

A Régiók Bizottsága véleménytervezete a következő tárgyban: Az Európai Bizottság közleményeiről

- „Az európai vasúti rendszer integrációjának folytatása: A harmadik vasúti csomag”
- „Az Európai Parlament és a Tanács irányelvjavaslata, a Tanács 91/440/EGK sz., a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló irányelvnek módosítására”
- „Az Európai Parlament és a Tanács irányelvjavaslata a közösségi vasúthálózaton dolgozó mozdony és vonatvezetői utazó személyzet képesítési rendszeréről”
- „Az Európai Parlament és a Tanács rendelettervezete a nemzetközi vasúton utazók jogairól és kötelességeiről”
- „Az Európai Parlament és Tanács rendelettervezete a vasúti teheráru-forgalomban a szerződéses minőségi követelmények be nem tartása miatt fizetendő kártérítésekről”

(2005/C 71/07)

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA,

Tekintettel az „Európai Bizottság Közleményére – Az európai vasúti rendszer integrációjának folytatása: a harmadik vasúti csomag”, – COM(2004) 140 végleges, „Az Európai Parlament és a Tanács irányelvjavaslata a Tanács 91/440/EGK sz., a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló irányelvnek módosítására”, COM(2004) 139 végleges - 2004/0047 (COD); „Az Európai Parlament és a Tanács irányelvjavaslata a közösségi vasúthálózaton dolgozó mozdony- és vonatvezetői utazó személyzet képesítési rendszeréről” - COM(2004) 142 végleges - 2004/0048 (COD), „Az Európai Parlament és a Tanács rendelettervezete a nemzetközi vasúton utazók jogairól és kötelességeiről” - COM(2004) 143 végleges - 2004/0049 (COD) és „Az Európai Parlament és Tanács rendelettervezete a vasúti teheráru-forgalomban a szerződéses minőségi követelmények be nem tartása miatt fizetendő kártérítésekről”. - COM(2004) 144 végleges - 2004/0050 (COD);

Tekintettel a Tanács 2004. április 28-án hozott döntésére, mely szerint az Európai Közösséget létrehozó szerződés 265. cikkének első bekezdése és 71. cikke alapján a fenti témában kikéri a Régiók Bizottságának véleményét;

Tekintettel Elnökének 2004. június 19-i döntésére, amellyel megbízta a „Területi Kohéziós Politika” szakbizottságot, hogy készítsen véleményt e tárgyban;

Tekintettel korábbi véleményére az „Európai Parlament és a Tanács irányelvjavaslatáról a konvencionális transzeurópai vasúti rendszer interoperabilitására” (COM(1999) 617 végleges – 1999/0252 COD) (RB 94/2000 végleges) ⁽¹⁾

Tekintettel előző véleményére az Európai Bizottság „Az európai vasúti rendszer integrációja felé” című Közleményéről (COM (2002) 18 végleges (második vasúti csomag) (RB 97/2002 végleges) ⁽²⁾);

Tekintettel korábbi véleményére a „A közlekedés európai politikája 2010 perspektívájában: a választás órája” című Fehér könyvről (COM(2001) 370 végleges) (RB 54/2001 végl.) ⁽³⁾);

Tekintettel korábbi véleményére az „Európai Parlament és a Tanács rendelettervezetéről az árufuvarozási rendszer környezetvédelem területén elért teljesítményének javítása céljából nyújtandó közösségi pénzügyi segítség odaítélésére” – „Marco Polo” (COM(2002) 54 végl. -2002/0038 COD) (RB 103/2002 végl.) ⁽⁴⁾);

⁽¹⁾ 2000.11.6-i HL C 317, 22. oldal.

⁽²⁾ 2003.3.19-i HL C 66, 5. oldal.

⁽³⁾ 2002.8.12-i HL C 192, 8. oldal.

⁽⁴⁾ 2002.11.4-i HL C 278, 15. oldal.

Tekintettel korábbi véleményére „Folyosók és az RTE-T: a növekedés motorjai és az európai kohézió eszközei”-ről és az Európai Bizottságnak „Egy euro-mediterrán szállítmányozási hálózat kifejlesztése” című közleményéről (COM(2003) 376 végleges) (RB 291/2003 fin)⁽⁹⁾;

Tekintettel a „Területi Kohéziós politika” szakbizottság által 2004. szeptember 24-én elfogadott vélemény-tervezetre (RB 161/2004 2. mód.) (előadó: **Bernard SOULAGE**, Rhône régió elnök-helyettese, (FR, Európai Szocialista Párt));

Mivel:

- 1) A vasúti személy- és áruszállítás fejlesztése elengedhetetlen feltétele az integrált Európa megvalósításának, s egyben a gazdasági növekedés fontos forrása is,
- 2) A vasúti fuvarpiacok szabályozott megnyitási lehetőségeinek kutatása további adut jelenthet ennek a fejlesztési célnak a megvalósításában, különösen nemzetközi szinten,
- 3) Minden nyitási és integrációs erőfeszítést a szolgáltatások minősége, a személyek és a fuvarozott áruk biztonsága, valamint az utasok, illetve a kiszolgált területek jogainak tiszteletben tartása hármas követelményének szem előtt tartásával kell megtenni.

A 2004. november 17-én és 18-án megtartott (november 17-i ülés), 57. plenáris ülés a véleményt egyhangúlag elfogadta.

1. A Régiók Bizottságának nézetei

A vasúti szolgáltatások belső piacának létrehozása felé

Bár a javaslatok elvben elfogadhatók a Régiók Bizottsága számára, számos pontot még át kell gondolni mind az érintett tagállamok és területi önkormányzatok beleszólási lehetőségei, mind az Európai Bizottság rendelettervezetének hatóköre, illetékességi köre és természete szempontjából. A Régiók Bizottsága aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy vajon ennek a vasúti reformnak a végrehajtása ténylegesen a vasúti szolgáltatások javulását eredményező feltételek között történik-e meg, erősíti-e a vasút versenyképességét a többi fuvarozási lehetőségekkel szemben, és biztosítja-e a vasúti szállítás vállalatai számára a szükséges fenntartható gazdaságosságot.

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

1.1 örömmel fogadja az integrált európai vasúti térség (EFEL) megvalósításáért tett erőfeszítéseket, amely – a Fehér Könyv megfogalmazása szerint – az Európai Unió hosszútávú fuvarpolitikájában távlatilag megkerülhetetlen fuvarozási mód újradinamizálásának szükséges előfeltétele;

1.2 helyesli az Európai Bizottságnak az Európai Parlament határozataival összhangban, a vasúti utas- és áruforgalmi szolgáltatások valódi belső piacának kiépítése érdekében tett erőfeszítéseit. A harmadik vasúti csomag keretében beterjesztett javaslatok javítják az áruforgalmi szolgáltatások minőségét és fokozatos nyitást jelentenek az utasforgalomban valamennyi uniós tagország területén, kezdve a nemzetközi utasforgalmi szolgáltatásokkal;

1.3 megállapítja, hogy a nemzetközi utasforgalom területén a régiókat összekötő nagy sebességű kapcsolatok kiépítésére tett

kezdeményezést – a fenntartható fejlődés távlatait is tekintve – ösztönözni kell ugyan, de ezt olyan keretben kell végrehajtani, hogy az biztosítsa az egyes területek kiszolgáltatását a menetrendi időpontokra támaszkodó minőségi regionális csatlakozásokkal;

1.4 támogatni kívánja a határokon átnyúló – az ingázók számára igen fontos – szolgáltatások fejlesztését. Az érintett régiók közötti megállapodások megkötését meg kell könnyíteni annak érdekében, hogy magas szintű, jó minőségű és gazdaságos szolgáltatásokat lehessen garantálni;

1.5 ugyancsak szívén viseli a különböző területek vidékfejlesztéssel és az egyenlő feltételekkel történő megközelítéssel kapcsolatos gondjait. Ezen a ponton szükségesnek tartja, hogy megtegyék az összes szükséges intézkedést annak érdekében, hogy az új vasúti szolgáltatók megjelenése ne vezessen a gazdaságtalan vasútvonalak megszüntetéséhez, amelyeket ma a menetdíj-kiegészítő mechanizmusok tartanak életben;

Itt két kockázati tényezőre kell odafigyelni:

– Az első a periferikus vagy elzárt régiókra vonatkozik, amelyek nem részesülhetnek az új szolgáltatásokból, ha azok kialakítása egyetlen vasúttársaságon múlik. Hasonlóképpen, egyes olyan interregionális vasútvonalak alól, amelyekre nem kötöttek közszolgáltatási szerződést, a nemzetközi összeköttetések kihúzzhatják a talajt, hiszen az utóbbiak csak ott állnak meg, ahol nagyobb a forgalom és emiatt a gazdaságosság is.

– A második az olyan regionális szárnyvonalak megőrzéséről szóló záradék alkalmazási feltételeire vonatkozik, amelyekre közszolgáltatási szerződést kötöttek;

⁽⁹⁾ 2004.04.30-i HL C 109, 10. oldal

1.6 **Felhívja a figyelmet**, hogy a vasúti szállítás biztonságának követelménye igen lényeges – erre az indoklás is felhívja a figyelmet –, és az olcsó vasúttársaságok felbukkanása nem történhet az utasbiztonság követelményeinek kárára (mozdonyvezető-képzés és vezetői engedélyek, a gördülőanyag leromlott állapota, karbantartási szabályok). Mindez annál is inkább fontos, mert a kábotázsforgalom engedélyezése vegyes forgalmi viszonyok kialakulásához vezet, különösen a regionális vonalakon, amelyek esetében a közszolgáltatási szerződés legtöbbször magasabb szintű biztonsági követelményeket ír elő. Ugyanakkor a kábotázsforgalom lehetővé válása egyes nemzeti szegmensekben *de facto* a vasúti fuvarozás piacának liberalizálásához vezet, és fontos arról meggyőződni, hogy a versenyhelyzet kialakítása nem fogja-e rontani az olyan nemzeti viszonylatok gazdaságosságát, amelyek esetében nem létesült közszolgáltatási szerződés;

1.7 **megegerősíti** elkötelezettségét a vasúti reformokat értékelő eljárások mellett, annak érdekében, hogy biztosítani lehessen, hogy ezek ténylegesen a nyújtott szolgáltatások javítása irányában hatnak-e (a nyújtott színvonal, a szolgáltatások minősége, biztonság, költségek). Ebből a szempontból kérdésesnek tartja az ütemterv tarthatóságát, amely nem hagyott teret a korábbi reformok szükséges értékeléséhez.

A Közösségi vasúthálózatán dolgozó járművezetői személyzet képesítési rendszere

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

1.8 **helyesli** az Európai Bizottság kezdeményezését, amely be kívánja vezetni a járművezetők két részből álló képesítési rendszerét, amely állna 1) egy EU-jogosítványból, amelynek érvényessége a terület egészére kiterjed, a nemzeti szakhatóság állítja ki, vagy egy meghatalmazott ügynökség és a vezető tulajdonát képezi, és 2) egy minden járművezető részére kiadott harmonizált kiegészítő bizonyítvány, amely az ellátható szolgáltatfajták követelményeit tartalmazza, érvényességi ideje korlátozott, és a vonatvezetőt alkalmazó vasúttársaság állítja ki;

1.9 **megállapítja**, hogy erről – a munkavállalók közösségen belüli szabad közlekedését garantáló – eszközről már egyeztették a partnerekkel (CER – Európai Vasutak Közössége, FETT – Közlekedési Dolgozók Európai Szövetsége);

1.10 **kijelenti**, hogy a szigorú biztonsági előírások meghatározása elengedhetetlen követelmény, mihelyt a vasúthálózatok interoperabilitása a cél. A javasolt harmonizáció szükséges, tekintettel a járművezetők képesítési követelményeit előíró nemzeti jogszabályok igen eltérő voltára. A fizikai és pszichológiai képességek megvizsgálása, ezek időszakos ellenőrzése, a szakmai képességszintek figyelemmel kísérése, valamint egy közösségi nyelv alapszintű ismerete azok a garanciák, amelyek nélkülözhetetlenek a vasúti biztonság magas színvonalának biztosításához;

1.11 **helyesli**, hogy az új intézkedéseket fokozatosan vezetik be: először a nemzetközi vonalakon dolgozó mozdonyvezetők esetében, majd a tapasztalatok kiértékelése után fokozatosan valamennyi vonatvezetőre érvényesen.

A nemzetközi vonalak utasainak jogai és kötelességei

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

1.12 **üdvözli** az Európai Bizottság kezdeményezését, hogy rendeletben szabályozza a nemzetközi vonalak utasainak jogait és kötelességeit, hasonlóan ahhoz, ahogyan az a légiforgalomban történt. Ez az intézkedés a különböző szállítási módok közötti egészséges verseny céljait igyekszik szolgáltni;

1.13 **azt óhajtja**, hogy a javasolt intézkedéseket terjesszék ki a szóban forgó jogszabály alapján tagállami területen létrehozott belső kábotázsforgalomra is;

1.14 **észrevételezi**, hogy az utasok és a helyi önkormányzatok képviselőinek meghallgatása messze elmarad a kívánattól a tervezett folyamatok megvalósítása során.

Kártérítések a vasúti teheráru-forgalomban a szerződéses minőségi követelmények be nem tartása miatt

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

1.15 **megállapítja**, hogy a teheráru-forgalom részesedése csökkent, miközben az ügyfelek elvárásai a jobb minőség, pontosabb szállítás stb. tekintetében megnövekedtek;

1.16 **úgy értékeli**, hogy azok az intézkedések, melyek a vasúttársaságok szolgáltatásainak minőségjavítását célozzák, nagyon fontosak, és ha elmaradnak, a vasúti teherforgalom tovább halad a hanyatlás útján;

1.17 **tudomásul veszi** az Európai Bizottság intézkedéseit, melyekkel elő kívánja segíteni a még mindig nehéz időket élő teheráru-forgalom piaci részesedésének növekedését. A vállalatok által nyújtott szolgáltatások minőségének javítása bizonyosan jó módszer új ügyfelek megnyeréséhez és a régiék megtartásához;

1.18 **kérdéses számára**, hogy az Európai Bizottságnak rendeletben kell-e szabályoznia ezt a szektort, miközben a társaságok ügyfelekkel szerződéses jogviszonyban állnak, és így a minőségi követelmények alkuapot képeznek. Fennáll az a kockázat, hogy éppen ellenkező hatás jelentkezik, ugyanis a minőségi követelmények a szolgáltatás árát felhajtó tényezőként jelennek meg, miközben a közúti fuvarozás szabadon állapodik meg a kölcsönösen elfogadott követelményekben. Ez a kérdés még sokkal érzékenyebben érinti az új tagállamok vasúti szállító vállalatait, különösen akkor, ha az Európai Bizottság nem egységesen szabályozza a minőségi követelményeket valamennyi fuvarozási mód számára.

2. A Régiók Bizottságának ajánlása

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

2.1 **kéri**, hogy az ütemterv úgy módosuljon, hogy abban helyet kapjon a korábbi reformok feltétlenül szükséges kiértékelése is, valamint hogy ez az értékelés kiterjedhessen a reformokhoz szükséges változtatásokra az Unióhoz nemrég csatlakozott országokban és a periferikus régiókban.

2.2 **azt kívánja**, hogy a nemzetközi szolgáltatás fogalma kapjon pontosabb meghatározást, mégpedig úgy, hogy a végállomások kötelezően a nemzetközi forgalomban résztvevő országok legalább egy jelentős városának vasúti csomópontjában legyenek. Ugyanis az irányelvtervezet 1. cikkében [COM(2004) 139 végleges] az utasforgalmi nemzetközi összeköttetés javasolt meghatározása egyetlen ismérvből indul ki, nevezetesen abból, hogy „valamennyi vasúti kocsi legalább egy országhatárt lépjen át”. Ennek a meghatározásnak az egyszerűsége lehet a forrása számos deviáns magatartásnak (*free riders*), mivel elegendő a határon túli első vasútállomásig eljutni ahhoz, hogy a nemzetközi szolgáltatással járó kedvezmény elérhetővé váljon, miközben pénzügyi szempontból szinte a teljes évi forgalom csak az egyik ország piacán realizálódik. Ez a gyakorlat, jellegénél fogva, valójában az illető ország nemzeti piacának megnyitását segítené elő.

2.3 **kéri**, hogy az államok és a területi önkormányzatok szerepét a tervezett nemzetközi szolgáltatások jellemzőinek meghatározásában tegyék pontosabbá (vonatpárok száma, megállóhelyek száma, menetsűrűség, periodikusság, a nemzeti szakasz menetdíjai)

2.4 **javasolja**, hogy **pontosítsák** az irányelvtervezet szövegében, hogy a kabotázsforgalom korlátozása a területi önkormányzat, mint a vonalat közszolgáltatási szerződés keretében üzemeltető hatóság és a 2001/14/EK irányelv 30. cikke szerinti ellenőrző szervezet hatáskörébe tartozzék

2.5 **ajánlja** a nemzetközi szolgáltatások üzemi feltételeinek a tervezett szolgáltatások természetének függvényében történő meghatározását. E szolgáltatások megvalósíthatósági feltételei, díjtételeik és színvonaluk végső soron a jellegüktől függ. Ezért

nem könnyű *a priori* ugyanazokat a szabályokat felállítani, ami a szolgáltatásokat illeti egy határon átnyúló, csupán két régiót összekötő vonalon, egy nagysebességű London–Marseille típusú vonalon, az éjszakai szolgáltatás egy Hamburg–Zürich vonalon, vagy egy Párizst és Velencét összekötő szezonális turista-vonatnál.

2.6 **javasolja**, hogy hivatkozzanak a nemzetközi vasúti piac verseny előtti megnyitásának hatására a nemzetközi autóbuszvonalakra, különösen e vonalak díjszabási szabadságának perspektívájában (vajon ezek a vállalatok szintén jogosultak kabotázsforgalmat bonyolítani?).

2.7 **hangsúlyozza, hogy szükség van** annak pontosítására, vajon az új nemzetközi vasúti szolgáltatások díjtételeit milyen feltételek mellett lehet szabadon meghatározni vagy sem, különös tekintettel a kabotázsforgalom igénybevevőire, annak érdekében, hogy a nemzeti vállalatokkal folytatott verseny feltételei ne torzuljanak akkor, amikor az utóbbiak nem állapítják meg szabadon díjtételeiket.

2.8 **javasolja**, hogy rögzítsék az új szolgáltatások üzemelési idejét a beruházások megtérülési idejében. Az ajánlatok bizonyos fokú volatilitásának megakadályozása végett fontos, hogy a résztvevő felek garanciákat is kapjanak.

2.9 **kéri**, hogy a személyzeti képesítési rendszerhez szükséges harmonizált kiegészítő bizonyítványban követeljék meg minden tranzitország nyelvének ismeretét.

2.10 **ragaszkodik** ahhoz, hogy a vasutat igénybe vevő utasok részére a vonatok késése esetére járó kártérítés feltételei legyenek azonosak a légiforgalmi járatok késésére alkalmazott szabályokkal (a késés időtartama és a kártérítés szintje tekintetében).

2.11 **emlékeztet arra**, hogy ezek a kérdések egyre több területi önkormányzatot érintenek, és ennek következtében alapvető jelentőségű, hogy ezek képviselői bekapcsolódhassanak az említett intézkedések végrehajtásába minden állami vagy közösségi szinten.

Brüsszel, 2004. november 17.

A Régiók Bizottságának

Elnöke

Peter STRAUB