

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego oraz Rady zmieniającej dyrektywę Rady nr 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych

COM(2004) 139 końcowy — 2004/0047 (COD)

(2005/C 221/13)

W dniu 28 kwietnia 2004 r. na mocy art. 71 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską Rada postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swą opinię dnia 17 stycznia 2005 r. Sprawozdawcą był **Eduardo Manuel Chagas**.

Na 414 sesji plenarnej (posiedzenie z dnia 9 lutego 2005 r.) Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 122 do 53, przy 12 głosach wstrzymujących się, przyjął następującą opinię:

1. Wprowadzenie

1.1 Obecny projekt stanowi element **trzeciego pakietu kolejowego**, który został przyjęty przez Komisję Europejską dnia 3 marca 2004 r. Pozostałe elementy to:

- wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie certyfikacji załóg pociągów (COM(2004) 142 końcowy);
- wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego oraz Rady w sprawie praw i obowiązków pasażerów w międzynarodowym transporcie kolejowym (COM(2004) 143 końcowy);
- wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie odszkodowań oraz wymagań jakościowych dotyczących usług transportu kolejowego towarów (COM(2004) 144 końcowy);

oraz

- komunikat Komisji w sprawie dalszej integracji europejskiej sieci kolejowej (COM(2004) 140 końcowy);
- dokument roboczy Komisji w sprawie stopniowego otwarcia rynku na międzynarodowe usługi kolejowego transportu pasażerskiego (SEC(2004) 236).

1.2 **Pierwszy pakiet kolejowy** (zwany także pakietem infrastrukturalnym) wszedł w życie dnia 15 marca 2001 r. i miał być przeniesiony do ustawodawstwa krajowego do 15 marca 2003 r. Składa się on z następujących elementów:

- poprawki do dyrektywy nr 91/440/EWG, obejmującej, między innymi, wolny dostęp do rynku dla międzynarodowego kolejowego przewozu towarów w ramach transeuropejskiej sieci transportu kolejowego towarów do 15 marca 2003 r. oraz całkowitej liberalizacji międzynarodowego kolejowego przewozu towarów do 15 marca 2008 r. ⁽¹⁾;
- rozszerzenia zakresu dyrektywy w sprawie europejskiej licencji dla przedsiębiorstw kolejowych (poprawka do dyrektywy nr 95/18/WE) ⁽²⁾;
- harmonizacji postanowień dotyczących przydziału przepustowości infrastruktury kolejowej oraz pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz certyfikat bezpieczeństwa (zastępuje dyrektywę nr 95/19/WE) ⁽³⁾.

1.3 W październiku 2003 r. Komisja Europejska pozwała do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości dziewięć Państw Członkowskich za niepoinformowanie o przeniesieniu pierwszego pakietu kolejowego do ustawodawstwa krajowego. Do maja 2004 r. pięć krajów nadal nie poinformowało o przeniesieniu, zaś dwa Państwa Członkowskie przeniosło do ustawodawstwa krajowego jedynie niektóre postanowienia.

⁽¹⁾ Dyrektywa nr 2001/12/WE - Dz.U. L 75 z 15.03.01 r., s. 1 - opinia EKES - Dz.U. C 209 z 22.07.99 r., s. 22.

⁽²⁾ Dyrektywa nr 2001/13/WE - Dz.U. L 75 z 15.03.01 r., s. 26 - opinia EKES - Dz.U. C 209 z 22.07.99 r., s. 22.

⁽³⁾ Dyrektywa nr 2001/14/WE - Dz.U. L 75 z 15.03.01 r., s. 29 - opinia EKES - Dz.U. C 209 z 22.07.99 r., s. 22.

1.4 **Drugi pakiet kolejowy** opublikowany został w Dzienniku Urzędowym Wspólnoty Europejskiej dnia 30 kwietnia 2004 r. i winien zostać przeniesiony do ustawodawstwa krajowego do 30 kwietnia 2006 r. Składa się on z następujących elementów:

- poprawki do dyrektywy nr 91/440/WE: umożliwienie wolnego dostępu do rynku dla międzynarodowego kolejowego przewozu towarów do 1 stycznia 2006 r. oraz liberalizacja krajowego transportu kolejowego towarów, w tym kabotażu, od dnia 1 stycznia 2007 r. (*);
- dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa na kolei we Wspólnocie (†);
- rozporządzenia ustanawiającego Europejską Agencję Kolejową (‡);
- poprawki do dyrektywy w sprawie interoperacyjności systemu kolei dużych prędkości (96/48/WE) oraz systemu kolei konwencjonalnych (2001/16/WE) (‡).

1.5 Pierwszy i drugi pakiet kolejowy stanowiły podstawę prawną do stworzenia jednolitego rynku transportu kolejowego. Przyjęte środki dotyczą dostępu do rynku, licencjonowania i certyfikacji bezpieczeństwa przedsięwzięć kolejowych, dostępu do infrastruktury oraz naliczania opłat za jej użytkowanie, stworzenia ram prawnych dla bezpieczeństwa kolei, a także środków mających zapewnić techniczną interoperacyjność systemu kolejowego.

1.6 Jak EKES podkreślił już w swej opinii w sprawie drugiego pakietu kolejowego (‡), obecne nowe ramy prawne wymagają całkowitej reorganizacji sektora oraz stworzenia nowych władz oraz kompetencji.

1.7 W tej samej opinii EKES podkreślił również potrzebę stworzenia europejskich zasad społecznych. Europejscy partnerzy społeczni w sektorze kolejowym, Wspólnota Kolei Europejskich oraz Europejska Federacja Pracowników Transportu, podpisały 17 stycznia 2004 r. dwa porozumienia europejskie dotyczące:

- 1) wprowadzenia europejskiej licencji maszynisty dla maszynistów w przewozach międzynarodowych.

(*) Dyrektywa nr 2004/51/WE - Dz.U. L 75 z 30.04.04 r. r., s. 164 - opinia EKES - Dz.U. C 61 z 14.03.03 r. r., s. 131.

(†) Dyrektywa nr 2004/49/WE - Dz.U. L 75 z 30.04.04 r. r., s. 164 - opinia EKES - Dz.U. C 61 z 14.03.03 r. r., s. 131.

(‡) Rozporządzenie (WE) nr 881/2004 - Dz.U. L 164 z 30.04.2004, s. 1 - opinia EKES - Dz.U. C 61 z 14.03.2003, s. 131

(§) Dyrektywa nr 2004/50/WE - Dz.U. L 75 z 30.04.04 r. r., s. 164 - opinia EKES - Dz.U. C 61 z 14.03.03 r. r., s. 131.

(¶) Dz.U.C 61 z dn. 14.3.2003, s. 131

- 2) porozumienia w sprawie pewnych aspektów warunków zatrudnienia załóg pociągów w przewozach międzynarodowych.

1.8 W ramach trzeciego pakietu kolejowego Komisja proponuje dyrektywę w sprawie certyfikacji załóg pociągów, która weszłaby w życie w 2010 lub 2015 r.

1.9 Przedkładając kolejną poprawkę do dyrektywy nr 91/440/EWG, Komisja nadal dąży do osiągnięcia swego celu stopniowej deregulacji sektora kolejowego.

2. Projekt Komisji Europejskiej

2.1 Komisja proponuje deregulację dostępu do rynku usług międzynarodowych przewozów pasażerskich począwszy od 1 stycznia 2010 r. Projekt obejmuje również kabotaż, to jest zabieranie i wysadzanie pasażerów na stacjach kolejowych na całej trasie. Jednocześnie postanowienie w sprawie wolnego dostępu do rynku grup międzynarodowych należy znieść.

2.2 Każdego roku 6 mld pasażerów podróżuje koleją w UE 25, przy czym usługi lokalne i regionalne mają w tym największy udział. Na podstawie sprzedaży biletów usługi międzynarodowego transportu pasażerskiego stanowią jedynie około 10 % usług kolejowych. Obejmuje to regionalne koleje transgraniczne, transgraniczne koleje dalekobieżne oraz koleje (transgraniczne) dużych prędkości.

2.3 Komisja zauważa, iż otwarcie usług międzynarodowych przewozów pasażerskich, w tym kabotażu, na konkurencję może ewentualnie mieć negatywny wpływ na gospodarczą równowagę państwowego transportu pasażerskiego. Proponuje więc przyznanie wyłączeń z wolnego dostępu rynkowego na trasach, gdzie obowiązują już umowy państwowe, zgodnie z dyrektywą (EWG) nr 1191/69, i gdzie deregulacja usług międzynarodowych może zakłócić tę równowagę. Wyłączenie takie przyznawane będzie w przypadkach, gdy będzie to absolutnie konieczne dla zachowania transportu publicznego, i gdzie zostało to usankcjonowane przez urząd regulacji zgodnie z art. 30 dyrektywy nr 2001/14/WE. Sądowa ocena decyzji o przyznaniu wyłączenia musi być również możliwa.

2.4 Do dnia 31 grudnia 2012 r. Komisja winna przedstawić sprawozdanie w sprawie wprowadzenia w życie postanowienia.

3. Ocena Projektu

3.1 Wstępne warunki ożywienia przemysłu kolejowego

3.1.1 Projekt deregulacji usług międzynarodowego przewozu pasażerskiego opiera się na założeniu, iż konkurencja w usługach międzynarodowych doprowadzi do jednego lub więcej z następujących skutków: wyższej liczby pasażerów, odejścia od innych form transportu (szczególnie transportu lotniczego) na rzecz kolei, polepszenia jakości usług dla klientów oraz niższych opłat.

3.1.2 W swej opinii w sprawie drugiego pakietu kolejowego⁽⁹⁾ EKES wskazał już na podstawowe wstępne warunki rewitalizacji sieci kolejowej:

- finansowanie rozbudowy i konsolidacji istniejącej infrastruktury kolejowej;
- wprowadzenie interoperacyjności technicznej oraz zapewnienie wymaganych na to funduszy;
- stworzenie środowiska dla uczciwej konkurencji między różnymi środkami transportu, w szczególności:
 - zapewnienie, iż przestrzegane jest ustawodawstwo socjalne w sektorze transportu drogowego;
 - zapewnienie polityki uczciwego naliczania opłat za korzystanie z infrastruktury wszystkim formom transportu.

3.1.3 Do chwili obecnej projekt polityki uczciwego naliczania opłat za korzystanie z infrastruktury wszystkim formom transportu, zapowiedziany w Białej Księdze w sprawie europejskiej polityki transportowej na 2010 r., nie został wprowadzony w życie.

3.1.4 Poważnym problemem pozostaje monitorowanie i odpowiednie zastosowanie ustawodawstwa socjalnego w transporcie drogowym.

3.1.5 Ponadto, znaleźć należy rozwiązanie kwestii zadłużenia wielu przedsiębiorstw kolejowych. Szczególnie w nowych Państwach Członkowskich przedsiębiorstwa kolejowe nie będą w stanie być konkurencyjne bez znalezienia rozwiązania problemu ich wysokiego zadłużenia.

3.1.6 EKES wskazał również, iż powołanie nowych organów, wymagane pierwszym i drugim pakietem kolejowym (organ regulacyjny, organ pobierający opłaty, organ alokacyjny, organ notyfikowany, organ ds. bezpieczeństwa, organ prowadzący śledztwa w sprawie wypadków) w krótkim okresie czasu pociągnie za sobą dostosowanie struktur organizacyjnych

⁽⁹⁾ Zob. przypis 8.

przemysłu kolejowego, i wymagać będzie wielu lat praktycznych doświadczeń, zanim będzie mógł on sprawnie działać. EKES zadeklarował swe poparcie dla nadania pierwszeństwa kwestii bezpieczeństwa kolei. Dotyczyłoby to również europejskiego ustawodawstwa socjalnego w przemyśle kolejowym.

3.2 Analiza ex-post deregulacji usług transportu kolejowego towarów

3.2.1 Decyzje dotyczące deregulacji usług transportu kolejowego towarów już zostały podjęte, jednak skutki tych decyzji pozostają niewiadomą.

3.2.2 Komisja Europejska winna przedstawić raport do 1 stycznia 2006 r., który obejmować będzie następujące obszary⁽¹⁰⁾:

- wdrożenie dyrektywy nr 91/440/WE w Państwach Członkowskich oraz kontrolę form działania zaangażowanych jednostek;
- rozwój rynku, w szczególności międzynarodowe trendy w transporcie, działania i udział w rynku kluczowych (w tym nowych) operatorów;
- wpływ na cały przemysł transportowy, a w szczególności przejście do przewoźników alternatywnych;
- wpływ na stopień bezpieczeństwa w poszczególnych Państwach Członkowskich;
- warunki pracy w tym sektorze w poszczególnych Państwach Członkowskich.

3.2.3 EKES uważa, iż należy poczekać na opublikowanie sprawozdania i poznanie dotychczasowych skutków zastosowanych środków, zanim podjęte zostaną dalsze kroki w kierunku otwarcia rynku, i zwraca się do Komisji o terminowe przedstawienie sprawozdania.

3.3 Analiza ex-post deregulacji usług międzynarodowego transportu pasażerskiego

3.3.1 Przed ogłoszeniem trzeciego pakietu kolejowego Komisja zleciła przeprowadzenie analizy deregulacji usług pasażerskich. Deklarowanym celem badań było sprawdzenie różnych opcji deregulacji oraz zalecenie jednej z nich. Opcje były następujące:

- deregulacja usług międzynarodowych bez kabotażu;
- deregulacja usług międzynarodowych z kabotażem;
- deregulacja zarówno krajowych, jak i międzynarodowych pasażerskich przewozów kolejowych.

⁽¹⁰⁾ Art. 2 ust. d dyrektywy nr 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady nr 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych.

3.3.2 Studium zaleciło deregulację międzynarodowych usług międzynarodowych z kabotażem ⁽¹⁾.

3.3.3 EKES wyraża żal, iż tego rodzaju studium nie zostało wykorzystane do gruntownego sprawdzenia ważnych zagadnień dotyczących skutków deregulacji usług pasażerskich, takich jak:

- regionalne przewozy kolejowe jako usługi leżące w interesie ogółu, szczególnie w małych i średnich Państwach Członkowskich;
- jakość usług świadczonych na rzecz klientów;
- warunków zatrudnienia i pracy w kolejowym transporcie pasażerskim;
- operatorów kolejowych w nowych Państwach Członkowskich Europy Środkowej i Wschodniej.

3.3.4 Studium obejmuje obserwacje dotyczące poszczególnych obszarów, którymi się ono zajmowało (jak znaczenie opłat oraz ceny tras). Obserwacje te opierały się na czterech studiach przypadków (Szwecja, Niemcy, Hiszpania, Węgry) oraz na ćwiczeniu symulacyjnym przeprowadzonym na dwóch trasach. Sprzeciwia się ono również deregulacji państwowych usług kolejowego transportu pasażerskiego, jednak jego celem było zalecenie jednej z trzech opcji.

3.4 Wpływ deregulacji na usługi regionalne i państwowe

3.4.1 Poprzez kabotaż projekt deregulacji międzynarodowych usług pasażerskich wymaga, aby rynki niektórych państwowych usług pasażerskich zostały do pewnego stopnia otwarte.

3.4.2 Państwowy transport pasażerski to często transport sieciowy, gdzie zyski z tras o dużej liczbie pasażerów rekompensują straty ponoszone na trasach o niższej liczbie pasażerów, umożliwiając świadczenie pełniejszych usług. Nie jest to w pełni prawdziwe w wypadku tras państwowych, posiadających wyłączne prawa i/lub dotacje, w wypadku których Komisja dopuszcza, przy spełnieniu surowych wymagań, przyznanie wyłączeń.

3.4.3 Szczególnie w małych i średnich Państwach Członkowskich może to prowadzić do poważnych zakłóceń kolejowych usług pasażerskich, które nie są umownie objęte prawami wyłączności.

3.4.4 W niektórych Państwach Członkowskich kontrakty na zobowiązania usług publicznych nie obejmują poszczególnych

tras, lecz całą sieć. W takich okolicznościach trudno będzie dostarczyć dowodów na istnienie zagrożenia równowagi transportu publicznego.

3.4.5 Możliwość wyłączeń, proponowana przez Komisję, pociągnie za sobą skomplikowane procedury udowadniania zasadności wyłączeń i może również prowadzić do sporów prawnych.

3.4.6 W lipcu 2000 r. Komisja Europejska zaproponowała, aby jej propozycja rozporządzenia (COM(2000) 7 końcowy) zastąpiła rozporządzenie (EWG) nr 1191/69 w sprawie obowiązków charakterystycznych dla usług publicznych w transporcie, które zapewnia zasady przyjmowania wyłącznych praw i odszkodowań dla publicznego transportu pasażerskiego.

3.4.7 Wniosek dotyczący zmiany rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 został zablokowany w Radzie ds. Transportu na kilka lat. Zasadnicze różnice między projektem Komisji a stanowiskiem Parlamentu Europejskiego istnieją nadal, i mogą mieć znaczne implikacje dla wpływu projektu w kategoriach deregulacji pasażerskich usług kolejowych. Komisja planuje przedłożyć nowy projekt przed końcem tego roku.

3.4.8 Stanowi to kolejny argument za tym, aby zaczekać na przyjęcie tego przepisu, zanim złożone zostaną propozycje mające chronić równowagę publicznych kolejowych usług pasażerskich w odniesieniu do deregulacji.

3.5 Wpływ na jakość usług świadczonych na rzecz pasażerów

3.5.1 Analiza zawiera konkluzje, iż w świetle wysokich kosztów i tradycyjnie niskich cen biletów mało prawdopodobne jest, aby deregulacja międzynarodowych przewozów pasażerskich doprowadziła do dalszych obniżek cen dla klientów.

3.5.2 Większy wybór wynikający z konkurencji między operatorami kolejowymi na tej samej trasie może jednocześnie oznaczać, iż dotychczas powszechnych norm — jeden rozkład, jeden bilet, informacje z jednego źródła — nie będzie można zagwarantować. Przed informacją postawione zostaną większe bariery.

3.5.3 Reakcją Komisji stanowi projekt ustawodawstwa, który obligować będzie konkurencyjne firmy do współpracy w celu zachowania standardów informacji dotychczas gwarantowanych.

⁽¹⁾ Liberalizacja Kolei Pasażerskich UE: Poszerzona Ocena Oddziaływania, luty 2004, Steer Davies Gleave, Londyn.

3.5.4 EKES przeanalizuje ten projekt w oddzielnej opinii. Tym niemniej, pragnie wskazać, iż zobligowanie konkurencyjnych firm do współpracy na rzecz informacji dla pasażerów będzie konieczne dopiero po otwarciu rynku usług pasażerskich.

3.6 Wpływ na zatrudnienie

3.6.1 Komisja zakłada, iż deregulacja międzynarodowych usług pasażerskich w krótkim okresie doprowadzi do redukcji zatrudnienia, jednak w dłuższej perspektywie zatrudnienie wzrośnie w wyniku wzrostu liczby pasażerów. Nie bierze ono na przykład pod uwagę możliwego negatywnego wpływu na zatrudnienie wynikającego z wpływu deregulacji na trasy regionalne i publiczne. W świetle art. 1 ust. 7 proponowanej dyrektywy, skutki zależą od decyzji każdego Państwa Członkowskiego w sprawie finansowania regionalnego transportu pasażerskiego.

3.6.2 Liczba pracowników przemysłu kolejowego spadła o połowę w ciągu ostatnich dziesięciu lat. Operatorzy kolejowi w nowych Państwach Członkowskich oraz Europie Zachodniej zapowiedzieli dalsze poważne redukcje zatrudnienia. Jeśli deregulacja międzynarodowych usług pasażerskich prowadzi do wyparcia operatorów kolejowych małych i średnich Państw Członkowskich również z krajowych usług dalekobieżnych, to pozytywnego wpływu na zatrudnienie nie należy oczekiwać.

3.6.3 Kolej pasażerska była tradycyjnie środkiem transportu otwartym dla wszystkich warstw społeczeństwa. Transport powietrzny z luksusu stał się formą transportu masowego. Pozytywnego wpływu na zatrudnienie związanego z tego rodzaju postępem nie da się powtórzyć w takim stopniu w międzynarodowym przewozie kolejowym pasażerów.

3.6.4 Jednocześnie wysokiej jakości miejsca pracy w byłych państwowych liniach lotniczych zastąpiły miejsca pracy niższej jakości w innych segmentach cywilnego przemysłu lotniczego.

3.6.5 EKES postrzega poważne cięcia w zatrudnieniu w przemyśle kolejowym z dużą obawą. Cięcia takie prowadzą do poważnych problemów społecznych w nowych Państwach Członkowskich, które cierpią z powodu wysokiego bezrobocia oraz nierozwiniętego systemu zabezpieczenia społecznego. Środki pomocy społecznej są na tym obszarze pilnie potrzebne. EKES sprzeciwia się środkom prowadzącym do dalszych cięć w

zatrudnieniu oraz pogorszenia jakości miejsc pracy w przemyśle już znajdującym się pod presją.

3.7 Wpływ na operatorów kolejowych w nowych Państwach Członkowskich

3.7.1 Cytowane powyżej badanie Steer Davies Gleave wskazuje, iż słaby stan infrastruktury w nowych Państwach Członkowskich, słaba sytuacja finansowa operatorów kolejowych oraz ceny biletów, zwykle poniżej długoterminowego poziomu kosztów, stanowią dalsze przeszkody dla większej konkurencyjności.

3.7.2 Ponadto, operatorzy kolejowi nie mają wysokiej jakości taboru niezbędnego do sprostania konkurencji.

3.7.3 Regionalne usługi kolejowe odgrywają nawet większą rolę w nowych Państwach Członkowskich, niż w UE 15. Jeśli deregulacja międzynarodowych usług pasażerskich będzie mieć negatywny wpływ na świadczenie usług regionalnych, wpływ ten będzie nawet większy w nowych Państwach Członkowskich. Przyspieszy to spadek jeszcze stosunkowo dużego udziału kolei w transporcie pasażerskim.

4. Podsumowanie

4.1 W poprzednich opiniach EKES zawsze popierał rewitalizację przemysłu kolejowego w Europie, i wskazywał na pewne wstępne warunki, niezbędne do jej osiągnięcia:

- rozbudowę infrastruktury i usunięcie tzw. „wąskich gardeł”;
- stworzenie interoperacyjności pomiędzy systemami kolejowymi;
- stworzenie uczciwej konkurencji między środkami transportu;
- zagwarantowanie przepisów w zakresie polityki społecznej i bezpieczeństwa na kolei.

4.2 EKES wzywa Komisję i Państwa Członkowskie, aby w możliwie najkrótszym czasie udzieliły pomocy mającej zapewnić spełnienie tych warunków.

4.3 EKES podkreśla znaczenie kolejowego transportu pasażerskiego w zapewnianiu społeczeństwu mobilności oraz jego znaczenie jako dostawcy usług użyteczności publicznej.

4.4 EKES dostrzega znaczenie dostawcy usług sieciowych oraz integracji jej z innymi formami transportu publicznego w interesie mobilności społeczeństwa. Usług tych nie należy wystawiać na ryzyko.

4.5 EKES uważa, iż wszelkie decyzje w sprawie deregulacji międzynarodowych usług pasażerskich winny opierać się na rozległej i klarownej wiedzy dotyczącej ogólnych skutków dla kolejowego transportu pasażerskiego oraz wpływu wybranych środków w obrębie pierwszego i drugiego pakietu kolejowego.

4.6 Dlatego też EKES wzywa Komisję do przeprowadzenia odpowiedniej analizy ex-ante zalet i wad deregulacji usług pasażerskich. Analiza powinna zająć się wpływem deregulacji na:

- transport regionalny oraz w interesie ogólnym, szczególnie w małych i średnich Państwach Członkowskich;
- jakość usług świadczonych na rzecz klientów;
- warunków zatrudnienia i pracy w kolejowym transporcie pasażerskim;
- operatorów kolejowych w nowych Państwach Członkowskich w Europie Środkowej i Wschodniej.

4.7 EKES wzywa Komisję do przedstawienia sprawozdania w sprawie otwarcia rynku na usługi kolejowego transportu towarowego, wymaganego przez dyrektywę nr 91/440/EWG (poprawionej dyrektywą nr 2004/51/WE).

4.8 EKES wskazuje, iż projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie działań Państw Członkowskich dotyczących wymagań usług publicznych oraz przyznania kontraktów na usługi publiczne w transporcie pasażerskim kolejowym, drogowym oraz żegluga śródlądową (COM(2000) 7 końcowy oraz poprawiony Projekt COM(2002) 107

końcowy) nadal nie zostały przez Radę rozpatrzone. Szczegółowy kształt tej dyrektywy może mieć wpływ na zasady ochrony tras usług publicznych w ramach deregulacji międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich.

4.9 Poprawa jakości usług na trasach pasażerskich zwiększa atrakcyjność tego środka transportu, co z kolei propaguje cel europejskiej polityki transportowej związany z trwałym systemem transportu. Główna odpowiedzialność spoczywa tu na operatorach kolejowych. Tym niemniej, EKES jest krytycznie nastawiony do środków, które mogłyby obniżyć obecne standardy jakości usług. Dałoby to wysoki priorytet środkom mającym na celu poprawę jakości usług.

4.10 EKES jest zdania, iż propagowanie lepszej współpracy między przedsiębiorstwami kolejowymi stanowić będzie odpowiedni środek poprawy jakości usług dla pasażerów międzynarodowego transportu kolejowego, szczególnie w transporcie regionalnym.

4.11 EKES z dużym zadowoleniem przyjąłby rozpoczęcie przez Komisję dialogu z europejskimi partnerami społecznymi w sprawie wpływu deregulacji na transport kolejowy, a w szczególności na ilość i jakość zatrudnienia.

4.12 Udział kolejowego transportu pasażerskiego w ogólnym transporcie jest znacznie większy w nowych Państwach Członkowskich, niż w UE-15. dlatego też EKES uznaje za konieczne zwrócenie szczególnej uwagi na rozwój w kolejowym transporcie pasażerskim w nowych Państwach Członkowskich oraz na wpływ otwarcia rynku w tych krajach. W zgodzie z interesem całej Wspólnoty oraz z celami Białej Księgi w sprawie polityki transportowej jest, aby udział ten został zachowany.

Bruksela, 9 lutego 2005 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Anne-Marie SIGMUND

ZAŁĄCZNIK

do opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego (zgodnie z art. 54 ust. 3 regulaminu wewnętrznego)

Następujące propozycje poprawek, które uzyskały powyżej 25 % oddanych głosów za, zostały odrzucone w trakcie dyskusji.

Punkt 3.1.4

Skreślić.

Uzasadnienie

Ten paragraf nie ma żadnego związku z deregulacją transportu kolejowego. Miesza się tutaj dwa sektory w opinii dotyczącej rozwoju kolei wspólnotowych. Nie można stwierdzić, aby monitorowanie ustawodawstwa socjalnego w dziedzinie transportu drogowego stanowiło poważny problem, zważywszy istnienie wielu dyrektyw dotyczących czasu prowadzenia i odpoczynku oraz godziny pracy kierowców. Całość tego ustawodawstwa jest monitorowana poprzez tachograf. Poza tym, w sierpniu 2005 r. wejdzie w życie nowy system monitorowania, tachograf cyfrowy, który umożliwi kontrolowanie w sposób bardziej precyzyjny czasu pracy kierowców.

Wynik głosowania

Głosów za:m 58

Głosów przeciw: 80

Głosy wstrzymujące się 7

Punkt 3.1.6

Proponuje się wykreślić ostatnie zdanie:

„Dotyczyłyby to również europejskiego ustawodawstwa socjalnego w zakresie przemysłu kolejowego.”

Uzasadnienie

Bezpieczeństwo kolei w UE zostało uregulowane dyrektywą 2004/49/WE.

Wynik głosowania

Głosów za: 52

Głosów przeciw: 93

Głosy wstrzymujące się 5

Punkt 3.2.3

Zastąpić następującym tekstem:

„EKES uważa, iż niezwłocznie po ogłoszeniu sprawozdania należy przeanalizować jego treść pod kątem ewentualnego zmodyfikowania lub poprawienia projektowanej dyrektywy.”

Uzasadnienie

W swym obecnym brzmieniu tekst wyraża w istocie życzenie wstrzymania procesu legislacyjnego, co wprowadza element niepewności prawnej, niekorzystny dla wszystkich zainteresowanych — przedsiębiorców, pracowników i klientów.

Bardziej pozytywne i konstruktywne wydaje się wyrażenie woli uwzględnienia wyników raportu pod kątem ewentualnego zmodyfikowania lub poprawienia projektowanej dyrektywy.

Pozwoli to zachować dynamiczny i otwarty wydźwięk opinii.

Wynik głosowania

Głosów za: 54

Głosów przeciw: 92

Głosy wstrzymujące się 9

Punkty 3.4.7 i 3.4.8

Zastąpić następującym akapitem, nadając mu numer 3.4.7:

„Z chwilą wniesienia nowego projektu rozporządzenia (EWG) nr 191/69 pod obrady Rady Ministrów i Parlamentu Europejskiego wskazane będzie zbadanie ewentualnych konsekwencji tego aktu dla liberalizacji kolejowych przewozów pasażerskich i dla równowagi podmiotów realizujących zadania publiczne.”

Uzasadnienie

Stan faktyczny, do którego odnoszą się te punkty w ich obecnym brzmieniu, jest już nieaktualny. Komisja przygotowała nowy tekst omawianego aktu; może on zostać przedłożony Radzie ds. Transportu w czerwcu br. Nie sposób przesądzać z góry o przyjęciu, z jakim się on spotka zarówno w Radzie Ministrów, jak i w Parlamencie Europejskim.

Zaproponowana redakcja wyraża bardziej konstruktywne nastawienie.

Wynik głosowania

Głosów za: 68

Głosów przeciw: 90

Głosy wstrzymujące się 8

Punkt 3.6

Skreślić.

Uzasadnienie

Nie można stwierdzić, że konsekwencją deregulacji transportu kolejowego będzie utrata miejsc pracy ani że nowoutworzone miejsca pracy będą gorszej jakości, skoro w pozostałych dziedzinach transportu jednym z wyników deregulacji był wzrost zatrudnienia. Należy podkreślić, że kolej jest jedynym środkiem transportu, który nie został jeszcze zliberalizowany.

Wynik głosowania

Głosów za: 66

Głosów przeciw: 102

Głosy wstrzymujące się 6
