
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora  
Anne-Marie SIGMUND