



EVROPSKA KOMISIJA

Bruselj, 21.8.2012  
COM(2012) 459 final

**POROČILO KOMISIJE SVETU IN EVROPSKEMU PARLAMENTU**

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

(Besedilo velja za EGP)

{SWD(2012) 246 final}

# POROČILO KOMISIJE SVETU IN EVROPSKEMU PARLAMENTU

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

(Besedilo velja za EGP)

### I. UVOD

1. V zadnjih letih so evropske železnice doživele velike spremembe, povezane tako z vsesplošno neugodnimi gospodarskimi razmerami kot z razvojem zlasti evropskega zakonodajnega okvira.
2. Cilj, da bi se oblikoval enoten evropski železniški prostor, ki bi temeljil na svobodni konkurenci, je bil ponovno potrjen ob različnih priložnostih: v beli knjigi iz leta 2011 z naslovom „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“, v sporočilu „Ukrepi za stabilnost, rast in delovna mesta“ z dne 30. maja 2012 (ki poudarja pomen znižanja upravnega bremena in ovir za vstop na trg), v sklepih Evropskega sveta iz januarja 2012 in v sporočilu o boljšem upravljanju za enotni trg. To odpiranje pomaga pri doseganju ciljev strategije Evropa 2020, ker prispeva k zvišanju gospodarske rasti in ustvarjanju delovnih mest.
3. V zvezi s tem je Komisija predlagala zlasti preoblikovanje prvega železniškega paketa, ki je bilo sprejeto s političnim sporazumom 3. julija 2012, medtem ko je odpiranje mednarodnega potniškega prometa konkurenci, ki se je začelo izvajati 1. januarja 2010, že pokazalo prve učinke.
4. Zaradi 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 ocenil vpliv ukrepov politike Skupnosti na trg storitev v železniškem prometu in se bo poenostavila opredelitev ukrepov, ki jih bo v prihodnosti treba sprejeti in izvajati na področju železniškega prometa.
5. S tem poročilom se torej izpolnjuje obveznost spremljanja evropskega trga storitev v železniškem prometu, ki ga zahteva Direktiva 2001/12/ES<sup>1</sup>.
6. To je v skladu s sporočilom o spremljanju trga storitev v železniškem prometu<sup>2</sup>, sprejetim 18. oktobra 2007, in s poročilom<sup>3</sup> z enakim naslovom z dne 18. decembra 2009. Pričujoče poročilo ne posodablja samo teh dokumentov, ampak vsebuje tudi nekatere nove informacije o temah, ki v prejšnjih dokumentih niso bile obravnavane.

<sup>1</sup> Oddelek Va Direktive 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic v Skupnosti (UL L 75, 15.3.2001).

<sup>2</sup> Sporočilo Svetu in Evropskemu parlamentu o spremljanju razvoja trga storitev v železniškem prometu z dne 18. oktobra 2007 (COM(2007) 609).

<sup>3</sup> Poročilo Svetu in Evropskemu parlamentu o spremljanju razvoja trga storitev v železniškem prometu COM(2009)676, kakor je bilo spremenjeno s popravkom z dne 8. decembra 2010.

## **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 iz nacionalnih ministrstev in železniške industrije ter socialni partnerji. Od leta 2001 do konca leta 2011 se je delovna skupina RMMS sestala petindvajsetkrat, od tega trikrat od sprejetja predhodnega poročila.
9. 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. Za namene te analize je med države članice uvrščena tudi Norveška, ki je sodelovala pri izpolnjevanju vprašalnika.

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

10. Vse države članice z železniškimi omrežji so prenesle direktive iz prvega železniškega paketa. Vendar je Komisija zaradi nepravilnega prenosa v različnem obsegu in včasih na različnih področjih leta 2008 začela izvajati postopke za ugotavljanje kršitev zoper večino držav članic. Postopki v posameznih državah so zaradi specifičnih situacij v različnih fazah. Ob koncu leta 2011 je bilo v postopkih pred Sodiščem v Luksemburgu 12 držav. Ponavljajoči se očitki se nanašajo na neodvisnost ključnih funkcij, naložitev uporabnine za uporabo železniške infrastrukture in neodvisnost regulativne agencije.
11. Poleg tega je Komisija predlagala<sup>4</sup> preoblikovanje prvega železniškega paketa; glede oblike naj bi se poenostavil zakonodajni okvir v železniškem sektorju, tako da bi tri zgoraj navedene direktive združili v eno, jih uskladili, pojasnili in posodobili. Na področju vsebine gre za doseganje treh ciljev: zagotoviti ustrezno financiranje in naložitev uporabnin za uporabo železniške infrastrukture, zagotoviti enake konkurenčne pogoje med izvajalci in izboljšati učinkovitost organov za nadzor.
12. V zvezi z drugim železniškim paketom so bile ustanovljene zahtevane nacionalne institucije. Službe Komisije trenutno ocenjujejo prenos direktive o varnosti<sup>5</sup>, ki bi se moral zaključiti sredi leta 2013.
13. Kar zadeva tretji železniški paket, je bil rok za prenos direktiv 2008/57/ES<sup>6</sup> in 2009/131/ES<sup>7</sup> 19. julij 2010, za Direktivo 2011/18/EU<sup>8</sup> pa 31. december 2011. Rok

---

<sup>4</sup> Sporočilo Komisije v zvezi z razvojem enotnega evropskega železniškega prostora COM(2010) 474 z dne 17. septembra 2010.

<sup>5</sup> Direktiva 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala.

<sup>6</sup> Direktiva 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti.

<sup>7</sup> Direktiva Komisije 2009/131/ES z dne 16. oktobra 2009 o spremembi Priloge VII k Direktivi 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti.

<sup>8</sup> Direktiva Komisije 2011/18/EU z dne 1. marca 2011 o spremembi prilog II, V in VI k Direktivi 2008/57/ES Evropskega Parlamenta in Sveta o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti.

za prenos Direktive 2007/58/ES<sup>9</sup> je bil 4. junij 2009, rok za začetek celovitega izvajanja pa 1. januar 2010.

14. Poleg tega je Komisija v beli knjigi marca 2011<sup>10</sup> objavila nove pobude, namenjene železniškemu prometu. Tako namerava predlagati »četrti železniški paket«, katerega cilj bi bil odpiranje domačega potniškega prometa konkurenci, izboljšanje dostopa do infrastrukture in podpornih služb ter širitev nalog Evropske železniške agencije na področju podeljevanja spričeval.
15. Uredba o koridorjih v tovornem prometu<sup>11</sup> predvideva ustanovitev šestih koridorjev do 10. novembra 2013 in še treh do 10. novembra 2015. Države članice morajo za vsak koridor ustanoviti izvršni odbor, odgovoren predvsem za nadzorovanje obsežnih ukrepov upravnega odbora, v katerem so zadevni upravljavci infrastrukture, na področju izvajanja koridorja. Večina koridorjev je že ustanovila svoj izvršni odbor. Ti koridorji za tovorni promet bodo temelj multimodalnih koridorjev TEN-T.
16. Preoblikovanje direktiv iz prvega železniškega paketa je omogočilo tudi napredek na področju regulatornega nadzora, financiranja in naložitve uporabnin za uporabo železniške infrastrukture ter pogojev za dostop do trga. Ustanovljena bo formalna mreža regulativnih organov za zagotavljanje usklajevanja in izmenjave najboljših praks ter klavzula o pregledu za oceno te ureditve leta 2014.

#### IV. ODPIRANJE TRGA STORITEV V ŽELEZNIŠKEM PROMETU

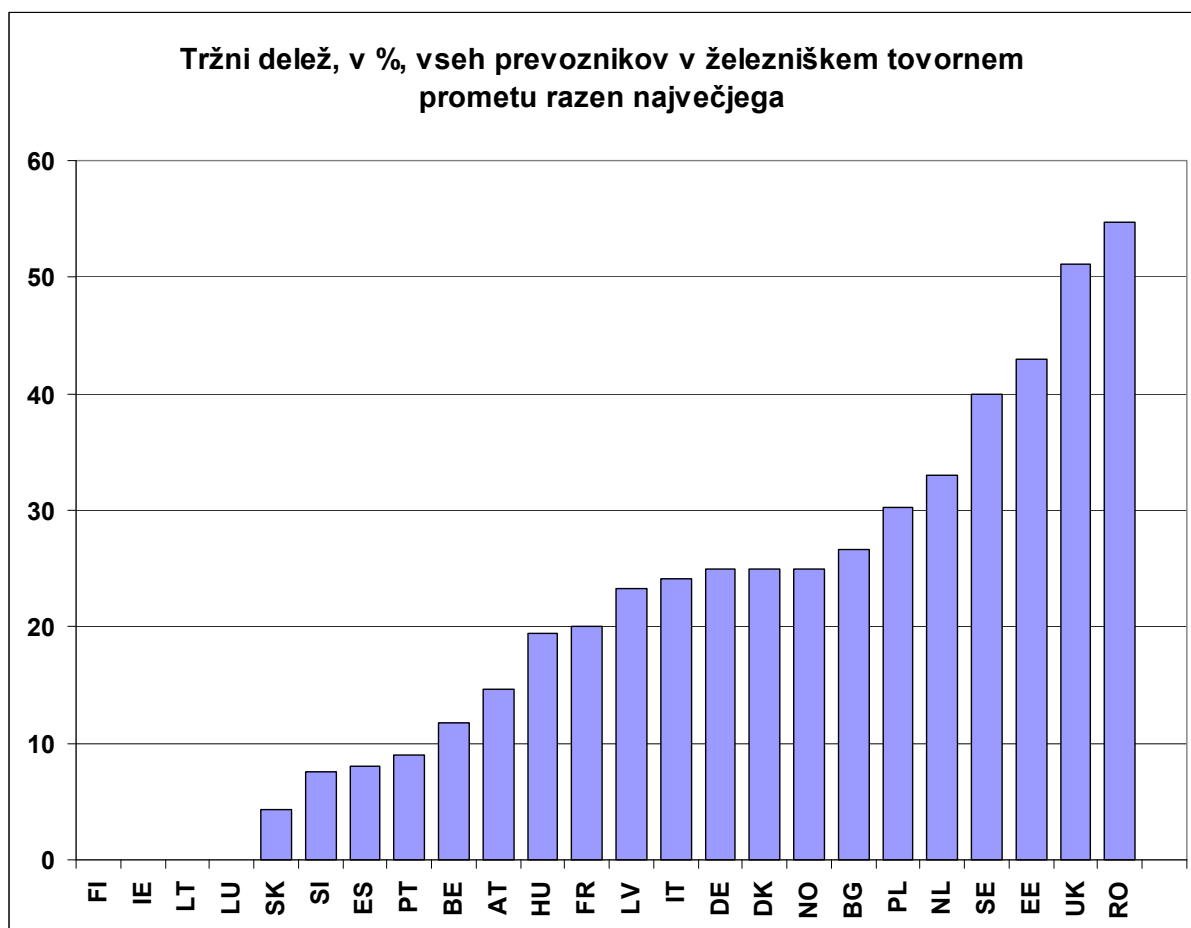
17. Ob koncu leta 2010 je imelo v tovornem prometu evropsko licenco skoraj 700 železniških prevoznikov, od tega 340 v Nemčiji in 72 na Poljskem. Število licenc v potniškem sektorju odslej presega 500, od tega jih je 320 v Nemčiji in 44 v Združenem kraljestvu. Na ravni EU se je tako v dveh letih število licenc zvišalo za skoraj 16 % v tovornem prometu in za 11 % v potniškem prometu. Te številke pa ne vključujejo nacionalnih licenc, ki jih določene države članice še naprej podeljujejo v velikem številu (podjetja, ki zagotavljajo samo regionalne storitve železniškega tovornega prometa, potrebujejo samo nacionalno licenco).
18. Na področju storitev tovornega prometa imajo v tonskih kilometrih največji tržni delež (če izvzamemo najpomembnejšega izvajalca) podjetja v Romuniji (55 %), Združenem kraljestvu (51 %) in Estoniji (43 %), kot je razvidno s Slike 1. V dveh letih krize se je močno povečal tržni delež neuveljavljenih izvajalcev v več državah članicah (z 10 na 23 % v Latviji, s 14 na 27 % v Belgiji in z 10 na 20 % v Franciji), medtem ko je ostal pri nič oziroma blizu nič odstotkov na Finskem, Irskem, v Litvi in v Luksemburgu.

*Slika 1: Celotni tržni delež prevoznikov železniškega tovora (izražen v odstotkih tonskih kilometrov) brez največjega izvajalca ob koncu leta 2010.*

<sup>9</sup> Direktiva 2007/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 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>10</sup> Bela knjiga z dne 28. marca 2011 – Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, (COM (2011)144 final).

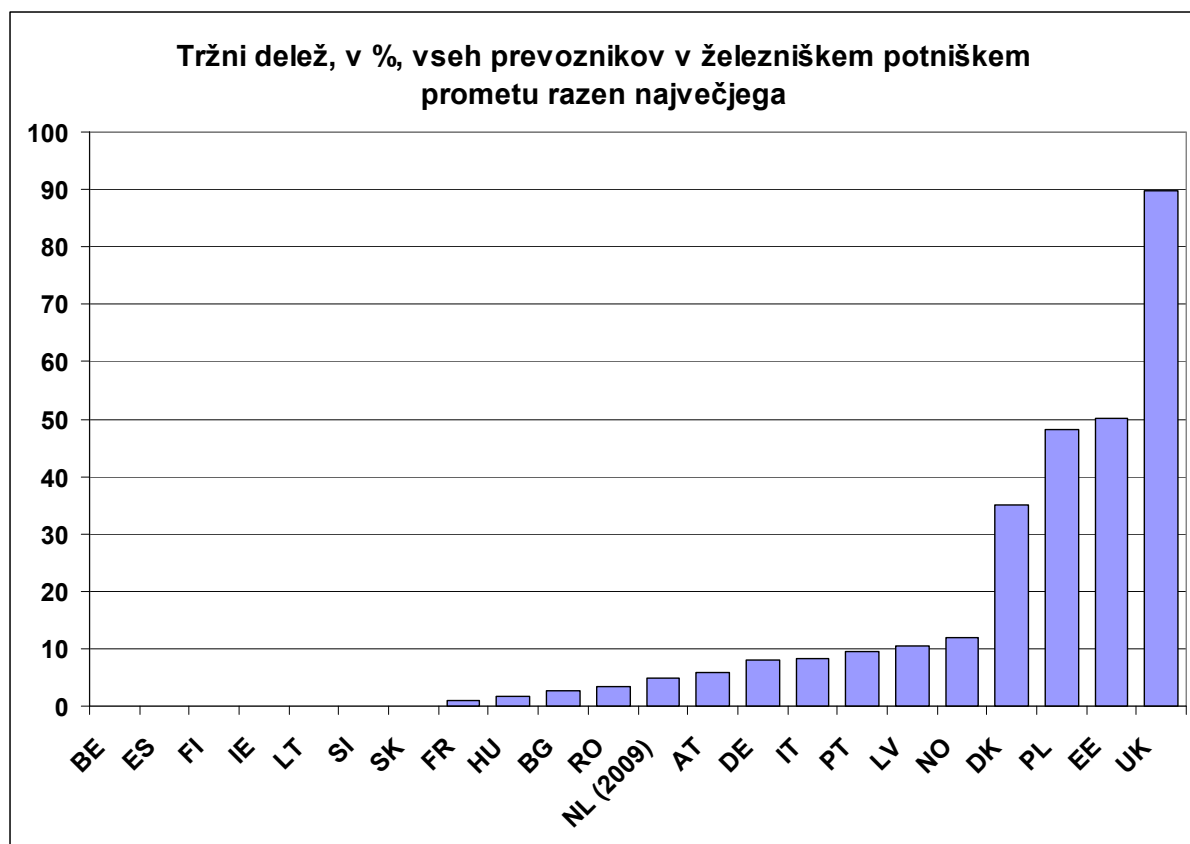
<sup>11</sup> Uredba (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet.



*Vir: Vprašalnik RMMS, ki so ga države članice izpolnile maja/junija 2011.*

19. Na področju potniškega prometa imajo novi udeleženci še posebej velike tržne deleže v Združenem kraljestvu (90 %), Estoniji (50 %) in na Poljskem (48 %), medtem ko so države, v katerih večinski tržni delež še vedno pripada uveljavljenemu izvajalcu, v manjšini (Belgija, Grčija, Španija, Finska, Irska, Litva, Slovenija in Slovaška). Vendar so v nekaterih državah članicah, kot na primer na Poljskem, novi izvajalci nastali iz delnega razpada uveljavljenega izvajalca in imajo vsak v svoji regiji dejanski monopol.

Slika 2: Celotni tržni delež izvajalcev, ki nudijo storitve železniškega potniškega prometa (izražen v odstotkih potniških kilometrov,) razen najpomembnejšega izvajalca ob koncu leta 2010.



Vir: Vprašalnik RMMS, ki so ga države članice izpolnile maja/junija 2011.

20. To stanje je v veliki meri posledica dejstva, da je odpiranje notranjega trga železniškega potniškega prometa v državah članicah potekalo v različnih časovnih obdobjih: na Švedskem od leta 1992, v Nemčiji leta 1994, v Združenem kraljestvu leta 1995 in nato na Danskem in v Italiji ter pozneje v deseterici drugih držav članic Unije.
21. V mednarodnem potniškem prometu, ki je v skladu z evropsko zakonodajo postal odprt za konkurenco 1. januarja 2010, povezave med uveljavljenimi izvajalci ostajajo najpogostejša oblika sodelovanja. Vendar pa je opaziti vse več storitev, ki postajajo konkurenčne storitvam uveljavljenega izvajalca iz ene izmed držav, kjer je več povezav. Tako sta se Deutsche Bahn in ÖBB povezali z lombardskim FNM za zagotavljanje povezave München–Bologna. Prav tako tudi Trenitalia in Veolia Transdev zagotavljata povezavo Pariz–Benetke. Podjetje Westbahn je odprlo povezavo Dunaj–Salzburg–Freilassing. Deutsche Bahn bi lahko v relativno bližnji prihodnosti prav tako samo ponudilo povezave iz Nemčije do Londona ali Pariza. Študija Komisije<sup>12</sup> poudarja, da je pri čezmejnih regionalnih prevozih mogoče opaziti

<sup>12</sup> Situation and perspectives of the rail market, marec 2010

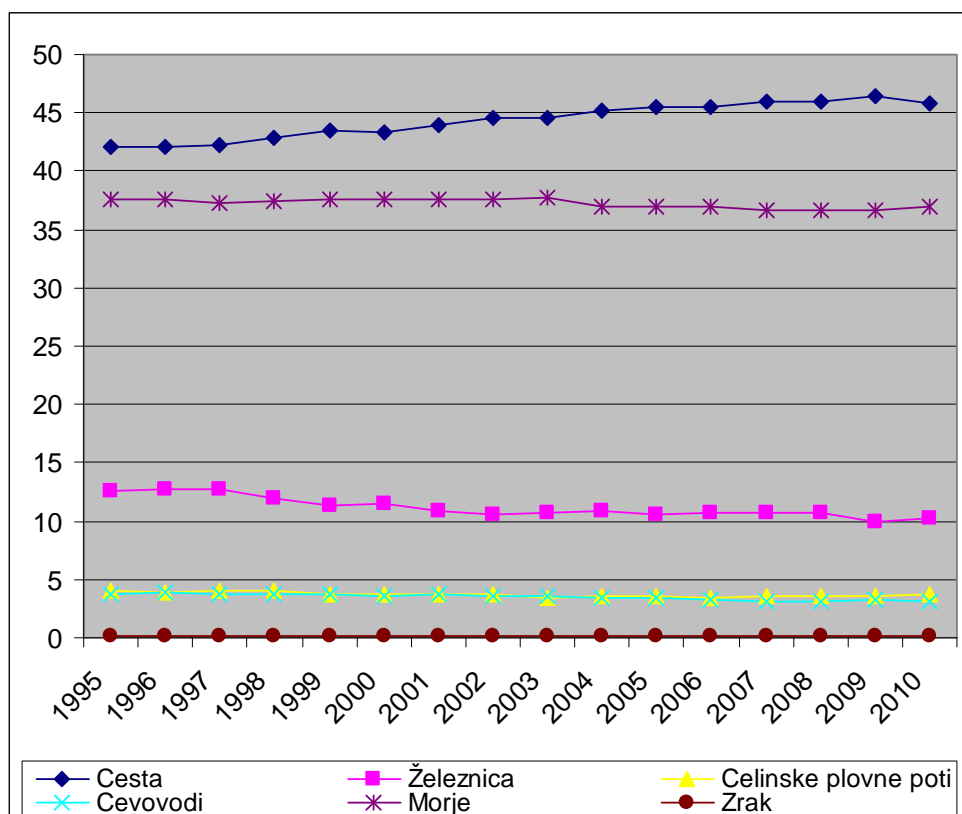
večanje števila novih storitev, od katerih jih nekaj predlagajo uveljavljeni izvajalci, ostale pa novi udeleženci.

## V. DELOVANJE TRGA ŽELEZNIŠKEGA PROMETA V EU<sup>13</sup>

### V.1 Položaj železniškega prometa v primerjavi z drugimi vrstami prevoza

22. Delež železniškega prometa v globalnem tovornem prometu je v zadnjih desetletjih zelo upadel, vendar se je njegov tržni delež zadnjih deset let gibal malce pod 11 %, medtem ko je v času krize leta 2010 dosegel zgolj 10,2 %.
23. Delež železniškega prometa samo v kopenskem tovornem prometu, ki se je od leta 2002 ustalil pri 17,1 %, je leta 2010 padel na 16,2 %, čeprav je še leta 1995 obsegal 20,2 %.

Slika 3: Delež železniškega prometa v tovornem prometu (EU-27, 1995-2010).



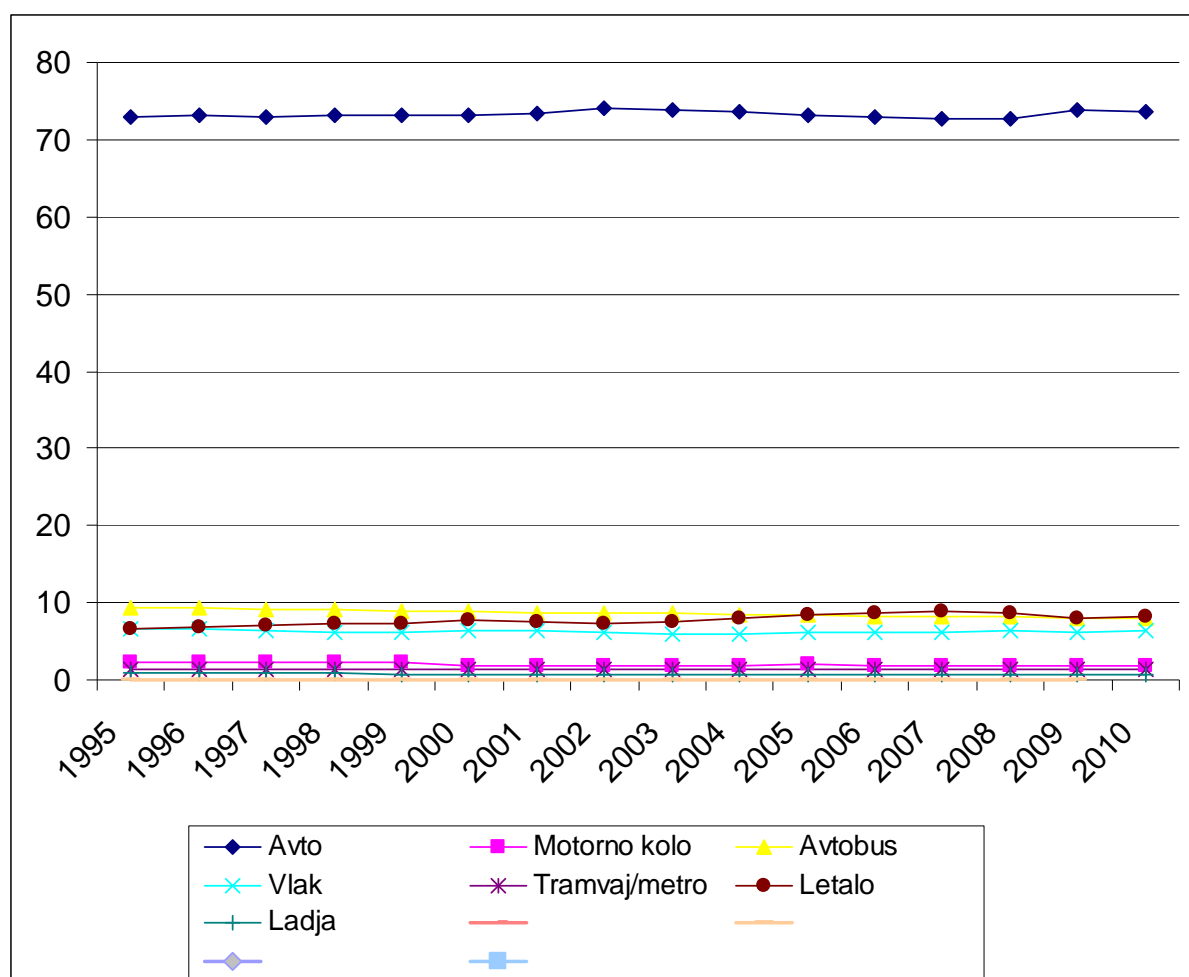
Vir: Statistična knjižica »Promet v EU v številkah, statistična knjižica 2012« (EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2012).

24. V potniškem prometu se je delež železniškega prometa na trgu potniškega prometa v EU-27 v zadnjih letih malce povečal s 5,9 % leta 2004 na 6,3 % leta 2010. Vendar pa obstajajo velike razlike med državami članicami, ki imajo železniško omrežje, saj je

<sup>13</sup> Ker Ciper in Malta nimata železniških omrežij, je treba vsa sklicevanja na EU-12 in na EU-27 razumeti brez teh dveh držav.

na Madžarskem in v Avstriji ta delež znašal okoli 10 ali več odstotkov, vendar komaj in 2 % v Estoniji in nekaj nad 1 % v Grčiji .

Slika 4: Delež železniškega prometa v potniškem prometu (EU-27, 1995-2010).



Vir: Statistična knjižica »Promet v EU v številkah, statistična knjižica 2012« (EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2012).

## V.2 Gibanja v količinah in učinkovitosti železniškega prevoza<sup>14</sup>

### (a) V tovornem prometu

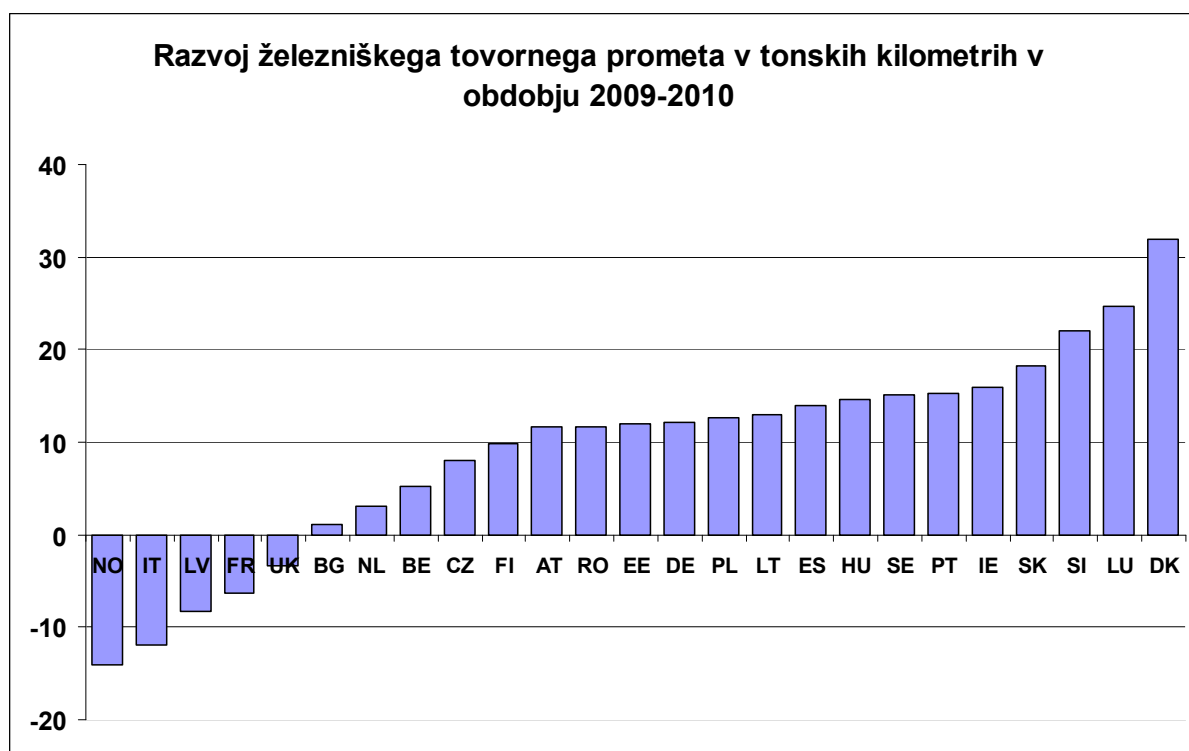
25. Zaradi krize je leta 2009 v EU-27 tovorni promet, izražen v tonskih kilometrih, upadel za 18,3 %. Zaradi izboljšanja razmer v sektorjih, ki so bili najbolj prizadeti, predvsem v jeklarstvu, kemijski in avtomobilski industriji, je bilo za leto 2010 značilno neto spreminjanje trendov v takšni meri, da je kar 15 držav članic doseglo več kot 10-odstotno rast, vendar pa vseeno niso dosegle ravni iz leta 2008. Po podatkih, ki jih je predložil CER (Skupnost evropskih železnic), je bila učinkovitost

<sup>14</sup> »Učinkovitost železniškega prevoza« pomeni železniški prevoz, izražen v tonskih ali potniških kilometrih.



železniškega tovornega prometa v tretjem četrtletju leta 2011 za 9,2 % nižja od učinkovitosti v tretjem četrtletju leta 2008 na celotnem evropskem kontinentu.

*Slika 5: Razvoj železniškega tovornega prometa 2009-2010, izražen v tonskih kilometrih.*



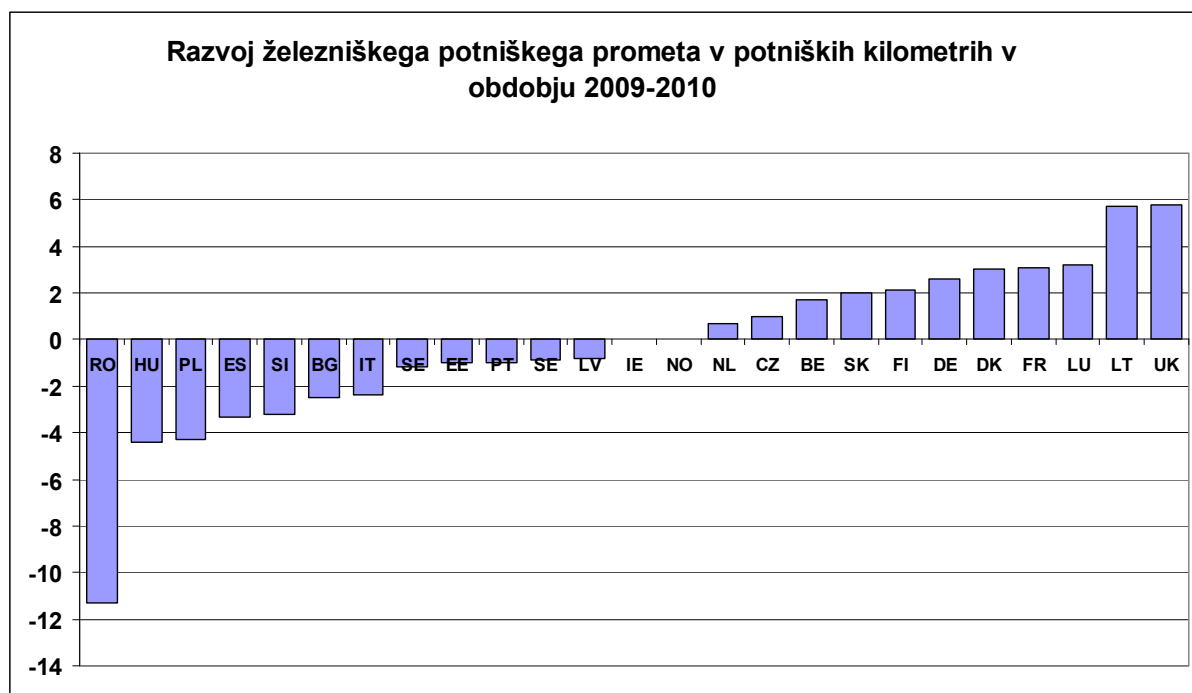
*Vir: Vprašalniki RMMS, ki so jih države članice izpolnile maja in junija 2011.*

### **(b) V potniškem prometu**

26. Potniškega prometa kriza ni zelo prizadela, in sicer je upad prometa, izražen v potniških kilometrih, leta 2009 v EU-27 znašal 1,4 %; zvišanje za 3,6 % v EU-15 ni bilo dovolj, da bi izravnalo 8,3-odstotni upad v državah EU-12.

V letu 2010 je bil razvoj neenakomeren, in sicer je bil položaj zopet slabši v EU-12 (-11,3 % v Romuniji) kot v državah EU-15, med katerimi je bilo najvišje povišanje doseženo v Združenem kraljestvu (+ 5,8 %).

Slika 6: Razvoj železniškega prevoza potnikov v obdobju 2009/2010, izražen v potniških kilometrih.



Vir: Vprašalniki RMMS, ki so jih države članice izpolnile maja in junija 2011.

## VI. UČINKOVITOST PREVOZNIKOV V ŽELEZNIŠKEM PROMETU

### (a) Zaposlitev

27. Ob koncu leta 2010 je bilo število zaposlenih v podjetjih, ki se ukvarjajo s komercialnim izvajanjem storitev železniškega prevoza in z upravljanjem infrastrukture, v Franciji 110 000, v Nemčiji 80 000 in na Poljskem 64 000 (glej Prilogo 6). Vendar pa je glede na to, da se obseg dejavnosti teh podjetij med državami razlikuje, težko izvesti primerjave. Prav tako je težko natančno ovrednotiti raven znižanja števila zaposlenih v sektorju v zadnjem desetletju.
28. Delež oseb, starejših od 50 let, med aktivnim prebivalstvom v kopenskem prometu je leta 2010 znašal 31 %, v vseh sektorjih skupaj pa v povprečju 27 %. Sektor se od drugih razlikuje tudi po povprečni starosti predčasne upokojitve (55 let) in po nizki zastopanosti žensk med zaposlenimi (14 %).

### (b) Industrija železniške opreme

29. Študija Zveze evropskih železniških industrij (UNIFE)<sup>15</sup> je pokazala, da je bil svetovni železniški trg leta 2007 vreden več kot 120 milijard evrov in da naj bi do leta 2016 dosegel vrednost 154 milijard evrov. Najvišja stopnja rasti se pričakuje v azijsko-pacifiški regiji ter v državah iz Skupnosti neodvisnih držav.

<sup>15</sup> Worldwide Rail Market Study – Status Quo & Outlook 2016.

30. Poleg tega CER (Skupnost evropskih železnic) poudarja, da poteka pomembna prenova tirnih vozil, ki so namenjena prevozu potnikov na Češkem, Slovaškem in v Sloveniji.

#### **(c) Kakovost storitev in zadovoljstvo potnikov**

31. Kakovost storitev v železniškem tovornem prometu v Evropski uniji je težko oceniti, ker na splošno ni kazalnikov kakovosti. Vendar pa bi postopno izvajanje spremljanja učinkovitosti storitev v železniškem tovornem prometu na različnih koridorjih za tovorni promet morale zagotoviti določene informacije v zvezi s točnostjo storitev.
32. V skladu z uredbo 1371/2007<sup>16</sup> so prevozniki v železniškem prometu, na katere se ta uredba nanaša, obvezani, da vsako leto objavijo poročilo o kakovosti izvedenih storitev in še posebej o točnosti storitev prevoza potnikov.
33. Poleg tega je študija, izvedena za Komisijo (glej Prilogo 15), pokazala, da so potniki večinoma zadovoljni z varnostjo na vlakih, načrtovanim potovalnim časom in z udobjem vagonov, vendar pa menijo, da bi bilo treba izboljšati čistočo in vzdrževanje vlakov, njihovo točnost in tudi kakovost informacij, ki so na voljo, še posebej v primeru zamud. Točnost vlakov je zadovoljiva v velikem številu držav članic, vendar pa je bila ocenjena kot pomanjkljiva v več kot 40 % anket, izvedenih na Poljskem, v Nemčiji, Švici, Romuniji in Franciji.
34. Potniki prav tako menijo, da bi bilo na železniških postajah treba posebno pozornost nameniti parkiriščem, kakovosti objektov, čistoči in vzdrževanju. Na splošno pa so zadovoljni z možnostjo enostavnega nakupa vozovnic, informacijami in varnostjo. Stopnja zadovoljstva z železniškimi postajami je med državami različna; v Španiji in Luksemburgu je zelo visoka, na Poljskem in Madžarskem pa nizka.

#### **(d) Obveznost javne službe**

35. 90 % notranjega trga storitev v potniškem železniškem prometu naj bi spadalo pod obveznost javne službe<sup>17</sup>. V državah EU-15 je večina pogodb o izvajanju javne službe podpisanih za obdobje od najmanj dveh do desetih let, medtem ko se je v državah EU-12, v katerih leta 2005 veljavnost večine pogodb ni bila daljša od enega leta, število pogodb z daljšo veljavnostjo povečalo, kar je koristno za vlaganja.
36. Nadomestila, izražena v odstotkih razlike med odhodki in prihodki od prodaje vozovnic, leta 2009 niso presegla 71 % v državah EU-12, v državah EU-15 pa so dosegla 94 %. Ti rezultati so za 4 točke nižji kot leta 2007 zaradi velikih proračunskih omejitev (glej Prilogo 11).

#### **(e) Varnost**

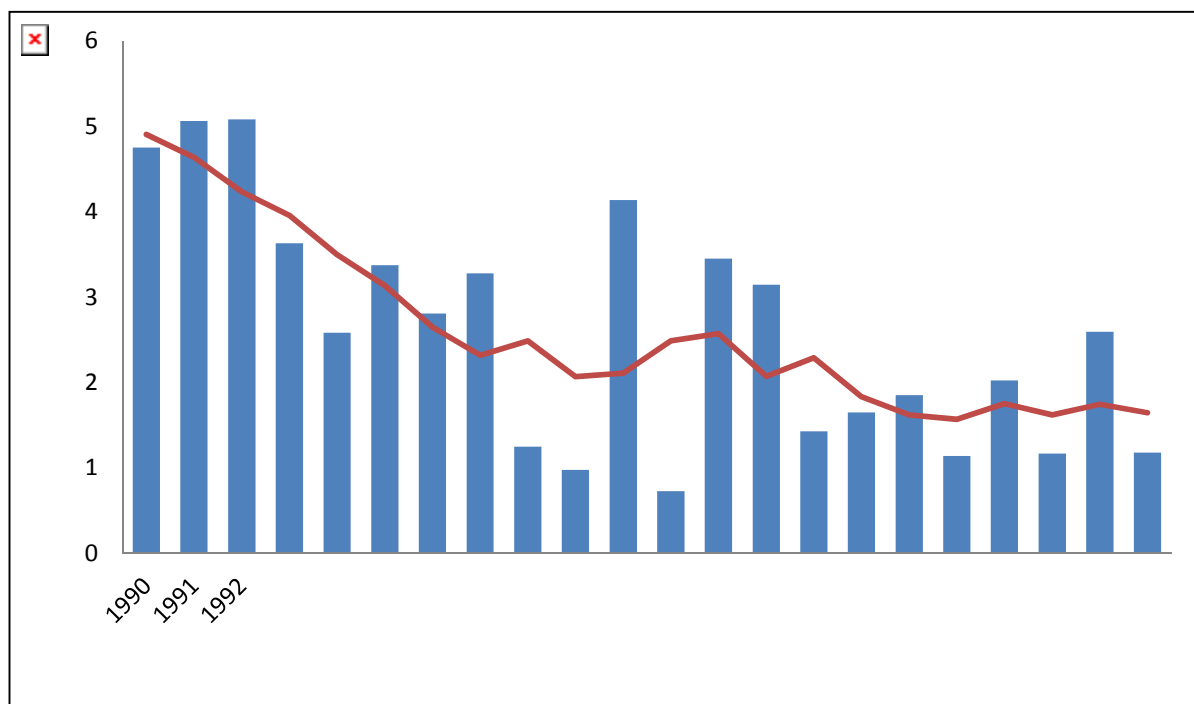
37. Glede na poročilo Evropske železniške agencije (glej Prilogo 16) je bilo med letoma 2008 in 2010 med potniki v železniškem prometu zaradi nesreč 188 smrtnih žrtev od skupaj 4 120 žrtev v tem obdobju. 60 % smrtnih primerov je bilo posledica zadrževanja oseb na tirih na mestih, kjer je dostop prepovedan.

<sup>16</sup> Uredba (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu.

<sup>17</sup> Public service rail transport in the European Union: an overview (november 2011).

38. Splošna raven varnosti v Evropi, izmerjena glede na število nesreč s smrtnim izidom na milijardo vlakovnih kilometrov, se od leta 1990 izboljšuje, čeprav od leta 2004 to poteka počasneje, kot je tudi razvidno iz Slike 7.

Slika 7: Trčenja in iztirjenja v železniškem prometu s smrtnim izidom na milijardo vlakovnih kilometrov.



Vir: Poročilo Evropske železniške agencije o oceni varnosti 2012.

## VII. INFRASTRUKTURA ŽELEZNIŠKEGA PREVOZA

### (a) Dolžina omrežij

39. Skupna dolžina železniških prog v EU je približno 212 000 km in se že več let bistveno ne spreminja. V nekaterih državah, ki so imele še posebej velike težave s proračunom, niso zapirali prog, ampak tire, še posebej v Grčiji, Romuniji in na Portugalskem, predvsem zato, ker so ta omrežja prevelika.
40. Vendar je evropsko omrežje prog za visoke hitrosti še naprej rastlo in je bilo leta 2010 dolgo 6 600 km, kar je dvakrat več kot pred osmimi leti. Sedaj ima najobsežnejše omrežje Španija, ki je uvrščena pred Francijo (glej Prilogo 8).

### (b) Razvoj vlaganj v infrastrukturo

41. Po mnenju ITF (Mednarodnega transportnega foruma) je delež vlaganj v infrastrukturo za kopenski promet ostal stabilen, in sicer je v zadnjem desetletju v zahodni Evropi znašal 0,8 %, medtem ko se je v državah srednje in vzhodne Evrope zvišal in leta 2009 dosegel 2 %. Delež vlaganj v železnice se močno razlikuje od države do države – leta 2009 je v Avstriji znašal 65 %, v Združenem kraljestvu 55 %, v Luksemburgu 52 %, na Švedskem 45 %, v Belgiji 41 % in v državah zahodne Evrope v povprečju 32 %; v državah srednje in vzhodne Evrope pa je delež vlaganj v železnice padel z 22 % leta 2000 na 13 % leta 2009 (glej Prilogo 9).

### (c) Pristojbine in večletne pogodbe

42. Višina pristojbin za dostop do omrežja se močno razlikuje od enega upravljavca infrastrukture do drugega; za tovorni vlak s težo 1 000 ton je cena v evrih na vlakovni kilometer od 0,1 evra v Španiji in 0,5 evra na Švedskem do 10,2 evra na Slovaškem in 9,8 evra na Irskem (glej Prilogo 10). Na splošno naj bi se te razlike zmanjšale, saj je več držav iz EU-12, ki imajo tradicionalno višje pristojbine, napovedalo ali že izvedlo znižanje tarif. Pristojbine se lahko prav tako močno razlikujejo znotraj enega nacionalnega omrežja glede na proge ali vozne rede.
43. Komisija meni, da so večletne pogodbe med upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu takšne, da zagotavljajo dobro raven storitev in potrebno finančno ravnovesje. Večletne pogodbe so bile podpisane v približno petnajstih državah članicah (glej Prilogo 12).

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

44. Uvedba sistema evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS – European Railway Traffic Management System) je pomemben kazalnik napredka v smeri večje interoperabilnosti. Ob koncu leta 2011 je bilo več kot 4 000 kilometrov delujočih prog v Uniji opremljenih s sistemom ERTMS, kar je porast za več kot 20 % glede na preteklo leto. Poleg tega se trenutno opremlja več kot 4 000 kilometrov prog, ki naj bi se začele uporabljati do konca leta 2013.
45. Evropski načrt uvajanja, ki je bil sprejet 22. julija 2009, določa, da morajo biti ključne osi opremljene do leta 2015. Države članice morajo pred zaključkom leta 2012 sporočiti podroben časovni načrt, ki bo vseboval predvsem datume javnih razpisov ter glavne faze izvedbe projekta, ki omogočajo namestitev sistema ERTMS do leta 2015. Komisija bo skrbno nadzorovala izpolnjevanje te obveze.

### **VIII. SKLEPNE UGOTOVITVE**

46. Gospodarska kriza leta 2009 je pomembno vplivala na železniški tovorni promet. Kljub velikim izboljšavam je raven iz leta 2010 v večini držav članic za približno 15 % nižja od tiste iz leta 2008; padec se je v Franciji in Italiji celo nadaljeval. Na ravni Unije pa se vseeno zdi, da je modalni delež železniškega prometa danes primerljiv z ravno pred obdobjem krize.
47. Učinki krize so bili v železniškem potniškem prometu veliko manjši. Povečanje prometa, ki je bilo opaženo v večini držav EU-15, se je nadaljevalo; upad prometa v državah EU-12, ki se je začel v 90. letih prejšnjega stoletja, pa se je nadaljeval tudi v letu 2010. Opaziti je izrazito povezavo med nedavnim razvojem v prometu v posamezni državi članici in ravno zadovoljstva potnikov, ki jo je pokazala anketa, izvedena za Komisijo; to je predvsem razvidno iz dobrih rezultatov, ki sta jih dosegla Združeno kraljestvo in Litva.
48. Postopek odpiranja trga na področju železniškega tovornega prometa je v času krize potekal hitreje, vendar pa različno po posameznih državah članicah. Po drugi strani imajo nekateri uveljavljeni izvajalci zdaj velike tržne deleže v drugih evropskih državah zaradi podružnic, ki tam delujejo. Kriza na splošno ni zaustavila vstopa novih udeležencev na različne nacionalne trge. Tako je pomembno izpostaviti, da večja prisotnost konkurenčnih izvajalcev ni imela negativnega vpliva na visoko raven varnosti v tem načinu prevoza.

49. Učinkovito odpiranje trga storitev v potniškem prometu poteka postopoma, vendar se zdaj izvaja v večini držav članic. Z objavo raziskave Eurobarometra v zvezi z odpiranjem notranjega trga storitev v železniškem potniškem prometu, ki po naročilu Komisije še vedno poteka, bo spremljanje evropskega trga železniških storitev kmalu izboljšano. Njeni rezultati bodo upoštevani pri oblikovanju prihodnjega zakonodajnega predloga o odpiranju notranjega trga storitev v železniškem potniškem prometu.