

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő témában: „Javaslat a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelvet módosító európai parlamenti és tanácsi irányelvre”

COM(2004) 139 final – 2004/0047(COD)

(2005/C 221/13)

2004. április 28-án a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó Szerződés 71. cikke alapján konzultált az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsággal a fent említett kérdésben.

Az EGSZB ide vonatkozó munkáival megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2005. január 17-én elfogadta (előadó: Eduardo Manuel CHAGAS).

Az EGSZB 2005. február 9–10-én tartott 414. plenáris ülésén (a február 9-i ülésen) 122 igen szavazattal, 53 szavazat ellenében, 12 tartózkodás mellett elfogadta a következő véleményt.

1. Bevezetés

1.1 A jelenlegi irányelvetervezet része annak a **harmadik vasúti csomagnak**, melyet az Európai Bizottság 2004. március 3-án fogadott el. A csomag további összetevői:

- javaslat a vasúti személyzet képzéséről szóló irányelvre (COM(2004) 142 final);
- javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a nemzetközi vasúti utasok jogaira és kötelezettségeire vonatkozóan (COM(2004) 143 final);
- javaslat a vasúti szállítványozási szolgáltatások kompenzációs és minőségi követelményeiről szóló rendeletre (COM(2004) 144 final);

valamint

- az Európai Bizottság közleménye az európai vasúthálózat folytatódó integrációjáról (COM(2004) 140 final);
- az Európai Bizottság munkadokumentuma a nemzetközi vasúti személyszállítás piacának fokozatos megnyitásáról (SEC(2004) 236).

1.2 Az **első vasúti csomagot** (más néven „infrastruktúra-csomagot”), mely 2001. március 15-én lépett hatályba, legkésőbb 2003. március 15-ig át kellett ültetni a nemzeti jogi szabályozásba. Összetevői a következők:

- a 91/440/EGK irányelv módosítása, nevezetesen a szabad hozzáférés biztosítása 2003. március 15-ig a nemzetközi vasúti szállítványozás számára a transzeurópai vasúti szállítványozási hálózaton, a nemzetközi vasúti szállítványozás egészének liberalizálása 2008. március 15-ig ⁽¹⁾;
- az európai vasúti engedélyről szóló irányelv hatályának kiterjesztése (a 95/18/EK irányelv módosítása) ⁽²⁾;
- a vasúti infrastruktúra-kapacitás allokációját, a vasúti infrastruktúra használati díjának kivetését és a biztonsági tanúsítványokat szabályozó rendelkezések harmonizálása (a 95/19/EK irányelv kiváltására) ⁽³⁾.

1.3 2003 októberében az Európai Bizottság pert indított az Európai Bíróság előtt kilenc tagállam ellen, mivel azok elmulasztották bejelenteni az első vasúti csomagnak a nemzeti jogszabályokba való átültetését. 2004 májusáig öt ország bejelentése még mindig nem érkezett meg, két tagállam pedig csak a rendelkezések egy részét vette át saját nemzeti jogszabályaiba.

⁽¹⁾ 2001/12/EK irányelv – HL L 75, 2001.3.15., 1. o. – az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – HL C 209, 1999. 7. 22., 22. o.

⁽²⁾ 2001/13/EK irányelv – HL L 75, 2001.3.15., 26. o. – az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – HL C 209, 1999. 7. 22., 22. o.

⁽³⁾ 2001/14/EK irányelv – HL L 75, 2001.3.15., 29. o. – az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – HL C 209, 1999.7.22., 22. o.

1.4 A **második vasúti csomagot**, mely 2004. április 30-án jelent meg az Európai Közösség Hivatalos Lapjában, 2006. április 30-ig kell beépíteni a nemzeti jogba. Összetevői a következők:

- a 91/440/EK irányelv módosítása: a nemzetközi vasúti szállítványozási piachoz való szabad hozzáférés előrehozatala 2006. január 1-re, valamint a nemzeti vasúti szállítványozás liberalizálása – beleértve a kabotázsforgalmat is – 2007. január 1-től ⁽⁴⁾;
- irányelv a közösségi vasutak biztonságáról ⁽⁵⁾;
- az Európai Vasúti Ügynökséget létrehozó rendelet ⁽⁶⁾;
- a gyorsvasúti hálózatok (96/48/EK) és a hagyományos vasúti hálózatok (2001/16/EK) ⁽⁷⁾ interoperabilitásáról szóló irányelvek módosítása.

1.5 Az első és második vasúti csomag megteremtette a jogi alapot az egységes vasúti szállítványozási piac kialakításához. Az intézkedések kiterjednek a piaci hozzáférésre, az engedélyezésre és a vasútbiztonsági tanúsítványokra, az infrastruktúra igénybevételeire és a használati díjak kiszámítására, a vasútbiztonság jogi keretének megalkotására, továbbá a vasúthálózat műszaki interoperabilitását biztosító intézkedésekre.

1.6 Amint azt az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a második vasúti csomagról alkotott véleményében már hangsúlyozta ⁽⁸⁾, az új jogi keret szükségessé teszi a szektor teljes mértékű átszervezését, valamint új hatóságok és hatáskörök létrehozását.

1.7 Ugyanebben a véleményében az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság arra is rámutatott, hogy európai szintű szociális intézkedésekre van szükség. A vasúti ágazat európai szociális partnerei, az Európai Vasutak Közössége (CER) és az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége (ETF) 2004. január 17-én két európai megállapodást írtak alá a következőkről:

- 1) az európai vonatvezetői engedély bevezetése a nemzetközi szolgálatot teljesítő mozdonyvezetők számára;
- 2) a nemzetközi szolgálatot teljesítő vasúti dolgozók alkalmazási feltételeinek bizonyos vonatkozásairól szóló megállapodás.

⁽⁴⁾ 2004/51/EK irányelv – HL L 164, 2004.4.30., 164. o. – az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – HL C 61, 2003.3.14., 131. o.

⁽⁵⁾ 2004/49/EK irányelv – HL L 164, 2004.4.30., 44. o. – az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – HL C 61, 2003.3.14., 131. o.

⁽⁶⁾ 881/2004/EK sz. rendelet – HL L 164, 2004.4.30., 1. o. – az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – HL C 61, 2003.3.14., 131. o.

⁽⁷⁾ 2004/50/EK irányelv – HL L 164, 2004.4.30., 114. o. – az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – HL C 61, 2003.3.14., 131. o.

⁽⁸⁾ HL C 61, 2003.3.14., 131. o.

1.8 A harmadik vasúti csomag részeként az Európai Bizottság javaslatot tett a vasúti személyzet képesítéséről szóló irányelvre, amely 2010-ben, illetőleg 2015-ben lépne hatályba.

1.9 A 91/440/ECC irányelv újabb módosításával az Európai Bizottság továbbra is a vasúti szektor fokozatos deregulációját kívánja előmozdítani.

2. Az Európai Bizottság javaslata

2.1 Az Európai Bizottság javasolja a nemzetközi utasszállítás piacának liberalizálását 2010. január 1-jétől kezdődően. A javaslat kiterjed a kabotázsforgalomra is, ami azt jelenti, hogy az utasok az útvonal összes vasútállomásain fel-, illetve leszállhatnak. Ugyanakkor eltörölnék a nemzetközi csoportosulások számára szabad piaci hozzáférést biztosító rendelkezést.

2.2 A 25-ök Európájában minden évben kb. 6 milliárd utas veszi igénybe a vasutat, aminek oroszlánrészét a helyi és regionális szolgáltatások adják. A nemzetközi utasszállítás az eladott jegyek alapján az összes vasúti utazásnak csak 10 %-át teszi ki. Ebbe beletartozik a határokat átszelő regionális forgalom és a határokat átszelő nagy távolságú, illetve nagy sebességű forgalom is.

2.3 Az Európai Bizottság felismerte, hogy a nemzetközi utasszállítás megnyitása a verseny előtt – beleértve a kabotázsforgalmat is – esetlegesen negatív hatással lehet a közszolgáltatásként nyújtott utasforgalom gazdasági egyensúlyára. Javasolja, hogy a szabad piaci hozzáférés alól biztosítsanak kivételeket azon útvonalakon, ahol az 1191/69/EGK irányelv alapján már hatályba léptek a közszolgáltatási szerződések, illetve ahol a nemzetközi szolgáltatások liberalizálása felboríthatja az egyensúlyt. Ezeket a kivételeket csak abban az esetben biztosítanak, ha ez elengedhetetlen ahhoz, hogy fennmaradjon a közszolgáltatásként nyújtott tömegközlekedés, és ahol ezt a 2001/14/EK irányelv 30. cikke alapján kijelölt illetékes hatóság engedélyezi. A határozat bírósági felülvizsgálatát is biztosítani kell.

2.4 Az Európai Bizottságnak a rendelkezés megvalósításáról 2012. december 31-i határidővel jelentést kell készítenie.

3. A javaslat értékelése

3.1 A vasúti ágazat revitalizációjának előfeltételei

3.1.1 A nemzetközi utasszállítás deregulációjára vonatkozó javaslat azon a feltételezésen alapul, hogy a nemzetközi szolgáltatások versenye a következő eredménnyel fog járni: nagyobb utasszám, áttérés más közlekedési formákról (különösen a légi közlekedésről) a vasútra, a felhasználók számára magasabb minőség és alacsonyabb viteldíjak.

3.1.2 A második vasúti csomagról alkotott véleményében ⁽⁹⁾ az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság már rámutatott a vasúti hálózatok revitalizációjának alapvető előfeltételeire:

- a vasúti infrastruktúra fejlesztésének és javításának finanszírozása;
- a műszaki interoperabilitás megteremtése és az ehhez szükséges anyagi háttér biztosítása;
- a közlekedési módok közötti egyenlő esélyű verseny feltételeinek megteremtése, nevezetesen:
 - igazodás a közúti szállítási szektor szociális szabályozásához;
 - az összes közlekedési mód esetében egyenlő esélyek biztosítása az infrastruktúra használati díjait tekintve.

3.1.3 A 2010-es európai közlekedési politikáról szóló Fehér Könyvben bejelentett, az összes közlekedési mód számára egyenlő esélyeket teremtő infrastruktúra-díjazási politika továbbra is várat magára.

3.1.4 A közúti közlekedéssel kapcsolatos szociális rendelkezések ellenőrzése és megfelelő alkalmazása még mindig súlyos probléma.

3.1.5 Ezenkívül megoldást kell találni a számos vasúttársaságot érintő pénzügyi problémákra is. Különösen az új tagállamok vasúttársaságai nem lesznek képesek állni a versenyt, ha nagymértékű tartozásaikra nem találhatnak megoldást.

3.1.6 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság arra is rámutatott, hogy az új hatóságok létrehozása, amit az első és második vasúti csomag irányoz elő (szabályozó, díjmegállapító, allokációs, bejelentési, biztonsági, valamint baleseti vizsgálati szervek), megköveteli a vasúti ágazat struktúráinak gyors átszervezését, és az akadálytalan működőképességről csak néhány év tapasztalata alapján lehet majd ítéletet mondani. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye szerint elsődleges

⁽⁹⁾ Lásd a 8. lábjegyzetet.

kérdéssé a vasútbiztonságot kell tenni. Ez európai szintű szociális szabályozást tesz szükségessé a vasúti ágazatban.

3.2 A vasúti szállítványozási szolgáltatások deregulációjának utólagos vizsgálata

3.2.1 A vasúti szállítványozási szolgáltatások deregulációjával kapcsolatos határozatok megszülettek, de a határozatok hatásait még nem ismerjük.

3.2.2 Az Európai Bizottságnak 2006. január 1-ig jelentést kell készítenie a következő területekről ⁽¹⁰⁾:

- a 91/440/EK irányelv végrehajtása a tagállamokban, és a különféle érintett szervek tényleges tevékenységének vizsgálata;
- a piaci fejlődése, különlegesen a nemzetközi szállításban bekövetkező változások, illetve a piaci szereplők (ide értve az új vasút-üzemeltetőket is) piaci részesedésének trendjeit tekintve;
- a teljes szállítványozási ágazatra gyakorolt hatás, nevezetesen az alternatív szállítási módokra történő áttérés;
- a biztonság szintjére gyakorolt hatás az egyes tagállamokban;
- az ágazat munkakörülményei az egyes tagállamokban.

3.2.3 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye szerint helyénvaló lenne megvárni a jelentés nyilvánosságra hozatalát és a már elfogadott intézkedések hatásainak érvényesülését, mielőtt újabb piaci liberalizálási intézkedésekre kerülne sor. Felkéri az Európai Bizottságot, hogy a jelentést határidőre nyújtsa be.

3.3 A nemzetközi vasúti utasszállítás deregulációjának előzetes vizsgálata

3.3.1 A harmadik vasúti csomag bejelentését megelőzően az Európai Bizottság megrendelt egy tanulmányt az utasszállítás deregulációjával kapcsolatban. A tanulmány kifejezett célja volt, hogy a dereguláció különféle lehetőségeit megvizsgálja, és ezek közül egyre javaslatot tegyen. Ezek a lehetőségek a következők voltak:

- a nemzetközi szolgáltatás liberalizálása a kabotázsforgalom nélkül;
- a nemzetközi szolgáltatás liberalizálása a kabotázsforgalommal együtt;
- mind a nemzeti, mind a nemzetközi vasúti utasszállítás liberalizálása.

⁽¹⁰⁾ A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelvet módosító 2004/51/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 2(d) cikke.

3.3.2 A tanulmány a nemzetközi szolgáltatások kábotázsforgalommal együtt történő deregulációját javasolta ⁽¹⁾.

3.3.3 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy ez a tanulmány nem terjedt ki olyan alapvető kérdések elemzésére, mint az utasszállítás deregulációjának hatásai a következő területeken:

- regionális és általános érdekű vasúti szállítás, különösen a kis- és közepes méretű tagállamokban;
- a felhasználóknak nyújtott szolgáltatás minősége;
- foglalkoztatottság és munkakörülmények a vasúti utasszállításban;
- az új közép- és kelet-európai tagállamok vasúttársaságai.

3.3.4 A tanulmány bizonyos kérdéseket érint ugyan (így például kitér a vitel- és az útidíjak fontosságára), de alapvetően négy esettanulmány (Svédország, Németország, Spanyolország, Magyarország) és két útvonal esetében elvégzett szimulációs gyakorlat alapján. A nemzeti vasúti utasszállítás deregulációját nem tanácsolja. Ugyanakkor a tanulmány kifejezett célja a három lehetőség közül egynek a kiválasztása volt.

3.4 A dereguláció hatásai a regionális közlekedésre és a közlekedési közszolgáltatásokra

3.4.1 A nemzetközi utasszállítás deregulációjára vonatkozó javaslat a kábotázsforgalom révén bizonyos értelemben nemzeti szinten is megnyitja az utasszállítás piacát.

3.4.2 Az országon belüli utasszállítás gyakorta hálózatos jellegű, ahol a nagy utasszámú vonalakon realizált bevételek kompenzálják a kisebb utasszámú vonalak veszteségeit, így téve lehetővé a teljesebb szolgáltatást. Ez nemcsak a kizárólagos jogú és/vagy államilag támogatott vonalakra igaz, melyek esetében az Európai Bizottság javaslata – szigorú feltételek mellett – kivételeket tesz lehetővé.

3.4.3 Ez – különösen a kis- és közepes méretű tagállamokban – komoly zavarokat okozhat a kizárólagos jogokkal nem rendelkező vasúti utasszállításban.

3.4.4 Némely tagállamban a közszolgáltatásokkal kapcsolatos kötelezettségekről szóló szerződések nem önálló útvonalakra vonatkoznak, hanem az egész hálózatra. Ilyen körülmé-

nyek között nagyon nehéz lesz azt bizonyítani, hogy a közszolgáltatási közlekedés egyensúlya veszélyben forog.

3.4.5 A kivételek lehetősége, amelyre az Európai Bizottság javaslatot tesz, bonyolult eljárások kialakulásához fog vezetni, és nyilván jogvitákra is sor kerül majd.

3.4.6 A 2000. év júliusában az Európai Bizottság a COM(2000) 7 final dokumentummal javaslatot tett a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló 1191/69/EGK rendelet új rendelettel történő kiváltására, mely szabályozta a kizárólagos jogokat és a kompenzációt a tömegközlekedés területén.

3.4.7 Az 1191/69/EGK rendeletet módosító javaslatot a közlekedési miniszterek tanácsa évekkal ezelőtt mellékvágányra állította. Az Európai Bizottság javaslata és az Európai Parlament álláspontja között alapvető különbségek vannak, aminek jelentős következményei lehetnek a javaslat hatásai szempontjából az utasszállítás liberalizálásában. Az Európai Bizottság azt tervezi, hogy az év vége előtt új javaslatot nyújt be.

3.4.8 Ez még egy ok arra, hogy várni kellene, amíg ez a jogszabály elfogadtatásra kerül, mielőtt még bármilyen javaslat születne a közszolgáltatásként nyújtott vasúti utasszállítás egyensúlyának a deregulációval kapcsolatos védelmére.

3.5 A felhasználóknak nyújtott szolgáltatás minőségére gyakorolt hatás

3.5.1 A magas költségeket és a hagyományosan alacsony jegyárakat tekintve a tanulmány azt a következtetést vonja le, hogy nem valószínű, hogy a nemzetközi utasszállítás deregulációja a felhasználók számára további árcsökkenéshez vezetne.

3.5.2 A választék megnövekedése, amely ugyanazon útvonalon a különféle vasút-üzemeltetők versenyéből származik, ugyanakkor azt is jelentheti majd, hogy az eddig uralkodó körülmények – egy menetrend, egy jegy, egy információforrás – már nem garantálhatóak. A tájékozódáshoz ezentúl többleterőfeszítésre lesz szükség.

3.5.3 Az Európai Bizottság erre válaszul olyan intézkedéseket javasol, melyek kötelezik a versenyző vállalatokat az együttműködésre annak érdekében, hogy az eddig biztosított információs szint a továbbiakban is fenntartható legyen.

⁽¹⁾ EU Vasúti Utasszállítás Liberalizálása: Részletes hatástanulmány, készítette: Steer Davies Gleave, 2004. február, London.

3.5.4 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság ezt a javaslatot önálló véleményben fogja megvizsgálni. Ugyanakkor hangsúlyozni kívánja, hogy a versenyző vállalatoknak az ügyfelek tájékoztatása céljából történő együttműködésre kötelezése csak az utasszállítás piacának megnyitása esetében szükséges.

3.6 A foglalkoztatottságra gyakorolt hatás

3.6.1 Az Európai Bizottság feltételezése szerint nemzetközi utasszállítás deregulációja rövidtávon a foglalkoztatottak számának csökkentéséhez fog vezetni, de a megnövekedő utaslétszámnak köszönhetően a foglalkoztatottság középtávon növekedni fog. Példának okáért nem veszi figyelembe a foglalkoztatottságra gyakorolt lehetséges negatív hatást, melyet a dereguláció a regionális és közszolgáltatási vonalakon okozhat. Az irányelvjavaslat 1.7. cikkének értelmében a hatás az egyes tagállamoknak a regionális utasforgalmat támogató finanszírozásától függ majd.

3.6.2 A vasúti ágazatban dolgozók száma az elmúlt évtizedben felére csökkent. Az új tagállamok, de Nyugat-Európa vasúttársaságai is további nagymértékű leépítéseket helyeznek kilátásba. Ha a nemzetközi utasszállítás deregulációja ahhoz vezet, hogy a kis- és közepes méretű tagállamok vasúttársaságai kiszorulnak az országon belüli nagy távolságú szolgáltatásokból, akkor a foglalkoztatottság szempontjából pozitív hatásra nem számíthatunk.

3.6.3 A vasúti utasforgalom hagyományosan a társadalom minden rétege számára nyitott utazási forma. A légi közlekedés luxusból tömegközlekedéssé fejlődött. Nemigen várható, hogy a nemzetközi vasúti utasforgalomban hasonló pozitív foglalkoztatási hatás kialakuljon.

3.6.4 Ugyanakkor a régebbi, állami tulajdonú légitársaságok által kínált „jó” állásokat felváltották a polgári repülés más területein megszerezhető alacsonyabb színvonalú munkahelyek.

3.6.5 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság aggodalommal figyeli a vasúti ágazat foglalkoztatottságának jelentős csökkenését. Az ilyen jellegű munkahely-megszűnések különösen az új tagállamokban okozhatnak jelentős szociális problémákat, ahol így is nagy a munkanélküliség és fejletlen a szociális védőrendszer. Itt sürgősen szükség van szociális támogató intézkedésekre. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság ellenez minden olyan intézkedést, amely további munkahelyek megszűnésével és a foglalkoztatottság minőségének romlásával

jár a már most is jelentős nehézségekkel küszködő vasúti ágazatban.

3.7 Az új tagállamok vasút-üzemeltetőire gyakorolt hatás

3.7.1 A fentebb idézett, Steer Davies Gleave-féle tanulmány rámutat, hogy az új tagállamokban az infrastruktúra rossz állapota, a vasút-üzemeltetők rossz pénzügyi helyzete és a jegyárak – melyek általában a hosszú távú költségszint alatt vannak – további akadályokat jelentenek a kiterjedtebb verseny előtt.

3.7.2 Ezenkívül a vasút-üzemeltetők nem rendelkeznek olyan minőségi gördülőanyaggal, amelynek birtokában képesek lennének állni a versenyt.

3.7.3 A regionális vasúti szolgáltatások az új tagállamokban még nagyobb szerepet játszanak, mint a 15-ök Európájában. Ha a nemzetközi utasszállítás deregulációjának negatív hatása lesz a regionális szolgáltatások biztosítása szempontjából, akkor ez a hatás csak még erősebben fog jelentkezni az új tagállamokban, ahol siettetni fogja az utasforgalomban ma még viszonylag nagy részesedéssel rendelkező vasút hanyatlását.

4. Következtetések

4.1 Megelőző véleményeiben az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság mindig síkra szállt az európai vasúti iparág revitalizációja érdekében, és rámutatott az ehhez szükséges alapvető feltételekre:

- az infrastruktúra fejlesztése és a szűk áteresztőképesség problémájának megoldása;
- a vasúthálózatok interoperabilitása;
- a szállítási módok közötti egyenlő verseny feltételeinek megteremtése;
- a szociális intézkedések tiszteletben tartása és a vasútbiztonság garantálása.

4.2 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság felhívja az Európai Bizottságot és a tagállamokat, hogy hassanak oda, hogy a fenti feltételek a lehető leghamarabb teljesüljenek.

4.3 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság hangsúlyozza a vasúti utasszállítás fontosságát a humán mobilitási igények kielégítésében, valamint jelentőségét a közszolgáltatások szempontjából.

4.4 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság elismeri a vasúti szolgáltatás fontosságát és integrációját a tömegközlekedés egyéb formáival a lakossági mobilitás szükséglete szempontjából. Ezt a szolgáltatást nem szabad veszélyeztetni.

4.5 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság úgy véli, hogy a nemzetközi utasszállítás deregulációjával kapcsolat bármiféle döntést csak a vasúti utasforgalomra gyakorolt globális hatások világos ismeretében, valamint az első és második vasúti csomag keretében elhatározott intézkedések hatásaira alapozva szabad meghozni.

4.6 Ezért felhívja az Európai Bizottságot, hogy végezze el az utasszállítás deregulációjából adódó előnyök és hátrányok megfelelő előzetes elemzését. Az elemzésnek a dereguláció hatásait a következő területeken kell megvizsgálnia:

- regionális és közszolgáltatási vasúti szállítás, különösen a kis- és közepes méretű tagállamokban;
- a felhasználóknak nyújtott szolgáltatás minősége;
- foglalkoztatottság és munkakörülmények a vasúti utasszállításban;
- az új közép- és kelet-európai tagállamok vasút-üzemeltetői.

4.7 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság felhívja az Európai Bizottságot, hogy nyújtsa be jelentését a vasúti szállításmányozás piacának megnyitásáról, amint azt a (2004/51/EK irányelv által módosított) 91/440/EGK irányelv előírja.

4.8 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság hangsúlyozza, hogy a Tanácsnál még mindig függőben van annak az európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a tervezete, amely a tagállamok feladatait szabályozza a közszolgáltatási kötelezettségek és a vasúti, közúti és belvízi utasszállítás területén kötött közszolgáltatási szerződések vonatkozásában (a COM(2002) 107-et módosító COM(2000) 7 final). Ennek a

rendeletnek a tartalma hatással lehet a közszolgáltatás védelmét szolgáló intézkedésekre a nemzetközi vasúti utasszállítás deregulációjának keretében.

4.9 Az utasszállítási szolgáltatás minőségének javulása növeli ezen közlekedési forma vonzerejét, és egybeesik az európai közlekedési politika célkitűzésével, mely szerint a közlekedési rendszer hosszú távon is fenntartható legyen. A legnagyobb felelősség a vasút-üzemeltetőkre hárul. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság mindazonáltal kritikusan szemléli a szolgáltatások jelenlegi színvonalát netán veszélyeztető intézkedéseket. Nagyra értékelné, ha intézkedések történnének a szolgáltatások jelenlegi minőségének javítására.

4.10 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság azon a véleményen van, hogy a vasúttársaságok közötti jobb együttműködés lesz a megfelelő út az utasok számára nyújtott szolgáltatások minőségének javításához a nemzetközi vasúti utasforgalomban, különösen a regionális nemzetközi utasforgalomban.

4.11 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság nagyra értékelné, ha az Európai Bizottság párbeszédet kezdene az európai szociális partnerekkel a vasúti szállítás deregulációjának hatásairól, nevezetesen a foglalkoztatottságra gyakorolt mennyiségi és minőségi következményekről.

4.12 A vasúti utasforgalom részesedése az utasforgalom egészét tekintve jelentősen nagyobb az új tagállamokban, mint a 15-ök Európájában. Ezért az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság feltétlenül szükségesnek tartja, hogy különös figyelem irányuljon az új tagállamok vasúti utasforgalmának fejlesztésére és a piac megnyitásának hatásaira ezen országokban. Az egész Közösség érdeke és a közlekedési politikát tárgyaló Fehér Könyv célkitűzéseivel is összhangban van, hogy a vasúti közlekedés nagy aránya fennmaradjon.

Brüsszel, 2005. február 9.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Anne-Marie SIGMUND

MELLÉKLET

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményéhez (a Működési Szabályzat 54. cikke (3) bekezdésének megfelelően)

A következő módosító indítványokat a szavazás során elvetették, de a szavazatok legalább egynegyedét megkapták.

3.1.4. pont

Törlendő.

Indokolás

Ennek a pontnak semmi köze a vasúti közlekedés liberalizálásához. Egyszerre két szektorról esik szó a véleményben, amely az európai vasutak átalakításáról és fejlesztéséről szól. Nem mondhatjuk, hogy a közúti közlekedéssel kapcsolatos szociális rendelkezések ellenőrzése súlyos problémát jelentene, hiszen több, az utazó személyzet vezetési és pihenőidejét, illetve a munkanap hosszát szabályozó irányelv is hatályban van. A jogszabályok betartásáról tachográf gondoskodik. Ezenkívül idén augusztusban hatályba lép egy új ellenőrzési mechanizmus – a digitális tachográf – amelynek révén lehetővé válik a járművezetők napi munkaidejének pontosabb mérése.

A szavazás eredménye

Igen: 58

Nem: 80

Tartózkodás: 7

3.1.6. pont

Az utolsó mondat törlendő:

„Ez európai szintű szociális szabályozást tesz szükségessé a vasúti ágazatban.”

Indokolás

Az európai vasútbiztonságot továbbra is a 2004/49/EK irányelv szabályozza.

A szavazás eredménye

Igen: 52

Nem: 93

Tartózkodás: 5

3.2.3. pont

A bekezdés helyett a következő:

„Az EGSZB véleménye szerint a jelentés tartalmát rögtön megjelenését követően meg kell vizsgálni annak megállapítása végett, hogy az irányelvjavaslat kiegészítésre vagy módosításra szorul-e.”

Indokolás

A jelenlegi megfogalmazás ténylegesen a jogalkotási folyamat befagyasztására irányul, ami mindenki – vállalkozások, munkavállalók, ügyfelek – számára egyfajta hátrányos jogbizonytalanságot eredményez.

Előremutatóbbnak és konstruktívabbnak tűnik világosan kinyilvánítani azt a szándékot, hogy az irányelvjavaslat esetleges kiegészítését vagy módosítását a következtetések alapján kívánjuk megtenni.

Ennek révén a folyamat dinamikus és nyitott maradhat.

A szavazás eredménye

Igen: 54

Nem: 92

Tartózkodás: 9

3.4.7 és 3.4.8. pont

A bekezdések az alábbi szövegekkel helyettesítendőek, a számozás pedig kiigazítandó 3.4.7-re.

„Amikor a 119/69/EGK számú rendeletre tett új javaslat a Miniszterek Tanácsa és az Európai Parlament elé kerül, meg kell majd vizsgálni, hogy a szöveg milyen következményekkel járhat a vasúti utasforgalom liberalizálása és a közszolgáltatás egyensúlya szempontjából.”

Indokolás

A jelenlegi megfogalmazás már idejétmúlt állapotra hivatkozik. Az Európai Bizottság új megfogalmazást talált, és a szöveg júniusban a „Közlekedési” Tanács elé kerülhet. Nem mérhető fel előre, hogy milyen lesz a fogadtatása a Miniszterek Tanácsában és az Európai Parlamentben.

A javasolt megfogalmazás konstruktívabb megközelítést tükröz.

A szavazás eredménye

Igen: 68

Nem: 90

Tartózkodás: 8

3.6. pont

A pontot el kell hagyni.

Indokolás

Nem lehet azt mondani, hogy a vasút liberalizációja a munkanélküliség növekedéséhez fog vezetni, és hogy az újonnan létrejövő munkahelyek alacsonyabb színvonalúak lesznek, még akkor sem, ha más közlekedési ágakban a liberalizáció egyik következménye a munkahelyek számának növekedése. Ne felejtjük el, hogy a vasút az egyetlen olyan közlekedési ágazat, amelyet nem liberalizáltak.

A szavazás eredménye

Igen: 66

Nem: 102

Tartózkodás: 6
