



ŽELJEZNIČKI PRIJEVOZ

Cilj europske politike željezničkog prijevoza uspostava je jedinstvenog Europskog željezničkog prostora. U razdoblju od deset godina nakon otvaranja željezničkog sektora za tržišno natjecanje 2001. donesena su tri paketa mjera i jedna preinaka. Četvrti paket, čija je svrha dovršetak jedinstvenog Europskog željezničkog prostora, usvojen je u travnju 2016. (tehnički stup) i prosincu 2016. (tržišni stup).

PРАВNA OSNOVA I CILJEVI

Članak 100. stavak 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Cilj je zajedničke prometne politike zaštita tržišnog natjecanja i slobode pružanja usluga. To iziskuje usklađivanje tehničkih, administrativnih i sigurnosnih propisa, što je nužno za interoperabilnost različitih nacionalnih željezničkih sustava. Također je potrebno u određenoj mjeri uskladiti mjere za zaštitu okoliša i potrošača kako ne bi došlo do narušavanja tržišnog natjecanja i kako bi se novim trgovačkim društvima olakšao ulazak na tržište.

U svojoj Bijeloj knjizi iz 2011. pod naslovom „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima” ([COM\(2011\)0144](#)) Komisija je postavila cilj da se do 2050. veći dio putničkog prijevoza na srednje udaljenosti odvija vlakom. Srednjoročno (do 2030.), trebala bi se utrostručiti dužina postojeće mreže pruga prilagođenih brzim vlakovima i održati dobro povezana mreža željeznica u svim državama članicama. Dugoročno, trebala bi se dovršiti europska mreža pruga prilagođenih brzim vlakovima.

POSTIGNUĆA

A. Interoperabilnost

Europska unija je [Direktivom 96/48/EZ](#) od 23. srpnja 1996. o interoperabilnosti transeuropskog željezničkog sustava brzih vlakova i [Direktivom 2001/16/EZ](#) od 19. ožujka 2001. o interoperabilnosti transeuropskoga konvencionalnog željezničkoga sustava započela postupak kojim bi se omogućio siguran i neometan prijelaz vlakova iz jedne nacionalne željezničke mreže u drugu. U okviru tih direktiva razrađeno je više tehničkih rješenja (nazvanih „tehničke specifikacije za interoperabilnost” – TSI). Ta se rješenja prvenstveno odnose na osnovne elemente kao što su upravljanje vlakovima i njihova sigurnost, signalizacija, telematske aplikacije za teretni promet, osposobljavanje zaposlenika u međunarodnom prometu, teretni vagoni i smanjivanje buke.



Dvije navedene direktive izmijenjene su i ažurirane [Direktivom 2004/50/EZ](#) od 29. travnja 2004. Područje primjene Direktive o konvencionalnim željezničkim sustavima prošireno je na cjelokupnu europsku željezničku mrežu kako bi se odgovorilo na potrebe nastale potpunim otvaranjem željezničke mreže pružateljima usluga nacionalnog i međunarodnog prijevoza robe (siječanj 2007.) te međunarodnog prijevoza putnika (siječanj 2010.). [Direktivom 2008/57/EZ](#) od 17. lipnja 2008. koja je kasnije izmijenjena [direktivama 2009/131/EZ](#) i [2011/18/EU](#) prethodne direktive preinačene su u jedinstveni tekst. U okviru četvrtog željezničkog paketa Direktiva 2008/57/EZ zatim je također preinačena [Direktivom \(EU\) 2016/797](#) od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji.

Kako bi se smanjile tehničke prepreke za interoperabilnost, predstavnici željezničkog sektora i Komisije potpisali su 2005., 2008. i 2012. memorandume o razumijevanju u vezi s uvođenjem i razvojem Europskog sustava za upravljanje željezničkim prometom (ERTMS). Nedavno su, tijekom 2016., novim memorandumom o razumijevanju određeni glavni ciljevi suradnje među potpisnicima, kao i njihove obveze od 2016. nadalje. Tekstovi svih četiriju memoranduma o razumijevanju u vezi s ERTMS-om nalaze se [ovdje](#).

Od 1. siječnja 2007. nacionalni i međunarodni prijevoz robe potpuno je otvoren za tržišno natjecanje. Kako bi se bolje iskoristila međunarodna mreža za prijevoz robe i poboljšala njezina interoperabilnost, Europska unija odredila je devet konkurentnih koridora za prijevoz robe u okviru [Uredbe \(EU\) br. 913/2010](#) od 22. rujna 2010. o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe. Cilj je bio povećati konkurentnost željeznice u odnosu na druge oblike prijevoza za robu koja se prevozi kroz više država članica. Uredba (EU) br. 913/2010 izmijenjena je [Uredbom \(EU\) br. 1316/2013](#) od 11. prosinca 2013. o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe za razdoblje 2014. – 2020. Godine 2015. Uredba (EU) br. 1316/2013 izmijenjena je [Uredbom \(EU\) br. 2015/1017](#) od 25. lipnja 2015. o Europskom fondu za strateška ulaganja, Europskom savjetodavnom centru za ulaganja i Europskom portalu projekata ulaganja. Prijedlogom Komisije [COM\(2016\)0597](#) zatraženo je produljenje trajanja Europskog fonda za strateška ulaganja i uvođenje tehničkih poboljšanja za taj fond i Europski savjetodavni centar za ulaganja. O tom se prijedlogu glasovalo na sjednici Odbora za promet i turizam (odbor TRAN) od 23. ožujka 2017., a stupio je na snagu 16. listopada 2017. nakon međuinstitucijskih pregovora.

U okviru četvrtog željezničkog paketa [Uredba \(EEZ\) br. 1192/69](#) od 26. lipnja 1969. o zajedničkim pravilima normalizacije računa željezničkih prijevoznika stavljena je izvan snage i zamijenjena [Uredbom \(EU\) 2016/2337](#) od 14. prosinca 2016. [Uredba \(EZ\) br. 1370/2007](#) od 23. listopada 2007. o obvezama pružanja javnih usluga (PSO) za željeznički prijevoz putnika također je izmijenjena zahvaljujući četvrtom željezničkom paketu. [Uredbom \(EU\) 2016/2338](#) od 14. prosinca 2016., poznatom i kao Uredba o obvezi pružanja javnih usluga, izmjenjuje se [Uredba \(EZ\) br. 1370/2007](#) u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika.

B. Europska agencija za željeznice

Kako bi se poboljšala interoperabilnost i sigurnost europske željezničke mreže, [Uredbom \(EZ\) br. 881/2004](#) od 29. travnja 2004. osnovana je Europska agencija za



željeznice (ERA), sa sjedištima u Lilleu i Valenciennesu (Francuska). Glavna je zadaća Agencije uskladiti, registrirati i nadzirati tehničke specifikacije interoperabilnosti (TSI) cjelokupne europske željezničke mreže te odrediti zajedničke sigurnosne ciljeve za europske željeznice. Sama Agencija nema ovlasti odlučivanja, ali sudjeluje u pripremi prijedloga odluka za Komisiju. [Uredbom \(EZ\) br. 1335/2008](#) od 16. prosinca 2008. Europskoj agenciji za željeznice dodijeljene su nove zadaće. U okviru četvrtog željezničkog paketa [Uredbom \(EU\) 2016/796](#) od 11. svibnja 2016. o Agenciji Europske unije za željeznice stavljena je izvan snage i zamijenjena Uredba (EZ) br. 881/2004 u cilju davanja doprinosa daljnjem razvoju i djelotvornom funkcioniranju jedinstvenog Europskog željezničkog prostora, jamčenja visoke razine sigurnosti i interoperabilnosti željeznica te poboljšanja njihove konkurentnosti. Europska agencija za željeznice sada je jedino tijelo nadležno za izdavanje odobrenja za vozila (lokomotive i vagone) namijenjena za prekogranični promet te izdavanje potvrda o sigurnosti željezničkim prijevoznicima koji djeluju u više država članica.

C. Usklađivanje socijalnog zakonodavstva

[Direktivom Vijeća 2005/47/EZ](#) od 18. srpnja 2005. određuju se uvjeti rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom prometu u željezničkom sektoru. Ta se direktiva temelji na sporazumu među europskim socijalnim partnerima u željezničkom sektoru. Osim toga, [Direktivom 2007/59/EZ](#) od 23. listopada 2007. nastoje se uskladiti minimalni zahtjevi u vezi sa stručnom osposobljenosti i davanjem ovlaštenja strojovođama za upravljanje lokomotivama i vlakovima u željezničkom sustavu EU-a. U skladu s tom Direktivom svaki strojovođa mora imati dozvolu i usklađenu dopunsku potvrdu o osposobljavanju. Na temelju navedenog Direktivom se utvrđuje uzajamno priznavanje kvalifikacija. Od listopada 2011. potvrde ili dozvole izdaju se strojovođama koji pružaju usluge prekograničnog prijevoza, kabotaže ili usluge prijevoza robe u drugoj državi članici, ili onima koji rade u najmanje dvjema državama članicama.

D. Pristup željezničkih poduzeća infrastrukturi

[Direktivom 95/18/EZ](#) od 19. lipnja 1995. o izdavanju dozvola željezničkim prijevoznicima predviđa se da prijevoznici moraju imati dozvolu kako bi dobili pristup infrastrukturi svih država članica. Dozvolu izdaje država članica u kojoj je poduzeće osnovano pod uvjetom da ono udovoljava određenim zajedničkim zahtjevima (ugled te financijska i stručna sposobnost). Navedena Direktiva izmijenjena je [Direktivom 2001/13/EZ](#) od 26. veljače 2001. kojom se određuju uvjeti (sigurnosni, tehnički, ekonomski i financijski) obavljanja djelatnosti željezničkog prijevoznika koji vrijede za cijelo područje EU-a i kojom se uređuje postupak za dobivanje odobrenja za pružanje usluga prijevoza robe u željezničkom prometu unutar europske željezničke mreže.

[Direktivom 2012/34/EU](#) od 21. studenog 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora zamijenjene su i stavljene izvan snage [direktive 95/18/EZ](#) i [2001/13/EZ](#). Direktivom se objedinjuju u jedinstveni tekst glavna načela razvoja željeznica (usmjerena, među ostalim, na razdvajanje djelatnosti upravljanja infrastrukturom i djelatnosti prijevoza), izdavanje dozvola željezničkim prijevoznicima i naplaćivanje pristojbi za uporabu infrastrukture. Direktivom se općenito potiče tržišno natjecanje tako što se uvodi veća transparentnost uvjeta za pristup tržištu te se predviđa odvojeno vođenje poslovnih knjiga i jačanje nacionalnih nadzornih tijela.



Njome se detaljnije određuju uvjeti pristupa uslugama željezničke mreže i pravila o naplati pristojbi.

Četvrti željeznički paket namijenjen je za uspostavu jedinstvenog Europskog željezničkog prostora i poboljšanje interoperabilnosti. Njegov je cilj bio otvoriti domaće ugovore o pružanju javnih usluga tržišnom natjecanju radi poboljšanja kvalitete i učinkovitosti nacionalnih usluga prijevoza putnika. Dana 14. prosinca 2016. donesena je [Direktiva \(EU\) 2016/2370](#) (poznata i kao Direktiva o upravljanju) o izmjeni Direktive 2012/34/EU u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i upravljanja željezničkom infrastrukturom.

[Direktiva 95/18/EZ](#) od 19. lipnja 1995. o izdavanju dozvola željezničkim prijevoznicima izmijenjena je i [Direktivom 2004/49/EZ](#) od 29. travnja 2004. kojom se svim željezničkim prijevoznicima nalaže obveza dobivanja potvrde o sigurnosti za pristup infrastrukturi. [Direktivom 2008/110/EZ](#) od 16. prosinca 2008., poznatom i kao Direktiva o sigurnosti željeznice, izmijenjena je Direktiva 2004/49/EZ. U okviru četvrtog željezničkog paketa [Direktivom \(EU\) 2016/798](#) od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznice stavljena je izvan snage Direktiva 2008/110/EZ.

E. Buka u željezničkom prometu

[Direktiva 2002/49/EZ](#) od 25. lipnja 2002. o procjeni buke iz okoliša i upravljanju njome (Direktiva o buci iz okoliša) čini osnovu za uvođenje mjera EU-a za smanjenje emisije buke koju proizvode željeznička vozila i infrastruktura. U skladu s tim 2003. usvojene su smjernice o metodama izračunavanja buke vlakova, a granične vrijednosti emisija zvuka za željeznička vozila unutar EU-a stupile su na snagu u lipnju 2006. U travnju 2011. novom odlukom Komisije revidirane su tehničke specifikacije za interoperabilnost (TSI-jevi) za vozila iz željezničkog sektora. Komisija je 8. srpnja 2008. objavila Komunikaciju o mjerama za smanjenje buke iz željezničkog prometa koja se odnosi na postojeći vozni park ([COM\(2008\)0432](#)), a u kojoj kao cilj određuje modernizaciju svih teretnih vagona i navodi 2015. kao krajnji datum za postizanje tog cilja. [Direktivom 2012/34/EU](#) također se predviđa prilagodba pristojbi prema određenim zonama buke u cilju poticanja opremanja vagona sustavom manje bučnog kočenja (Europski sustav upravljanja i nadzora vlakova – ETCS). Infrastrukturne pristojbe koje se razlikuju prema razini buke moraju se ponajprije odrediti za teretne vagone koji ne ispunjavaju zahtjeve TSI-ja u pogledu buke vozila iz transeuropskoga konvencionalnog željezničkoga sustava. Kako je već navedeno, Direktiva 2012/34/EU izmijenjena je u okviru četvrtog željezničkoga paketa, to jest [Direktivom \(EU\) 2016/2370](#) od 14. prosinca 2016. u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i upravljanja željezničkom infrastrukturom.

ULOGA EUROPSKOG PARLAMENTA

U okviru svojih zakonodavnih nadležnosti Europski parlament podržao je većinu prijedloga Komisije o usklađivanju, ali je također ustrajao u nekoliko aspekata:

1. u svojoj [rezoluciji od 11. ožujka 2008.](#) o politici održivog prometa Parlament je jasno izrazio podršku uvođenju sustava sigurnosti, upravljanja i željezničke signalizacije ERTMS/ETCS kako bi se uklonile tehničke prepreke i zauzeo se za uspostavu jedinstvenog Europskog željezničkog prostora;



2. u svojoj [rezoluciji od 11. ožujka 2009.](#) o ekološki prihvatljivom prijevozu i internalizaciji vanjskih troškova Parlament je zatražio od Komisije da odmah počne djelovati i iznese konkretne prijedloge za sva prijevozna sredstva. Također je zatražio od Komisije da predstavi sveobuhvatan plan izračunavanja i naplate vanjskih naknada i provede procjenu posljedica na temelju razumljivog modela. Parlament je zatim pozvao Komisiju da sastavi prijedlog direktive o naplati pristojbi za pristup pruzi za lokomotive i vagone, utvrđenih prema stupnju buke, čime bi se potaknula željeznička poduzeća da bez odgađanja učine svoja vozila manje bučnima;
3. u svojoj [rezoluciji od 9. rujna 2015.](#) pod nazivom „Provedba [Bijele knjige iz 2011. o prometu](#): razmatranje aktualnog stanja i put naprijed prema održivoj mobilnosti” Parlament je zatražio da se hitno usvoji četvrti željeznički paket. Njegov je cilj bio zajamčiti ujednačenu otvorenost jedinstvenog tržišta putničkog željezničkog prometa, neovisnost upravitelja infrastrukturom, konkurentnu javnu nabavu za ugovore o javnim uslugama, najvišu razinu sigurnosti i interoperabilnosti u željezničkom prometu te dostatne ljudske i financijske resurse koji bi Europskoj agenciji za željeznice omogućili da postane jedinstveno mjesto za davanje odobrenja za vozila i izdavanje potvrda o sigurnosti.

Odbor TRAN razmotrio je Prijedlog preinake uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu ([COM\(2017\)0548](#)). U studenom 2019. Europski parlament donio je rezoluciju o tom prijedlogu. Postupak suodlučivanja i dalje je u tijeku, a Parlament i Vijeće EU-a tek trebaju dogovoriti konačna rješenja.

Esteban Coito
04/2019

