EURÓPSKY PARLAMENT

GENERÁLNE RIADITEĽSTVO PRE VNÚTORNÉ POLITIKY ÚNIE

TEMATICKÉ ODDELENIE B: ŠTRUKTURÁLNA A KOHÉZNA POLITIKA

DOPRAVA A CESTOVNÝ RUCH

VPLYV ODDELENIA SPRÁVY INFRAŠTRUKTÚRY OD PREPRAVNÝCH ČINNOSTÍ NA ŽELEZNIČNÝ SEKTOR V EÚ

OZNÁMENIE

Obsah

V tomto oznámení sa posudzujú skúsenosti s vertikálnym oddelením v železničnom sektore Európskej únie. Diskutuje sa o výhodách a nevýhodách vertikálneho oddelenia, ako aj o jeho hospodárskych, prevádzkových, bezpečnostných a používateľských vplyvoch. Rôzne prístupy k vertikálnemu oddeleniu viedli k odlišným výsledkom, pričom niektoré mali podstatný pozitívny vplyv z hľadiska konkurencieschopného rozvoja železníc, iné však už menej. V tomto oznámení sú zhrnuté výsledky porovnávacej analýzy čerpajúcej z viacerých zdrojových materiálov.

IP/B/TRAN/FWC/2010-006/lot1/C1/SC2 máj 2011

PE 460.039 SK

Tento dokument si vyžiadal Výbor pre dopravu Európskeho parlamentu.

AUTORI

Francesco Dionori – Steer Davies Gleave
Dick Dunmore – Steer Davies Gleave
Simon Ellis – Steer Davies Gleave
Pietro Crovato – Steer Davies Gleave

ZODPOVEDNÝ ADMINISTRÁTOR

Piero Soave
Tematická sekcia pre štrukturálnu a kohéznu politiku
Európsky parlament
B-1047 Brusel
E-mailová adresa: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

REDAKČNÁ POMOC

Nora Revesz

JAZYKOVÉ VERZIE

originál: EN.
preklady: DE, ES, FR, IT.

O VYDAVATEĽOVI

Ak chcete kontaktovať tematické oddelenie alebo odoberať jeho mesačný bulletin, píšte na: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Autorský text bol ukončený v máji 2011.
© Európsky parlament, Brusel, 2011

Tento dokument je dostupný na internete na stránke:
http://www.europarl.europa.eu/studies

VYHLÁSENIE O VYLÚČENÍ ZODPOVEDNOSTI

Stanoviská uvedené v tomto dokumente sú výlučne v zodpovednosti autora a nepredstavujú bezpodmienečne oficiálne stanovisko Európskeho parlamentu.

Reprodukcia a preklad na nekomerčné účely sú povolené v prípade, že je uvedený zdroj a vydavateľ je o tom vopred informovaný a dostane kópiu.

ZHRNUTIE

Cieľom tohto oznámenia je poskytnúť súhrn skúseností v členských štátoch EÚ, pokiaľ ide o oddelenie (odčlenenie) činností železničnej dopravy od správy železničnej infraštruktúry, so zreteľom na výhody a nevýhody vertikálneho oddelenia. Podáva tiež správu o piatich prípadových štúdiách týkajúcich sa Spojeného kráľovstva, Švédska, Holandska, Talianska a Francúzska (v každom z prípadov sa skúmal vplyv oddelenia na hospodárske náklady, prevádzku, hospodársku súťaž a bezpečnosť, a bralo sa do úvahy aj hľadisko používateľov železníc). Tieto prípadové štúdie sa vybrali ako typické ukážky rôznych modelov oddelenia v Európe. V oznámení sa napokon vyvodzujú závery z európskych skúseností s vertikálnym oddelením s cieľom zabezpečiť informácie pre budúce politické diskusie.

Vo viacerých sieťových odvetviach sa vplyvom vertikálneho oddelenia podporil rozvoj hospodárskej súťaže a realizácia väčších a efektívnejších trhov, vytvorili sa ďalšie pracovné miesta a zvýšili sa investície. Železničný sektor sa odlišuje od ostatných sieťových služieb predovšetkým z hľadiska systémov, ktoré vyžadujú koordinované investície, a významných technologických prekážok, ktoré pretrvávajú medzi členskými štátmi.

Zo skúseností z iných odvetví vyplýva, že reštrukturalizácia a liberalizácia predstavujú významný prínos napriek existencii technických prekážok medzi vnútroštátnymi sieťami. Prepracované znenie upevňuje požiadavky z predošlých smerníc a podrobnejšie ich vymedzuje. Nepožaduje však plné vertikálne oddelenie správy infraštruktúry a železničných podnikov.

Zistenia tohto oznámenia naznačujú, že súčasné právne predpisy EÚ v oblasti železničnej dopravy, hoci majú významný vplyv na organizáciu železničného odvetvia v rámci jednotlivých členských štátov, dostatočne nezvýšili podiel železničnej dopravy na trhu osobnej a nákladnej dopravy. Vplyv vertikálneho oddelenia sa môže prejaviť až po dlhom čase a železničné odvetvie sa prevádzkuje v primerane stabilnom legislatívnom, regulačnom a hospodárskom prostredí. Z vybraných prípadových štúdií vyplýva, že konštatované trendy v oblasti nákladov, cestovného a kvality služieb je možné vysvetliť množstvom faktorov a nemožno ich prisúdiť len vertikálnemu oddeleniu.

Napriek tomu je zjavné, že rozvoj hospodárskej súťaže sa vo väčšej miere dosiahol v tých krajinách, v ktorých sa zrealizovalo plné oddelenie, ako je Spojené kráľovstvo, než v ostatných členských štátoch, kde je rozsah reštrukturalizácie obmedzenejší. To podporuje názor, že oddelenie spojené so silným regulačným rámcom môže byť pri zabezpečení nediskriminačného prístupu k železničným sieťam účinnejšie ako samotná regulácia.

HLAVNÉ ZISTENIA O VERTIKÁLNOM ODDELENÍ

- V železničnom odvetví **spočíva najväčší prínos v oddelení činností nákladnej dopravy** – pri porovnaní s oddelením činností osobnej dopravy – od správy infraštruktúry, keďže činnosti osobnej dopravy zvyčajne do veľkej miery závisia od verejných financií a možnosti činností čisto obchodnej povahy bývajú obmedzenejšie.

- V Spojenom kráľovstve prinieslo zavedenie verejnej súťaže s licenciami stimuláciu rastu trhu a podporu inovácií služieb, ako aj obmedzenie zložiek cenovej základne, hoci od roku 2000 sa ceny výrazne zvýšili. Aj keď išlo sčasti o odraz zvýšených

investícií v reakcii na dôsledky predošlých politík spojene s činnosťou obnovy, tvrdilo sa, že náklady odvetvia sú nadmerné, čo môže byť čiastočne výsledkom komplikovaných a neefektívnych postupov zavedených zmluvnou základňou stanovenou v čase privatizácie.

- Vo Švédsku, ktoré má dlhú históriu vertikálneho oddelenia, sa po vertikálnom oddelení nevynorili otázky koordinácie. Naopak, od realizácie oddelenia sa zlepšila výkonnosť a znížili sa meškania.

- Čo sa týka Holandska, z dôkazov vyplýva, že vertikálne oddelenie železničného sektora podporilo zlepšenie z hľadiska presnosti, spoľahlivosti, kapacity a bezpečnosti. Okrem toho neexistuje jasný dôkaz o tom, že vertikálne oddelenie viedlo k výraznému zvýšeniu nákladov manažérov infraštruktúry či hlavných prevádzkovateľov vlakovej dopravy.

- V Taliansku sa po otvorení trhu zaznamenal významný vstup na trh nákladnej dopravy, napriek skutočnosti, že stále ide o čiastočnú integráciu a noví prevádzkovatelia vstupujúci na trh ďalej narážajú na prekážky brániace prístupu k sieti.

- Skúsenosti železničného odvetvia vo Francúzsku poskytujú neveľké, resp. nijaké dôkazy o vplyve oddelenia. Čiastočná povaha oddelenia znamená, že rámec na zavedenie hospodárskej súťaže a zvýšenie transparentnosti sa neuskutočnil a že sa zaznamenala malá, resp. nijaká zmena z hľadiska efektívnosti a skúseností cestujúcich.

- Autori tohto oznámenia poukazujú na to, že budúce politické možnosti na zabezpečenie nediskriminačného prístupu a podporu nových vstupov **by sa mohli vhodne zamerať na nezávislosť rozhodovania o prevádzkových činnostiach, keďže sa odlišujú od zákonného oddelenia, v neposlednom rade preto, že samotná regulácia pravdepodobne nezabráni diskriminácii.** Treba vyriešiť aj ďalšie otázky, ako je schopnosť dominantného železničného podniku na základe spoločného umiestnenia s manažérom infraštruktúry nevhodne ovplyvniť prideľovanie kapacity a ďalšie rozhodnutia.

- **Mechanizmy na zabezpečenie plného vertikálneho oddelenia musia mať k dispozícii informácie na základe dôkladného porozumenia možným nákladom vyplývajúcim z prijatia konkrétneho štrukturálneho modelu.** Tieto mechanizmy môžu byť významné, keď model vyžaduje zavedenie komplexného zmluvného rámca zabezpečujúceho okrem iného koordináciu harmonogramu, náhradu škôd za meškanie a rozsiahle konzultácie prevádzkovateľov vlakovej dopravy pri plánovaní zlepšení infraštruktúry.

- Takisto by pomohlo **lepšie porozumenie vplyvu vertikálneho oddelenia správy rozhrania medzi kolesom a koľajnicou**, než v súčasnosti umožňujú predchádzajúce štúdie. Pri ďalšom skúmaní týchto otázok však bude dôležité vyhnúť sa príliš jednoduchým záverom na základe skúseností jednotlivých členských štátov. Ako vyplýva z uvedených dôkazov, konštatované trendy v oblasti nákladov, cestovného a kvality služieb je možné vysvetliť množstvom faktorov a vo väčšine prípadov ich nemožno prisúdiť len vertikálnemu oddeleniu.