

{SL

**SL**

**SL**



EVROPSKA KOMISIJA

Bruselj, 18.12.2009  
COM(2009)676 konč.

**POROČILO KOMISIJE SVETU IN EVROPSKEMU PARLAMENTU**

**Drugo poročilo o spremljanju razvoja trga storitev v železniškem prometu**

SEC(2009)1687}

# POROČILO KOMISIJE SVETU IN EVROPSKEMU PARLAMENTU

## Drugo poročilo o spremljanju razvoja trga storitev v železniškem prometu

(Besedilo velja za EGP)

### I. UVOD

1. Evropske železnice so že pred več leti vstopile v obdobje, za katero so značilne velike spremembe, povezane z razvojem zlasti evropskega zakonodajnega okvira ter gospodarskimi, družbenimi in demografskimi dejavniki.
2. Z zakonodajnega vidika je bil na ravni Skupnosti od 90. let preteklega stoletja sprejet niz ukrepov, zlasti trije zakonodajni paketi, da bi se oblikovalo evropsko železniško območje, ki temelji na svobodni konkurenci med prevozniki v železniškem prometu (glej Prilogo 1<sup>1</sup>).
3. To gibanje je zdaj doseglo odločilno fazo; medtem ko je odpiranje trga sprva zadevalo samo železniški tovorni promet, bo odslej od 1. januarja 2010 za konkurenco odprt mednarodni potniški promet. Vzporedno je bil s sprejetjem direktiv 2008/57/ES in 2008/110/ES nedavno prilagojen zakonodajni okvir v zvezi z interoperabilnostjo in varnostjo.<sup>2</sup>
4. Zaradi tega stalnega razvoja zakonodajnega okvira se je zakonodajalec odločil, da bo Komisiji naložil redno spremljanje razvoja evropskega trga storitev v železniškem prometu, tako da se bo ocenilo vpliv ukrepov politike Skupnosti na trg storitev v železniškem prometu in se bo olajšala opredelitev ukrepov, ki jih bo v prihodnosti treba sprejeti in izvajati na področju železnic.
5. S tem poročilom se torej izpolnjuje obveznost spremljanja evropskega trga storitev v železniškem prometu, ki se zahteva z Direktivo 2001/12/ES<sup>3</sup>.
6. Za to je bilo poskrbljeno s prvim dokumentom z naslovom Sporočilo o spremljanju razvoja trga storitev v železniškem prometu, ki je bil sprejet 18. oktobra 2007.<sup>4</sup> S tem poročilom je ne samo posodobljen prvi dokument, ampak je vključena tudi vrsta novih elementov o temah, ki v prvem niso bile obravnavane.

---

<sup>1</sup> To poročilo o spremljanju razvoja trga storitev v železniškem prometu spremlja delovni dokument služb Komisije, ki vključuje 26 prilog.

<sup>2</sup> Direktiva 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (UL L 191, 18.7.2008) in Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2008/110/ES z dne 16. decembra 2008 o spremembah Direktive 2004/49/ES o varnosti na železnicah Skupnosti (UL L 345, 23.12.2008).

<sup>3</sup> Oddelek Va Direktive 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 91/440/ES o razvoju železnic v Skupnosti (UL L 075, 15.3.2001).

<sup>4</sup> Sporočilo Svetu in Evropskemu parlamentu o spremljanju razvoja trga storitev v železniškem prometu z dne 18. oktobra 2007 (COM(2007) 609).

## **II. PROGRAM SPREMLJANJA TRGA STORITEV V ŽELEZNIŠKEM PROMETU**

7. Za izpolnjevanje zahtev v zvezi z opazovanjem trga je Komisija vzpostavila program spremljanja trga storitev v železniškem prometu (Rail Market Monitoring Scheme – RMMS).
8. Komisiji pri nalogah spremljanja pomaga delovna skupina, ki jo sestavljajo strokovnjaki nacionalnih ministrstev in železniške industrije ter socialni partnerji. Od leta 2001 do sredine leta 2009 se je delovna skupina RMMS sestala dvaindvajsetkrat, od tega štirikrat od sprejetja predhodnega poročila.
9. Učinkovitost tega dela je bilo mogoče izboljšati zaradi izdelave standardnega vprašalnika, ki vključuje niz kazalnikov v zvezi z različnimi vidiki trga storitev v železniškem prometu (glej Prilogo 26). Komisija obžaluje, da nekatere države članice niso odgovorile na vprašalnik ali so nanj odgovorile nepopolno. Zaradi tega so informacije v nekaterih prilogah nepopolne. Trenutno se v okviru preoblikovanja prvega železniškega paketa preučuje vključitev zakonske obveznosti za predložitev nekaterih informacij.
10. Ta analiza temelji na delu delovne skupine RMSS in zlasti na rezultatih iz vprašalnika ter na nedavnih študijah in statističnih virih, ki so na voljo pri Evropski komisiji, zlasti Eurostatu. Kar zadeva zadnji vir, žal zaradi računalniških težav ni letnih podatkov za promet v letu 2008.

## **III. IZVAJANJE INSTITUCIONALNEGA IN PRAVNEGA OKVIRA**

11. Vse države članice z železniškimi omrežji so prenesle direktive iz prvega železniškega paketa. Vendar je Komisija zaradi nepravilnega prenosa v različnem obsegu, ki je zadeval več različnih vidikov, junija 2008 24 državam članicam poslala opomine in nato oktobra 2009 21 državam članicam obrazloženo mnenje (glej Prilogo 3).
12. Komisija je zlasti od leta 2008 prejela več pritožb glede delovanja trga, povezanih zlasti z vedenjem akterjev, na primer kar zadeva upravljanje terminalov in dostop do storitev. V tem okviru namerava Komisija s preoblikovanjem prvega železniškega paketa pojasniti ali spremeniti nekatere določbe iz tega paketa.
13. Poleg tega je treba poudariti vlogo skupine organov za nadzor (glej Prilogo 4), ki jo je vzpostavila Komisija. Ta je omogočila vzpostavitev uspešnega dialoga in primerjavo različnih nacionalnih praks.
14. Kar zadeva drugi železniški paket, so bile potrebne nacionalne institucije vzpostavljene (glej priloge 4, 5 in 6). Službe Komisije se trenutno pripravljajo na izvedbo nadzora izvajanja zakonodaje, ki bo osredotočen predvsem na varnostne vidike.

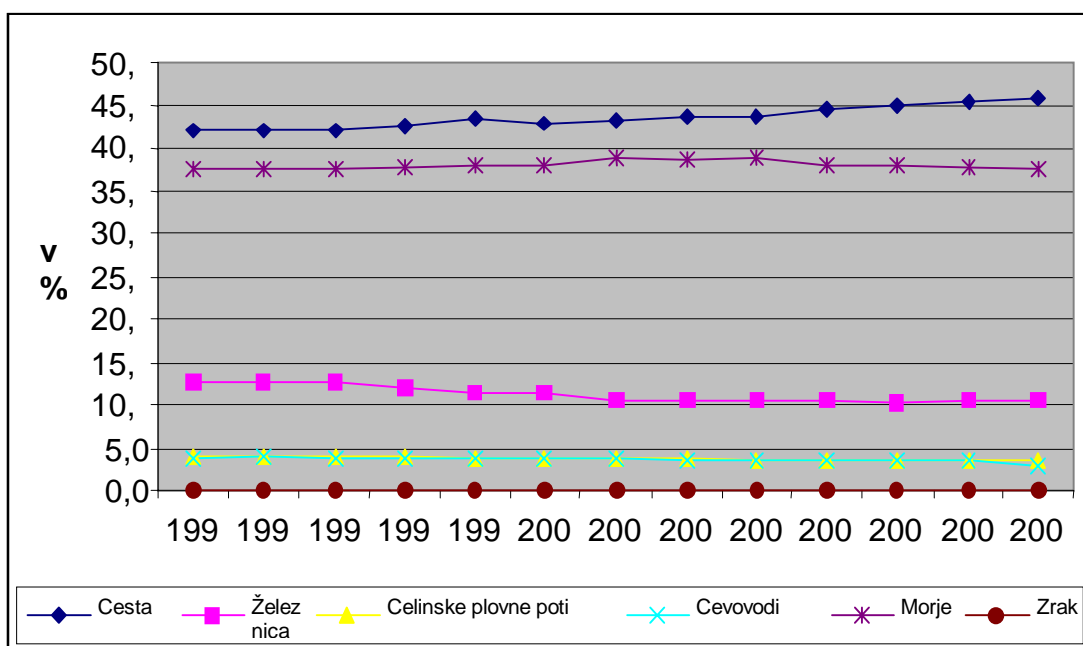
15. Kar zadeva tretji železniški paket, je bil zadnji rok za prenos Direktive 2007/58/ES<sup>5</sup> o odprtju trga za mednarodne železniške storitve potniškega prometa v Skupnosti 4. junij 2009 (Priloga 2). Direktivo 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o izdaji spričeval strojevodjem pa je bilo treba prenesti pred 4. decembrom 2009.
16. Nazadnje, Evropska železniška agencija, ustanovljena leta 2006, odslej v celoti deluje. Podpira izvajanje integriranega evropskega železniškega območja na tehnični ravni.

#### IV. DELOVANJE TRGA ŽELEZNIŠKEGA PREVOZA V EU<sup>6</sup>

##### IV.1 Položaj železniškega prevoza v primerjavi z drugimi vrstami prevoza

17. Medtem ko je delež železniškega prevoza v tovornem prometu v preteklih desetletjih stalno upadal, se je z začetkom tretjega tisočletja stabiliziral. Tako je njegov delež v tonskih kilometrih v tovornem prometu v EU-27 padel z 12,6 % leta 1995 na 10,5 % leta 2002, leta 2007 pa dosegel 10,7 %.

Slika 1: Delež železniškega prevoza v tovornem prometu (EU-27, 1995–2007)



Vir: Statistična knjižica „Energija in promet v EU leta 2009 v številkah“ (EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009).

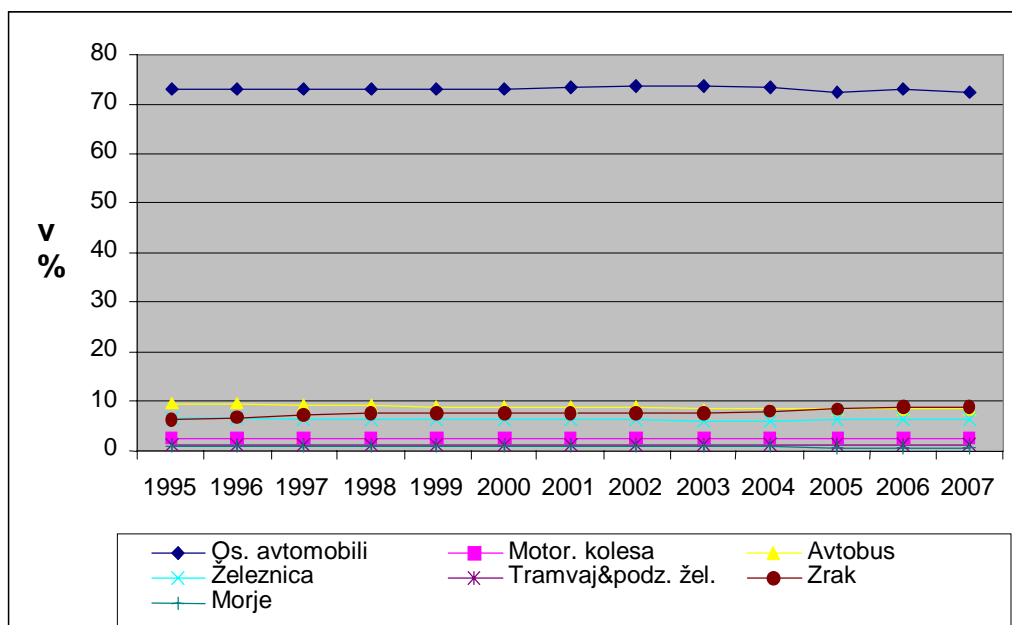
18. Delež železniškega prevoza v kopenskem tovornem prometu se je od leta 2002 prav tako ustalil pri 17,1 %, čeprav je še leta 1995 obsegal 20,2 %.

<sup>5</sup> Direktiva 2007/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 (UL L315, 3.12.2007, str.44) o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture.

<sup>6</sup> Ker Ciper in Malta nimata železniških omrežij, je treba vsa sklicevanja na EU-12 in na EU-27 razumeti brez teh dveh držav.

19. Pri potniškem prometu se je upadanje, ki je bilo značilno za zadnja tri desetletja, nedavno ustavilo. Delež železniškega prevoza na trgu potniškega prometa v EU-27 je padel s 6,6 % leta 1995 na 5,9 % leta 2003, leta 2007 pa je znova zrastlel na 6,1 % (glej Prilogo 7).

Slika 2: Delež železniškega prevoza v potniškem prometu (EU-27, 1995–2007)



Vir: Statistična knjižica „Energija in promet v EU leta 2009 v številkah“ (EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009).

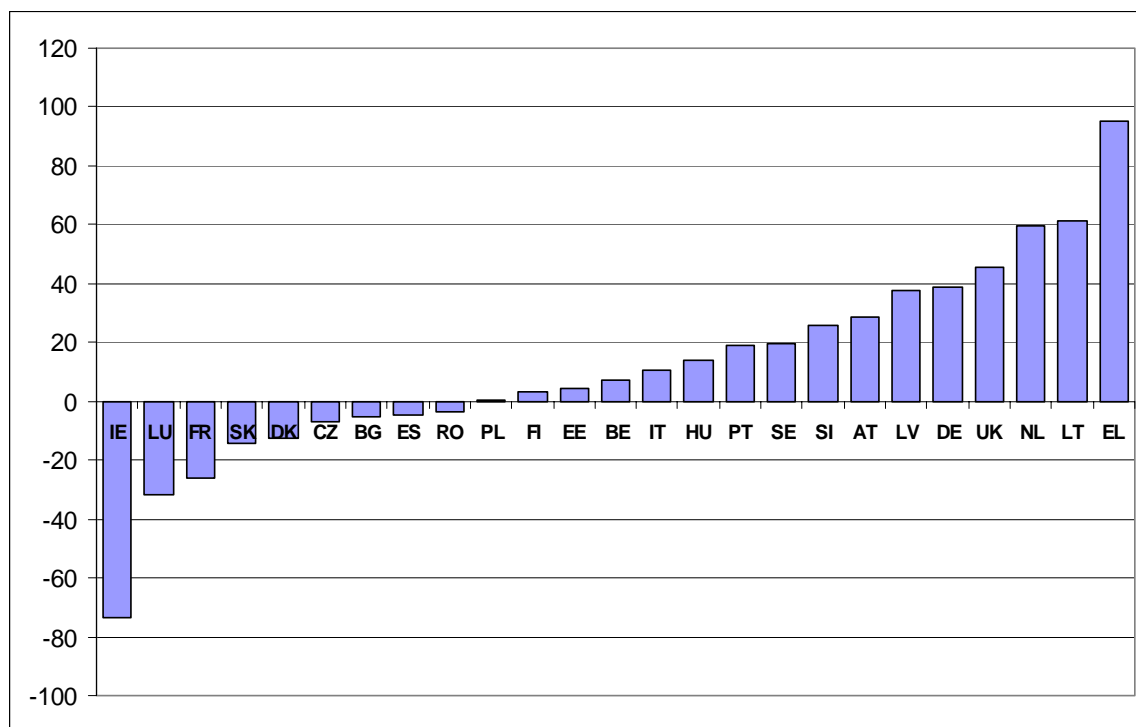
20. Delež železniškega potniškega prevoza v kopenskem prometu je bil leta 2007 6,9 %, leta 2003 pa 6,5 %.

## IV.2 Gibanja v količinah in učinku železniškega prevoza<sup>7</sup>

### (a) V tovornem prometu

21. Po letih stalnega upadanja, ki je bilo zlasti izrazito v novih državah članicah, se je železniški tovorni prevoz med letoma 2000 in 2007 opazno povečal (glej sliko 3), zlasti v nekaterih državah, v katerih so si neveljavljeni železniški prevozniki pridobili pomembne tržne deleže.

Slika 3: Razvoj železniškega tovornega prometa 2000–2007



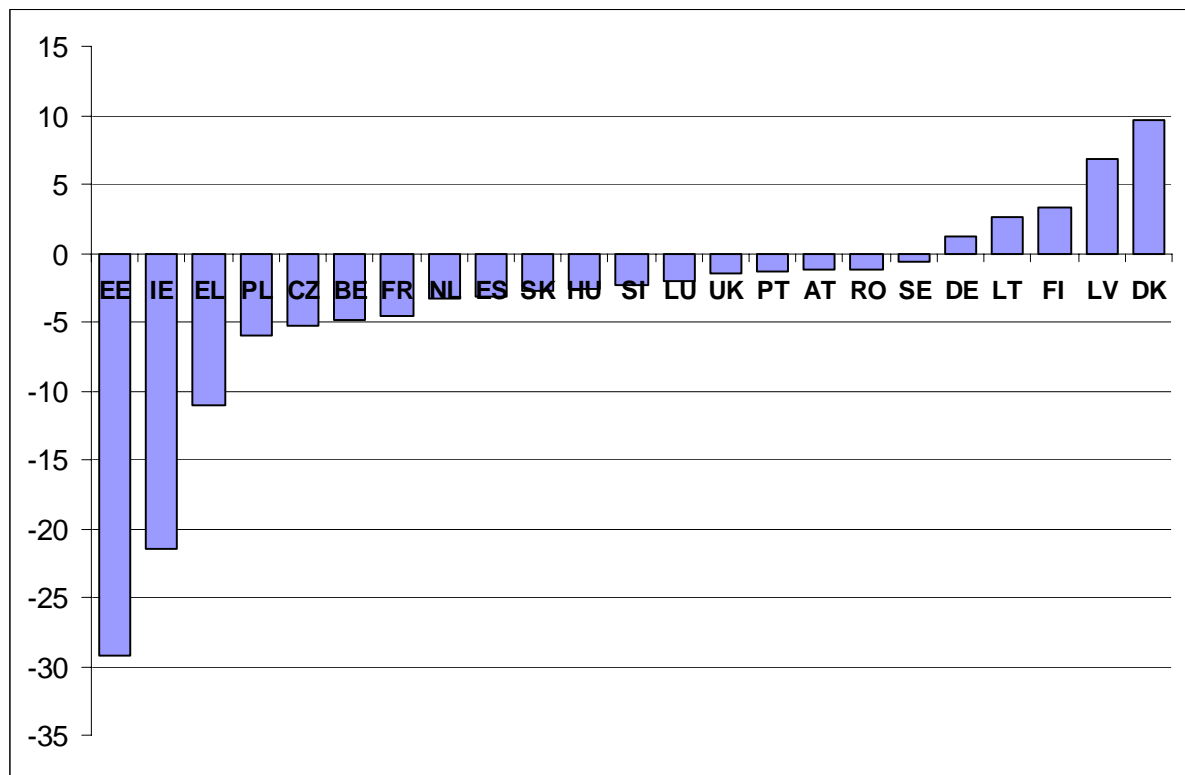
Vir: Statistična knjižica „Energija in promet v EU leta 2009 v številkah“ (EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009), tabela 3.2.5.

22. Leta 2007 se je železniški tovorni promet v EU-27 povečal za 2,8 % v primerjavi z 1,1 % v EU-12 in 3,7 % v EU-15 (glej Prilogo 8 in naslednje).

<sup>7</sup> „Učinek železniškega prevoza“ pomeni železniški prevoz, izražen v tonskih ali potniških kilometrih.

23. Leta 2008 je bil razvoj železniškega tovornega prometa v EU-27, izraženega v tonskih kilometrih, zelo različen; ta promet je padel za 29,2 % v Estoniji in za 21,5 % na Irskem, medtem ko se je povečal za 9,7 % na Danskem in 6,9 % v Latviji (glej sliko 4).

Slika 4: Razvoj železniškega tovornega prometa 2007–2008



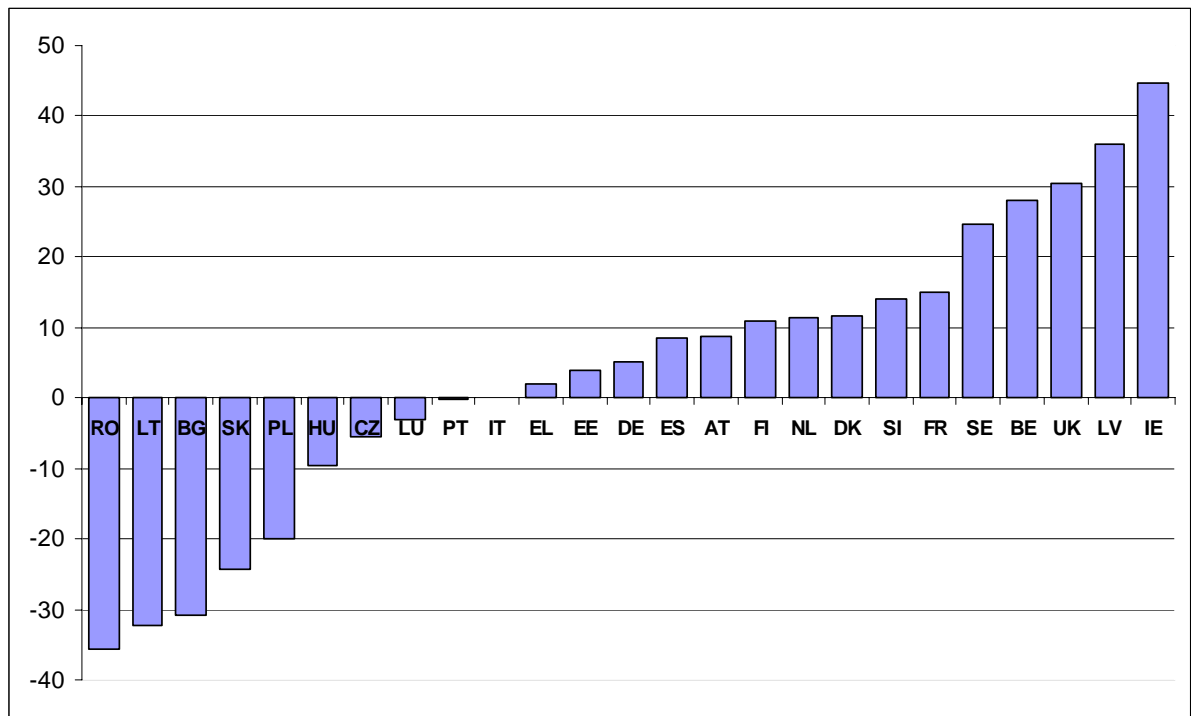
Vir: Vprašalniki RMMS, ki so jih države članice izpolnile maja in junija 2009.

24. Od sredine leta 2008 je železniški tovorni promet močno prizadela gospodarska kriza; ta je namreč med drugim prizadela sektorje, ki tradicionalno uporabljajo storitve železniškega tovornega prometa, kot so železarska, kemična in avtomobilska industrija. Glede na začasne podatke Skupnosti evropskih železnic (CER) naj bi železniški tovorni promet med drugim četrtletjem leta 2008 in drugim četrtletjem leta 2009 padel za približno 28 % v celotni EU.

#### (b) V potniškem prometu

25. Med letoma 2000 in 2007 so večina držav članic in zlasti skoraj vse države EU-15 dosegle povečanje železniškega potniškega prometa. To povečanje obsega 44,6 % na Irskem, 36,1 % v Latviji in 30,5 % v Združenem kraljestvu. Veliki padci so bili ugotovljeni v več državah članicah EU-12, zlasti v Romuniji (–35,7 %), Litvi (–32,3%) in Bolgariji (–30,8 %) (glej sliko 5).

Slika 5: Razvoj železniškega prevoza potnikov v obdobju 2000–2007

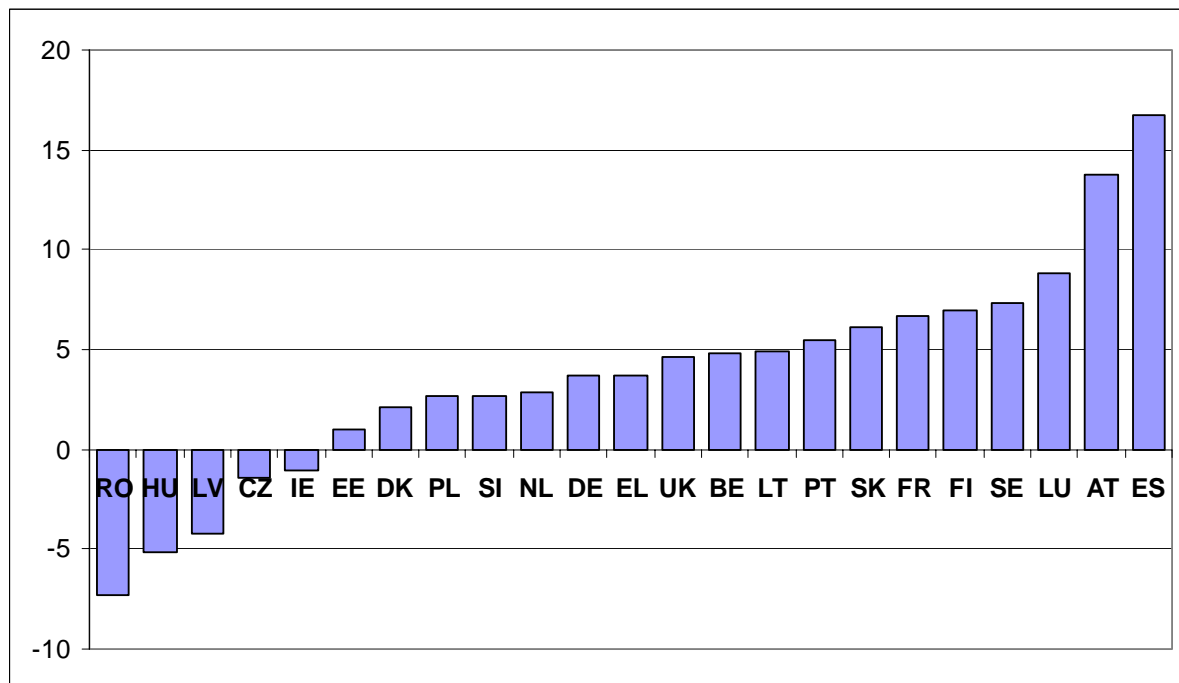


Vir: Statistična knjižica „Energija in promet v EU leta 2009 v številkah“ (EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009), tabela 3.3.7.

26. Promet se je zlasti močno povečal na področju vlakov za visoke hitrosti. Število potniških kilometrov v milijonih oseb se je povečalo z 59 leta 2000 na 92 leta 2007, od tega 48 v Franciji, 22 v Nemčiji in 8 v Italiji. Delež prevoza z vlaki za visoke hitrosti v skupnem potniškem prometu v EU-27 je leta 2007 dosegel 23 %, v Franciji je ta številka skoraj 60 %.

27. Leta 2008 je potniški promet še naprej rasel, zlasti v Španiji (+16,7 %), Avstriji (+13,8 %) in Luksemburgu (+8,8 %). Največji padci prometa so bili ugotovljeni v Romuniji (-7,3 %), na Madžarskem (-5,2 %) in v Latviji (-4,2 %), kot je razvidno s slike 6.

Slika 6: Razvoj železniškega prevoza potnikov v obdobju 2007/2008



Vir: Vprašalniki RMMS, ki so jih države članice izpolnile maja in junija 2009.

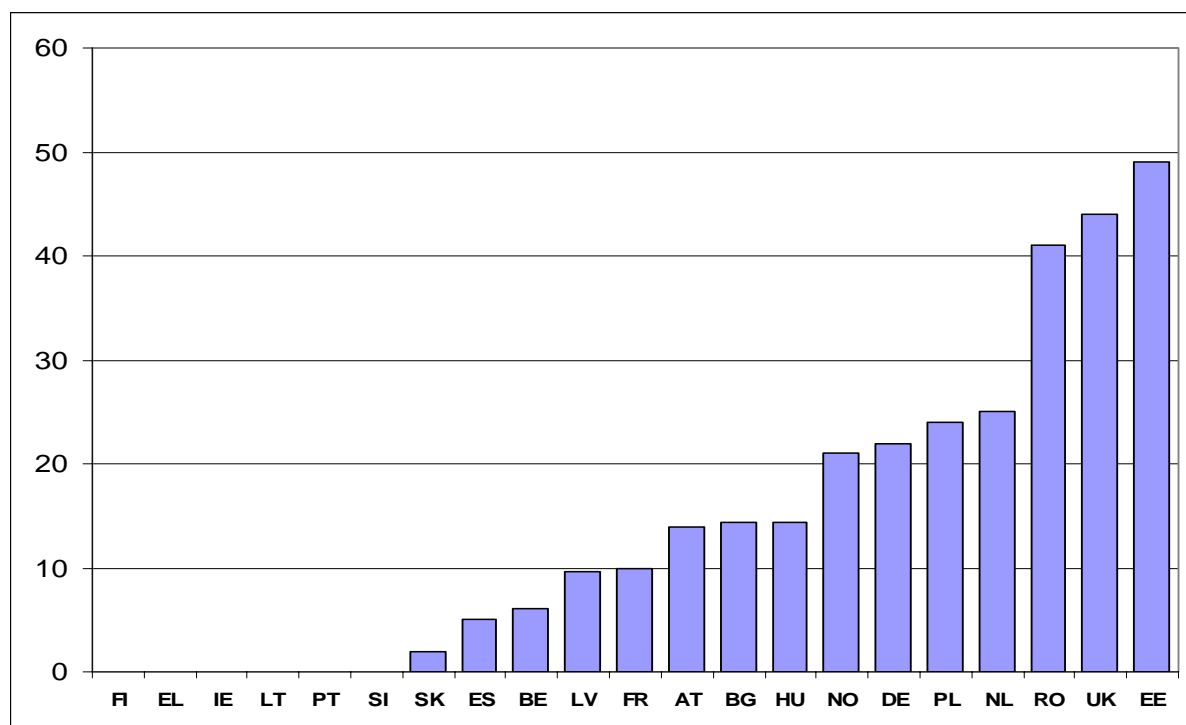
28. Po začasnih podatkih CER naj bi med drugim četrtletjem leta 2008 in drugim četrtletjem leta 2009 potniški promet padel za približno 5 % v EU-15 in 0,7 % v EU-12. Zdi se, da je ta upad bolj izrazit pri poslovnih potnikih, kjer bi lahko dosegel več kot 10 %; prodaja vozovnic za drugi razred naj bi ostala razmeroma stabilna zaradi prenosa dela strank, ki so prej potovale v prvem razredu, in ugodne cenovne politike železniških podjetij.

## V. ODPIRANJE TRGA STORITEV V ŽELEZNIŠKEM PROMETU

29. V tovornem prometu ima licenco več kot 600 železniških prevoznikov, od tega 315 v Nemčiji in 67 na Poljskem. Število licenc v potniškem sektorju odslej presega 450, od tega jih je 302 v Nemčiji in 45 v Združenem kraljestvu.
30. Na sliki 7 so prikazani tržni deleži neuveljavljenih prevoznikov v železniškem prometu, ki ponujajo storitve prevoza tovora. V tonskih kilometrih imajo neuveljavljeni prevozniki največje tržne deleže v Estoniji (49 %), Združenem kraljestvu (44 %), Romuniji (41 %), na Nizozemskem (25 %) in Poljskem (24 %). Pri potniškem prevozu imajo neuveljavljeni prevozniki še posebej velike tržne deleže v Estoniji (58 %), na Švedskem in v Združenem kraljestvu, kjer je več družb, nastalih

iz nekdanjega monopola, vključenih v razne holdinge. V Prilogi 12 je prikazana razdelitev tržnih deležev med različnimi podjetji v EU-27.

*Slika 7: Skupni tržni deleži (v odstotkih) za neuveljavljene prevoznike železniškega tovora konec leta 2008*



*Vir: Vprašalnik RMMS, ki so ga države članice izpolnile maja/junija 2009.*

31. Kar zadeva tovorni prevoz, so najbolj odprti trgi v Estoniji, Združenem kraljestvu in Romuniji (glej Prilogo 13). V več državah članicah se dejansko še vedno ohranjajo monopolne razmere. Pri potniškem prometu še vedno soobstajajo lokalni monopoli, ne da bi obstajala konkurenca med različnimi železniškimi podjetji.

## **VI. UČINKOVITOST PREVOZNIKOV V ŽELEZNIŠKEM PROMETU**

### **(a) Zaposlitev**

32. Konec leta 2008 je bilo število zaposlenih v podjetjih, ki se ukvarjajo s komercialnim upravljanjem storitev železniškega prevoza, 118 000 na Poljskem, 112 000 v Franciji in 86 000 v Nemčiji (glej Prilogo 14). Vendar se pristojnosti upravljavcev infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu razlikujejo od ene države do druge, zaradi česar je primerjava težavna.

### **(b) Finančno zdravje**

33. Poleg tega je še vedno velik razkorak med uspešnostjo prevoznikov v železniškem prometu iz EU-15 in tistih iz EU-12 (glej Prilogo 15). Vzrok za slabo finančno stanje prevoznikov v železniškem prometu v EU-12 je predvsem v prenizkih nadomestilih za zagotavljanje javnih storitev, stalnih dolgovih prevoznikov do države in

gospodarsko nevzdržnih vlaganjih nekaterih upravljavcev v zadnjih letih. Sedanja kriza vpliva na celotno EU-27, njena posledica pa je splošno poslabšanje stanja prevoznikov.

### **(c) Vozna sredstva**

34. Zveza evropskih železniških industrij (UNIFE) je leta 2008 letno stopnjo rasti trga v obdobju 2007–2013 ocenila na 2,2 %.<sup>8</sup> Vendar bo rast v resnici verjetno nižja od navedene napovedane zaradi krize, ki med drugim močno vpliva na nakup voznih sredstev, namenjenih tovornemu prevozu.
35. Do leta 2013 bi moral biti segment z vlaki za zelo visoke hitrosti najbolj dinamičen v zahodnem delu Evrope, medtem ko bo segment z običajnimi potniškimi in tovornimi vlaki še vedno prevladoval v vzhodnem delu celine.

### **(d) Kakovost storitev in elementi primerjave v zvezi s cenami vozovnic**

36. Kakovost storitev v železniškem tovornem prometu v Evropski uniji, ki je bila predmet Sporočila iz leta 2008<sup>9</sup>, je še vedno težko meriti, ker na splošno ni kazalnikov kakovosti. Kjer so, kot v intermodalnem prometu (glej Prilogo 16), se zdi, da kakovost storitev ostaja nezadostna.
37. Na področju potniškega prevoza stopnja zadovoljstva potrošnikov glede storitev zunajmestnega prevoza ostaja nizka: glede na študijo, opravljeno za Komisijo, je zadovoljen manj kot vsak drugi potnik (glej Prilogo 23).<sup>10</sup>
38. Poleg tega je v neki drugi študiji<sup>11</sup> poudarjeno, da se cene vozovnic za vlak precej razlikujejo po državah članicah; vozovnica za drugi razred za 200 kilometrov stane do protivrednosti 60 EUR v Združenem kraljestvu in 48 EUR v Nemčiji, medtem ko v Bolgariji ne stane več kot 5,50 EUR in v Latviji ne več kot 6 EUR. V EU-15 so vozovnice najcenejše v Grčiji (8 EUR), na Portugalskem (14 EUR) in v Belgiji (17 EUR).

### **(e) Varnost**

39. Glede na poročilo Evropske železniške agencije je bilo leta 2007 skupaj 1517 žrtev nesreč, povezanih z železniškim prometom, v primerjavi s 1319 v predhodnem letu, zlasti zaradi precejšnjega povečanja števila žrtev na nivojskih prehodih. Kar zadeva potnike na vlakih, je bilo leta 2007 v Uniji 70 smrtnih primerov, medtem ko je skoraj 40 000 oseb umrlo na cestah; poleg tega se je število potnikov, ki so bili žrtve nesreč na železnici, zmanjšalo s 400 leta 1970 na samo 77 leta 2006 (glej Prilogo 24).

## **VII. INFRASTRUKTURA ŽELEZNIŠKEGA PREVOZA**

### **(a) Dolžina omrežij**

---

<sup>8</sup> Študija „UNIFE Worldwide Rail Market Study – status quo and outlook 2016“, 2008.

<sup>9</sup> Sporočilo Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu z dne 8. septembra 2008 „Kakovost storitev železniškega tovornega prometa“ [COM(2008) 536 konč. – neobjavljeno v Uradnem listu].

<sup>10</sup> Vir: Raziskavi IPSOS iz leta 2006 in 2008 o zadovoljstvu potrošnikov.

<sup>11</sup> Vir: Študija UBS „Cene in plače leta 2009“.

40. Skupna dolžina železniških prog v EU je približno 212 000 km. Države članice z najdaljšimi železniškimi omrežji so Nemčija (33 890 km), Francija (29 918 km) in Poljska (19 419 km) (glej Prilogo 17). Malta in Ciper nimata železniškega omrežja. Češka republika, Belgija in Luksemburg imajo največjo zgoščenost železniških prog (122, 111 oziroma 106 km/1000 km<sup>2</sup>).
41. Evropsko železniško omrežje je leta 2008 obsegalo 5764 km prog za visoke hitrosti, ki so v Franciji, Španiji, Nemčiji, Italiji, Belgiji in Združenem kraljestvu. Omrežje prog za visoke hitrosti se zelo širi, zlasti v Španiji, kjer se trenutno gradi več kot 1600 km prog (glej Prilogo 18).

#### **(b) Razvoj vlaganj v infrastrukturo**

42. Za države EU-12 so značilna majhna vlaganja v železniški promet; glede na številke iz leta 2006, ki jih je predložil CER, je bila povprečna naložba na kilometer v vzdrževanje železniških prog petkrat večja v EU-15 kot v EU-12 (glej Prilogo 20).
43. Poleg tega je opaziti stagnacijo železniških vlaganj, sofinanciranih iz naslova kohezijske politike, v primerjavi s številkami za obdobje 2000–2006. Ta ugotovitev velja kljub zelo ugodnemu okviru, za katerega je značilno 69-odstotno povečanje proračuna, ki je bil z regionalno politiko dodeljen prometu. V EU-12 je delež za železnice v skupnih nacionalnih vlaganjih v sektor prometa najvišji v Sloveniji (45,6 %), Litvi (36,5 %), Češki republiki in na Slovaškem (34 %), najnižji pa je na Poljskem (20,8 %). Vlaganja v cestne infrastrukture torej ostajajo mnogo večja od vlaganj v železnice v zahodni Evropi in a fortiori v EU-12, kot je poudarjeno v študiji Mednarodnega transportnega foruma (International Transport Forum (ITF))<sup>12</sup> (glej Prilogo 19).

#### **(c) Pristojbine in večletne pogodbe**

44. Prav tako po podatkih ITF se pristojbine za dostop do omrežja zelo razlikujejo od enega upravljavca infrastrukture do drugega (glej Prilogo 21). Na splošno so zelo visoke za tovorni prevoz v novih državah članicah, zlasti na Slovaškem in v baltskih državah; najnižje pa so na Danskem, v Španiji in na Švedskem. Pristojbine za dostop za potniške vlake Intercity so najvišje v Belgiji, Litvi in Nemčiji, najnižje pa v nordijskih državah.
45. Vendar se glede na podatke Mednarodne zveze prevoznikov v kombiniranem cestno-železniškem prevozu (UIRR) opaža, da so nekateri upravljavci infrastrukture zaradi upada prometa, ki ga je povzročila kriza, znižali pristojbine za dostop za tovarne vlake, zlasti na Poljskem in Slovaškem.
46. Kar zadeva večletne pogodbe, je bila v Sporočilu Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu<sup>13</sup> priporočena vrsta ukrepov za države članice in upravljavce infrastrukture, s katerimi naj bi zagotovili dobro raven storitev in potrebno finančno

---

<sup>12</sup> Študija z naslovom „Charges for the Use of Rail Infrastructure 2008“.

<sup>13</sup> Sporočilo z dne 6. februarja 2008 z naslovom „Večletne pogodbe o kakovosti železniške infrastrukture“ (COM(2008)54).

ravnovesje. Večletne pogodbe so bile podpisane med upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu v pol ducata držav članic (glej Prilogo 22).

#### **(d) Uvajanje sistema ERTMS**

47. Uvedba sistema ERTMS (European Railway Traffic Management System) je pomemben kazalnik napredka v smeri večje interoperabilnosti. Konec leta 2009 bo v Uniji delovalo približno 3 000 kilometrov prog, opremljenih z ERTMS. Iz nacionalnih načrtov uvajanja izhaja, da bi moralo omrežje, opremljeno z ERTMS, doseči 20 000 kilometrov konec leta 2012 in 30 000 kilometrov konec leta 2020.
48. Evropski načrt uvajanja je bil sprejet 22. julija 2009. Ta evropski načrt temelji na nacionalnih načrtih, vendar se osredotoča na najpomembnejše proge na evropski ravni. Ne povzema torej vseh nacionalnih načrtov, vendar pa kot obvezno določa opremo ključnih osi v točno določenih rokih. Tako bodo proti letu 2020 glavna evropska tovorna vozlišča povezana s programi, opremljenimi z ERTMS, s čimer se bodo odprle nove priložnosti za upravljavce železniškega tovornega prometa.

### **VIII. SKLEPNE UGOTOVITVE**

49. V tem poročilu so predstavljena glavna gibanja, opažena v zadnjih letih na trgu storitev v železniškem prometu v EU, zlasti leta 2008. Kljub še negotovim posledicam sedanje gospodarske krize je potrjeno, da sta razvoj evropskega železniškega območja in postopno odpiranje trga konkurenci omogočila stabilizacijo deleža železniškega prevoza v prometu.
50. Poleg tega ta dokument omogoča oceno prvih očitnih posledic krize, ki na sektor vpliva od sredine leta 2008. Posledice so izrazitejše na področju tovornega prevoza kot v sektorju potniškega prevoza. Poleg tega je kriza bolj prizadela segment vozniških sredstev kot infrastrukturo, ki ji bodo gospodarski ukrepi za okrevanje, ki so jih predvidele države članice, verjetno bolj koristili.
51. Napovedani načrti gospodarskega okrevanja bi morali železniškemu omrežju prinesiti približno dvajset milijard evrov, osredotočenih zlasti v državah EU-15. Vendar je bilo mogoče izraziti nekatere dvome glede finančne zmogljivosti držav za izvedbo vseh vlaganj, predvidenih kljub pričakovanim proračunskim težavam in povečanjem zadolženosti. Unija je mobilizirala razpoložljiva sredstva za sodelovanje pri tem prizadevanju za okrevanje in za pospešitev razvoja transevropskih omrežij, pri čemer je predvidela zlasti dodelitev 500 milijonov EUR v okviru proračuna TEN-T.
52. Po drugi strani se v sedanji krizi opaža pospeševanje konsolidacije sektorja železniškega tovornega prevoza, za katero je značilna širitev nekaterih skupin, kot je DB Schenker, v tujino, kot je razvidno s slike 8.

Slika 8: Glavne združitve – pripojitve na železniškem področju od leta 2005

Leto	Podjetje	Prevzame	Podjetje
2005	DB Schenker (DE)	98 %	RBH (DE)
2005	Trenitalia (IT)	51 %	TX Logistik (DE)
2006	Babcock & Brown (AU)	100 %	Crossrail (CH)
2007	DB Schenker (DE)	100 %	WS (UK)
2007	DB Schenker (DE)	55,1 %	Tansfesa (ES)
2008	DB Schenker (DE)	49 %	Nord Cargo (FR)
2008	SNCF (FR)	75 %	ITL (DE)
2008	OKD Doprava (CZ)	100 %	Viamont Cargo (CZ)
2008	Rail Cargo Austria (AT)	55 %	Linea (FR)
2008	Veolia (IT)	100 %	Rail4Chem (DE)
2009	DB Schenker (DE)	100 %	PCC (PL)
2009	Europorte 2 (FR)	100 %	Veolia Cargo (FR)
2009	SNCF (FR)	100 %	Veolia Cargo (DE)
2009	Veolia Transport (IT)	50 %	Transdev (FR)
2009	DB Schenker (DE)	95 %	PTK Holding (PL)

Vir: Mofair („Wettbewerber-Report Eisenbahn 2008-2009“); Evropska komisija.

53. Poleg tega se opaža vztrajna razlika med državami EU-15 in EU-12, v katerih je finančni položaj podjetij v železniškem prometu še vedno pogosto negotov. Nekateri upravljavci so se morali odločiti bodisi za obsežno uporabo zaposlenih s skrajšanim delovnim časom, kot na Slovaškem, bodisi za zmanjšanje števila zaposlenih, kot v Bolgariji.
54. Tovorni promet bo ponovno oživel s pričakovano vzpostavitvijo koridorjev za tovorni promet<sup>14</sup> ter z razvojem prometa s tretjimi državami, sosedami EU. S tem pričakovanjem so povezani tekoča pogajanja o sporazumu z balkanskimi državami, postopek pristopa Skupnosti k Medvladni organizaciji za mednarodni železniški promet (OTIF) ter tehnično sodelovanje z Organizacijo za sodelovanje železnic (OSJD).
55. Postopek spremljanja trga storitev v železniškem prometu bo v kratkem obogaten z objavo dveh študij, ki se pripravljata za Komisijo. Študiji sta naslovljeni „Položaj in perspektive mednarodnega prometa“ oziroma „Študija o zakonodajnih možnostih za nadaljnje odpiranje trga storitev v železniškem prometu“.

<sup>14</sup> Predlog uredbe o železniškem omrežju za konkurenčni tovorni promet, 11. december 2008.