

Група независних регулатора – Железница

IRG-Rail

19. мај 2020.

Допринос европских железничких регулатора опоравку од кризе COVID-19

Иако су железнице током кризе COVID-19 наставиле да превозе основну робу и путнике, железнички сектор је тешко погођен и његов опоравак захтеваће улагање напора без преседана.

1. Недавна криза COVID-19 значајно је утицала на транспортни систем ЕУ, што ће вероватно наставити да чини и наредних неколико година. У ситуацији када су јавне власти и економски актери под притиском и доносе одлуке у несигурној и тешкој ситуацији, IRG-Rail би желео да овом изјавом скрене пажњу на неке проблеме које треба узети у обзир у оквиру опоравка од кризе COVID-19.
2. Вирус је довео до затварања граница и на глобалном нивоу изазвао пад потражње за транспортом и путовањима услед измењених потреба корисника. Јединствено европско железничко тржиште суочава се са највећим изазовом до сада. Дугорочне последице кризе по системе јавног превоза и шеринг системе још увек су непознате. Тренутна ситуација указује на то да ће сва железничка тржишта вероватно бити погођена, а посебно она чије би услуге имале користи од либерализације железничког тржишта.
3. Железнички превоз пружао је, и наставља да пружа, транспортне услуге од суштинског значаја, превозећи и путнике и робу. Иако су мере за борбу против вируса COVID-19 ограничиле путовања широм Европе, у поређењу са другим видовима транспорта, возови су наставили да саобраћају, веома поуздано превозећи путнике и робу до њихових одредишта. Ово такође укључује и хитно превозење пацијената оболелих од вируса COVID-19. Овај и други примери доказали су да железнички сектор има вољу и способност да се прилагоди новим ситуацијама и изазовима. Поред тога, возови су помогли у достављању основне робе унутар држава чланица, али изван њихових граница, делујући као окосница иначе тешко оптерећеног логистичког сектора и привреде у целини.
4. У том погледу, IRG-Rail цени то што се Комисија директно обратила управљачима инфраструктуре како би они, већ током ванредне ситуације, подржали коришћење расположивих капацитета и олакшали – у безбедним условима за ангазоване раднике – железнички теретни транспорт. Овој је кључни сегмент за превоз основне робе, укључујући и прекогранични саобраћај.
5. Многа железничка регулаторна тела заузимају прагматичан и флексибилан приступ регулисању тржишта истовремено обезбеђујући да то не утиче негативно на конкуренцију. У неким случајевима, они такође прилагођавају прикупљање података тако да свим учесницима и доносиоцима одлука обезбеде реално и свеобухватно

сагледавање последица избијања пандемије по железничка тржишта и генерално по тржишта јавног превоза. С обзиром на то, железничка регулаторна тела наглашавају значај проактивног приступа нудећи свој подршку и експертизу у оцени мера за опоравак.

Подржавајући такве напоре обавезујемо се на прекограничну сарадњу између регулаторних тела и координацију и доследност у административним процесима – једнострано увођење рестрикције железничким тржиштима треба да буде само привременог карактера

6. IRG-Rail такође има шта да научи из активности различитих актера током кризе, као што су заинтересоване стране Железничких теретних коридора, које су напредиле своју координацију како би обезбедиле посебно транспорт прехранбених производа. Прекогранична питања захтевају дубоку и посвећену сарадњу свих укључених заинтересованих страна. Имајући ово у виду, IRG-Rail наставља да ради на јачању координације и сарадње између железничких регулаторних тела.
7. IRG-Rail примећује да су од почетка кризе државе чланице углавном једнострано предузимале мере за борбу против пандемије. У том смислу, недостатак координираних прекограничних мера може негативно да утиче на континуирану тежњу ка јединственом тржишту. IRG-Rail стога позива на бољу координацију између држава чланица у циљу опоравка железничког сектора.
8. IRG-Rail је упознат са мерама које је усвојила Комисија ЕУ у циљу усмеравања мера подршке националних влада и са њеном посвећеношћу да олакша њихово спровођење у пракси. 29. априла 2020, Европска комисија усвојила је пакте мера како би се олакшали транспортни токови, усредсређујући се углавном на практична и административна питања. IRG-Rail подржава ову иницијативу која се чини кључном у овом несигурном периоду. Међутим, IRG-Rail би желео да истакне да ове привремене мере треба да се сматрају изузетним режимом у контексту успостављања јединственог европског железничког тржишта. У међувремену, неке државе чланице увеле су рестрикције на кретање људи и робе. Овде IRG-Rail опет апелује на то да те рестрикције треба да буду ограничене онолико колико то дозвољавају циљеви јавног здравља.

Као регулатори, наставићемо да пратимо тржишта и да се придржавамо начела пропорционалности и недискриминације, уз наглашавање неопходности за успостављањем баланса између вандредних мера и потребе да се сачувају праведна конкуренција на железничким тржиштима и једнаки услови у свим видовима транспорта

9. IRG-Rail жели да нагласи да постоји ризик од угрожавања конкуренције на железничком тржишту. Националне мере попут спасавања од банкрота и других видова државне помоћи могу довести у неправедно повољнији положај неке учеснике на тржишту или секторе транспорта. IRG-Rail признаје потребу за

недавним масовним плановима спасавања које су усвојиле многе владе. Међутим, како би били исплативи и праведни, ти планови треба да узму у обзир све заинтересоване стране, укључујући и оне рањиве, а не да само некима од њих омогућују остваривање неограничене користи. Важно је да се процене ризици и да се узму обзир околности као што су:

- присуство бројних компанија у државном власништву;
- бројне обавезе преузете на европском и националном нивоу за постизање одрживости и климатске промене;
- неопходност мултимодалног приступа у питањима транспорта.

10. IRG-Rail надаље подржава то што је Комисија експлицитно утврдила као ризик који треба избећи могућност да ванредне мере угрозе – када се пандемија заврши – постизање користи које се очекују од отварања тржишта, интероперабилности система и пуне примене начела транспарентности и недискриминације. У железничком сектору, ова начела повезана су између осталог са независношћу управљача инфраструктуре од превозника тамо где су они део интегрисане групе (нпр. кроз раздвајање такозваних „суштинских функција”).

11. IRG-Rail такође признаје да се ЕУ и поједне државе чланице труде да пруже подршку железницама да преживе пандемију у тренутку када се обим путника и транспорта драстично смањује, истовремено се слажући да треба избећи сваки облик прекомерног додељивања јавне помоћи. Ова ванредна ситуација не треба да доведе до мера које трајно мењају структуру тржишта подстичући могућ повратак монополистичких концентрација. Тамо где је то неопходно, државна помоћ треба да буде једнако доступна свим железницама, а не само државним историјским предузећима. Док Европска комисија формално заузима став о захтевима за државну помоћ, регулаторна тела у том смислу могу да саветују државе, у контексту њиховог овлашћења да нациру конкуренцију на тржиштима железничких услуга¹.

12. Последњих неколико година железнички сектор био је у сталном порасту, без обзира што је он био спорији него што се очекивало. Кључно је да се овај позитиван тренд не угуши реакцијом на кризу. Постоји ризик да мере помоћи наруше конкуренцију између различитих видова транспорта. То би довело до услова који би били наклоњени другим конкурентским транспортним секторима, уколико се за одрживи железнички сектор са ниским емисијама не обезбеде адекватне мере помоћи. У том смислу, губитак прихода и додатни јавни трошкови избијања кризе могли би бити узрок масовног смањења улагања у железницу. IRG-Rail подржава одржавање ефикасног нивоа инвестиција у железницу, што омогућава даљи развој одрживе железничке мреже са добрим перформансама.

Железнички превоз представља кључни елемент одрживог опоравка – наставићемо да промовишемо јасне оквире за инвестиције у инфраструктуру

¹ Члан 56.2 Директиве 2012/34/ЕУ од 21. новембра 2012. Европског парламента и Савета о успостављању јединственог европског железничког простора.

и железнички превоз који је у складу са европским економским и еколошким циљевима

13. 11. децембра 2019, Европска комисија објавила је саопштење под насловом “Европски зелени споразум” у којем се наводи да се Комисија обавезује да ће се бавити климатским и еколошким изазовима. У том смислу, IRG-Rail сматра да се за изазовима климатске кризе такође треба борити током и након пандемије, а да ће за то бити потребна поуздана инфраструктура и јаки конкуренти на железничком тржишту.
14. Многе заинтересоване стране истакле су и изнеле да је у наредним годинама неопходно да се железнички сектор ојача како би се обезбедио развој одрживих, безбедних и ефикасних железничких веза. Имајући у виду улогу железнице у Европском зеленом споразуму, IRG-Rail би поздравио доношење европске стратегију са опипљивим и прогресивним циљевима. IRG-Rail истиче да ће након последњег саопштења зеленог споразума, стратешки план за одрживу мобилност морати да одражава ефикасније коришћење железничке инфраструктуре. Треба предузети ефикасне активности како би се ублажиле последице избијања пандемије COVID-19. Утицај пандемије на будуће пословање компанија вероватно ће зависити од мера које ће усвојити законодавци и јавне власти за период после ванредне ситуације. То ће такође зависити од ефикасности оперативних решења које ће компаније развити како би обезбедиле сигурну мобилности, као и од тога како ће задовољити очекивања корисника.

„Ванредна времена захтевају ванредне активности”.

*