



ŽELEZNIŠKI PROMET

Namen evropske politike železniškega prometa je vzpostaviti enotni železniški prostor. V desetih letih po začetku odpiranja železniškega sektorja konkurenci leta 2001 so bili sprejeti trije zakonodajni svežnji in ena prenovitev. Četrty sveženj za dokončanje enotnega evropskega železniškega prostora je bil sprejet aprila 2016 (tehnični steber) in decembra 2016 (tržni steber).

PРАВNA PODLAGA IN CILJI

Člen 100(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Cilj skupne prometne politike je ohranjati konkurenco in svobodo opravljanja storitev. Za interoperabilnost med posameznimi nacionalnimi železniškimi sistemi je nujno potrebno usklajevanje tehničnih, upravnih in varnostnih predpisov. Za preprečitev izkrivljanja konkurence in lažji vstop novih podjetij na trg je do določene mere lahko potrebna tudi harmonizacija ukrepov za varovanje okolja in potrošnikov.

V beli knjigi iz leta 2011 z naslovom „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“ ([COM\(2011\)0144](#)) si je Komisija zastavila cilj, da naj bi do leta 2050 večina potniškega prometa na srednje razdalje potekala po železnici, srednjeročno (do leta 2030) pa bi naj potrojili dolžino obstoječega železniškega omrežja za visoke hitrosti in ohranili gosto železniško mrežo v vseh državah članicah. Dolgoročno bi bilo treba dokončati evropsko železniško omrežje za visoke hitrosti.

DOSEŽKI

A. Interoperabilnost

Evropska unija je z [Direktivo 96/48/ES](#) z dne 23. julija 1996 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti in [Direktivo 2001/16/ES](#) z dne 19. marca 2001 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti sprožila proces, katerega cilj je nemoten in varen prehod iz omrežja ene države članice v drugo. V okviru teh direktiv je bilo izdelanih več tehničnih rešitev (tako imenovanih „tehničnih specifikacij za interoperabilnost“ – TSI). Te so se v prvi vrsti nanašale na najpomembnejše vidike, kot so nadzorni sistemi, varnost, signalizacija, telematske aplikacije v tovornem prometu, usposabljanje osebja v mednarodnem prometu, tovorni vagoni in emisije hrupa.

Obe omenjeni direktivi sta bili spremenjeni in posodobljeni z [Direktivo 2004/50/ES](#) z dne 29. aprila 2004. Področje uporabe direktive o konvencionalnem železniškem sistemu



je bilo razširjeno na celotno evropsko železniško omrežje, da bi izpolnili zahteve po popolnem odprtju železniškega omrežja za notranji in mednarodni tovorni promet (januar 2007) in za mednarodni potniški promet (januar 2010). [Direktiva 2008/57/ES](#) z dne 17. junija 2008, spremenjena z direktivama [2009/131/ES](#) in [2011/18/EU](#), je predhodne direktive združila v eno samo besedilo. Kot del četrtega železniškega svežnja je bila prenovljena tudi sama Direktiva 2008/57/ES, in sicer z [Direktivo \(EU\) 2016/797](#) z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji.

Da bi zmanjšali tehnične ovire za interoperabilnost, so predstavniki železniškega sektorja in Komisija v letih 2005, 2008 in 2012 podpisali memorandume o soglasju o uvedbi in razvoju evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS). Leta 2016 so bili z novim memorandumom o soglasju določeni glavni cilji sodelovanja in zavezanosti med podpisnicami po letu 2016. Vsi štirje memorandumi o soglasju glede evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa so na voljo [tukaj](#).

Od 1. januarja 2007 je notranji in mednarodni tovorni promet v celoti odprt konkurenci. Da bi bilo mogoče boljše uporabljati mednarodno omrežje za tovorni promet in izboljšati njegovo interoperabilnost, je Evropska unija opredelila devet konkurenčnih evropskih tovornih koridorjev v [Uredbi \(EU\) št. 913/2010](#) z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet. Cilj je bil zagotoviti večjo konkurenčnost železnic v primerjavi z drugimi načini prevoza za blago, ki prečka več držav članic. Uredba (EU) št. 913/2010 je bila spremenjena z [Uredbo \(EU\) št. 1316/2013](#) z dne 11. decembra 2013 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope za obdobje 2014–2020. Leta 2015 je bila Uredba (EU) št. 1316/2013 spremenjena z [Uredbo \(EU\) št. 2015/1017](#) z dne 25. junija 2015 o Evropskem skladu za strateške naložbe, Evropskem svetovalnem vozlišču za naložbe in Evropskem portalu naložbenih projektov. Komisija je v predlogu [COM\(2016\)0597](#) predlagala podaljšanje Evropskega sklada za strateške naložbe ter uvedbo tehničnih izboljšav za ta sklad in Evropsko svetovalno vozlišče za naložbe. O tem predlogu je Odbor za promet in turizem (TRAN) glasoval 23. marca 2017, veljati pa je začel 16. oktobra 2017 po medinstitucionalnih pogajanjih.

V okviru četrtega železniškega svežnja je bila [Uredba \(EGS\) št. 1192/69](#) z dne 26. junija 1969 o skupnih pravilih za normalizacijo kontov železniških podjetij razveljavljena, nadomestila pa jo je [Uredba \(EU\) 2016/2337](#) z dne 14. decembra 2016. Tudi [Uredba \(ES\) št. 1370/2007](#) z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega potniškega prevoza je bila spremenjena v četrtem železniškem svežnju. [Uredba \(EU\) 2016/2338](#) z dne 14. decembra 2016, znana tudi kot uredba o obveznosti javne službe, spreminja [Uredbo \(ES\) št. 1370/2007](#) v zvezi z odprtjem trga za notranje storitve železniškega potniškega prevoza.

B. Agencija Evropske unije za železniški promet

Za izboljšanje interoperabilnosti in varnosti evropskega železniškega omrežja je bila z [Uredbo \(ES\) št. 881/2004](#) z dne 29. aprila 2004 ustanovljena Agencija Evropske unije za železnice (ERA) s sedežem v mestih Lille in Valenciennes v Franciji. Njena glavna naloga je bila usklajevanje, registracija in nadzorovanje tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI) znotraj celotnega evropskega železniškega



omrežja ter priprava skupnih varnostnih ciljev za evropske železnice. Agencija nima pristojnosti za sprejemanje odločitev, pač pa pomaga Komisiji pri pripravi predlogov sklepov. 16. decembra 2008 so bile z [Uredbo \(ES\) št. 1335/2008](#) Agenciji Evropske unije za železnice dodeljene nove naloge. 11. maja 2016 je bila kot del četrtega železniškega svežnja sprejeta [Uredba \(EU\) 2016/796](#) o Agenciji Evropske unije za železnice, ki je razveljavila in nadomestila Uredbo (ES) št. 881/2004, da bi se prispevalo k nadaljnjemu razvoju in učinkovitemu delovanju enotnega evropskega železniškega območja z zagotavljanjem visoke ravni varnosti in interoperabilnosti v železniškem prometu ter izboljšanjem konkurenčnosti železnic. Agencija Evropske unije za železnice je sedaj edina pristojna za izdajo dovoljenj za vozila (lokomotive in vagone), ki bodo delovala čezmejno, pa tudi za izdajo varnostnih spričeval za prevoznike v železniškem prometu, ki dejavnost opravljajo v več državah članicah.

C. Harmonizacija na socialnem področju

[Direktiva Sveta 2005/47/ES](#) z dne 18. julija 2005 ureja delovne pogoje mobilnih delavcev, ki opravljajo interoperabilne čezmejne storitve v železniškem sektorju. Temelji na sporazumu med evropskimi socialnimi partnerji železniškega sektorja. Poleg tega je cilj [Direktive 2007/59/ES](#) z dne 23. oktobra 2007 uskladitev minimalnih zahtev glede kvalifikacij in izdaje dovoljenj strojevodjem v EU. V skladu s to direktivo mora imeti vsak strojevodja dovoljenje in usklajeno potrdilo o nadaljnjem usposabljanju. Na podlagi tega direktiva določa vzajemno priznavanje dokumentov. Od oktobra 2011 se potrdila ali dovoljenja izdajajo strojevodjem, ki opravljajo storitve prevoza v čezmejnem prometu, storitve prevoza potnikov ali tovora v notranjem prometu v drugi državi članici ali delajo vsaj v dveh državah članicah.

D. Dostop do infrastrukture za prevoznike v železniškem prometu

[Direktiva 95/18/ES](#) z dne 19. junija 1995 o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu določa, da mora prevoznik v železniškem prometu za dostop do infrastrukture v vseh državah članicah razpolagati z licenco. Licenco izda država članica, v kateri ima prevoznik sedež, če slednji izpolnjuje določene skupne pogoje (boniteta, finančna sposobnost in strokovna usposobljenost). Ta direktiva je bila spremenjena z [Direktivo 2001/13/ES](#) z dne 26. februarja 2001, ki določa (varnostne, tehnične, gospodarske in finančne) pogoje za opravljanje dejavnosti v železniškem sektorju, ki veljajo na celotnem ozemlju EU, in ureja postopek za pridobitev dovoljenja, ki omogoča izvajanje železniških tovornih storitev v evropskem čezmejnem omrežju.

[Direktiva 2012/34/EU](#) z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja je nadomestila in razveljavila [Direktivo 95/18/ES](#) in [Direktivo 2001/13/ES](#). V enem besedilu so združena glavna načela o razvoju železnice (ki se med drugim osredotoča na ločitev upravljanja infrastrukture in prevoznih storitev), izdaji licenc prevoznikom v železniškem prometu in pobiranju pristojbin za infrastrukturo. S to direktivo se na splošno povečuje konkurenca, saj so pogoji dostopa do trga preglednejši, kar omogoča jasno ločevanje računov in krepitev nacionalnih regulativnih organov. Opredeljeni so pogoji dostopa do omrežja in storitev ter pravila na področju pobiranja pristojbin.

Četrty železniški sveženj je bil oblikovan za dokončanje enotnega evropskega železniškega območja in izboljšanje interoperabilnosti. Cilj je bil omogočiti konkurenci



dostop do pogodb za opravljanje javnih železniških storitev na domačih trgih, kar naj bi povečalo kakovost in učinkovitost nacionalnih storitev v potniškem prometu. 14. decembra 2016 je bila sprejeta [Direktiva \(EU\) 2016/2370](#) (tako imenovana direktiva o upravljanju) o spremembi Direktive 2012/34/EU glede odprtja trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in upravljanja železniške infrastrukture.

[Direktiva 95/18/ES](#) z dne 19. junija 1995 o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu je bila spremenjena z [Direktivo 2004/49/ES](#) z dne 29. aprila 2004, ki določa varnostno spričevalo za vse prevoznike v železniškem prometu, da lahko dostopajo do infrastrukture; slednja je bila spremenjena z [Direktivo 2008/110/ES](#) z dne 16. decembra 2008 (direktiva o varnosti na železnici). Ta je bila nato razveljavljena z [Direktivo \(EU\) 2016/798](#) z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici, ki je del četrtega železniškega svežnja.

E. Hrup železniškega prometa

[Direktiva 2002/49/ES](#) z dne 25. junija 2002 (direktiva o hrupu) o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa je podlaga za sprejetje ukrepov na ravni EU, katerih cilj je zmanjšanje emisij hrupa železniških vozil in infrastrukture. Tako so bile leta 2003 sprejete smernice o metodah za izračun hrupa železniškega prometa, junija 2006 pa so začele veljati mejne vrednosti emisij hrupa za tirna vozila, ki se uporabljajo v EU. Aprila 2011 je Komisija z novo odločbo revidirala tehnične specifikacije za interoperabilnost (TSI) za vozni park železniškega sistema. Komisija je 8. julija 2008 objavila sporočilo z naslovom „Ukrepi za zmanjšanje hrupa železniškega prometa za obstoječi vozni park“ ([COM\(2008\)0432](#)), v katerem je določila cilj posodobitve vseh tovornih vagonov do leta 2015. Da bi poskusili spodbuditi železniška podjetja k posodobitvi vagonov z manj hrupnimi zavorami, [Direktiva 2012/34/EU](#) določa tudi prilagajanje pristojbin glede na posamezne ravni hrupa (evropski sistem za nadzor vlakov ETCS). Različne pristojbine za infrastrukturo glede na hrup bi morale zadevati predvsem tovorne vagone, ki ne izpolnjujejo zahtev tehničnih specifikacij za interoperabilnost v zvezi s hrupom tirnih vozil vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti. Kot je navedeno zgoraj, je bila Direktiva 2012/34/EU spremenjena v okviru četrtega železniškega svežnja, in sicer z [Direktivo \(EU\) 2016/2370](#) z dne 14. decembra 2016 glede odprtja trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in upravljanja železniške infrastrukture.

VLOGA EVROPSKEGA PARLAMENTA

Evropski parlament je v okviru svojih zakonodajnih pristojnosti podprl večino predlogov Komisije za uskladitev, vendar pa je vztrajal pri naslednjem:

1. v [resoluciji z dne 11. marca 2008](#) o politiki trajnostnega prometa je Parlament izrecno podprl uvedbo sistema za varnost, vodenje in signalizacijo vlakov ERTMS/ETCS, da se odpravijo tehnične ovire, zavzel pa se je tudi za vzpostavitev enotnega evropskega železniškega prostora;
2. v [resoluciji z dne 11. marca 2009](#) o okolju prijaznejšem prometu in internalizaciji zunanjih stroškov je pozval Komisijo, naj nemudoma predloži konkretne predloge za vse načine prevoza. Komisijo je prav tako prosil, naj predloži celovit načrt za izračun in zaračunavanje zunanjih stroškov ter za oceno posledic na osnovi



razumljivega modela. Parlament je Komisijo še pozval k pripravi predloga direktive o pobiranju pristojbin, prilagojenih glede na raven hrupa, za lokomotive in vagone, da bi prevoznike v železniškem prometu spodbudili k hitri posodobitvi voznega parka z manj hrupnimi vozili;

3. v [resoluciji z dne 9. septembra 2015](#) o izvajanju [bele knjige](#) o prometu iz leta 2011: ocena in pot naprej proti trajnostni mobilnosti je Evropski parlament v zvezi z železniškim prometom pozval k hitremu sprejetju četrtega železniškega svežnja. Cilj je bil zagotoviti uravnoteženo odpiranje domačega trga železniškega potniškega prometa, neodvisnost upravljavcev železniške infrastrukture, konkurenčni razpisni postopek za javno naročilo storitev, najvišjo raven varnosti v železniškem prometu in interoperabilnosti ter zadostne človeške in finančne vire za Agencijo Evropske unije za železnice, ki bi ji omogočali, da bi delovala kot enotna kontaktna točka za izdajo dovoljenj in varnostnih spričeval za vozila.

Odbor TRAN je preučil prenovljeni predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu ([COM\(2017\)0548](#)). Evropski parlament je novembra 2018 o predlogu sprejel resolucijo. Oktobra 2019 je bila odločitev odbora TRAN o začetku medinstitucionalnih pogajanj napovedana na plenarnem zasedanju ([2017/0237 \(COD\)](#)).

[Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER](#)
[02/2020](#)

