

Grupa nezavisnih regulatora – Železnica

IRG-Rail

19. maj 2020.

Doprinos evropskih železničkih regulatora oporavku od krize COVID-19

Iako su železnice tokom krize COVID-19 nastavile da prevoze osnovnu robu i putnike, železnički sektor je teško pogođen i njegov oporavak zahtevaće ulaganje napora bez presedana.

1. Nedavna kriza COVID-19 značajno je uticala na transportni sistem EU, što će verovatno nastaviti da čini i narednih nekoliko godina. U situaciji kada su javne vlasti i ekonomski akteri pod pritiskom i donose odluke u nesigurnoj i teškoj situaciji, IRG-Rail bi želeo da ovom izjavom skrene pažnju na neke probleme koje treba uzeti u obzir u okviru oporavka od krize COVID-19.
2. Virus je doveo do zatvaranja granica i na globalnom nivou izazvao pad potražnje za transportom i putovanjima usled izmenjenih potreba korisnika. Jedinstveno evropsko železničko tržište suočava se sa najvećim izazovom do sada. Dugoročne posledice krize po sisteme javnog prevoza i šering sisteme još uvek su nepoznate. Trenutna situacija ukazuje na to da će sva železnička tržišta verovatno biti pogođena, a posebno ona čije bi usluge imale koristi od liberalizacije železničkog tržišta.
3. Železnički prevoz pružao je, i nastavlja da pruža, transportne usluge od suštinskog značaja, prevozeći i putnike i robu. Iako su mere za borbu protiv virusa COVID-19 ograničile putovanja širom Evrope, u poređenju sa drugim vidovima transporta, vozovi su nastavili da saobraćaju, veoma pouzdano prevozeći putnike i robu do njihovih odredišta. Ovo takođe uključuje i hitno prevoženje pacijenata obolelih od virusa COVID-19. Ovaj i drugi primeri dokazali su da železnički sektor ima volju i sposobnost da se prilagodi novim situacijama i izazovima. Pored toga, vozovi su pomogli u dostavljanju osnovne robe unutar država članica, ali izvan njihovih granica, delujući kao okosnica inače teško opterećenog logističkog sektora i privrede u celini.
4. U tom pogledu, IRG-Rail ceni to što se Komisija direktno obratila upravljačima infrastrukture kako bi oni, već tokom vanredne situacije, podržali korišćenje raspoloživih kapaciteta i olakšali – u bezbednim uslovima za angažovane radnike – železnički teretni transport. Ovoj je ključni segment za prevoz osnovne robe, uključujući i prekogranični saobraćaj.
5. Mnoga železnička regulatorna tela zauzimaju pragmatičan i fleksibilan pristup regulisanju tržišta istovremeno obezbeđujući da to ne utiče negativno na konkurenciju. U nekim slučajevima, oni takođe prilagođavaju prikupljanje podataka tako da svim učesnicima i donosiocima odluka obezbede realno i sveobuhvatno sagledavanje posledica izbijanja pandemije po železnička tržišta i generalno po tržišta javnog prevoza. S obzirom na to,

železnička regulatorna tela naglašavaju značaj proaktivnog pristupa nudeći svoj podršku i ekspertizu u oceni mera za oporavak.

Podržavajući takve napore obavezujemo se na prekograničnu saradnju između regulatornih tela i koordinaciju i doslednost u administrativnim procesima – jednostrano uvođenje restrikcije železničkim tržištima treba da bude samo privremenog karaktera

6. IRG-Rail takođe ima šta da nauči iz aktivnosti različitih aktera tokom krize, kao što su zainteresovane strane Železničkih teretnih koridora, koje su napredile svoju koordinaciju kako bi obezbedile posebno transport prehrambenih proizvoda. Prekogranična pitanja zahtevaju duboku i posvećenu saradnju svih uključenih zainteresovanih strana. Imajući ovo u vidu, IRG-Rail nastavlja da radi na jačanju koordinacije i saradnje između železničkih regulatornih tela.
7. IRG-Rail primećuje da su od početka krize države članice uglavnom jednostrano preduzimale mere za borbu protiv pandemije. U tom smislu, nedostatak koordiniranih prekograničnih mera može negativno da utiče na kontinuiranu težnju ka jedinstvenom tržištu. IRG-Rail stoga poziva na bolju koordinaciju između država članica u cilju oporavka železničkog sektora.
8. IRG-Rail je upoznat sa merama koje je usvojila Komisija EU u cilju usmeravanja mera podrške nacionalnih vlada i sa njenom posvećenošću da olakša njihovo sprovođenje u praksi. 29. aprila 2020, Evropska komisija usvojila je pakte mera kako bi se olakšali transportni tokovi, usresređujući se uglavnom na praktična i administrativna pitanja. IRG-Rail podržava ovu inicijativu koja se čini ključnom u ovom nesigurnom periodu. Međutim, IRG-Rail bi želeo da istakne da ove privremene mere treba da se smatraju izuzetnim režimom u kontekstu uspostavljanja jedinstvenog evropskog železničkog tržišta. U međuvremenu, neke države članice uvele su restrikcije na kretanje ljudi i robe. Ovde IRG-Rail opet apeluje na to da te restrikcije treba da budu ograničene onoliko koliko to dozvoljavaju ciljevi javnog zdravlja.

Kao regulatori, nastavićemo da pratimo tržišta i da se pridržavamo načela proporcionalnosti i nediskriminacije, uz naglašavanje neophodnosti za uspostavljanjem balansa između vandrednih mera i potrebe da se sačuvaju pravedna konkurencija na železničkim tržištima i jednaki uslovi u svim vidovima transporta

9. IRG-Rail želi da naglasi da postoji rizik od ugrožavanja konkurencije na železničkom tržištu. Nacionalne mere poput spasavanja od bankrota i drugih vidova državne pomoći mogu dovesti u nepravedno povoljniji položaj neke učesnike na tržištu ili sektore transporta. IRG-Rail priznaje potrebu za nedavnim masovnim planovima spasavanja koje su usvojile mnoge vlade. Međutim, kako bi bili isplativi i pravedni, ti planovi treba da uzmu u obzir sve zainteresovane strane, uključujući i one ranjive, a ne da samo nekima od njih omogućuju ostvarivanje neograničene koristi. Važno je da se procene rizici i da se uzmu obzir okolnosti kao što su:

- prisustvo brojnih kompanija u državnom vlasništvu;
 - brojne obaveze preuzete na evropskom i nacionalnom nivou za postizanje održivosti i klimatske promene;
 - neophodnost multimodalnog pristupa u pitanjima transporta.
10. IRG-Rail nadalje podržava to što je Komisija eksplicitno utvrdila kao rizik koji treba izbeći mogućnost da vanredne mere ugroze – kada se pandemija završi – postizanje koristi koje se očekuju od otvaranja tržišta, interoperabilnosti sistema i pune primene načela transparentnosti i nedriskriminacije. U železničkom sektoru, ova načela povezana su između ostalog sa nezavisnošću upravljača infrastrukture od prevoznika tamo gde su oni deo integrisane grupe (npr. kroz razdvajanje takozvanih „suštinskih funkcija”).
11. IRG-Rail takođe priznaje da se EU i pojedne države članice trude da pruže podršku železnicama da prežive pandemiju u trenutku kada se obim putnika i transporta drastično smanjuje, istovremeno se slažući da treba izbeći svaki oblik prekomernog dodeljivanja javne pomoći. Ova vanredna situacija ne treba da dovede do mera koje trajno menjaju strukturu tržišta podstičući moguć povratak monopolističkih koncentracija. Tamo gde je to neophodno, državna pomoć treba da bude jednako dostupna svim železnicama, a ne samo državnim istorijskim preduzećima. Dok Evropska komisija formalno zauzima stav o zahtevima za državnu pomoć, regulatorna tela u tom smislu mogu da savetuju države, u kontekstu njihovog ovlašćenja da nadziru konkurenciju na tržištima železničkih usluga¹.
12. Poslednjih nekoliko godina železnički sektor bio je u stalnom porastu, bez obzira što je on bio sporiji nego što se očekivalo. Ključno je da se ovaj pozitivan trend ne uguši reakcijom na krizu. Postoji rizik da mere pomoći naruše konkurenciju između različitih vidova transporta. To bi dovelo do uslova koji bi bili naklonjeni drugim konkurentskim transportnim sektorima, ukoliko se za održi železnički sektor sa niskim emisijama ne obezbede adekvatne mere pomoći. U tom smislu, gubitak prihoda i dodatni javni troškovi izbijanja krize mogli bi biti uzrok masovnog smanjenja ulaganja u železnicu. IRG-Rail podržava održavanje efikasnog nivoa investicija u železnicu, što omogućava dalji razvoj održive železničke mreže sa dobrim performansama.

Železnički prevoz predstavlja ključni element održivog oporavka – nastavićemo da promovišemo jasne okvire za investicije u infrastrukturu i železnički prevoz koji je u skladu sa evropskim ekonomskim i ekološkim ciljevima

13. 11. decembra 2019, Evropska komisija objavila je saopštenje pod naslovom “Evropski zeleni sporazum” u kojem se navodi da se Komisija obavezuje da će se baviti klimatskim i ekološkim izazovima. U tom smislu, IRG-Rail smatra da se za izazovima klimatske krize takođe treba boriti tokom i nakon pandemije, a da će za to biti potrebna pouzdana infrastruktura i jaki konkurenti na železničkom tržištu.

¹ Član 56.2 Direktive 2012/34/EU od 21. novembra 2012. Evropskog parlamenta i Saveta o uspostavljanju jedinstvenog evropskog železničkog prostora.

14. Mnoge zainteresovane strane istakle su i iznele da je u narednim godinama neophodno da se železnički sektor ojača kako bi se obezbedio razvoj održivih, bezbednih i efikasnih železničkih veza. Imajući u vidu ulogu železnice u Evropskom zelenom sporazumu, IRG-Rail bi pozdravio donošenje evropske strategiju sa opipljivim i progresivnim ciljevima. IRG-Rail ističe da će nakon poslednjeg saopštenja zelenog sporazuma, strateški plan za održivu mobilnost morati da odražava efikasnije korišćenje železničke infrastrukture. Treba preduzeti efikasne aktivnosti kako bi se ublažile posledice izbijanja pandemije COVID-19. Uticaj pandemije na buduće poslovanje kompanija verovatno će zavistiti od mera koje će usvojiti zakonodavci i javne vlasti za period posle vanredne situacije. To će takođe zavistiti od efikasnosti operativnih rešenja koje će kompanije razviti kako bi obezbedile sigurnu mobilnosti, kao i od toga kako će zadovoljiti očekivanja korisnika.

“Vanredna vremena zahtevaju vanredne aktivnosti”.

*