IL-KUMMISSJONI
EWROPEA

Brussell, 30.1.2013
COM(2013) 25 final

KOMUNIKAZZJONI TAL-KUMMISSJONI LILL-PARLAMENT EWROPEW, LILL-KUNSILL, LILL-KUMITAT EKONOMIKU U SOĊJALI EWROPEW U LILL-KUMITAT TAR-REĠJUNI

dwar

"IR-RABA' PAKKETT FERROVJARJU – IT-TLESTIJA TAŻ-ŻONA FERROVJARJA UNIKA EWROPEA GĦAT-TRAWWIM TAL-KOMPETITTIVITÀ U T-TKABBIR EWROPEJ"

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

KOMUNIKAZZJONI TAL-KUMMISSJONI LILL-PARLAMENT EWROPEW, LILL-KUNSILL, LILL-KUMITAT EKONOMIKU U SOĊJALI EWROPEW U LILL-KUMITAT TAR-REĠJUNI

dwar

"IR-RABA' PAKKETT FERROVJARJU – IT-TLESTIJA TAŻ-ŻONA FERROVJARJA UNIKA EWROPEA GĦAT-TRAWWIM TAL-KOMPETITTIVITÀ U T-TKABBIR EWROPEJ"

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

1. INTRODUZZJONI

Il-*White Paper* tal-2011 dwar it-Trasport[1] żvelat viżjoni għall-istabbiliment ta' Żona Ferrovjarja Unika Ewropea (SERA) u stabbiliet l-approċċ tal-Kummissjoni biex tiżgura l-kompetittività tat-trasport tal-UE fit-tul, filwaqt li tindirizza t-tkabbir mistenni, is-sigurtà tal-fjuwil u d-dekarbonizzazzjoni. Aspett importanti tal-politika huwa li jissaħħaħ l-irwol tal-ferrovija, minħabba li f'setturi oħra hija diffiċli li titnaqqas id-dipendenza miż-żejt. Madankollu, dan jista' jinkiseb biss jekk is-settur ferrovjarju jipprovdi servizzi effiċjenti u attraenti, jekk jelimina l-fallimenti regolatorji u tas-suq, l-ostakoli għad-dħul fis-suq u l-proċeduri amministrattivi problematiċi li jfixklu l-effiċjenza u l-kompetittività.

L-industrija ferrovjarja Ewropea tiġġenera dħul ta' EUR 73 biljun[2] u għandha 800 000 impjegat[3]. Kull sena, l-awtoritajiet pubbliċi jinvestu somom konsiderevoli fis-settur ferrovjarju. Fl-2009, dan ammonta għal EUR 20 biljun fi ħlasijiet tal-gvern għall-obbligi ta' servizz pubbliku (OSP) u EUR 26 biljun f'investiment pubbliku għall-infrastruttura[4].

F'ħafna mill-Istati Membri (SM) tal-UE, il-ħlasijiet tal-gvern żdiedu b'mod sostanzjali, filwaqt li ż-żieda fil-kilometri tal-passiġġieri kienet iktar moderata. B'mod ġenerali, il-kilometri tal-passiġġieri żdiedu b'4.3 % bejn l-2005 u l-2010[5]. L-investiment sostanzjali tas-settur pubbliku, b'mod partikolari fl-Istati Membri tal-UE l-ġodda fejn il-ħlasijiet ta' sussidji żdiedu b'aktar mid-doppju f'sitt snin, ma ggarantewx żidiet ekwivalenti fid-domanda ferrovjarja. Dan huwa parzjalment dovut għall-inabilità li jitrażżnu l-ineffiċjenzi operazzjonali kkawżati min-nuqqas ta' inċentivi kompetittivi xierqa. Madankollu, f'xi Stati Membri, il-finanzjament pubbliku jingħata direttament mingħajr sejħa għall-offerti kompetittiva. Hemm bżonn urġenti ta' titjib fl-effiċjenza biex jinħoloq tkabbir sostenibbli u għall-benefiċċju tal-finanzi pubbliċi.

Għalkemm f'xi swieq kien hemm żviluppi pożittivi, is-sehem modali tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija naqas minn 11.5 % għal 10.2 % mill-2000[6]. Matul l-istess perjodu, it-trasport

---

1 Pjan direzzjonali għal Żona Unika Ewropea tat-Trasport – Lejn sistema tat-trasport kompetittiva u li tuża r-riżorsi b'mod effiċjenti, COM(2011) 144 finali.

2 Tinkludi l-Amministraturi tal-Infrastruttura (IMs) li huma integrati mal-Intrapriżi Ferrovjarji (RUs) (azjendi)

3 463 000 jaħdmu fit-trasport ferrovjarju tal-passiġġieri

4 Valutazzjoni tal-Impatt dwar il-ftuħ tas-suq għas-servizzi domestiċi tat-trasport ferrovjarju tal-passiġġieri (IA).

5 Il-White Paper tal-2011 dwar it-Trasport.

6 SWD(2012) 246 final/2.

ferrovjarju tal-passiġġieri fi ħdan l-UE baqa' pjuttost kostanti, madwar 6 %. Mill-2005 sal-2010, l-iżvilupp ta' taqsimiet tas-suq ferrovjarju nazzjonali ma kienx l-istess fl-Istati Membri, tant li jvarja minn tnaqqis ta' aktar minn 10 % fl-Ungerija għal żieda ta' aktar minn 20 % fl-Isvezja[7]. Dan seħħ minkejja l-introduzzjoni ta' madwar 6 000 kilometru ta' binarju ta' veloċità għolja matul l-istess perjodu[8]. In-netwerks b'veloċità għolja kisbu sehem mis-suq fuq it-trasport, tant li saru l-għażla ppreferuta tal-passiġġieri meta mqabbla ma' ċerti rotot, u dawn jippermettu wkoll li t-trasport ferrovjarju jikkompeti b'mod aktar effiċjenti fuq għadd ta' rotot differenti. Fost il-diversi modi ta' transport, is-settur ferrovjarju b'veloċità għolja huwa mistenni li jkollu l-ogħla żieda fid-domanda matul il-perjodu 2020 – 2035[9], billi jipprovdi tkabbir konsiderevoli fl-investimenti u fl-opportunitajiet ta' xogħol, li għandhom jiġu żviluppati aktar b'dan il-pakkett.

L-aħħar stħarriġ tal-Ewrobarometru[10] jissuġġerixxi li 6 % biss tal-Ewropej jużaw it-trejn mill-inqas darba fil-ġimgħa[11]. Fost il-konsumaturi[12], is-servizzi ferrovjarji huma kklassifikati fis-27 post fost 30 suq ta' servizz, b'punteġġi partikolarment baxxi fejn jidħlu l-komparabilità u s-sodisfazzjon. Is-suq jinsab fit-tieni post għall-għadd ta' problemi u ta' diverġenzi li għandu fost l-UE kollha. Il-konsumaturi mhumiex tal-fehma li l-problemi jistgħu jissolvew b'mod sodisfaċenti. Sa min-nofs is-snin disgħin, f'partijiet tal-UE (b'mod partikolari fl-Istati Membri relattivament ġodda), in-nuqqas ta' investiment ħoloq cirku vizzjuż ta' nuqqas ta' tkabbir, bid-degradazzjoni tal-infrastruttura u tal-vetturi ferrovjarji li jagħmlu l-ferroviji mhux attraenti, speċjalment minħabba t-tkabbir importanti fis-sjieda tal-karozzi, xprunat mill-ġid. Il-karozzi għandhom sehem kbir mit-trasport urban, tant li 59 % tal-Ewropej qatt ma jużaw trejns suburbani. F'dan l-isfond, u bil-fatt li l-UE-27 għandha rata ta' urbanizzazzjoni ta' 75 %, hemm potenzjal enormi ta' żvilupp tas-suq għat-trasport ferrovjarju suburban u reġjonali tal-passiġġieri, speċjalment fid-dawl taż-żieda fil-konġestjoni tat-toroq[13].

2. FEJN NINSABU?

Bil-għan li jiġi stabbilit suq intern tas-servizzi ferrovjarji u, għalhekk, biex jinħoloq settur aktar effiċjenti u attent għall-bżonnijiet tal-klijenti, il-leġiżlazzjoni preċedenti tal-UE stipulat il-prinċipji bażiċi għat-titjib fl-effiċjenza tat-trasport ferrovjarju permezz tal-ftuħ progressiv tas-suq, tal-istabbiliment ta' impriżi ferrovjarji u ta' amministraturi tal-infrastruttura indipendenti, u tas-separazzjoni tal-kontijiet bejniethom it-tnejn. Mill-2000, dawn il-prinċipji bdew progressivament isiru realtà, b'mod partikolari bl-adozzjoni ta' tliet pakketti konsekuttivi ta' leġiżlazzjoni tal-UE. Madankollu, is-sehem modali tas-settur ferrovjarju baqa' modest, parzjalment minħabba l-kwistjonijiet ta' idoneità (pereżempju t-trasport ferrovjarju mhuwiex prattiku għal ħafna vjaġġi urbani ta' distanza qasira bħal mawra sas-supermarket), iżda wkoll minħabba l-ostakoli għad-dħul fis-suq li jfixklu l-kompetizzjoni u l-innovazzjoni.

Fl-2012, partijiet minn din il-leġiżlazzjoni ġew issimplifikati, ikkonsolidati u rinfurzati aktar bid-Direttiva 2012/34/UE li tistabbilixxi ż-Żona Ferrovjarja Unika Ewropea[14], biex issaħħew id-dispożizzjonijiet eżistenti dwar il-kompetizzjoni, is-sorveljanza regolatorja u l-arkitettura

7 Rapport SDG – "Further action at European Level" (2012).
8 Studju Everis dwar l-għażliet regolatorji għall-ftuħ tas-suq (2010).
9 Rapport SDG – "Further action at European Level" (2012).
10 http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_388_en.pdf
11 http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_326_en.pdf
12 http://ec.europa.eu/consumers/consumer_research/cms_en.htm
13 Valutazzjoni tal-Impatt dwar il-ftuħ tas-suq għas-servizzi domestiċi tat-trasport ferrovjarju tal-passiġġieri.
14 Id-Direttiva 2012/34/UE.

finanzjarja tas-settur ferrovjarju. Din issaħħaħ is-setgħa tar-regolaturi nazzjonali, ittejjeb il-qafas għall-investiment fis-settur ferrovjarju, u tiżgura aċċess iktar ġust għall-infrastruttura ferrovjarja u għas-servizzi relatati mal-ferroviji. Id-Direttiva daħlet fis-seħħ fil-15 ta' Diċembru 2012, bit-traspożizzjoni meħtieġa sa nofs l-2015.

B'mod parallel mal-ftuħ tas-suq, miżuri oħra tal-UE tejbu l-interoperabilità u s-sikurezza tan-netwerks nazzjonali. Approċċ aktar Ewropew għat-trasport ferrovjarju huwa maħsub biex jiffaċilita l-movimenti transfruntieri li jippermettu li s-settur ferrovjarju jisfrutta l-vantaġġ kompetittiv tiegħu fuq distanzi twal, u li jipprovdu suq uniku għall-fornituri ta' tagħmir ferrovjarju b'inqas spejjeż. Pereżempju, l-inizjattiva Shift2Rail[15] se tikkontribwixxi għall-iżvilupp tal-ferroviji bħala mezz ta' transport billi tippromwovi innovazzjonijiet konsiderevoli fil-vetturi ferrovjarji, fit-trasport tal-merkanzija, fis-sistemi ta' ġestjoni tat-traffiku u fl-infrastruttura ferrovjarja.

Somom kbar ġew investiti fl-infrastruttura ferrovjarja. Il-politika l-ġdida TEN-T[16] għandha l-għan li tikseb netwerk Ewropew ta' trasport effiċjenti ħafna b'linji ferrovjarji ewlenin sodi. Għall-qafas finanzjarju pluriennali li jmiss, il-Kummissjoni pproponiet li toħloq strument ġdid ta' finanzjament għall-infrastruttura li jappoġġa dawn il-prijoritajiet, b'mod partikolari: il-Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa (FNE)[17]. Il-politika l-ġdida tal-UE għall-infrastruttura tipprovdi l-qafas regolatorju u l-finanzjament neċessarji biex jitlesta n-netwerk ferrovjarju ewlieni bħala s-sinsla għas-suq intern. Huwa vitali li jsir investiment fl-infrastruttura, iżda mhuwiex biżżejjed biex jiġi sfruttat il-potenzjal kollu tal-ferrovija. Dan jeħtieġ ukoll bidliet strutturali li jagħtu spinta lill-effiċjenza operattiva u lill-kwalità tas-servizz permezz ta' governanza aktar solida u trasparenti u ta' ftuħ tas-suq.

Fil-Kunsill Ewropew tat-28 u d-29 ta' Ġunju 2012, il-Kapijiet ta' Stat jew ta' Gvern adottaw "Il-Patt għal Tkabbir u Impjiegi"[18], li jfittex li jsaħħaħ is-suq uniku billi jneħħi l-ostakoli sabiex jippromwovi t-tkabbir u l-impjiegi fl-industriji tan-netwerks. Meta f'Ottubru 2012 ġie adottat l-Att dwar is-Suq Uniku II[19], il-Kummissjoni, konsegwentament, identifikat ir-Raba' Pakkett Ferrovjarju bħala l-inizjattiva ewlenija li tiġġenera t-tkabbir fl-UE.

Dan il-pakkett tħejja biex jindirizza l-ostakoli li fadal għaż-Żona Ferrovjarja Unika Ewropea.

3. X'INHUMA L-PASSI LI JMISS?

3.1 Governanza tal-infrastruttura

Għalkemm ċerti partijiet tad-dinja (b'mod partikolari l-Amerika ta' Fuq) għandhom infrastrutturi ferrovjarji li jikkompetu bejniethom, il-biċċa l-kbira tan-netwerk tal-UE kien iddisinjat fuq livell nazzjonali biex ikun netwerk uniku. Barra minn hekk, l-użu effiċjenti tal-infrastruttura jiddependi fuq l-użu intensiv ta' dan l-istess netwerk. B'hekk, l-infrastruttura fl-UE hija, u x'aktarx se tibqa', monopolju naturali. Għalhekk, il-leġiżlazzjoni eżistenti tal-UE teħtieġ grad ta' separazzjoni bejn l-amministraturi tal-infrastruttura (IMs) li jmexxu n-netwerk, u l-impriżi ferrovjarji (RUs) li fuqu jmexxu s-servizzi ferrovjarji, bil-għan li jiżguraw trattament ġust u ugwali tal-impriżi ferrovjarji kollha. Jeħtieġ li jkun hemm indipendenza sħiħa fir-rigward tas-sistemi ta' imposti u l-allokazzjoni ta' kapaċità, għaliex dawn huma meqjusa bħala fundamentali biex jiżguraw aċċess ugwali.

15 http://www.unife.org/page.asp?pid=194
16 COM (2011) 650 finali/2
17 COM/2011/665 finali
18 EUCO 76/12 / EUCO 156/12
19 COM(2012) 573 final

Madankollu, bħala monopolji naturali, l-amministraturi tal-infrastruttura mhux dejjem jirreaġixxu għall-bżonnijiet tas-suq u evidenza mill-utenti tissuġġerixxi li l-governanza attwali ma tipprovdilhomx inċentivi biżżejjed biex dawn iwieġbu għall-bżonnijiet tal-utenti. Fil-każ ta' amministraturi tal-infrastruttura fl-istruttura ta' parteċipazzjoni, hemm kritika qawwija mill-parteċipanti tas-suq li, xi drabi, l-istess amministraturi tal-infrastruttura żiedu b'mod konsiderevoli l-imposti għall-aċċess tal-binarji u tal-istazzjon għas-servizzi tal-passiġġieri meta dawn jitqabblu mar-rati tal-operaturi stabbiliti.

L-assimetriji fl-informazzjoni jwasslu għal vantaġġi kompetittivi għall-operaturi stabbiliti u hemm riskju persistenti ta' sussidju inkroċjat minħabba n-nuqqas ta' trasparenza finanzjarja sħiħa. Eżempju ċar ta' dan il-vantaġġ jidher fil-kuntratt ta' servizz pubbliku (PSC) tas-settur ferrovjarju f'Saxony-Anhalt li ngħata lil Deutsche Bahn (DB) abbażi tal-impenn tas-sussidjarju ta' DB, jiġifieri DB Regio, li jikkumpensa kwalunkwe żieda fl-imposti għall-aċċess tal-binarji għal 15-il sena[20]. Dawn l-ispejjeż addizzjonali ta' imposti fuq l-aċċess għall-impriżi ferrovjarji se jiġu mbagħad ikkompensati, fuq il-livell tal-azjenda, miż-żieda fuq id-dħul li tiġi minn dawn l-istess imposti miġbura mill-amministraturi tal-infrastruttura. Dan il-kumpens huwa disponibbli biss għall-istrutturi ferrovjarji integrati.

Ir-rekwiżiti eżistenti ta' separazzjoni ma jevitawx il-kunflitti ta' interess, u l-funzjonijiet li mhumiex attwalment iddefiniti bħala essenzjali (bħall-ippjanar tal-investiment, il-finanzjament u l-manutenzjoni) irriżultaw f'diskriminazzjoni kontra xi applikanti ġodda. Pereżempju, l-Awtorità Taljana għall-Kompetizzjoni ssanzjonat lil Ferrovie dello Stato (FS) u imponiet multa li tammonta għal EUR 300 000 wara li sabet li FS, permezz tas-sussidjarji tagħha, stabbiliet "strateġija kumplessa u unifikata" biex iżomm lil Arenaways (kompetitur li laħaq falla sa ma ttieħdet id-deċiżjoni) barra mir-rotta ta' profitt bejn Milan u Turin bejn l-2008 u l-2011[21]. Bl-istess mod, l-Awtorità Franċiża għall-Kompetizzjoni dan l-aħħar issanzjonat lil SNCF billi imponiet multa ta' EUR 60.9 miljun għal diversi prattiki mhux kompetittivi wara li fl-2006 infetaħ is-suq Franċiż tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija. Bħala amministratur iddelegat tal-infrastruttura, SNCF ġabret informazzjoni kunfidenzjali fuq talbiet ta' mogħdijiet ferrovjarji ppreżentati mill-kompetituri tagħha u użat din l-informazzjoni għall-interessi kummerċjali tas-sussidjarju tal-merkanzija tagħha, SNCF Fret[22].

Taħt is-sistema attwali, ma hemm l-ebda inċentiv għal kooperazzjoni Ewropea u intermodali. Hemm bżonn ta' sistema ċentrali ferrovjarja tal-UE li timmassimizza l-effetti pożittivi tan-netwerk. Filwaqt li l-politika eżistenti TEN-T tal-Kummissjoni, il-proposta l-ġdida għall-Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa u r-regoli eżistenti tal-Kurituri tat-Trasport Ferrovjarju tal-Merkanzija[23] (RFCs) għandhom l-għan li jżidu l-kapaċità, l-effiċjenza u l-attrattività ferrovjarja għall-klijenti, il-qligħ potenzjali minn dawn il-miżuri jista' jinkiseb bis-sħiħ biss jekk jiġu eliminati l-ostakoli għat-tħaddim effiċjenti tal-amministraturi tal-infrastruttura u jekk dawn jiksbu dimensjoni tassew Ewropea.

Barra minn hekk, ir-rekwiżiti eżistenti ta' separazzjoni li jiżguraw l-indipendenza tal-amministraturi tal-infrastruttura rriżultaw li kienu diffiċli biex jiġu trasposti u infurzati. Diversi proċedimenti ta' ksur huma pendenti quddiem il-Qorti tal-Ġustizzja tal-Unjoni Ewropea. Peress li l-oqsfa legali attwali mhumiex biżżejjed biex ineħħu r-riskji ta' kunflitti ta'

---

[20] Valutazzjoni tal-Impatt dwar il-Governanza.

[21] Valutazzjoni tal-Impatt dwar il-Governanza. Reċentament, FS appella din id-Deċiżjoni tal-Awtorità Taljana għall-Kompetizzjoni quddiem it-tribunal amministrattiv reġjonali (TAR) iżda dan għadu ma ħax deċiżjoni dwar il-każ.

[22] Id-Deċiżjoni 12-D-25 tat-18 ta' Diċembru 2012.

[23] Ir-Regolament (UE) Nru 913/2010.

interess u t-tagħwiġ possibbli tal-kompetizzjoni, hemm bżonn ta' intervent leġiżlattiv ulterjuri.

Min-naħa l-oħra, saru diversi lmenti[24] li l-arranġamenti eżistenti jistgħu jirriżultaw f'operazzjonijiet ineffiċjenti u f'deċiżjonijiet ta' investiment fit-tul li mhumiex xierqa. Il-Kummissjoni ma tqisx li dawn l-istudji juru li s-separazzjoni hija *neċessarjament* ineffiċjenti. Madankollu, dawn jimplikaw li biex tinkiseb l-effiċjenza, l-amministraturi tal-infrastruttura jridu jkunu responsabbli għall-kompiti ċentrali kollha relatati mal-ġestjoni tal-infrastruttura, mill-ippjanar fit-tul tal-investiment, permezz tal-iskedar u l-ġestjoni tat-ferroviji fil-ħin reali, sal-manutenzjoni. Bl-istess mod, il-kooperazzjoni xierqa trid tkun iffaċilitata bejn l-amministraturi tal-infrastruttura u l-impriżi ferrovjarji *kollha* li jużaw rotta partikolari, sabiex l-istrutturi xierqa ta' governanza jiżguraw l-allinjament tal-interessi ta' għadd ta' parteċipanti li qiegħed dejjem jiżdied f'suq miftuħ.

Diversi operaturi ferrovjarji stabbiliti ppreżentaw studji biex juru li l-kumpaniji ferrovjarji integrati jistgħu jikbru b'mod sinifikanti fis-suq, iżda dan irid jiġi pparagunat mat-tħassib serju li l-kumpaniji ferrovjarji li għandhom pożizzjonijiet dominanti u li huma mħarsa minn strutturi integrati fis-suq "nazzjonali" tagħhom, jistgħu jiksbu benefiċċji finanzjarji li jagħtuhom vantaġġ kompetittiv mhux ġust meta jikkompetu f'żoni oħra tal-UE jew anke f'pajjiżhom stess kontra operaturi ġodda fis-suq. Iż-żamma ta' swieq nazzjonali bħala sistemi dominati minn operaturi stabbiliti integrati se jostakola wkoll l-iżvilupp tas-servizzi pan-Ewropej fuq distanza twila.

Il-Kummissjoni qed tipproponi li temenda d-Direttiva li tistabbilixxi ż-Żona Ferrovjarja Unika Ewropea biex tiżgura li l-amministraturi tal-infrastruttura jistgħu jwettqu l-funzjonijiet kollha meħtieġa biex imexxu l-infrastruttura b'mod ottimizzat, effiċjenti u mhux diskriminatorju. Peress li din hija s-soluzzjoni l-aktar sempliċi u effiċjenti biex jinħolqu kundizzjonijiet ekwi bejn l-operaturi ta' trasport, il-Kummissjoni qed tipproponi s-separazzjoni istituzzjonali tal-ġestjoni tal-infrastruttura u tat-tħaddim tat-trasport. Madankollu, jekk l-Istati Membri jkunu jixtiequ jżommu l-istrutturi parteċipanti eżistenti bis-sjieda tal-amministratur tal-infrastruttura, il-Kummissjoni tipproponi l-introduzzjoni ta' miżuri stretti ta' salvagwardja biex iħarsu l-indipendenza tal-amministratur tal-infrastruttura bi proċess ta' verifika magħmul mill-istess istituzzjoni, sabiex jiżgura l-istabbiliment ta' kundizzjonijiet ekwi u ġenwini għall-impriżi ferrovjarji kollha.

Din id-Direttiva se toħloq regoli komuni għal struttura ta' governanza tal-amministraturi tal-infrastruttura li jiggarantixxu t-trattament ugwali tal-impriżi ferrovjarji u jassiguraw l-involviment xieraq tal-awtoritajiet pubbliċi u tal-utenti tal-infrastruttura fit-tħejjija ta' deċiżjonijiet li għandhom impatt fuqhom. Hemm bżonn li l-amministraturi tal-infrastruttura jistabbilixxu korp ta' koordinazzjoni mal-impriżi ferrovjarji, il-klijenti u l-awtoritajiet pubbliċi biex jagħmluhom parteċipanti ċentrali fl-ippjanar tal-investiment u fit-twettiq tal-effiċjenza. Dan il-korp ta' koordinazzjoni se jistabbilixxi inċentivi ekonomiċi u indikaturi ta' prestazzjoni biex ikejlu u jtejbu l-effiċjenza tal-amministraturi tal-infrastruttura u, fl-aħħar nett, se jistabbilixxi Netwerk Ewropew tal-amministraturi tal-infrastruttura biex jippromwovi l-kooperazzjoni transfruntiera, billi tingħata attenzjoni partikolari lill-operazzjonijiet li jsiru tul il-kurituri tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija u r-rotot internazzjonali tat-trasport tal-passiġġieri.

[24] "EVES-Rail Economic effects of Vertical Separation" (Novembru 2012).
"Realising the potential of GB Rail "(Sir Roy McNulty Mejju 2011).

3.2 Ftuħ tas-suq għas-servizzi domestiċi tat-trasport ferrovjarju tal-passiġġieri

Hemm bżonn ta' titjib fil-kwalità tas-servizz u fl-effiċjenza biex il-ferroviji jkunu għażla aktar attraenti għall-passiġġieri u biex titħeġġeġ il-bidla modali. Huwa possibbli li jinkiseb valur aħjar għall-flus li ġejjin minn fondi pubbliċi limitati.

Is-swieq għas-servizzi ferrovjarji tal-merkanzija diġà nfetħu bis-sħiħ għall-kompetizzjoni minn Jannar 2007[25] u dawk għas-servizzi internazzjonali tat-trasport tal-passiġġieri nfetħu mill-1 ta' Jannar 2010[26]. Madankollu, is-swieq nazzjonali għas-servizzi domestiċi tat-transport ferrovjarju tal-passiġġieri għadhom fil-biċċa l-kbira magħluqa u huma s-swar tal-monopolji nazzjonali[27].

Biex jiġu żgurati servizzi integrati ta' kwalità għolja li jipprovdu benefiċċji soċjali usa' u inqas impatti esterni, mill-modi l-oħra ta' transport, hemm bżonn li l-biċċa l-kbira tas-servizzi ferrovjarji tal-UE (66 % tal-kilometri tal-passiġġieri) jiġu pprovduti abbażi ta' kuntratti ta' servizz pubbliku (PSCs), speċifikati u ssussidjati mill-Istati Membri, jew mill-awtoritajiet reġjonali jew lokali.

It-tneħħija tal-ostakolu legali, sempliċiment billi jiġi permess l-aċċess miftuħ, ikollu effetti pjuttost limitati peress li ħafna mis-servizzi domestiċi huma koperti mill-kuntratti ta' servizz pubbliku. Għalhekk, il-kompetizzjoni fis-swieq domestiċi għandha tkun indirizzata fuq żewġ livelli, b'kompetizzjoni "fis-suq" għal dawk is-servizzi li jistgħu jiġu pprovduti permezz ta' aċċess miftuħ, u b'kompetizzjoni "għas-suq", li tippermetti l-għoti trasparenti u kosteffiċjenti tal-kuntratti ta' servizz pubbliku, kif inhu esperjenzat illum il-ġurnata f'xi Stati Membri.

Ir-regoli eżistenti joffru lill-awtoritajiet kompetenti (CAs) kamp ta' applikazzjoni estensiv biex jagħtu direttament kuntratti ta' servizz pubbliku lit-trasport ferrovjarju, u b'hekk jiġu evitati proċeduri ta' offerti kompetittivi (li ġeneralment huma meħtieġa għall-kuntratti ta' servizz pubbliku f'modi oħra ta' transport pubbliku)[28]. Il-kuntratti ta' servizz pubbliku mogħtija direttament jammontaw għal 42 % tal-kilometri tal-passiġġieri tal-UE[29], u jikkontribwixxu għall-fatt li f'16-il Stat Membru minn 25 li għandhom sistema ferrovjarja, l-operatur stabbilit għandu '1 fuq minn 90 % tas-sehem mis-suq[30].

L-evidenza tal-kompetizzjoni għall-kuntratti għal servizz pubbliku fil-Ġermanja, l-Isvezja u l-Pajjiżi l-Baxxi wriet li l-offerti jakkumulaw tfaddil għall-awtoritajiet kompetenti, xi drabi sa 20-30 %[31], li jista' jiġi investit mill-ġdid biex itejjeb is-servizzi jew jiġi użat għal skopijiet oħra. L-esperjenza fi swieq oħra liberalizzati bħal tal-Isvezja u tar-Renju Unit uriet titjib fil-kwalità u fid-disponibilità tas-servizzi, bis-sodisfazzjon tal-passiġġieri tiżdied kull sena u b'żieda fl-għadd tal-passiġġieri ta' aktar minn 50 % f'għaxar snin. Servizzi mtejba jistgħu jġibu benefiċċji evidenti għall-passiġġieri u ffrankar ta' madwar EUR 30-40 biljun għall-kontribwenti[32].

Il-partijiet interessati jirrappurtaw li l-aċċess għall-vetturi ferrovjarji (trejns) huwa l-ixkiel ewlieni għall-impriżi l-ġodda. F'mill-inqas tmien Stati Membri, is-sjieda tal-vetturi ferrovjarji tibqa' ddominata mill-impriżi ferrovjarji stabbiliti, li mhumiex kapaċi jew lesti li jagħmluhom disponibbli f'termini kummerċjali attraenti. Pereżempju, fl-Awstrija diversi impriżi ġodda

[25] Id-Direttiva 2004/51/KE li temenda d-Direttiva 91/440/KEE.
[26] Id-Direttiva 2007/58/KE li temenda d-Direttiva 91/440/KEE.
[27] Ir-Renju Unit, il-Ġermanja, l-Isvezja u l-Italja fetħu b'mod unilaterali s-swieq domestiċi tagħhom.
[28] Ir-Regolament 1370/2007.
[29] Valutazzjoni tal-Impatt dwar is-Swieq Ferrovjarji Domestiċi tal-Passiġġieri.
[30] Is-sehem mis-suq huwa inqas minn 50 % fir-Renju Unit, fl-Isvezja u fl-Estonja biss.
[31] Valutazzjoni tal-Impatt dwar is-Swieq Ferrovjarji Domestiċi tal-Passiġġieri.
[32] Rapport tal-SDG.

lmentaw mar-regolatur nazzjonali Schienen-Control dwar l-istrateġija ta’ ÖBB li jiskreppja l-vetturi ferrovjarji mhux neċessarji, jew li jbigħhom esklussivament lil impriżi ferrovjarji li jaħdmu barra l-Awstrija, bil-kundizzjoni li ma jerġgħux jbigħuhom lill-impriżi l-ġodda Awstrijaċi.

Is-sistemi obbligatorji għall-ħruġ tal-biljetti mmexxija minn operaturi stabbiliti nazzjonali, bħal dawk fil-Ġermanja u fir-Repubblika Ċeka, jitolbu kummissjonijiet li jammontaw sa 25 % fuq il-bejgħ kollu tal-biljetti. Dan l-effett diskriminatorju ma jħeġġiġx id-dħul ġdid fis-suq. F’xi Stati Membri, ir-rimborż għall-impriżi l-ġodda jieħu sa sentejn filwaqt li f’oħrajn il-ħlasijiet isiru fi żmien tmint ijiem b’kummissjoni ta’ 1.5 %[33].

Biex jiġu eliminati l-ostakoli legali, bl-emenda tad-Direttiva li tistabbilixxi ż-Żona Ferrovjarja Unika Ewropea, il-Kummissjoni tipproponi l-ftuħ tas-suq għas-servizzi tat-trasport ferrovjarju domestiku tal-passiġġieri bil-possibilità li s-swieq jillimitaw l-aċċess meta l-ekwilibriju ekonomiku ta’ kuntratt ta’ servizz pubbliku jiġi kompromess.

Bl-emendar tar-Regolament[34] li għandu x’jaqsam mal-obbligi ta’ servizz pubbliku fit-trasport pubbliku bit-triq u bil-ferrovija, il-Kummissjoni għandha l-għan li tintroduċi offerti obbligatorji ta’ kuntratti ta’ servizz pubbliku sa Diċembru 2019. Il-kamp ta’ applikazzjoni ta’ dawk il-kuntratti u tal-obbligi sottostanti ta’ servizz pubbliku (PSOs) iridu jiġu ddefiniti f’konformità mal-kriterji bbażati fuq il-prinċipji ġenerali tat-Trattat. Sabiex jiġi evitat kamp ta’ applikazzjoni ġeografiku eċċessiv tal-kuntratti, u li dan jintuża biex jimmonopolizza s-swieq, il-Kummissjoni tipproponi definizzjoni flessibbli tal-volum massimu tal-kuntratt. Limitu minimu li taħtu l-kuntratti jistgħu jingħataw direttament, se jevita li l-awtoritajiet kompetenti jorganizzaw proċedura ta’ offerti jekk l-iffrankar mistenni tal-fondi pubbliċi ma jkunx se jaqbeż l-ispejjeż tal-offerta. Il-kuntratti mogħtija direttament wara l-adozzjoni ta’ dan il-pakkett leġiżlattiv mhux se jkunu jistgħu jkomplu lil hinn mill-31 ta’ Diċembru 2022.

Biex jiġi żgurat li l-Istati Membri u l-awtoritajiet kontraenti reġjonali u lokali jistabbilixxu kuntratti ta' servizz pubbliku b'mod koerenti, integrat u effiċjenti, id-dispożizzjonijiet proposti jinkludu l-obbligu għall-awtoritajiet kompetenti li jistabbilixxu pjanijiet ta’ transport pubbliku li jiddefinixxu objettivi għall-politika ta’ trasport pubbliku tal-passiġġieri li jinkludu t-tendenzi ġenerali tal-prestazzjoni tas-servizzi għat-trasport pubbliku tal-passiġġieri. Dawn il-pjanijiet għandhom jiġu abbozzati skont ir-rekwiżiti tal-pjanijiet ta’ azzjoni dwar il-mobilità urbana[35]. Kwalunkwe piż amministrattiv addizzjonali relatat mal-proċeduri tal-offerti li huma imposti fuq l-awtoritajiet kompetenti, ġeneralment jiġu kkummpensati mill-iffrankar mistenni fis-sussidji. Biex tiġi żgurata t-trasparenza massima, l-awtoritajiet kompetenti se jkunu meħtieġa li jipprovdu ċerta dejta operattiva, teknika u finanzjarja lill-offerenti potenzjali kollha għal kuntratti ta’ servizz pubbliku, li tippermettilhom jħejju offerta infurmata sew, u b'hekk issaħħaħ il-kompetizzjoni u tippermetti li jinkisbu benefiċċji għaċ-ċittadini.

Biex jiġu ppreżervati l-effetti tan-netwerk, l-Istati Membri, l-awtoritajiet kompetenti u l-impriżi ferrovjarji se jkunu mħeġġa li jistabbilixxu skemi integrati għall-ħruġ ta’ biljetti fuq livell nazzjonali, suġġetti għal rekwiżiti mhux diskriminatorji.

Fl-Istati Membri li ma għandhomx swieq tal-kera li jaħdmu sew għall-vetturi ferrovjarji, l-awtoritajiet kompetenti se jkunu meħtieġa li jieħdu l-miżuri neċessarji biex jiżguraw aċċess mhux diskriminatorju għall-vetturi ferrovjarji xierqa, sabiex jiġi ffaċilitat livell għoli ta’ kontestabbiltà għall-kuntratti ta’ servizz pubbliku.

---

33 Valutazzjoni tal-Impatt dwar is-Swieq Ferrovjarji Domestiċi tal-Passiġġieri.

34 Ir-Regolament (KE) 1370/2007 li jħassar ir-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nri 1191/69 u 1107/70.

35 COM(2009) 490 finali

F'kelma waħda, dawn il-proposti se jħeġġu l-bidla modali tat-trasport bit-triq u bl-ajru, se joħolqu valur aħjar għall-flus li ġejjin mill-fondi pubbliċi użati, u se jkomplu l-ftuħ tas-suq li diġà nkiseb fit-trasport tal-merkanzija, fit-trasport internazzjonali tal-passiġġieri u fi swieq oħra tat-trasport.

3.3 Interoperabilità u sikurezza

Statistikament, it-trasport ferrovjarju huwa ħafna iktar sikur għal kull kilometru tal-passiġġieri mill-ivvjaġġar bit-triq (b'62 fatalità ta' passiġġieri fl-2010 meta mqabbla mal-31 000 fit-toroq tal-UE[36]), u kompla jitjieb f'dawn l-aħħar għaxar snin. B'hekk, il-benefiċċji tas-sikurezza jakkumulaw permezz tal-bidla modali.

Filwaqt li s-sistema attwali ta' standards tekniċi u ta' approvazzjonijiet hija sikura ħafna, din hija frammentata bejn l-Aġenzija Ferrovjarja Ewropea (ERA) u l-awtoritajiet nazzjonali, u b'hekk toħloq spejjeż amministrattivi eċċessivi u ostakoli għall-aċċess tas-suq, speċjalment għall-applikanti l-ġodda u għall-manifatturi tal-vetturi ferrovjarji. Ir-regoli tekniċi u ta' sikurezza nazzjonali jimxu flimkien mal-Ispeċifikazzjonijiet Tekniċi ta' Interoperabilità (TSIs) tal-UE u b'hekk joħolqu komplessitajiet żejda għall-impriżi ferrovjarji. L-Aġenzija Ferrovjarja Ewropea tistma li attwalment hemm 'il fuq minn 11 000 regola bħal din fl-UE[37].

Il-proċeduri biex jawtorizzaw vetturi ferrovjarji ġodda jistgħu jieħdu sa sentejn u jiswew sa EUR 6 miljun meta mqabbla ma' perjodi ħafna iqsar u ma' spejjeż aktar baxxi għall-awtorizzazzjoni ta' inġenju tal-ajru. Iċ-ċifri tal-partijiet interessati jissuġġerixxu li l-awtorizzazzjoni proċedurali tirrappreżenta sa 10 % tal-ispejjeż tal-lokomotivi għal kull pajjiż, u għalhekk, l-awtorizzazzjoni għall-użu tal-vetturi f'massimu ta' tliet Stati Membri tista' tikkostitwixxi it-30 % tal-prezz tax-xiri.

Barra minn hekk, biex jinkisbu ċ-ċertifikati ta' sikurezza, l-impriżi ferrovjarji jridu jħallsu lill-Aġenziji Nazzjonali ta' Sikurezza (ANS), u għal din ir-raġuni, f'ċerti każijiet, l-impriżi ferrovjarji nefqu sentejn fi snin ta' xogħol u sa EUR 70 000 għall-ispejjeż amministrattivi u ta' konsulenza[38]. Il-burokrazija zejda fil-proċess tad-dħul fis-suq kienet identifikata bħala partikolarment qawwija għall-impriżi ferrovjarji l-ġodda, peress li din il-kategorija ta' operaturi hija iktar vulnerabbli għall-kumplessitajiet u d-dewmien fil-proċeduri, minħabba r-riżorsi umani u finanzjarji limitati tagħha.

Hemm diversi diskrepanzi bejn kif l-Aġenziji Nazzjonali ta' Sigurtà jmexxu l-proċessi ta' awtorizzazzjoni tal-vetturi u ċ-ċertifikazzjoni tas-sikurezza, u ċerti Aġenziji jevitaw b'mod sistematiku l-perjodi stabbiliti għall-ħruġ ta' ċertifikati u awtorizzazzjonijiet billi jitolbu dokumentazzjoni u testijiet addizzjonali.

Biex jiġi sfruttat il-potenzjal tas-suq uniku, hemm bżonn ta' aktar armonizzazzjoni fuq livell tal-UE, sabiex il-Kummissjoni tipproponi r-reviżjoni tar-Regolament ERA dwar l-Aġenzija biex b'hekk jiġu trasferiti, għand din l-istess Aġenzija, il-kompetenzi għall-ħruġ tal-awtorizzazzjonijiet tal-vetturi mqiegħda fis-suq u ċ-ċertifikati tas-sikurezza għall-impriżi ferrovjarji. Filwaqt li r-responsabbiltà legali se tkun f'idejn l-ERA, din se taħdem mill-qrib mal-Aġenziji Nazzjonali ta' Sikurezza rilevanti. Fl-istess ħin, se jkollha rwol importanti fis-superviżjoni tar-regoli nazzjonali, fil-monitoraġġ tal-Aġenziji Nazzjonali ta' Sikurezza kif ukoll fl-iffaċilitar tal-implimentazzjoni tas-Sistema Ewropea tal-Ġestjoni tat-Traffiku

36 Dejta tal-Eurostat.
37 Valutazzjoni tal-Impatt dwar l-Interoparabilità u s-Sikurezza.
38 Valutazzjoni tal-Impatt dwar l-Interoparabilità u s-Sikurezza.

Ferrovjarju (ERTMS). Il-bidliet proposti fl-irwol tal-ERA se jiġu riflessi fl-emendi tad-Direttivi dwar is-Sikurezza u l-Interoperabilità Ferrovjarja, billi jipprovdu l-opportunità li jiġu ċċarati u s-simplifikati d-dispożizzjonijiet eżistenti, jiġu kkonsolidati l-emendi preċedenti, u tiġi aġġornata l-leġiżlazzjoni. Minbarra dawn il-bidliet, l-istruttura ta' governanza u l-metodi operattivi interni tal-ERA se jiġu mtejba u allinjati mad-Dikjarazzjoni Konġunta u l-Approċċ Komuni dwar l-aġenziji deċentralizzati tal-UE[39].

L-għan ta' dawn il-proposti huwa li jitnaqqas b'20 % iż-żmien meħtieġ għall-kummerċjalizzazzjoni tal-impriżi ferrovjarji l-ġodda u li jitnaqqsu ukoll b'20 % l-ispejjeż u ż-żmien neċessarji biex tinħareġ l-awtorizzazzjoni tal-vetturi ferrovjarji. Dan għandu jwassal għal iffrankar ta' EUR 500 miljun matul perjodu ta' ħames snin[40], u għandu jikkontribwixxi għat-titjib tal-kompetittività tal-industrija ferrovjarja Ewropea u tal-pożizzjoni tagħha fis-swieq dinjija.

3.4 Id-dimensjoni soċjali

Fl-għaxar snin li ġejjin, is-settur ferrovjarju se jaffaċċja b'mod simultanju l-isfidi tat-tixjiħ tal-popolazzjoni impjegata u tal-effetti ta' effiċjenza tal-ftuħ tas-suq. Madwar 30 % tal-ħaddiema ferrovjarji kollha se jirtiraw fl-għaxar snin li ġejjin[41], u b'hekk se jkun hemm nuqqasijiet fil-forza tax-xogħol. Fl-istess ħin, diversi impriżi ferrovjarji jista' jkollhom bżonn li jiġu ristrutturati biex itejbu l-produttività u l-effiċjenza. Is-separazzjoni bejn l-amministraturi tal-infrastruttura u l-impriżi ferrovjarji se teħtieġ aktar riżorsi umani biex iwettqu kompiti kumplimentari f'iqsar żmien. Huwa importanti li s-settur ferrovjarju jkun jista' jtejjeb l-attrattività tiegħu bħala impjegatur ta' professjonijiet innovattivi u kkwalifikati ħafna b'livell adegwat ta' kumpens.

Biex il-ħaddiema jiġu pprovduti s-salvagwardji neċessarji wara l-ftuħ tas-suq, il-leġiżlazzjoni eżistenti bħad-Direttiva tat-Trasferiment tal-Impriżi[42] tistabbilixxi l-kundizzjonijiet għat-trasferiment obbligatorju tal-persunal meta jingħata kuntratt ta' servizz pubbliku u l-assi bħal vetturi ferrovjarji jiġu trasferiti għand impriża ferrovjarja oħra. Ir-Regolament OSP jippermetti li l-awtoritajiet kompetenti jeħtieġu li l-persunal jiġi trasferit[43] u/jew li jiġu stabbiliti standards u kriterji meta kuntratt għal servizz pubbliku jingħata lil kumpanija ferrovjarja oħra. L-effett tal-operazzjoni tal-aċċess miftuħ x'aktarx se jkun pjuttost progressiv, bl-applikanti l-ġodda jħeġġu t-tkabbir u l-iżvilupp tal-opportunitajiet tas-suq tax-xogħol.

L-impriżi ferrovjarji Ewropej jistgħu jieħdu sehem fil-Kumitat ta' Djalogu Soċjali tas-Settur Ferrovjarju permezz tal-organizzazzjonijiet tas-sħab soċjali Ewropej.

Id-disponibilità fis-settur ta' forza tax-xogħol ikkwalifikata u mmotivata ħafna, hija essenzjali għall-forniment ta' servizzi ta' transport effiċjenti u kompetittivi. Mingħajr ma tiġi indirizzata l-kwistjoni tal-kwalità tax-xogħol, probbabilment mhux se jinkiseb progress ottimali lejn sistema ta' transport sostenibbli. Il-kompetizzjoni, fejn ġiet introdotta, ma waslitx għal deterjorament tas-salarji fis-settur ferrovjarju[44]. Eżempji meħuda mis-swieq miftuħa juru li l-impriżi l-ġodda joffru salarju b'kundizzjonijiet attraenti biex jiżguraw li jattiraw l-aħjar persunal u biex ikabbru s-servizzi tagħhom. Il-livelli ta' impjiegi wara l-ftuħ tas-suq mhumiex mistennija li jonqsu, kif uriet l-esperjenza tal-Istati Membri li s-swieq ferrovjarji nazzjonali

---

[39] Il-Kunsill tal-UE (2012) 11450/12.

[40] Valutazzjoni tal-Impatt dwar l-Interoparabilità u s-Sikurezza.

[41] Valutazzjoni tal-Impatt dwar is-Swieq Ferrovjarji Domestiċi tal-Passiġġieri.

[42] Id-Direttiva 2001/23/KE.

[43] Lil hinn mill-applikazzjoni tad-Direttiva 2001/23/KE.

[44] Valutazzjoni tal-Impatt dwar is-Swieq Ferrovjarji Domestiċi tal-Passiġġieri.

tagħhom huma diġà miftuħa għalkollox, bħar-Renju Unit u l-Isvezja[45]. Fil-fatt, il-livelli ta' impjiegi naqsu ħafna iktar malajr f'pajjiżi li għandhom swieq magħluqa. Iż-żieda fil-produttività u l-attrattività tat-trasport ferrovjarju se twassal għal żieda fid-domanda u fl-investimenti, pereżempju fil-livelli ta' vetturi ferrovjarji ġodda li minnhom se jibbenefikaw il-ħaddiema.

4. IR-RABA' PAKKETT FERROVJARJU

Ir-Raba' Pakkett Ferrovjarju jinkludi proposti leġiżlattivi biex jemendaw:

- id-Direttiva 2012/34/UE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-21 ta' Novembru 2012 li tistabbilixxi żona ferrovjarja unika Ewropea (Riformulazzjoni)
- ir-Regolament (KE) Nru 1370/2007 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-23 ta' Ottubru 2007 dwar servizzi pubbliċi tat-trasport tal-passiġġieri bil-ferrovija u bit-triq
- ir-Regolament (KE) Nru 881/2004 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-29 ta' April 2004 li jistabbilixxi Aġenzija Ewropea tal-Ferroviji
- id-Direttiva 2004/49/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-29 ta' April 2004 fuq is-sigurtà tal-linji tal-ferrovija tal-Komunità
- id-Direttiva 2008/57/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-17 ta' Ġunju 2008 dwar l-interoperabilità tas-sistema ferrovjarja fil-Komunità

  u biex iħassru r-Regolament (KEE) 1192/69 dwar regoli komuni għan-normalizzazzjoni tal-kontijiet ta' intrapriżi tal-ferrovija.

5. IL-BŻONN TA' APPROĊĊ STRATEĠIKU U INTEGRAT

L-effiċjenza u l-kwalità baxxa ta' xi servizzi ferrovjarji huma prinċipalment ir-riżultat ta' kompetizzjoni baxxa, ta' tagħwiġ li għad fadal fis-swieq, u ta' strutturi subottimali. Ir-Raba' Pakkett Ferrovjarju jadotta approċċ olistiku u jindirizza l-proċeduri twal u li jiswew il-flus, l-ostakoli għall-aċċess ta' impriżi ġodda u r-regoli differenti għall-aċċess tas-suq fl-Istati Membri.

L-inizjattivi fil-pakkett isaħħu reċiprokament lil xulxin: kollha kemm huma jikontribwixxu biex joħolqu industrija aktar effiċjenti u attenta għall-bżonnijiet tal-klijenti, kif ukoll biex joħolqu l-attrattività relattiva tas-settur ferrovjarju meta mqabbel ma' modi oħra ta' transport. Il-miżuri kollha jiffaċilitaw id-dħul ta' operaturi ġodda fis-suq. Is-sinerġiji se jinkisbu permezz ta' taħlita tal-effetti tal-inizjattivi individwali. Biex tiġi żgurata l-effettività tal-ftuħ tas-suq *de jure*, hemm bżonn li ċerti "kundizzjonijiet ta' qafas" ikunu fis-seħħ u jkunu effettivi, bħall-aċċess mhux diskriminatorju għall-infrastruttura, għall-vetturi ferrovjarji idonei, għall-istazzjonijiet ferrovjarji jew għall-allokazzjoni tal-mogħdijiet tal-ferroviji li tinkludi l-ġestjoni tat-traffiku. Biex jiġi żgurat is-suċċess tal-ftuħ tas-suq, hemm bżonn li jiġu ppreżervati l-benefiċċji tal-effetti tan-netwerk. Uħud minn dawn il-kundizzjonijiet ta' qafas se jiġu indirizzati permezz tal-inizjattivi relatati mal-ftuħ tas-suq għas-servizzi tat-trasport ferrovjarju domestiku tal-passiġġieri u oħrajn permezz tal-proposta msaħħa dwar il-ġestjoni tal-infrastruttura. Biex jitnaqqsu l-ostakoli ta' aċċess għall-impriżi l-ġodda, huma mistennija sinerġiji permezz tan-nuqqas ta' diskriminazzjoni fl-aċċess għall-infrastruttura, u billi jiġu

[45] Valutazzjoni tal-Impatt dwar is-Swieq Ferrovjarji Domestiċi tal-Passiġġieri.

pprovduti proċeduri ssimplifikati għall-ħruġ ta' ċertifikati tas-sikurezza għal impriżi ferrovjarji u awtorizzazzjonijiet tal-vetturi għat-tqegħid fis-suq.

Dawn il-bidliet se jgħollu l-livell ta' kompetizzjoni, se jiggarantixxu t-trasparenza finanzjarja sħiħa u se jeliminaw kwalunkwe riskju ta' sussidju inkroċjat bejn l-amministraturi tal-infrastrutturi (ta' spiss iffinanzjati mis-settur pubbliku) u l-forniment ta' servizz ferrovjarju mill-impriżi ferrovjarji. Il-bidliet għandhom jirriżultaw f'kundizzjonijiet finanzjarji ġusti u jnaqqsu r-riskji ta' kunflitti ta' interess. L-aċċess ġust għas-suq u l-għadd dejjem jiżdied ta' operaturi se jiġġeneraw attività kummerċjali ġdida u traffiku addizzjonali. Il-pressjoni kompetittiva dejjem tiżdied u l-ispeċjalizzazzjoni tal-parteċipanti tas-suq se jkollhom ukoll effett pożittiv fuq il-produttività u l-effiċjenza, u b'hekk se jwasslu għal żidiet fl-investiment tal-infrastruttura tat-trasport ferrovjarju.

It-taħlita ta' "aċċess miftuħ" u ta' proċeduri ta' offerti kompetittivi għal kuntratti ta' servizz pubbliku se tippermetti l-ftuħ aħjar tas-suq, bħal dak li nkiseb diġà fis-suq tat-trasport tal-merkanzija u tat-trasport internazzjonali tal-passiġġieri. Fil-każ tas-suq aktar matur tat-trasport tal-merkanzija, xi elementi juru li dan il-ftuħ wassal biex is-settur ferrovjarju jkollu sehem ikbar mis-suq. Il-proposta hija pass importanti fil-kisba taż-Żona Ferrovjarja Unika Ewropea.

Iż-żieda fil-kompetizzjoni għandha ssaħħaħ l-attrattività tas-settur ferrovjarju li għandu jkun aktar attent għall-bżonnijiet tal-klijenti, sabiex l-operaturi ferrovjarji jkunu jistgħu jikkompetu ma' modi oħra ta' trasport. Is-servizzi ta' trasport tal-passiġġieri b'veloċità għolja se jagħmlu s-settur ferrovjarju aktar kompetittiv meta mqabbel mat-trasport bl-ajru, u t-trasport ferrovjarju tal-merkanzija se jżid is-sehem tiegħu fis-suq u se jikkontribwixxi għall-kisba tal-miri previsti fir-rigward tat-tibdil fil-klima.

It-tkabbir fl-attività ferrovjarja se jżid id-domanda ta' ħaddiema ferrovjarji kkwalifikati fl-impriżi ferrovjarji, ta' operaturi li joffru faċilitajiet ta' servizzi ferrovjarji, u tad-domanda tal-vetturi ferrovjarji, u b'hekk se jinħolqu impjiegi ġodda fil-manifattura ferrovjarja.

L-effiċjenza akbar fil-proċessi għaċ-ċertifikazzjoni tas-sikurezza u fl-awtorizzazzjoni tal-vetturi, li jiżguraw li dawn jiġu mogħtija u rikonoxxuti fuq bażi mhux diskriminatorja madwar l-UE, u l-fatt li l-oqfsa legali nazzjonali jsiru aktar konsistenti, se jgħinu biex jiżguraw li ż-żmien għall-kummerċjalizzazzjoni ta' impriżi ferrovjarji ġodda ikun iqsar u iktar attent għall-bżonnijiet tal-impriżi.

Ir-Raba' Pakkett Ferrovjarju jiggarantixxi approċċ integrat li se joħloq kundizzjonijiet għat-tkabbir tat-traffiku ferrovjarju ġenerali, u li se jżid is-sehem tiegħu fis-suq hekk kif isir aktar affidabbli u effiċjenti. Il-Pakkett se jikkontribwixxi biex itejjeb is-servizzi u se jippermetti li s-settur ferrovjarju jisfrutta bis-sħiħ il-potenzjal tiegħu, biex isir alternattiva reali u attraenti.

Ir-Raba' Pakkett Ferrovjarju jinkludi wkoll:

- Ir-Rapport tal-Kummissjoni dwar il-progress li sar sabiex tinkiseb l-interoperabilità tas-sistema ferrovjarja;
- Ir-Rapport tal-Kummissjoni dwar il-profil u l-kompiti tal-membri l-oħra ta' ekwipaġġ ferrovjarju;
- Ir-Rapport tal-Kummissjoni dwar l-implimentazzjoni tad-dispożizzjonijiet tad-Direttiva 2007/58/KE dwar il-ftuħ tas-suq ta' trasport ferrovjarju internazzjonali tal-passiġġieri;
- Dokument ta' Ħidma tal-Persunal tal-Kummissjoni dwar il-Valutazzjoni tal-Impatt relatata mar-reviżjoni tar-Regolament ERA;

- Dokument ta’ Ħidma tal-Persunal tal-Kummissjoni dwar il-Valutazzjoni tal-Impatt relatata mal-ftuħ tas-suq għas-servizzi tat-trasport ferrovjarju domestiku tal-passiġġieri;
- Dokument ta’ Ħidma tal-Persunal tal-Kummissjoni dwar il-Valutazzjoni tal-Impatt relatata mal-governanza tal-infrastruttura ferrovjarja fiż-żona ferrovjarja unika Ewropea.