

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő témában: „Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a vasúti teherszállítási szolgáltatások körében a szerződésben foglalt minőségi követelmények be nem tartása esetén fizetendő kártérítésről”

COM(2004) 144 final – 2004/0150 (COD)

(2005/C 221/03)

2004. április 28-án a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 71. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fent említett kérdésben.

A „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció, melynek az volt a feladata, hogy a Bizottság munkáját előkészítse ezzel a témával kapcsolatban, 2005. január 17-én fogadta el véleményét. Az előadó **Eduardo Manuel Chagas** volt.

A 2005. február 9–10-én tartott, 414. plenáris ülésén (a február 9-i ülésen) az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a jelen véleményt 130 igen szavazattal, 2 tartózkodás mellett elfogadta.

1. Bevezetés

1.1 A jelen javaslat az Európai Bizottság által 2004. március 3-án elfogadott **harmadik vasúti csomag** részét képezi. A többi elem:

– a 91/440/EGK irányelv módosítása: a nemzetközi vasúti utasszállítás liberalizációja (COM(2004) 139 final);

– javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a nemzetközi vasúti forgalomban részt vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről (COM(2004) 143 final);

– rendeletjavaslat a vasúti teherszállítási szolgáltatások kártérítéseiről és minőségi követelményeiről (COM(2004) 144 final);

és

– az Európai Bizottság közleménye az európai vasútrendszer további integrációjáról (COM(2004) 140 final);

– az Európai Bizottság személyzeti munkadokumentuma a piac fokozatos megnyitásáról a nemzetközi vasúti utasszállítási szolgáltatások előtt (SEC(2004) 236).

1.2 Az **első** („infrastruktúracsomag”-nak is nevezett) **vasúti csomag** 2001. március 15-én lépett hatályba és 2003. március 15-ével kellett átültetni a nemzeti jogba. A következő elemeket foglalja magában:

– a 91/440/EGK irányelv módosítása, beleértve a nemzetközi vasúti teherszállítók szabad piaci hozzáférését a transzeurópai vasúti teherszállítási hálózathoz 2003. március 15-ig és a teljes nemzetközi vasúti teherszállítás liberalizációját 2008. március 15-ig ⁽¹⁾;

– a vasúti vállalkozások európai engedélyét tárgyaló irányelv alkalmazási körének kiterjesztését (a 95/18/EK irányelv módosítása) ⁽²⁾;

– a vasúti infrastruktúra kapacitásának szétosztását meghatározó, a vasúti infrastruktúra használatáért fizetendő díjak kivetését megszabó és a biztonsági tanúsítványokat érintő rendelkezések harmonizációját (a 95/19/EK irányelvet váltja fel) ⁽³⁾.

1.3 2003 októberében az Európai Bizottság kilenc tagállamot idézett az Európai Bíróság elé, mivel nem küldtek értesítést arról, hogy az első vasúti csomagot átültették nemzeti jogszabályaikba. 2004 májusáig öt országtól még mindig nem érkezett értesítés, két tagállam pedig csak a rendelkezések egy részét emelte át nemzeti jogába.

⁽¹⁾ 2001/12/EK irányelv – HL L 75, 2001. 3. 15., 1. oldal – EGSZB-velemény – HL C 209, 1999. 7. 22., 22. oldal

⁽²⁾ 2001/13/EK irányelv – HL L 75, 2001. 3. 15., 26. oldal – EGSZB-velemény – HL C 209, 1999. 7. 22., 22. oldal

⁽³⁾ 2001/14/EK irányelv – HL L 75, 2001. 3. 15., 29. oldal – EGSZB-velemény – HL C 209, 1999. 7. 22., 22. oldal

1.4 A **második vasúti csomag** 2004. április 30-án jelent meg az Európai Közösség közlönyében, a Hivatalos Lapban, és ezt 2006. április 30-ig kell átmenetileg a nemzeti jogba. Ez a következő elemeket foglalja magában:

- a 91/440/EK irányelv módosítása: a szabad piaci hozzáférés előrehozása a nemzetközi vasúti teherforgalomban 2006. január 1-jére és az országon belüli vasúti teherforgalom liberalizálása 2007. január 1-jétől, beleértve a kabotázst is ⁽¹⁾;
- irányelv a Közösségen belüli vasúti biztonságról ⁽²⁾;
- az Európai Vasúti Ügynökséget létrehozó rendelet ⁽³⁾;
- a nagy sebességű vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv (96/48/EK), illetve a hagyományos vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv (2001/16/EK) módosítása ⁽⁴⁾.

1.5 Az első és a második vasúti csomag nyújtotta a jogi alapot az egységes vasúti teherszállítási piac létrehozásához. Az intézkedések kiterjednek a piaci hozzáférésre, a vasúti vállalkozások engedélyeire és biztonsági tanúsítványaira, az infrastruktúrához való hozzáférésre és a használatáért járó díjak számítására, a vasúti biztonság jogi kereteinek megalkotására, valamint a vasútszámítógépes kölcsönös műszaki átjárhatóságának biztosítását szolgáló intézkedésekre.

1.6 Ez a javaslat a már használatos jogi kereteket bővíti annak érdekében, hogy a vasúti teherszállítás minőségének javítását célzó intézkedések révén megnyissa a piacot.

2. Az Európai Bizottság javaslata

2.1 A vasúti teherszállítás minőségének szabályozására irányuló rendeletjavaslat célja a vasúti teherszállítás javítása a vasúti vállalkozások és a fuvaroztató ügyfelek kártérítéséről kötött szerződéses megállapodása révén. Az Európai Bizottság úgy véli, hogy annak fő oka, hogy a vasúti szállítás csupán mérsékelt részarányt képvisel az áruszállítás növekedéséből és piaci részesedése más szállítási módokhoz képest csökkenőben van, a vasúti teherszállítás minőségi és megbízhatósági problémáiban keresendő.

⁽¹⁾ 2004/51/EK irányelv – HL L 164, 2004. 4. 30., 164. oldal – EGSZB-velemény – HL C 61, 2003. 3. 14., 131. oldal

⁽²⁾ 2004/49/EK irányelv – HL L 164, 2004. 4. 30., 44. oldal – EGSZB-velemény – HL C 61, 2003. 3. 14., 131. oldal

⁽³⁾ 881/2004 (EK) rendelet – HL L 164, 2004. 4. 30., 1. oldal – EGSZB-velemény – HL C 61, 2003. 3. 14., 131. oldal

⁽⁴⁾ 2004/50/EK irányelv – HL L 164, 2004. 4. 30., 114. oldal – EGSZB-velemény – HL C 61, 2003. 3. 14., 131. oldal

2.2 Az Európai Bizottság arra számít, hogy a kártérítési rendszer alkalmazása arra ösztönzi majd a vasúti vállalkozásokat, hogy javítsák vasúti teherszállítási szolgáltatásaik hatékonyságát. Az Európai Bizottság abból indul ki, hogy a verseny idővel erőteljes nyomást gyakorol majd a minőség javítására, de – álláspontja szerint – az európai vasúti teherszállítási piac valódi megnyitása nem zajlik elég gyorsan. Az újonnan piacra lépő vasúti vállalkozások csupán 3–4 %-os piaci részarányt képviselnek, és számos tagállamban nincsenek versenytársak.

2.3 A javasolt rendelet arra kötelezi a vasúti vállalkozásokat és az ügyfeleket, hogy a szállítási szerződésekben kössenek ki minőségi követelményeket, és azok nem teljesítése esetén fizessenek kártérítést. A szerződő felek kötelesek megállapodni legalább a következő minőségi követelményekben:

- az áruk, a vagonok és a vonatok átadásának időpontjai,
- az érkezési idő és a késésekért fizetendő kártérítés,
- kártérítés az áruk elveszése vagy sérülése esetén,
- vonatnak a vasúti vállalkozás vagy a fuvaroztató ügyfél általi lemondása esetén fizetendő kártérítés,
- minőségügyi monitoring rendszer.

2.4 A javasolt rendelet minimális és maximális kártérítési szinteket határoz meg elveszés, károsodás, késedelem, a késedelemről nyújtott tájékoztatás hiánya, illetve az áruk késedelem miatti elveszése vagy károsodása esetére. Károsodás esetén például a károsodott tömeg minden kilogrammjára maximum 75 eurós összeget határoz meg. Zárt (változatlan kocsi-összeállítású) tehervonat késése esetén a kártérítés meghatározott minimális összege a szállítási ár 5 %-a, maximális összege annak 25 %-a. A késésről nyújtott tájékoztatás hiánya esetén a kártérítés legalább a szállítási ár 5 %-a.

2.5 A szerződő felek kötelesek kártérítéseket kikötni arra az esetre, ha a vasúti vállalkozás vagy a fuvaroztató ügyfél visszamond egy vonatot. Megállapodhatnak kártérítésben a szállított áru értéknyilvánítása esetén vagy a szállításban való érdekeltség kinyilvánítása esetén.

2.6 A felelősség ki van zárva a szerződő felek egyikének hibája, harmadik fél hibája vagy bármely más cselekedete, vis maior, illetve olyan körülmények esetén, amelyek nem kerülhetők el és amelyek következményei nem előzhetőek meg. Ha az infrastruktúra működtetőjének hibája folytán merül fel kártérítési igény, a vasúti vállalkozás fizet, és a pénzt az infrastruktúra működtetőjétől követeli vissza.

2.7 Ha több vasúti vállalkozás szerepel az ügyletben, akkor valamennyi vállalkozás egyetemlegesen és külön-külön felelős, tekintet nélkül arra, hogy melyiküknél történt a késedelem vagy a kár.

3. Megjegyzések az Európai Bizottság javaslatához

3.1 A fenntartható szállítási rendszer elősegítése és a szállítási módok közötti egyensúly biztosítása érdekében a Közösség – a 2010-re kialakítandó európai közlekedéspolitikáról szóló fehér könyvben leírtakkal összhangban – azt a célt tűzte ki maga elé, hogy megnöveli a vasúti teherszállítás részarányát. A szolgáltatás minőségének javítása a vasúti teherszállításban az e cél elérésére irányuló számos megközelítés egyike, és elviekben üdvözlendő.

3.2 Az Európai Bizottság olyan ösztönző rendszert javasol, amelynek keretében a kártérítési kifizetések elkerülésének szándékából eredően várhatóan javul a minőség, és mindenekelőtt növekszik a pontosság. Az esetleges kártérítési kifizetésekből eredő megnövekedett pénzügyi kockázatra a vasúti vállalkozók első reakciója általában az, hogy emelik az árakat.

3.3 Felmerül a kérdés, hogy az Európai Bizottság javasolt megközelítése vajon megfelelő-e.

3.4 Az alkalmazási kör mind a nemzetközi, mind az országon belüli szállításra kiterjed. Az Európai Bizottság maga írja a javasolt renDELETEZ készített magyarázó megjegyzéseiben, hogy minőségszerződések már léteznek, de főként az országon belüli szállításban, a nemzetközi szállítás terén kevésbé. Az Európai Bizottság másutt megjegyzi, hogy problémák főként ott merülnek fel, ahol több vasúti vállalkozás vesz részt az ügyletben, ami elsősorban a nemzetközi szállítás terén fordul elő.

3.5 A kérdés az, hogy mivel kereskedelmi partnerek szerződéses megállapodásába történő beavatkozásról van szó (ez nem fogyasztóvédelmi kérdés), vajon egy korlátozottabb alkalmazási kör nem volna-e megfelelőbb a nemzetközi teherszállításhoz.

3.6 Azt is meg kellene fontolni, hogy milyen vasúti szektor-specifikus pozitív ösztönzők állnak rendelkezésre egy EU-rendeLKEZÉS útján a bevett kártérítési fizetések helyett, a már létező COTIF (CIM) nemzetközi egyezmény mellett. A 2001/14/EK irányelv 11. cikke például bónuszokat irányoz elő az infrastrukturális költségek terén, ha egy vállalkozás lépéseket tesz a megszakítások minimálisra csökkentése és a rendszer teljesítményének javítása érdekében.

3.7 A vasúti teherszállítás népszerűsítésekor igen fontos elkerülni a különféle, egymással versengő szállítási módok diszkriminatív kezelését.

3.8 Ez felveti a kérdést, hogy milyen, hasonló közösségi rendeLKEZÉSEK vannak érvényben a légi és a közúti teherszállítást illetően. A károsodás vagy elveszés esetén fizetendő kártérítésről szóló nemzetközi egyezmények lényegesen alacsonyabb arányokat szabnak meg (a légi szállításról szóló montreali egyezmény a rendeletben szereplő maximális összeg egyharmadát, a nemzetközi közúti áru fuvarozásról szóló egyezmény (CMR-egyeZMÉNY) pedig a maximális összeg egyhatodát).

3.9 A szerződő felek közti leendő megegyezés tárgyát képező minőségügyi monitoring rendszer és a teherszállítási telematikai alkalmazások kölcsönös átjárhatóságának műszaki specifikációja (TSI) közötti kapcsolat még mindig nem tisztázott. A teherszállítási telematikai alkalmazások TSI-je magában foglalja a vasúton szállított áruk mozgásainak összeurópai, valós idejű elektronikus figyelését. E rendeLKEZÉS meghatározza az összehangolt műszaki specifikációkat és kommunikációs feltételeket is. Alkalmazása és megvalósítása azonban még jelentős beruházást igényel, és sok évig fog tartani.

3.10 A javaslat szerint egy vasúti vállalkozás kérheti a kártérítési kifizetések visszatérítését az infrastruktúra működtetőjétől, ha az okozta a késedelmet.

3.11 Itt is várhatók próbálkozások a szabályozás kikerülésére: az útdíj megnövelésével (kockázati pótlékok) és a menetrendbe késedelmi tűréshatárok beépítésével. Tekintve a korlátozott infrastrukturális kapacitásokat, ez nem volna kívánatos reakció. Ezt már tapasztalhattuk a légi szállítási iparágban, amióta az utasoknak fizetendő kártérítésről szóló irányelv hatályba lépett. A kockázat számítása igen bonyolult lesz az infrastruktúra működtetői számára, mivel nem ismerik – és nem is képesek befolyásolni – a szállított áru értékét és az ebből eredő kártérítést.

3.12 Nem szabad megfeledkezni arról, hogy az infrastruktúra az új, közép- és kelet-európai tagállamokban rosszabb állapotban van, jelentős beruházást igényel, és a rendeletben szereplő kártérítési kötelezettségek komoly nehézségeket okozhatnak.

3.13 A javaslat jelentős munkát foglal magában annak meghatározása terén, hogy ki miért felelős, továbbá a vasúti vállalkozások infrastruktúra-működtetők elleni kártérítési igényei terén. A felelőség megállapítása szintén nehéz feladat lesz, ha több vasúti vállalkozás is szerepel az ügyletben.

3.14 A nagy összegű kártérítések fizetésének eshetősége nem indíthatja a vasúti vállalkozásokat arra, hogy a szállítási feltételek betartása érdekében a biztonság terén tegyenek engedményeket. Azt is ki kell zárni, hogy a vasúti vállalkozások túlzott nyomást gyakorolhassanak alkalmazottaikra, kockáztatva az előírt munkaidő, vezetési idő és pihenőidő be nem tartását.

3.15 Az EGSZB a második vasúti csomagról alkotott véleményében már rámutatott arra, hogy a közúti szállítás szociális feltételei a vasúti teherszállítást versenyhátrányba hozzák. Ennek folyományaként nem szabad, hogy a vasúti szállítás munkafeltételeit a közúti szállításéihoz igazítsák, és hogy arra ösztönözzék a vasúti vállalkozókat, hogy semmibe vegyék a szabályokat és nyomást gyakoroljanak dolgozóikra.

Brüsszel, 2005. február 9.

4. Következtetések

4.1 Az EGSZB elviekben üdvözli a vasúti teherszállítás minőségének javítására irányuló intézkedéseket.

4.2 A pozitív ösztönzőket kellene előnyben részesíteni a szigorú kártérítési rendelkezésekkel szemben, amelyek oda vezetnének, hogy megpróbálnák megkerülni a szabályokat, és a visszatérítés rendszere emiatt szerteágazóvá és bonyolulttá válna. Ez különösen az infrastruktúra működtetőinek szerepére vonatkozik.

4.3 A vasúti teherszállítás minőségének javítására tett intézkedések nem lehetnek diszkriminatívak más szállítási módokkal szemben.

4.4 Az EGSZB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy vizsgálja meg az intézkedések hatását az új tagállamok vállalkozásaira és infrastruktúra-működtetőire.

4.5 Az EGSZB kitart amellett, hogy a vasúti teherszállítás minőségének javítását célzó intézkedések nem vezethetnek oda, hogy a vállalkozások a biztonság és a munkafeltételek rovására próbálják megkerülni a szabályokat.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Anne-Marie SIGMUND
