

Mnenje Odbora regij o Sporočilih Komisije o

- nadaljevanju integracije sistema evropskih železnic: tretji železniški paket
- predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta za spremembe direktive 91/440/CEE Sveta o razvoju železniškega prometa Skupnosti
- predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o izdajanju potrdil osebju, ki opravlja prevoze lokomotiv in vlakov na železniškem omrežju Skupnosti
- predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o pravicah in obveznostih potnikov na mednarodnih železniških progah
- predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o nadomestilih v primeru nespoštovanja zahtev po kakovosti na področju storitev železniškega tovornega prometa

(2005/C 71/07)

ODBOR REGIJ JE

ob upoštevanju sporočila Evropske komisije o Nadaljevanje integracije sistema evropskih železnic: tretjem železniškem paketu COM(2004) 140 final; predloga direktive Evropskega parlamenta in Sveta s spremembami direktive 91/440/CEE Sveta o razvoju železniškega prometa Skupnosti, COM(2004) 139 final – 2004/0047 (COD), predloga direktive Evropskega parlamenta in Sveta o izdajanju potrdil osebju, ki opravlja prevoze lokomotiv in vlakov na železniškem omrežju Skupnosti - COM(2004) 142 final – 2004/0048 (COD); predloga uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o pravicah in obveznostih potnikov na mednarodnih železniških progah - COM(2004) 143 final – 2004/0049 (COD) in predloga uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o nadomestilih v primeru nespoštovanja zahtev po kakovosti na področju storitev železniškega tovornega prometa - COM(2004) 144 final – 2004/0050 (COD);

ob upoštevanju odločbe Sveta z dne 28. aprila 2004, da se posvetuje na to temo, v skladu s prvim odstavkom člena 265 in členom 71 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti;

ob upoštevanju sklepa predsednika z dne 19.6.2004, da komisijo za politiko ozemeljske kohezije zadolži za oblikovanje mnenja na to temo;

ob upoštevanju prejšnjega mnenja o Predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o interoperabilnosti konvencionalnega vseevropskega železniškega sistema (COM(1999) 617 final - 1999/0252 COD) (CdR 94/2000 fin) ⁽¹⁾;

ob upoštevanju prejšnjega mnenja o sporočilu Komisije Za integriran evropski železniški prostor (COM(2002) 18 final (drugi železniški paket) (CdR 97/2002 fin) ⁽²⁾;

ob upoštevanju prejšnjega mnenja o beli knjigi Evropske prometne politike do leta 2010 – čas odločitev (COM(2001) 370 final) (CdR 54/2001 fin) ⁽³⁾;

ob upoštevanju prejšnjega mnenja o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o dodelitvi finančne pomoči Skupnosti za izboljšanje okoljskih lastnosti sistema za prevoz blaga „Marco Polo“ (COM(2002) 54 final – 2002/0038 COD) (CdR 103/2002 fin) ⁽⁴⁾;

⁽¹⁾ UL C 317 z dne 6.11.2000, str. 22.

⁽²⁾ UL C 66 z dne 19.03.2003, str. 5.

⁽³⁾ UL C 192 z dne 12.8.2002, str. 8.

⁽⁴⁾ UL C 278 z dne 14.11.2002, str. 15.

ob upoštevanju prejšnjega mnenja o Koridorjih in TEN-T: izvodi za rast in instrumenti za evropsko kohezijo in o sporočilu Komisije Razvoj evro-mediteranskega transportnega omrežja (COM(2003) 376 final) (CdR 291/2003 fin) ⁽²⁾;

ob upoštevanju osnutka mnenja (CdR 161/2004 rev.1), ki ga je dne 24.9.2004 sprejela komisija za politiko ozemeljske kohezije (poročevalec: **g. Bernard Soulage**, podpredsednik regije Rone (FR, SES)

ker:

- 1) je razvoj železniškega prevoza potnikov in blaga nujen pogoj za uresničitev integrirane Evrope in pomemben vir gospodarske rasti,
- 2) lahko poskus nadziranega odpiranja trgov na področju železniškega prometa pomeni dodaten korak pri uresničevanju tega razvojnega cilja, še zlasti na mednarodni ravni,
- 3) je pri vsakem prizadevanju za integracijo in odpiranje treba imeti v mislih troje: kakovost storitev, varnost potnikov in blaga ter pravice uporabnikov in teritorijev

sprejel pričujoče mnenje na 57. plenarnem zasedanju, dne 17. in 18. novembra 2004 (seja 17. novembra 2004).

1. Stališče Odbora regij

Za ustanovitev enotnega trga na področju storitev železniškega prometa

Čeprav so predlogi za Odbor regij načeloma sprejemljivi, je treba podrobno preučiti številna vprašanja, tako na ravni načina poseganja držav in lokalnih skupnosti kot glede na posledice in naravo predpisov, ki jih predlaga Komisija. Odbor regij se želi prepričati, da bo izvajanje reforme železniškega prometa povečevalo kakovost železniških storitev in konkurenčnost železnice v primerjavi z drugimi prevoznimi sredstvi ter zagotavljal gospodarsko upravičenost izvajalcev železniškega prometa.

ODBOR REGIJ

1.1 **pozdravlja** napore za promocijo in izvajanje evropskega integriranega železniškega prostora (EFEL), ki je nujen in predhodni pogoj za ponovno oživljanje prevoznega sredstva in ga ni moč zaobiti pri načrtovanju trajnostne prevozne politike v Evropski uniji, kot je opisana v beli knjigi;

1.2 v veliki meri **podpira** prizadevanja Komisije za oblikovanje dejanskega enotnega trga železniških storitev, tako na področju potniškega prometa kot prevoza blaga, v skladu s sklepi Evropskega parlamenta. Predlogi v okviru tretjega železniškega paketa zagovarjajo izboljšanje kakovosti storitev prevoza blaga in postopno odpiranje potniškega prevoza v vseh državah Unije, najprej pa v mednarodnih potniških storitvah;

1.3 **ugotavlja**, da je treba v okviru trajnostnega razvoja podpreti pobudo na področju mednarodnega potniškega

prometa za razvoj storitev z visoko hitrostjo, ki povezujejo regije, vendar jo mora spremljati kakovostna regionalna ponudba, ki temelji na pogostosti prevozov.

1.4 **želi** pospešiti razvoj čezmejnih storitev, ki predstavljajo pomembno tržišče potnikov, ki se vsakodnevno vozijo na delo. Za zagotovitev visoke ravni kakovosti in finančne upravičenosti storitev je treba spodbujati dogovore med regijami;

1.5 **prav tako posveča veliko pozornost** prizadevanjem za urejanje okolja in enakega dostopa do različnih območij. V zvezi s tem želi, da se sprejmejo vse potrebne določbe, da pojav novih železniških prevoznikov ne bi pomenil opustitev nerentabilnih storitev, ki so se obdržale s pomočjo sorazmerne tarifne porazdeljenosti.

Opredimo lahko dve vrsti tveganj:

— Prvo tveganje je povezano z obrobni ali neobalnimi regijami, ki so lahko prikrajšane za nove storitve, če o njihovih lastnostih odloča samo operater. Prav tako lahko mednarodne proge poslabšajo položaj nekaterih medregionalnih povezav, za katere ne veljajo pogodbe javnih služb, saj uporabljajo tiste postanke, ki ustvarjajo največ prometa in so torej najbolj rentabilni.

— Drugo tveganje se nanaša na izvedbene pogoje zaščitne klavzule za povezave, še zlasti regionalne, ki so predmet pogodbe z javnimi službami.

⁽²⁾ UL C 109 z dne 30.4.2004, str. 10.

1.6 **opominja**, da je vprašanje varnosti v železniškem prometu bistvenega pomena, na kar opozarjajo obrazložitve. Pojav cenovno ugodnih družb ne sme poslabšati varnosti potnikov (usposabljanje voznikov in licence, zastaranost vozniških sredstev in predpisi za vzdrževanje). To je še toliko bolj pomembno glede na to, da dovoljenje za opravljanje kabotaže vodi k prepletanju prevoznih poti, še zlasti na regionalnih progah, za katere pogodbe javnih služb najpogosteje zahtevajo visoko raven varnosti. Dovoljenje za kabotažo dejansko vodi k liberalizaciji trga železniškega prometa na določenih nacionalnih segmentih. Pomembno je zagotoviti, da takšno odpiranje konkurenci ne bo poslabšalo gospodarske upravičenosti nekaterih nacionalnih postaj, za katere ne veljajo pogodbe javnih služb.

1.7 **podpira** postopke za ocenjevanje reform podjetij na področju železniškega prometa, s katerimi bi preverili, ali prispevajo k izboljšanju ponujenih storitev (raven ponudbe, kakovost storitev, varnost, stroški). Iz tega zornega kota se sprašuje o ustreznosti sprejetega koledarja, ki oceni prejšnjih reform ne namenja dovolj časa.

Izdaja potrdil za strojevodje na železniškem omrežju Skupnosti

ODBOR REGIJ

1.8 **podpira** pobudo Komisije, ki si prizadeva za uvedbo sistema izdaje potrdil strojevodjem v dveh oblikah, 1) potrdilo EU, veljavno na celotnem ozemlju, ki ga izda državni organ ali uradno pooblaščen predstavnik in pripada strojevodji, in 2) enotno dodatno potrdilo, ki upošteva posebne zahteve pooblaščenih služb, ima omejeno veljavnost in ga izda železniško podjetje, ki strojevodjo zaposluje;

1.9 **ugotavlja**, da se o tem sistemu posvetujeta dva organa: Skupnost evropskih železnic in Evropska zveza prometnih delavcev (the Community of European Railways and the European Transport Workers' Federation) in da zagotavlja prosti pretok delavcev znotraj Skupnosti;

1.10 **zagotavlja**, da je opredelitev strogih varnostnih pravil nujna zahteva, če si prizadevamo za interoperabilnost omrežij. Predlagano poenotenje je potrebno glede na veliko raznolikost nacionalnih zakonodaj na področju potrdil za strojevodje. Nadzor fizičnih in psiholoških sposobnosti, njihovo občasno preverjanje in spremljanje ravni usposobljenosti ter osnovnega znanja skupnega jezika sodijo med nepogrešljiva zagotovila za visoko raven varnosti v železniškem prometu.

1.11 **podpira** postopno uveljavljanje novih določb, ki bodo prvotno omejene na strojevodje, zaposlene v mednarodnih storitvah, ki pa bodo nazadnje, po oceni, veljale za vse.

Pravice in obveznosti mednarodnih železniških potnikov

ODBOR REGIJ

1.12 **pozdravlja** pobudo Komisije za uzakonitev pravic in obveznosti mednarodnih železniških potnikov, podobno kot na področju zračnega prometa, kar je v skladu s prizadevanji za zdravo konkurenco med različnimi prevoznimi sredstvi;

1.13 **želi**, da predlagani ukrepi veljajo tudi za storitve nacionalne interne kabotaže v okviru veljavne zakonodaje;

1.14 **opaža**, da mnenja predstavnikov uporabnikov in lokalnih skupnosti niso v zadostni meri upoštevana pri postopkih z možnostjo izvedbe.

Nadomestila v primeru neupoštevanja zahtev za kakovost storitev na področju prevoza blaga

ODBOR REGIJ

1.15 **ugotavlja**, da je delež železniškega prevoza blaga upadel, medtem ko so se pričakovanja strank za boljše kakovost, točnejšo dostavo itd. povečala;

1.16 **meni**, da so ukrepi za izboljšanje kakovosti opravljenih storitev železniških podjetij bistveni, v nasprotnem primeru bo železniški prevoz blaga še naprej upadal;

1.17 **se je seznanil** s prizadevanji Komisije za rast tržnih deležev železniškega prevoza blaga, ki še vedno poteka v težavnih razmerah. Izboljšanje kakovosti storitev operaterjev je gotovo način za pridobivanje stalnih in novih strank.

1.18 **se sprašuje**, ali mora Komisija zakonsko urediti sektor, ko so vendar operaterji pogodbeno vezani s strankami in zahteve po kakovosti del pogajanj. Obstaja tveganje, da pride do nasprotnih učinkov, še zlasti v primeru, če bodo zahteve po kakovosti povzročile povečanje cen storitev, medtem ko cestni promet še vedno prosto določa skupaj sprejete zahteve. To vprašanje je še toliko bolj občutljivo v primeru železniških operaterjev novih držav članic, zlasti če Komisija ne bo zakonsko uredila zahtev po kakovosti na istih osnovah in za vsa prevozna sredstva.

2. Priporočila Odbora regij

ODBOR REGIJ

2.1 **zahteva**, da se v koledarju nameni več časa za potrebne ocene prejšnjih reform in da ocene upoštevajo spremembe, ki so jih reforme povzročile v državah, ki so se pred kratkim pridružile Uniji, in v obrobni regijah.

2.2 **želi**, da se mednarodne storitve natančneje opredeli tako, da se v vsaki državi, skozi katere potekajo mednarodne proge, določi končno postajo v vsaj enem večjem mestnem središču. Opredelitev mednarodnih potniških storitev, predlagana v prvem členu osnutka direktive [COM(2004) 139 final] se namreč omejuje na en sam kriterij: naj „vsi vagoni prečkajo vsaj eno mejo“. Enostavnost opredelitve je lahko vir zlorab (*free riders*), saj bi za pridobitev položaja mednarodne proge zadoval postanek na prvi postaji za mejo, skoraj celoten prihodek pa bi se ustvaril v eni državi. Takšno ravnanje bi dejansko povzročilo odprtje nacionalnega trga države.

2.3 **zahteva**, da se natančneje določi vloga držav in teritorialnih skupnosti v opredelitvi značilnosti predvidenih mednarodnih storitev (število storitev, število postankov, frekvenca, periodičnost, cene na nacionalnih progah).

2.4 **predlaga**, da se natančneje oblikuje osnutek direktive, tako da se predvidi, da so omejitve kabotaže v pristojnosti teritorialne skupnosti kot organa, ki organizira progo, ki je predmet pogodbe o javni storitvi, in kot nadzornega organa, ki ga navaja člen 30 Direktive 2001/14ES.

2.5 **priporoča** opredelitev pogojev za uporabo mednarodnih storitev glede na naravo predvidenih storitev. Pogoji za upravičenost storitev, njihove cene in raven so namreč odvisni od same narave storitev. Tako je vnaprej težko predvideti iste predpise za čezmejne storitve, ki povezujejo dve sosednji regiji,

za storitve na hitri progi kot London – Marseille, za nočno vožnjo med Hamburgom in Zürichom ali za sezonsko povezavo med Parizom in Benetkami ...

2.6 **predlaga**, da se navedejo posledice, ki jih povzročajo odpiranje konkurenci mednarodnih železniških storitev, za mednarodne avtobusne proge, predvsem na področju prostih cen na teh progah (ali imajo tudi ta podjetja pravico do nacionalne kabotaže?).

2.7 **vztraja**, da je potrebno natančneje opredeliti, v katerih pogojih bodo nove mednarodne železniške storitve lahko prosto določale svoje tarife, še zlasti to velja za stranke kabotaže, da ne bi prišlo do izkrivljanja konkurence pri nacionalnih operaterjih v primerih, ko slednji cen ne določajo prosto.

2.8 **predlaga**, da se določi trajanje novih storitev, ki se ujemajo s povračilom investicije. Udeležencem je treba dati zagotovila, da bi se izognili razpršenosti ponudbe na tem področju.

2.9 **zahteva**, da se za enotno dodatno potrdilo za osebe zahteva obvladovanje jezika vsake države, skozi katero poteka proga.

2.10 **poudarja** dejstvo, da morajo biti pogoji za odškodnine potnikom železniškega prometa, še zlasti za zamujanje vlakov, enaki pogojem na področju zračnega prometa (veljavnost in višina odškodnine).

2.11 **ponovno opozarja**, da vsa ta vprašanja zadevajo vedno večje število teritorialnih skupnosti in da je torej bistveno, da njihovi zastopniki sodelujejo pri vseh državnih organih ali organih Skupnosti, ki so zadolženi za izvajanje teh ukrepov.

V Bruslju, 17. novembra 2004

Predsednik
Odbora regij
Peter STRAUB