



ŽELEZNIŠKI PROMET

Politika EU na področju železniškega prometa je usmerjena k vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja. 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 območja je bil sprejet aprila 2016 (tehnični steber) in decembra 2016 (tržni steber).

PRAVNA PODLAGA IN CILJI

Člen 100(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Cilj skupne prometne politike je zaščititi konkurenco in svobodo opravljanja storitev. Za interoperabilnost med posameznimi nacionalnimi železniškimi sistemi je nujno treba harmonizirati tehnične, upravne in varnostne predpise. Da bi preprečili izkrivljanje konkurence in olajšali 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 naj bi 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.

Kot je navedeno v [strategiji za trajnostno in pametno mobilnost](#) iz leta 2020, „evropski zeleni dogovor poziva, naj se znaten del 75 % notranjega tovornega prometa, ki se danes prevaža po cesti, preusmeri na železnice in celinske plovne poti. (...) Zato je nujno treba sprejeti ukrepe, saj je bil do sedaj dosežen le majhen napredek: na primer, modalni delež železniškega prometa v notranjem tovornem prometu se je z 18,3 % leta 2011 do leta 2018 zmanjšal na 17,9 %“.

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, s katerim naj bi zagotovili nemoten in varen prehod iz železniškega omrežja ene države članice v drugo. V okviru teh direktiv



je bilo pripravljenih več tehničnih rešitev (tako imenovanih tehničnih specifikacij za interoperabilnost).

Obe omenjeni direktivi sta bili spremenjeni in posodobljeni z [Direktivo 2004/50/ES](#) z dne 29. aprila 2004. Področje uporabe direktive je bilo razširjeno na celotno konvencionalno evropsko železniško omrežje, da bi izpolnili zahteve, ki jih je prineslo popolno odprtje 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.

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 EU v [Uredbi \(EU\) št. 913/2010](#) z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet opredelila devet konkurenčnih evropskih tovornih koridorjev. 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 \(EU\) 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](#), ki je začel veljati 16. oktobra 2017, predlagala podaljšanje Evropskega sklada za strateške naložbe ter uvedbo tehničnih izboljšav za ta sklad in Evropsko svetovalno vozlišče za naložbe.

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.

Komisija je leta 2022 ocenila Uredbo (EU) št. 913/2010 in ugotovila, da ni zadostovala za povečanje čezmejnega železniškega prometa ali podpiranje ambicij EU na področju prometa, energije, okolja in podnebnih sprememb. Zato je Komisija julija 2023 predstavila [predlog](#) za vzpostavitev okvira, ki bo omogočal učinkovitejše upravljanje zmogljivosti železniške infrastrukture in prometa, kar bo izboljšalo kakovost storitev in omogočilo povečanje prometa v železniškem omrežju, hkrati pa zagotovilo, da bo prometni sektor prispeval svoj delež k razogljičenju.

Komisija namerava sprejeti tudi več izvedbenih uredb, vključno z uredbo o uskladitvi delovanja in upravljanja vlakov, da bi podprla učinkovitost in izboljšala čezmejni železniški promet, s tem pa dodatno prispevala k cilju EU glede razogljičenja prometa.



B. Agencija Evropske unije za železnice in varnost na železnicah

Da bi izboljšali interoperabilnost in varnost železniškega omrežja Unije, 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. Agencija nima pristojnosti za sprejemanje odločitev, pač pa pomaga Komisiji pri pripravi predlogov sklepov na področju evropskega železniškega omrežja ter vzpostavitvi skupnih varnostnih ciljev. Na podlagi [Uredbe \(EU\) 2016/796](#) o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 je ERA zaradi prispevanja k nadaljnemu razvoju in učinkovitemu delovanju enotnega evropskega železniškega območja, zagotavljanja visoke ravni varnosti in interoperabilnosti na železnici ter izboljšanja konkurenčnosti železnic edini organ, ki je pooblaščen za izdajanje dovoljenj za vozila (za lokomotive in vagoni), ki se uporabljajo za čezmejno obratovanje, in enotnih varnostnih spričeval za prevoznike v železniškem prometu, ki delujejo v več državah članicah.

Evropsko računsko sodišče je poročalo, da popolna uvedba evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) v osrednjem omrežju trenutno precej zaostaja in ne bo dokončana do roka leta 2030, predvsem zaradi pomanjkanja usklajevanja med državami članicami. Zato je Računsko sodišče dalo nekaj priporočil za odpravo ugotovljenih težav.

S tem v zvezi je Komisija sprejela [Izvedbeno uredbo \(EU\) 2023/1693 z dne 10. avgusta 2023](#) o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2019/773 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema.

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 socialnimi partnerji iz železniškega sektorja v EU. Poleg tega je cilj [Direktive 2007/59/ES](#) z dne 23. oktobra 2007 harmonizirati minimalne zahteve glede kvalifikacij in izdaje dovoljenj strojevodjem v EU. V skladu s to direktivo mora imeti vsak strojevodja dovoljenje in usklajeno potrdilo o nadaljnem usposabljanju.

Komisija načrtuje pregled Direktive 2007/59/ES o izdaji spričeval strojevodjem v EU. Po opravljeni oceni je opredelila številna področja za poenostavitev in izboljšanje učinkovitosti direktive.

D. Dostop do infrastrukture za prevoznike v železniškem prometu

Direktiva [2001/13/ES](#) z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive 95/18/ES z dne 26. februarja 2001 je določila (varnostne, tehnične, gospodarske in finančne) pogoje za opravljanje dejavnosti v železniškem sektorju, ki veljajo na celotnem ozemlju EU, in uredila 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 direktivi [95/18/ES](#) in [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.

Četrty železniški sveženj je bil oblikovan za dokončanje enotnega evropskega železniškega območja in izboljšanje interoperabilnosti. 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, ta pa je bila je bila spremenjena z [Direktivo 2008/110/ES](#) z dne 16. decembra 2008 (direktiva o varnosti na železnici). Ta direktiva je bila nato razveljavljena z [Direktivo \(EU\) 2016/798](#) z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici, ki je del četrtega železniškega svežnja.

Decembra 2021 je Komisija sprejela [akcijski načrt za krepitev železniškega potniškega prevoza na dolge razdalje in čezmejnega železniškega potniškega prevoza](#). Cilj je izboljšati železniško infrastrukturo ter povečati železniške zmogljivosti za visoke hitrosti in podpora naložbam v železnice, da bi dosegli cilj EU, da se do leta 2030 podvoji železniški promet za visoke hitrosti in do leta 2050 potroji.

E. Hrup železniškega prometa

[Direktiva 2002/49/ES](#) z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa je podlaga za sprejetje ukrepov EU, katerih cilj je zmanjšanje emisij hrupa železniških vozil in infrastrukture, ter posebnih smernic, ki so začele veljati junija 2006. Komisija je aprila 2011 z novo odločbo revidirala tehnične specifikacije za interoperabilnost za vozni park železniškega sistema. 8. julija 2008 je 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)). V zvezi s tem je bila izdana [Izvedbena uredba Komisije \(EU\) 2015/429](#) za pomoč državam EU pri določanju uporabnin za dostop po tirih glede na hrup, ki ga povzročajo tovorni vlaki, z možnostjo, da se „tihim“ vlakom zaračuna manj.

VLOGA EVROPSKEGA PARLAMENTA

Evropski parlament je v okviru svojih zakonodajnih pristojnosti podprl večino predlogov Komisije za harmonizacijo, vendar pa je v svojih resolucijah poudarjal določene konkretne vidike. V zadnjem času so bili sprejeti naslednji akti:

- Parlament je 15. decembra 2020 podprl medinstitucionalni sporazum o [evropskem letu železnic 2021](#). V skladu s tem sklepom ukrepi, ki jih je treba sprejeti kot del evropskega leta, vključujejo pobude za poudarjanje bistvene vloge železnice v prometu od vrat do vrat ter spodbujanje železniških rešitev pri službenih poteh in poteh od doma do službe.



- V resoluciji z naslovom „[Varnost in signalizacija v železniškem prometu: ocena razmer na področju uvajanja evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa \(ERTMS\)](#)“, ki je bila sprejeta 7. julija 2021, je Parlament navedel vrsto priporočil za obravnavo pglavitnih težav, ugotovljenih v zvezi z uvajanjem ERTMS, ter pozval Komisijo, naj uvede regulativno določbo, da bi zagotovila, da so nacionalni načrti za uvedbo ERTMS pravno usklajeni z obvezujočimi cilji za uvedbo ERTMS, določenimi v zakonodaji EU.
- Parlament je decembra 2022 na podlagi poročila Odbora za promet in turizem sprejel [resolucijo](#) o akcijskem načrtu Komisije za spodbujanje železniškega potniškega prometa na dolge razdalje in čezmejnega železniškega potniškega prometa. Parlament podpira akcijski načrt, vendar med drugim poziva k pospešitvi gradnje novih železniških prog in dajanju prednosti naložbam v razvoj čezmejnih železniških povezav za visoke hitrosti na dolge razdalje.

ODZIV NA IZBRUH COVIDA-19

1. Začasni okvir za ukrepe državne pomoči

Službe Komisije v svojem [pregledu pravil o državni pomoči, ki so se uporabljale v sektorju kopenskega prometa med izbruhom epidemije covid-19](#), priporočajo, da države članice v nujnih primerih za železniški tovorni promet sklenejo pogodbe o izvajanju javne službe v smislu direktiv o javnih naročilih. Poleg tega so veljala splošna pravila o storitvah splošnega gospodarskega pomena. Ta določajo pogoje, pod katerimi se lahko dodeli nadomestilo za storitve splošnega gospodarskega pomena. Če so bile izpolnjene vse zahteve, priglasitev v skladu s pravili o državni pomoči ni bila potrebna.

Namen [Uredbe \(EU\) 2020/1429](#) je bil začasno razveljaviti pravila iz Direktive 2012/34/EU, tako da so nacionalni organi in deležniki v železniškem prometu lažje reševali številne negativne posledice pandemije covid-19, kot so oprostitev, znižanje ali odlog uporabnin za dostop po tirih za uporabo železniške infrastrukture ter oprostitev rezervacijskih pristojbin. Ta uredba je zajemala referenčno obdobje do 31. decembra 2020.

2. Podaljšanje roka za prenos direktive

Zaradi hudih posledic pandemije prevozna podjetja in prevozniki ter druge zadevne osebe morda niso mogli opraviti potrebnih formalnosti ali postopkov za uskladitev z nekaterimi določbami prava EU. [Uredba \(EU\) 2020/698](#) se nanaša na uporabo dvanajstih zakonodajnih besedil (direktive in uredbe) za vse načine prevoza, vključno z železnico, ter podaljšuje roke, določene za obnovitev ali podaljšanje potrdil, licenc ali dovoljenj ter odlog nekaterih rednih preverjanj in usposabljanj. Parlament je to besedilo sprejel maja 2020. [Direktiva \(EU\) 2020/700](#) je za tri mesece (od 16. junija do 16. septembra 2020) podaljšala končno obdobje za prenos Direktive (EU) 2016/797 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji in Direktive (EU) 2016/798 o varnosti na železnici, saj je v letu 2019 obe direktivi preneslo le osem držav članic. Direktivo (EU) 2020/700 sta Parlament in Svet sprejela maja 2020. Parlament je septembra 2020 [sprejel predlog](#) uredbe o ukrepih za vzpostavitev trajnostnega



železniškega trga v luči pandemije covid-19 za dopolnitev obstoječega okvira, povezanega z železniškim prometom.

Komisija je maja 2022 sprejela [krizni načrt za promet](#), da bi upoštevala izkušnje, pridobljene med pandemijo covid-19, ter evropskim prevoznikom v potniškem in tovornem prometu zagotovila smernice, v skladu s katerimi bi se lahko v panogi bolje pripravili na nepričakovane dogodke in ohranili enotni trg.

Davide Pernice
10/2023

