



EVROPSKA KOMISIJA

SPOROČILO ZA MEDIJE

Bruselj, 30. januarja 2013

Evropske železnice na razpotju: Komisija sprejela predloge za četrti železniški paket

Evropska komisija je danes objavila celovit paket ukrepov za doseganje boljše kakovosti in več izbire pri železniških storitvah v Evropi. Železnice so bistveni del prevoza v EU, njihova ključna vloga pa je povezana z razbremenjevanjem prometa zaradi naraščajočega povpraševanja in prometnih zastojev ter s preskrbo z gorivom in dekarbonizacijo. Vendar številni evropski železniški trgi trenutno stagnirajo ali upadajo.

Soočena s temi dejstvi, Komisija predlaga daljnosežne ukrepe za spodbujanje več inovacij na področju železnic v EU, in sicer s pomočjo odpiranja domačih trgov potniškega prometa EU za konkurenco ter korenitimi spremljajočimi tehničnimi in strukturnimi reformami.

Podpredsednik Evropske komisije Siim Kallas, pristojen za promet, je dejal: „*Evropske železnice se približujejo zelo pomembnemu razpotju. Glede na to, da se številni trgi po vsej Evropi soočajo s stagnacijo ali upadom, je naša izbira preprosta. Lahko namreč že zdaj sprejmemo težke odločitve, ki so potrebne za prestrukturiranje evropskega železniškega trga, da spodbudimo inovacije in ponudimo boljše storitve. Železnice se bodo lahko ponovno razvijale, kar bo v prid državljanom, podjetjem in okolju. Lahko pa izberemo drugo pot. Lahko se sprijaznimo z nepopravljivim drsenjem navzdol, ki nas bo pripeljalo v Evropo, kjer bodo železnice luksuzna igračka za nekaj bogatih držav, za druge pa bodo zaradi skopih javnih sredstev postale nedostopne.*“

Predlogi se osredotočajo na štiri ključna področja:

Delujoči standardi in odobritve

Komisija želi zmanjšati upravne stroške železniških podjetij in olajšati vstop novih prevoznikov na trg.

V okviru novih predlogov bo Evropska železniška agencija postala „univerzalno okence“ za izdajanje dovoljenj za dajanje vozil na trg po vsej EU in izdajanje varnostnih spričeval prevoznikom, ki bodo prav tako veljala po vsej EU. Dovoljenja za železniška vozila in varnostna spričevala trenutno izdajajo posamezne države članice.

Predlagani ukrepi bi za 20 % skrajšali čas, potreben za vstop novega železniškega podjetja na trg, ter omogočili za 20 % manj stroškov in čakanja za pridobitev dovoljenja za vozni park. To bi naj podjetjem do leta 2025 skupaj prineslo prihranek v višini 500 milijonov evrov.

Z novimi akterji, ki se jim dovoli opravljati železniške storitve, do boljše kakovosti in več izbire

Da bi spodbudila inovacije, učinkovitost in ugodnejše ponudbe, Komisija predlaga, naj se domači železniški potniški promet odpre ter od decembra 2019 omogoči vstop novim prevoznikom in storitvam.

Podjetja bodo lahko domače storitve železniškega potniškega prometa ponujala po vsej EU, bodisi prek ponujanja konkurenčnih komercialnih storitev bodisi prek sodelovanja na razpisih za javne storitve železniškega prometa, ki predstavljajo večino (več kot 90 %) potovanj z železnico v EU in za katere bodo postali obvezni javni razpisi.

Ti predlogi bi nedvomno koristili potnikom v smislu izboljšanja storitev in povečanja izbire. V kombinaciji s strukturnimi reformami bi do leta 2035 prinesli za več kot 40 milijard evrov finančnih koristi za državljanke in podjetja, ki jih to zadeva, obenem pa bi po ocenah Komisije omogočili do 16 milijard več potnikov na kilometer.

Nacionalni domači trgi za potniški promet ostajajo večinoma zaprti. Samo Švedska in Združeno kraljestvo sta popolnoma odprla svoje trge, medtem ko so Nemčija, Avstrija, Italija, Češka in Nizozemska svoje trge odprle le delno.

Izkušnje na teh odprtih trgih so pokazale izboljšave v kakovosti in dostopu do storitev, pri čemer je tudi zadovoljstvo potnikov vsako leto višje, poleg tega se je v desetih letih število potnikov v nekaterih primerih povečalo za več kot 50 %. Na drugih liberaliziranih trgih se je izkazalo, da so natečaji za ponudnika javnih storitev prinesli med 20- in 30-odstotne prihranke pri določenih storitvah, ti pa se lahko ponovno investirajo v izboljšavo storitev.

Učinkovita struktura

Da bi vsem zagotovili pošten dostop do železnic, morajo upravljavci neodvisnih prog („upravljavci infrastrukture“) voditi omrežja na učinkovit in nediskriminatoren način ter jih usklajevati na ravni EU, da tako podprejo razvoj resnično evropskega omrežja.

Da se zagotovi razvoj omrežja v interesu vseh akterjev in da se karseda poveča operativne učinkovitosti, Komisija predlaga povečanje pristojnosti upravljavcev infrastrukture, tako da bodo nadzirali vse funkcije v osrčju železniškega omrežja, kar vključuje načrtovanje naložb, vsakodnevne dejavnosti in vzdrževanje ter časovno načrtovanje.

Komisija meni, da morajo upravljavci infrastrukture zaradi številnih pritožb uporabnikov uživati operativno in finančno neodvisnost od vseh prevoznikov, ki vozijo vlake. To je pomembno zato, da se onemogočijo morebitna nasprotja interesov in da se vsem podjetjem omogoči dostop do prog na nediskriminatoren način.

Predlog zatrjuje, da je splošno gledano institucionalna ločitev najenostavnejši in najbolj transparenten način, da se to doseže. Železniška podjetja, neodvisna od upravljavcev infrastrukture, bodo leta 2019 imela takojšen dostop do notranjega trga za potniški prevoz.

Vendar se Komisija strinja, da bi potrebno neodvisnost lahko prinesla tudi vertikalno integrirana struktura oz. „struktura matičnega podjetja“ s strogimi „kitajskimi zidovi“, da se zagotovi potrebno pravno, finančno in operativno ločitev (za podrobnosti glej MEMO).

Klavzula o preverjanju skladnosti: Da se ob popolnem odprtju trga za potniški prevoz leta 2019 ta neodvisnost zaščiti, bo železniškim podjetjem, ki bodo sestavni del vertikalno integrirane strukture, mogoče preprečiti opravljanje storitev v drugih državah članicah, če ne bodo najprej Komisiji dokazala, da imajo nameščena vsa varovala, ki bodo v praksi zagotavljala enake konkurenčne pogoje, in da je na njihovem domačem trgu mogoča lojalna konkurenca.

Usposobljena delovna sila

Dinamičen železniški sektor je odvisen od usposobljene in motivirane delovne sile. Železniški sektor se bo v naslednjih desetih letih soočil s kombinacijo izzivov privabljanja novega kadra, ki bo nadomestil tretjino delovne sile, ki se bo upokojila, ter zadoščanja novemu in bolj konkurenčnemu okolju.

Izkušnje iz držav članic, ki so odprle svoje trge, kažejo, da bo to prineslo nova in boljša delovna mesta. V skladu z regulativnim okvirom EU bodo imele države članice možnost zaščititi svoje delavce tako, da bodo od novih pogodbenikov zahtevale, naj jih zaposlijo, ko se bodo pogodbe za javne storitve prenesle na nove pogodbenike, kar sicer ne spada med splošne zahteve EU v zvezi s prenosi podjetij.

Naslednji koraki

Preden se predlogi Komisije sprejmejo, jih morajo odobriti Evropski parlament in vlade držav članic.

Ključna dejstva in številke

- Železniška industrija ima promet v višini 73 milijard evrov, kar ustreza 65 % prometa od zračnega prevoza (112 milijard evrov), in zaposluje 800 000 ljudi.
- Železniški promet je ključnega pomena za učinkovito delovanje evropskega gospodarstva. Vsako leto se z vlakom pelje več kot 8 milijard potnikov. Železnice prepeljejo okrog 10 % vsega tovarnega prometa po vsej Evropi, prihodki od tega pa se ocenjujejo na 13 milijard evrov.
- Tovorni koridor med Rotterdamom in Genovo prevozi na primer približno 130 000 vlakov na leto, kar je enakovredno skoraj 4 milijonom tovornjakov letno.
- Javni organi vsako leto vložijo ogromne vsote v železniški sektor. Leta 2009 je to nanese približno 46 milijard evrov javnih subvencij. Tovrstno javno financiranje postaja skromnejše.
- Znatne naložbe v javni sektor, zlasti v EU-10, kjer so se plačila subvencij v šestih letih več kot podvojila, same po sebi niso zagotovile enakovrednega povečanja v povpraševanju v železniškem prometu.
- Železniški promet v številnih državah članicah EU stagnira ali upada. Kljub pozitivnim premikom na nekaterih trgih je modalni delež potniškega železniškega prometa znotraj EU v povprečju ostal bolj ali manj nespremenjen od leta 2000, in sicer je znašal 6 %, medtem ko se je modalni delež železniškega tovarnega prometa zmanjšal z 11,5 % na 10,2 %.
- Od sredine devetdesetih let je v nekaterih delih EU, zlasti EU-10, pomanjkanje naložb povzročilo začaran krog upada, saj so zaradi razpadanja infrastrukture in voznega parka železnice postale manj privlačne, še posebej če upoštevamo izboljšano finančno stanje ljudi, ki je prineslo hiter porast kupovanja avtomobilov.

- V številnih primerih je bilo treba železniška podjetja reševati z javnimi sredstvi, v nekaterih državah, kot so npr. Španija, Portugalska ali Bolgarija, pa so obstoječi prevozniki zadolženi.
- Obstoječa belgijska železnica je morala leta 2004 na belgijsko državo prenesti dolg v višini 7,4 milijarde evrov, kar je primerljivo z 2 % belgijskega BDP. Ko je bilo oblikovano omrežje RFF, je bilo 20,5 milijarde evrov dolga prenesene s SNCF. (Številna podjetja imajo zdaj dolgove, ki so posledica neučinkovitih integriranih struktur iz preteklosti).
- Evropa se sooča z velikimi prometnimi izzivi, in sicer s porastom povpraševanja po prometu (tovorni promet naj bi se povečal za približno 40 % do leta 2030 (v primerjavi z letom 2005), in za nekaj več kot 80 % do leta 2050; za potniški promet se pričakuje nekoliko manjši porast v primerjavi s tovornim prometom: 34 % do leta 2030 in 51 % do 2050), kot tudi s tem povezanimi težavami s preobremenitvijo, preskrbo z gorivom, emisijami CO2 in potrebo po vzpostavitvi učinkovite prometne infrastrukture, da se podpre rast v evropskem gospodarstvu.
- Da bi se enostavno vdali v usodo trenutnih negativnih trendov in neizbežnega upada evropskega železniškega prometa, ne pride v poštev.

Za več informacij glej

[MEMO/13/45](#)

<http://www.youtube.com/watch?v=8GHz-stzCso>

Kontakta:

[Helen Kearns](#) (+32 22987638)

[Dale Kidd](#) (+32 22957461)