EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2012 08 21
COM(2012) 459 final

KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

Trečioji geležinkelių transporto rinkos plėtros stebėsenos ataskaita

(Tekstas svarbus EEE)

{SWD(2012) 246 final}

KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

Trečioji geležinkelių transporto rinkos plėtros stebėsenos ataskaita

(Tekstas svarbus EEE)

I. ĮVADAS

1. Pastaraisiais metais Europos geležinkeliuose transporto srityje įvyko svarbių pokyčių, susijusių tiek su apskritai nepalankiomis ekonomikos sąlygomis, tiek su reglamentavimo sistemos kitimu, visų pirma Europoje.

2. 2011 m. baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, 2012 m. gegužės 30 d. priimtame komunikate „Stabilumo, ekonomikos augimo ir darbo vietų kūrimo užtikrinimo veiksmai“ (kuriame pabrėžiama administracinės naštos ir kliūčių patekti į rinką mažinimo svarba), 2012 m. sausio mėn. Europos Vadovų Tarybos išvadose ir komunikate „Geresnė bendrosios rinkos valdysena“ dar kartą pabrėžtas tikslas sukurti laisva geležinkelio įmonių konkurencija pagrįstą bendrą Europos geležinkelių erdvę. Atveriant rinką prisidedama prie ekonomikos augimo ir darbo vietų kūrimo, taigi ir prie strategijos „Europos 2020“ tikslų.

3. Siekiant šio tikslo, Komisija visų pirma pasiūlė naują pirmojo geležinkelių teisės aktų paketo redakciją, dėl kurios 2012 m. liepos 3 d. pasiektas politinis susitarimas, o nuo 2010 m. sausio 1 d. atvėrus tarptautinį keleivių eismą jau sulaukta pirmųjų rezultatų.

4. Šis nuolatinis reglamentavimo sistemos kitimas paskatino įstatymų leidėją priimti sprendimą, kuriuo Komisija įpareigojama reguliariai sekti Europos geležinkelių transporto rinkos plėtrą, kad būtų galima įvertinti Bendrijos politikos veiksmų įtaką geležinkelių rinkai ir lengviau nustatyti ateityje reikalingas priimti ir įgyvendinti geležinkelių srities priemones.

5. Todėl šia ataskaita laikomasi įpareigojimo stebėti Europos geležinkelių transporto rinką, kaip reikalaujama Direktyvoje 2001/12/EB[1].

6. Šio įpareigojimo laikytasi 2007 m. spalio 18 d. priimant Komunikatą dėl geležinkelių transporto rinkos plėtros priežiūros[2] ir 2009 m. gruodžio 18 d. ataskaitą tokiu pat pavadinimu[3]. Šioje ataskaitoje ne tik atnaujinama tuose dokumentuose pateikta informacija, bet ir pateikiama tam tikros naujos informacijos apie ankstesniuose dokumentuose nenagrinėtus klausimus.

---

[1] 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2001/12/EB, iš dalies keičiančios Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros, Va skirsnis (OL L 75, 2001 3 15).

[2] 2007 m. spalio 18 d. Komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui dėl geležinkelių transporto rinkos plėtros priežiūros (COM(2007) 609).

[3] Ataskaita Tarybai ir Europos Parlamentui. Geležinkelių transporto rinkos plėtros priežiūros ataskaita (COM(2009) 676) su pakeitimais, padarytais 2010 m. gruodžio 8 d. klaidų ištaisymu.

II. GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO RINKOS STEBĖSENOS SISTEMA

7. Kad būtų laikomasi rinkos stebėjimo reikalavimų, Komisija įsteigė Geležinkelių transporto rinkos stebėsenos sistemą (angl. Rail Market Monitoring Scheme – RMMS).

8. Komisijai stebėsenos užduotis atlikti padeda darbo grupė, sudaryta iš nacionalinių ministerijų ir geležinkelių sektoriaus ekspertų, įskaitant socialinius partnerius. Nuo 2001 m. iki 2011 m. pabaigos buvo surengti dvidešimt penki RMMS darbo grupės posėdžiai, trys iš jų – po ankstesnės ataskaitos priėmimo.

9. Ši analizė grindžiama RMMS darbo grupės atliktais darbais, visų pirma klausimyno rezultatais, taip pat paskutiniais tyrimais bei Europos Komisijos turimais statistiniais šaltiniais, visų pirma EUROSTAT. Rengiant šią analizę, valstybės narės sąvoka taikyta ir Norvegijai, kuri dalyvauja atsakant į klausimyną.

III. TEISINĖS IR INSTITUCIJŲ SISTEMŲ ĮGYVENDINIMAS

10. Visos valstybės narės, kuriose yra geležinkelių tinklai, į nacionalinę teisę perkėlė visas pirmojo geležinkelių sektoriaus teisės aktų paketo direktyvas. Tačiau dėl daugiau ar mažiau netinkamo perkėlimo, kartais dėl skirtingų aspektų, Komisija jau 2008 m. pradėjo pažeidimo nagrinėjimo procedūras prieš daugumą valstybių narių. Dėl valstybių narių padėties ypatumų procedūros yra pasiekusios skirtingus etapus. 2011 m. pabaigoje 12 šalių bylos buvo nagrinėjamos Teisingumo Teisme. Dažniausiai pasitaikantys skundai susiję su pagrindinių prieigos funkcijų nepriklausomumu, mokesčiais už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ir reguliavimo agentūros nepriklausomumu.

11. Be to, Komisija pasiūlė[4] naują pirmojo geležinkelių teisės aktų paketo redakciją. Kalbant apie formos pakeitimą, geležinkelių sektoriaus reguliavimo aplinka bus supaprastinta, tris pirmiau minėtas direktyvas sujungiant į vieną tekstą, suvienodinant, aiškiau išdėstant ir atnaujinant. Kalbant apie esmę, siekiama trijų tikslų – užtikrinti tinkamą geležinkelių infrastruktūros finansavimą ir mokesčius, garantuoti vienodas geležinkelių įmonių konkurencijos sąlygas ir sustiprinti kontrolės institucijų veiksmingumą.

12. Buvo įsteigtos pagal antrąjį geležinkelių teisės aktų paketą reikalaujamos nacionalinės institucijos. Šiuo metu Komisijos tarnybos atlieka Saugos direktyvos[5] perkėlimo vertinimą, kuris turėtų būti baigtas 2013 m. viduryje.

13. Dėl trečiojo geležinkelių teisės aktų paketo, 2010 m. liepos 19 d. baigėsi direktyvų 2008/57/EB[6] ir 2009/131/EB[7] perkėlimo terminas, o nustatytas Direktyvos

---

4 2010 m. rugsėjo 17 d. Komisijos komunikatas dėl bendros Europos geležinkelių erdvės plėtros, COM(2010) 474 galutinis.

5 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (Saugos geležinkeliuose direktyva).

6 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje.

7 2009 m. spalio 16 d. Komisijos direktyva 2009/131/EB, kuria iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje VII priedas.

2011/18/ES[8] perkėlimo terminas – 2011 m. gruodžio 31 d. Direktyvos 2007/58/EB[9] perkėlimo terminas baigėsi 2009 m. birželio 4 d., o visiško jos įgyvendinimo terminas – 2010 m. sausio 1 d.

14. Be to, 2011 m. kovo mėn. Baltojoje knygoje[10] Komisija paskelbė apie naujas iniciatyvas geležinkelių transporto srityje. Ji ketina pasiūlyti ketvirtąjį geležinkelių teisės aktų paketą, kurio tikslas – atverti nacionalinę keleivių vežimo geležinkeliais rinką, pagerinti galimybes naudotis infrastruktūra ir susijusiomis paslaugomis ir padidinti Europos geležinkelio agentūros vaidmenį sertifikavimo srityje.

15. Krovinių vežimo koridorių reglamente[11] numatyta, kad iki 2013 m. lapkričio 10 d. bus sukurti 6 koridoriai, o iki 2015 m. lapkričio 10 d. – dar 3 koridoriai. Valstybės narės turi įsteigti kiekvienam koridoriui skirtą vykdomąją valdybą, kuri visų pirma prižiūrės, kaip iš infrastruktūros valdytojų atstovų sudaryta administracinė valdyba atliks svarbų koridoriaus įgyvendinimo darbą. Jau įsteigtos daugumos koridorių vykdomosios valdybos. Šie krovinių vežimo koridoriai bus svarbiausia TEN–T daugiarūšio vežimo koridorių dalis.

16. Galiausiai dėl naujos pirmojo geležinkelių teisės aktų paketo versijos padaryta pažanga reglamentuojamos stebėsenos, infrastruktūros finansavimo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir patekimo į rinką sąlygų srityse. Siekiant užtikrinti geriausios patirties koordinavimą ir dalijimąsi ja, bus sukurtas oficialus reguliavimo įstaigų tinklas ir nustatyta susitikimo sąlyga, kad 2014 m. ši priemonė būtų aptarta.

IV. GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO RINKOS ATVĖRIMAS

17. 2010 m. pabaigoje krovinių vežimo geležinkeliais rinkoje veiklą vykdė daugiau nei 700 Europos licencijas turinčių geležinkelių įmonių, iš kurių 340 įmonių Vokietijoje ir 72 – Lenkijoje. Keleivių vežimo sektoriuje licencijas turinčių įmonių skaičius šiuo metu viršija 500, iš kurių 320 įmonės yra Vokietijoje, o 44 – Jungtinėje Karalystėje. Taigi per dvejus metus krovinių vežimo licencijų skaičius ES padidėjo beveik 16 %, o keleivių vežimo – 11 %. Reikia pabrėžti, kad šie duomenys neapima nacionalinių licencijų, kurių kai kurios valstybės narės vis dar išduoda nemažai (įmonėms, kurios krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas teikia regioniniu lygiu, pakanka tik nacionalinės licencijos).

18. Kaip matyti iš 1 diagramos, krovinių vežimo paslaugų srityje, skaičiuojant tonkilometriais, Rumunijoje, Jungtinėje Karalystėje ir Estijoje didžiausia rinkos dalis priklauso ne pagrindinei geležinkelių įmonei, o kitoms įmonėms (atitinkamai 55 %, 51 % ir 43 % rinkos). Per dvejus krizės metus keliose valstybėse narėse labai padidėjo rinkos naujokių užimama rinkos dalis (nuo 10 iki 23 % Latvijoje, nuo 14 iki 27 % Belgijoje ir nuo 10 iki 20 % Prancūzijoje), tačiau Suomijoje, Airijoje, Lietuvoje ir Liuksemburge ji buvo nulinė arba beveik nulinė.

---

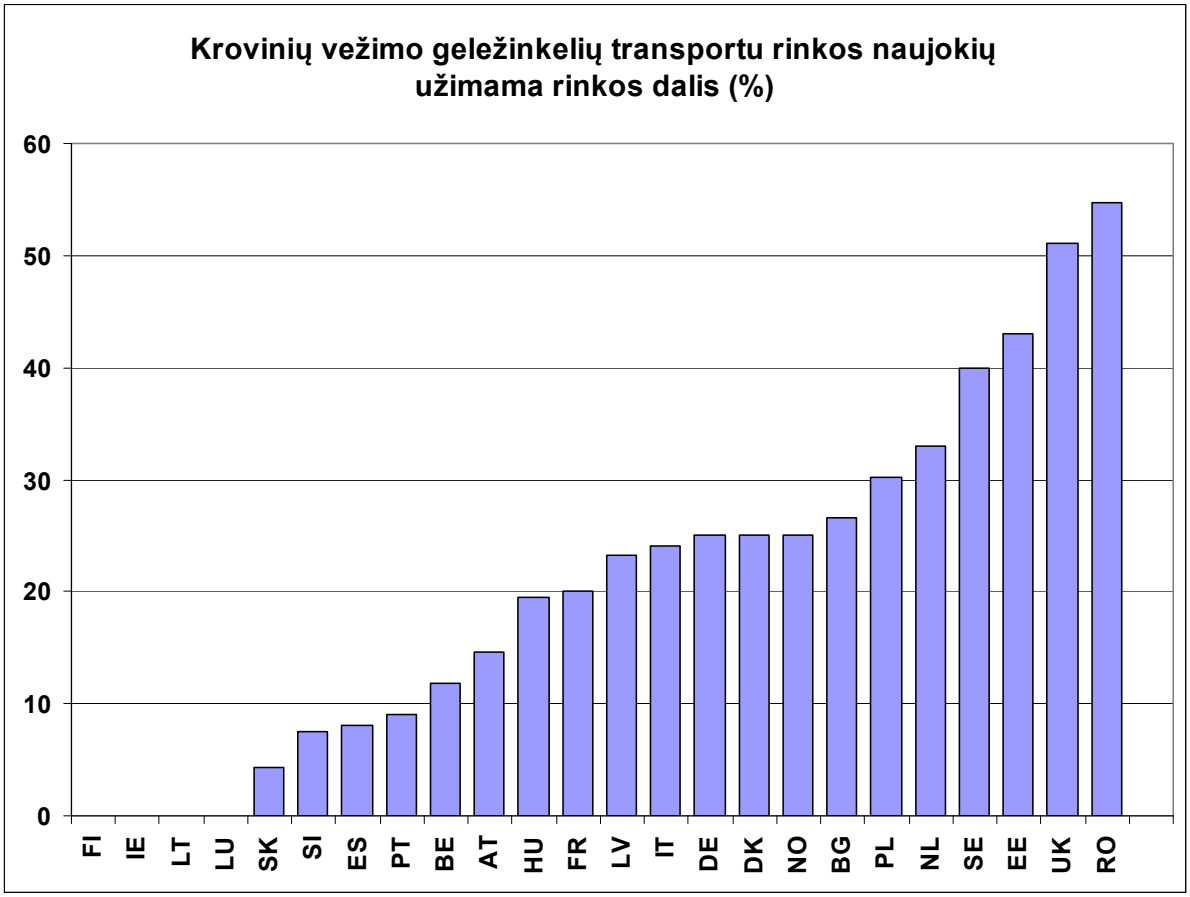
8 2011 m. kovo 1 d. Komisijos direktyva 2011/18/ES, kuria iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje II, V ir VI priedai.

9 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/58/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ir Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo.

10 Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, COM(2011) 144 galutinis.

11 2010 m. rugsėjo 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 913/2010 dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo.

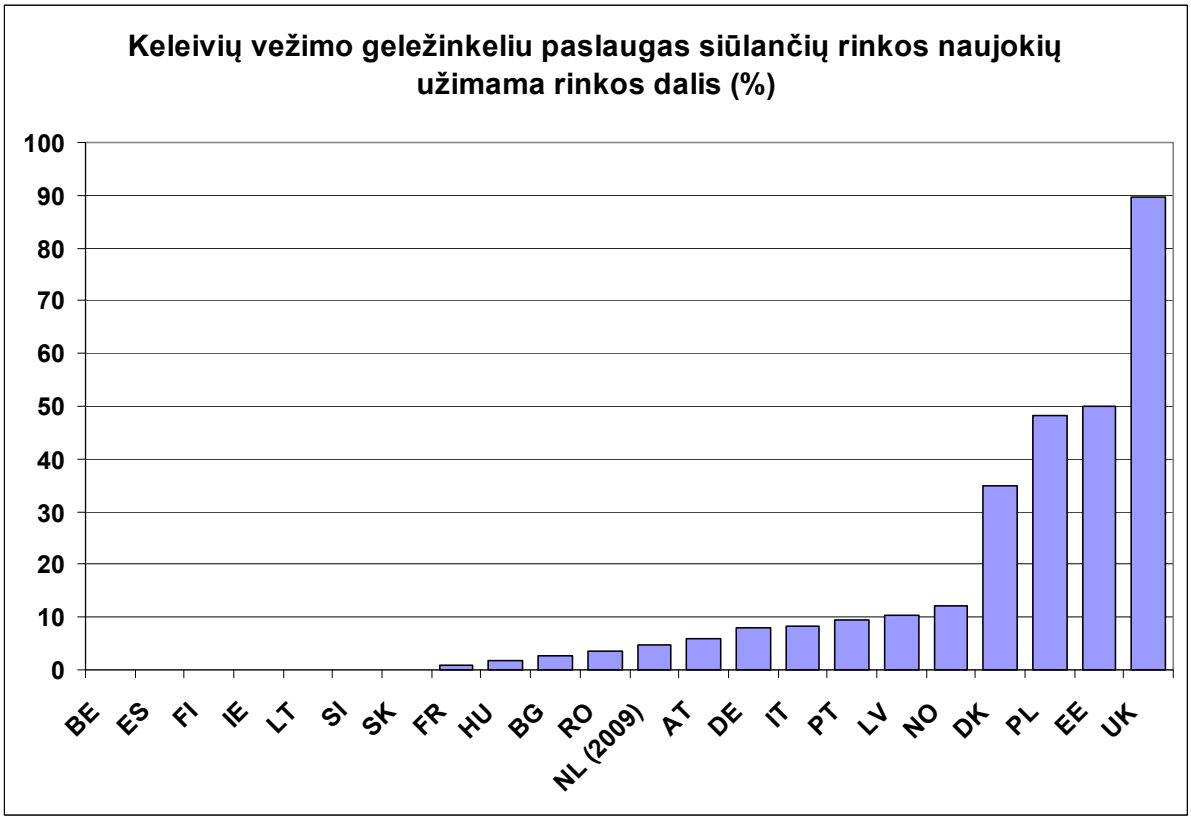
1 diagrama. 2010 m. pabaigoje krovinių vežimo geležinkelių transportu rinkos naujokių užimama rinkos dalis (išreikšta eismo tonkilometriais procentine dalimi)



Šaltinis – Geležinkelių transporto rinkos stebėsenos sistemos (RMMS) klausimynas, kurį valstybės narės užpildė 2011 m. gegužės–birželio mėn.

19. Kalbant apie keleivių vežimą, rinkos naujokėms priklauso didelė rinkos dalis Jungtinėje Karalystėje (90 %), Estijoje (50 %) ir Lenkijoje (48 %), o šalių, kuriose visa rinka kontroliuojama rinkos senbuvių, liko mažiau (Belgija, Graikija, Ispanija, Suomija, Airija, Lietuva, Slovėnija ir Slovakija). Tačiau kai kuriose valstybėse narėse, kaip antai Lenkijoje, rinkos naujokės atsirado rinkos senbuvėms iš dalies nutraukus savo veiklą, todėl atitinkamuose regionuose rinkos monopolis priklauso rinkos naujokėms.

2 diagrama. 2010 m. pabaigoje keleivių vežimo geležinkeliu paslaugas siūlančių rinkos naujokių užimama rinkos dalis (išreikšta keleivio kilometrų eismo procentine dalimi)



Šaltinis – Geležinkelių transporto rinkos stebėsenos sistemos (RMMS) klausimynas, kurį valstybės narės užpildė 2011 m. gegužės–birželio mėn.

20. Tokia padėtis daugiausia susidarė dėl to, kad keleivių vežimo geležinkeliais vidaus rinka valstybėse narėse atverta gana anksti: Švedijoje nuo 1992 m., Vokietijoje – 1994 m., Jungtinėje Karalystėje – 1995 m., po to – Danijoje ir Italijoje, o dar vėliau – dešimtyje kitų Sąjungos valstybių narių.

21. Tarptautinio keleivių vežimo srityje, kuri ES teisės aktais konkurencijai atverta 2010 m. sausio 1 d., rinkos senbuvių susivienijimai išlieka populiariausiu veikimo būdu. Tačiau pastebima, kad pamažu pradedamos siūlyti paslaugos, kurios sudaro konkurenciją kurios nors šalies, per kurią eina keletas maršrutų, rinkos senbuvių teikiamoms paslaugoms. Taip „Deutsche Bahn“ ir ÖBB sudarė susitarimą su Lombardijos bendrove FNM, kad aptarnautų maršrutą Miunchenas–Bolonija. „Trenitalia“ ir „Veolia Transdev“ siūlo maršrutą Paryžius–Venecija. „Westbahn GmbH“ pradėjo vežti maršrutu Viena–Zalcburgas–Freilasingas. Gali būti, kad greitai „Deutsche Bahn“ pasiūlys maršrutus iš Vokietijos į Londoną ar Paryžių. Galiausiai, kalbant apie tarpvalstybinį regioninį transportą, pastebimas didėjantis naujų paslaugų, kurias, kaip pabrėžiama Komisijos tyrime[12], siūlo ir rinkos senbuvės, ir rinkos naujokės, skaičius.

[12] „Geležinkelių rinkos padėtis ir perspektyvos“, 2010 m. kovo mėn.

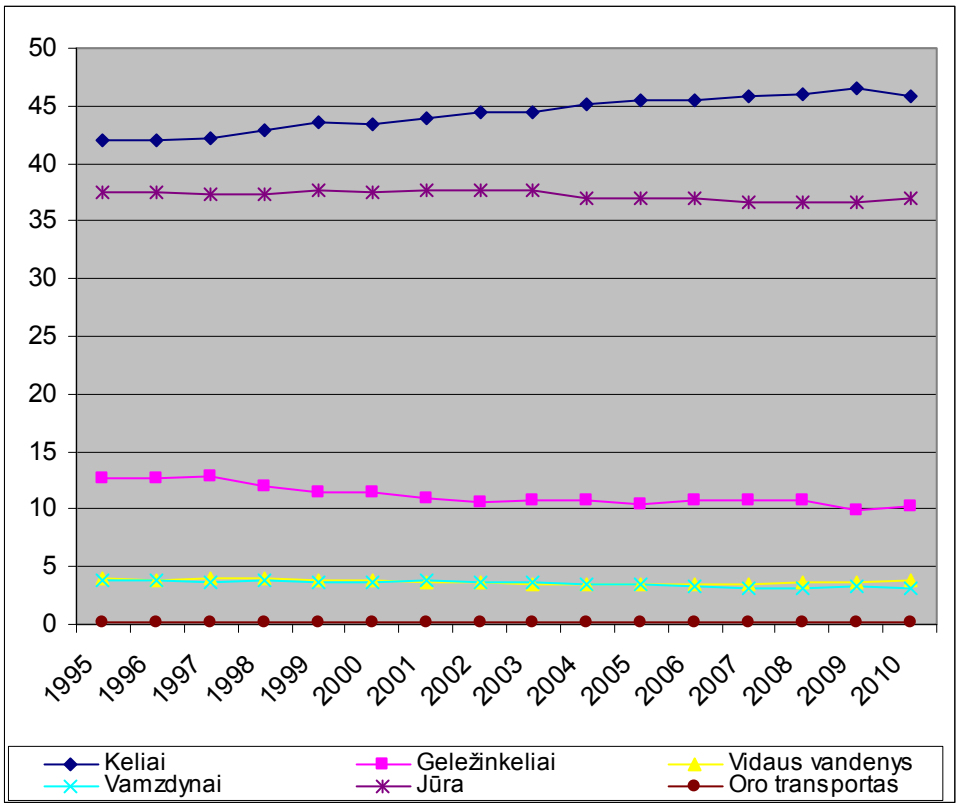
V. ES GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO RINKOS VEIKIMAS[13]

V. Geležinkelių transporto padėtis, palyginti su kitomis transporto rūšimis

22. Nors geležinkeliams tenkanti krovinių vežimo rinkos dalis ankstesniais dešimtmečiais smarkiai mažėjo, jau dešimt metų jų rinkos dalis išlieka kiek mažesnė nei 11 %, o 2010 m. krizės sąlygomis siekė tik 10,2 %.

23. Geležinkeliams tenkanti krovinių vežimo vien sausuma rinkos dalis, kuri 2002 m. stabilizavosi ir siekė 17,1 % (palyginti su 20,2 %, 1995 m.), 2010 m. nukrito iki 16,2 %.

3 diagrama. Geležinkeliams tenkanti krovinių vežimo rinkos dalis (ES–27, 1995–2010 m.)

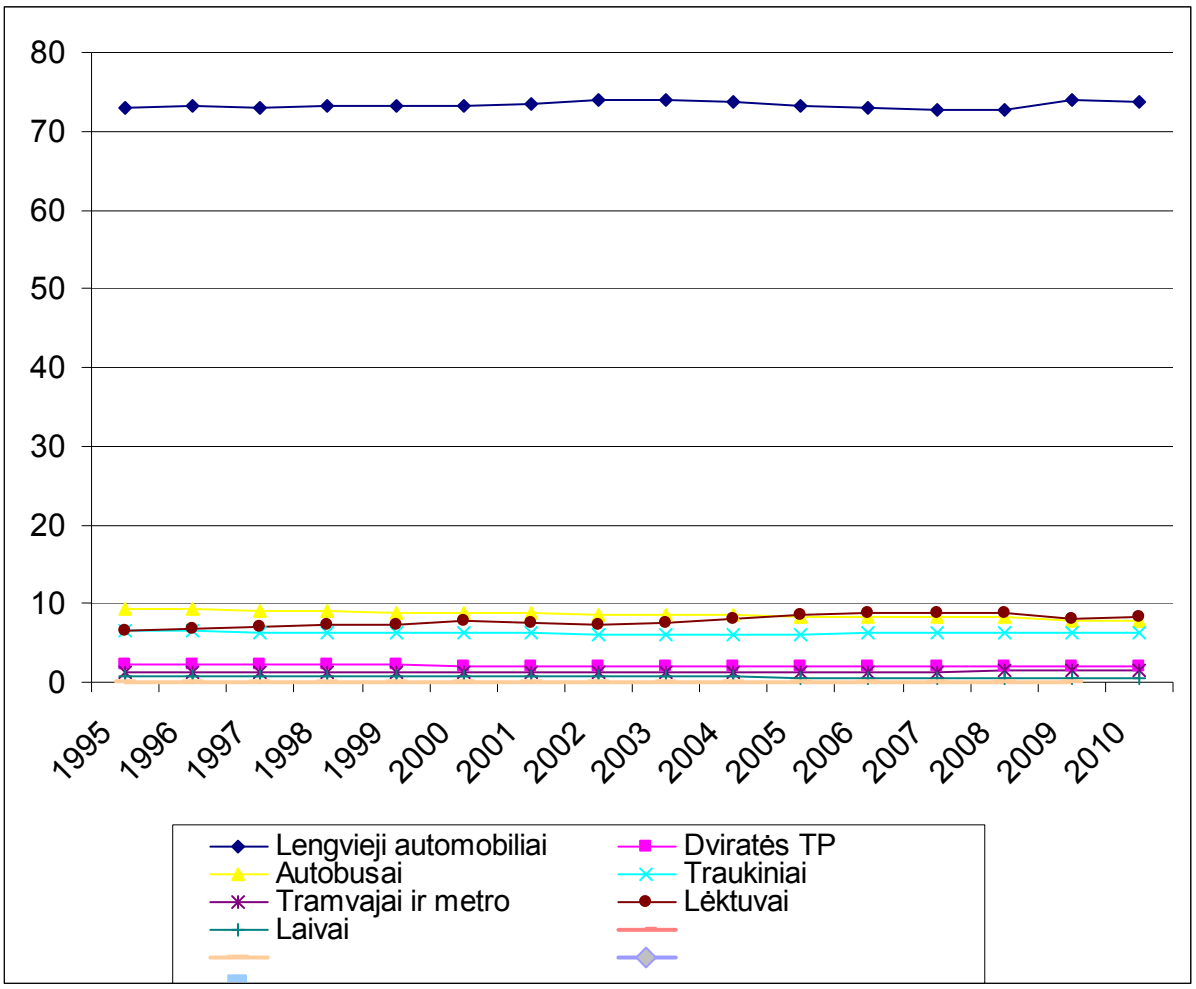


Šaltinis – ES transporto sektoriaus statistiniai duomenys, 2012 m. statistinių duomenų knyga

24. Kalbant apie keleivių vežimą, geležinkeliams tenkanti keleivių vežimo rinkos dalis (ES–27) pastaraisiais metais šiek tiek padidėjo (nuo 5,9 % 2004 m. iki 6,3 % 2010 m.). Tačiau geležinkelių tinklą turinčiose valstybėse narėse išlieka didelių skirtumų: Vengrijoje ir Austrijoje ši dalis siekia beveik 10 % ar net daugiau, Estijoje – tik 2 %, o Graikijoje – kiek daugiau nei 1 % .

4 diagrama. Geležinkeliams tenkanti keleivių vežimo rinkos dalis (ES–27, 1995–2010 m.)

[13] Kipro ir Maltos teritorijose nėra geležinkelių tinklų, todėl visos nuorodos į ES–12 ir į ES–27 turi būti suprantamos kaip be šių dviejų valstybių.



Šaltinis – ES transporto sektoriaus statistiniai duomenys, 2012 m. statistinių duomenų knyga

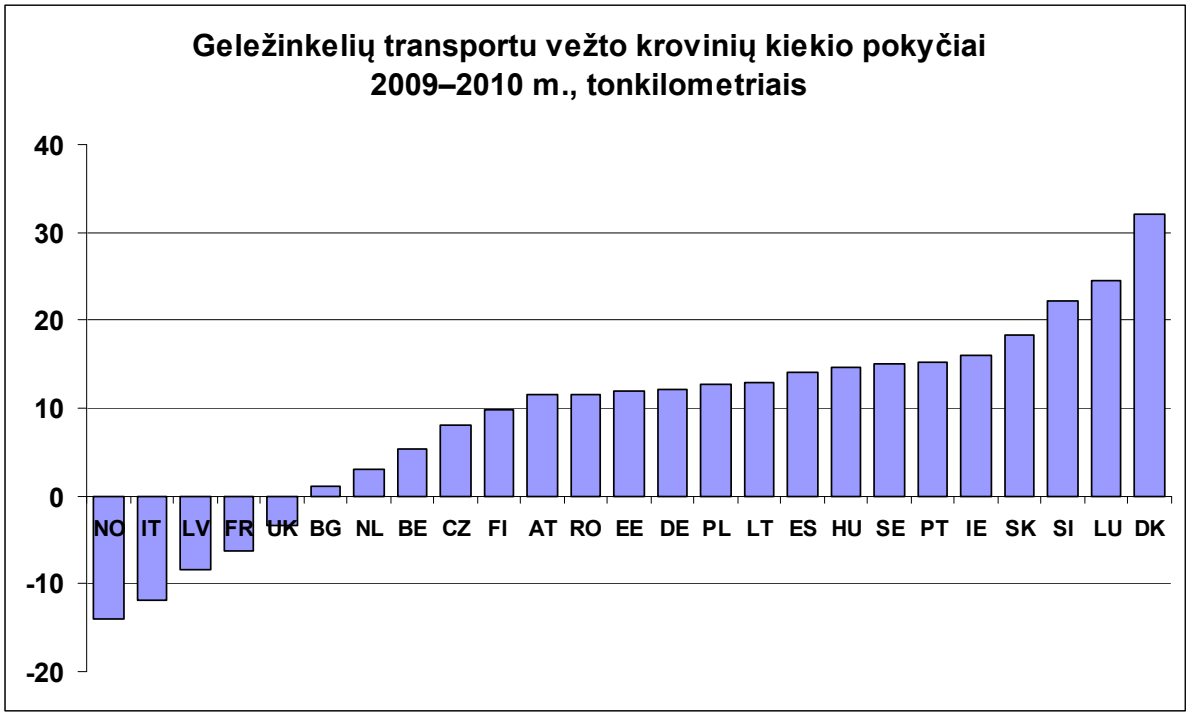
V.2 Geležinkelių transportu vežtų krovinių ir keleivių skaičiaus ir geležinkelių transporto veiklos rezultatų tendencijos[14]

a) krovinių vežimas

25. Dėl krizės 2009 m. ES–27 krovinių vežimas, išreikštas tonkilometriais, sumažėjo 18,3 %. Dėl pastebimo labiausiai nukentėjusių sektorių (plieno pramonės, chemijos ir automobilių pramonės) atsigavimo 2010 m. padėtis akivaizdžiai pagerėjo: bent 15 valstybių narių krovinių vežimas padidėjo daugiau nei 10 %, nors kol kas dar negrįžta prie 2008 m. lygio. Remiantis Europos geležinkelių bendrijos (CER) pateiktais duomenimis, 2011 m. trečiojo ketvirčio krovinių vežimo rezultatai visoje Europoje buvo 9,2 % mažesni už 2008 m. trečiojo ketvirčio rezultatus.

[14] Geležinkelių transporto veiklos rezultatai – vežimas geležinkelių transportu, išreikštas tonkilometriais arba keleivio kilometrais.

5 diagrama. Geležinkelių transportu vežto krovinių kiekio pokyčiai 2009–2010 m., tonkilometriais



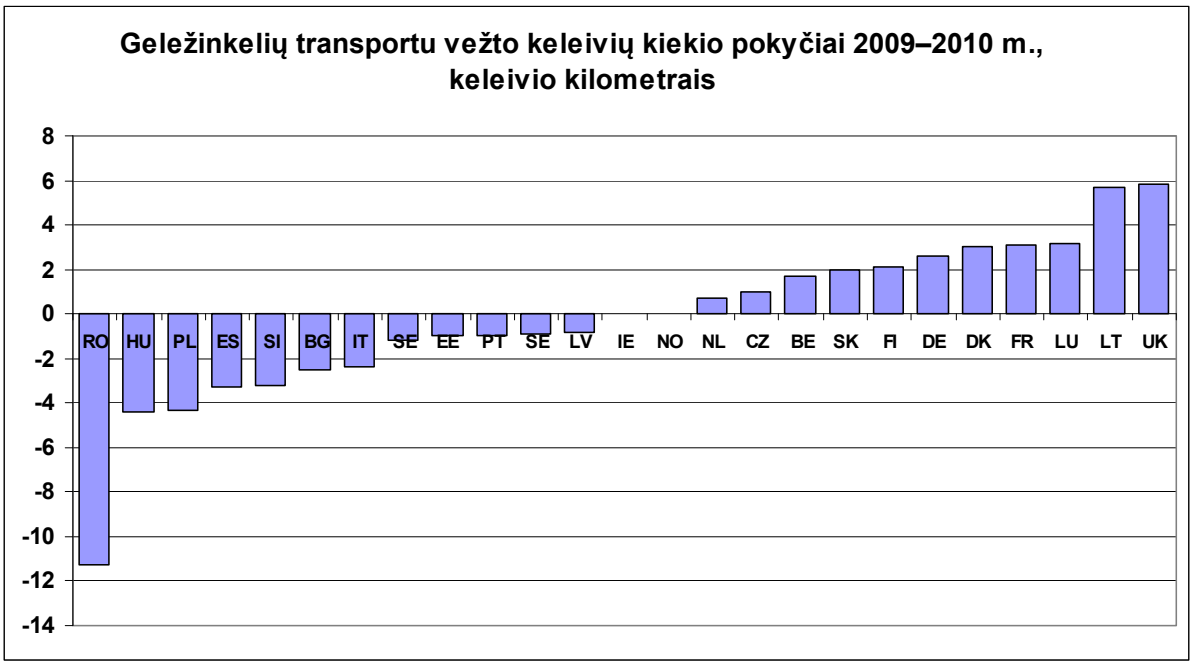
Šaltinis – Geležinkelių transporto rinkos stebėsenos sistemos (RMMS) klausimynai, kuriuos valstybės narės užpildė 2011 m. gegužės–birželio mėn.

b) keleivių vežimas

26. Keleivių vežimo sektorius nuo krizės nukentėjo gana nedaug – 2009 m. keleivių vežimas, išreikštas keleivio kilometrais, ES–27 sumažėjo 1,4 %; ES–15 3,6 % augimas nepajėgė kompensuoti ES–12 konstatuoto 8,3 % mažėjimo.

2010 m. pokyčiai buvo labai nevienodi, ES–12 padėtis buvo nepalankesnė (-11,3 % Rumunijoje) nei ES–15, kur didžiausias augimas užfiksuotas Jungtinėje karalystėje (+5,8 %).

6 diagrama. Geležinkelių transportu vežto keleivių kiekio pokyčiai 2009–2010 m., keleivio kilometrais



Šaltinis – Geležinkelių transporto rinkos stebėsenos sistemos (RMMS) klausimynai, kuriuos valstybės narės užpildė 2011 m. gegužės–birželio mėn.

VI. GELEŽINKELIO ĮMONIŲ VEIKLOS REZULTATAI

a) užimtumas

27. 2010 m. pabaigoje komercines paslaugas teikiančiose geležinkelių transporto ir infrastruktūrų valdymo įmonėse Prancūzijoje dirbo 110 000, Vokietijoje – 80 000, o Lenkijoje – 64 000 darbuotojų (žr. 6 priedą). Tačiau šiuos duomenis palyginti nelengva, nes atskirose valstybėse narėse šių įmonių veiklos mastas skiriasi. Be to, per paskutinį dešimtmetį sektoriaus darbuotojų skaičius mažėjo, tačiau šio mažėjimo mastą nelengva tiksliai kiekybiškai įvertinti.

28. Vyresni nei 50 metų darbuotojai 2010 m. sudarė 31 %visų sausumos transporto sektoriaus darbuotojų (visuose sektoriuose bendrai – 27 %). Be to, šiam sektoriui būdingas ankstyvas išėjimas į pensiją (55 metai) ir maža dalis dirbančių moterų (14 %).

b) geležinkelių įrangos pramonė

29. Remiantis Europos geležinkelių transporto pramonės sąjungos (UNIFE) tyrimu[15], 2007 m. pasaulinė geležinkelių transporto rinkos vertė buvo 120 mlrd. EUR, o iki 2016 m. ji turėtų pasiekti 154 mlrd. EUR. Didžiausio augimo tikimasi Azijos ir Ramiojo vandenyno regiono šalyse ir Nepriklausomų valstybių sandraugos šalyse.

30. Be to, CER pabrėžia, kad Čekijoje, Slovakijoje ir Slovėnijoje atliekamas stambaus masto keleivių vežimui skirtos geležinkelių įrangos atnaujinimas.

[15] Tyrimas „Worldwide Rail Market Study – Status Quo and Outlook 2016“.

c) paslaugų kokybė ir keleivių lūkesčių patenkinimas

31. Krovinių vežimo paslaugų Europos Sąjungoje kokybę sunku įvertinti, nes paprastai trūksta tam reikalingų rodiklių. Tačiau įvairiuose krovinių vežimo koridoriuose palaipsniui įdiegus krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų stebėjimo sistemą turėtų būti gaunama tam tikros informacijos apie paslaugų punktualumą.

32. Pagal Reglamentą (EB) Nr. 1371/2007[16], geležinkelio įmonės, kurioms jis taikomas, privalo skelbti metines suteiktų paslaugų ataskaitas, kuriose visų pirma būtų apžvelgiamas keleivių vežimo paslaugų punktualumas.

33. Be to, Komisijos užsakymu atliktame tyrime (žr. 15 priedą) nustatyta, kad keleiviai iš esmės patenkinti traukinių sauga, numatyta kelionės trukme ir vagonų patogumais, tačiau mano, kad turėtų būti pagerinti traukinių švara ir priežiūra, jų punktualumas ir pateikiamos informacijos kokybė, ypač traukiniams vėluojant. Punktualumas laikomas patenkinamu daugelyje valstybių narių, tačiau daugiau nei 40 % apklaustųjų Lenkijoje, Vokietijoje, Švedijoje, Rumunijoje ir Prancūzijoje jį laiko nepatenkinamu.

34. Be to, keleiviai mano, kad ypač daug dėmesio reikėtų skirti stočių ir automobilių stovėjimo aikštelių įrangos kokybei ir švarai bei priežiūrai. Nesudėtingos bilietų įsigijimo procedūros, informacija ir sauga laikomi iš esmės patenkinamais. Tačiau pasitenkinimo stotimis lygis atskirose šalyse labai skiriasi: jis labai aukštas Ispanijoje ir Liuksemburge, bet išlieka žemas Lenkijoje ir Vengrijoje.

d) įsipareigojimai teikti viešąsias paslaugas

35. 90 % keleivių vežimo geležinkeliais vidaus rinkos susijusi su įsipareigojimais teikti viešąsias paslaugas[17]. ES–15 šalyse dauguma viešųjų paslaugų susitarimų pasirašomi ne trumpesniam kaip dviejų–dešimties metų laikotarpiui; 2005 m. ES–12 šalyse daugumos susitarimų trukmė buvo ne ilgesnė nei vieni metai, tačiau dabar ilgalaikių susitarimų padaugėjo, todėl skatinamos investicijos.

36. Kompensacijos, išreikštos bilietų pardavimo išlaidų ir pajamų skirtumo procentine dalimi, 2009 m. neviršijo 71 % ES–12 šalyse, o ES–15 jos sudarė 94 %. Lyginant su 2007 m., dėl griežtų biudžeto apribojimų šie skaičiai sumažėjo 4 procentiniais punktais (žr. 11 priedą).

e) sauga

37. Remiantis Europos geležinkelio agentūros ataskaita (žr. 16 priedą), 2008–2010 m. mirtinose geležinkelių avarijose žuvo 188 keleiviai; iš viso per tą patį laikotarpį nukentėjo 4 120 asmenų. 60 % žuvusiųjų – asmenys, ant bėgių atsidūrę vietose, į kurias keleiviams patekti draudžiama.

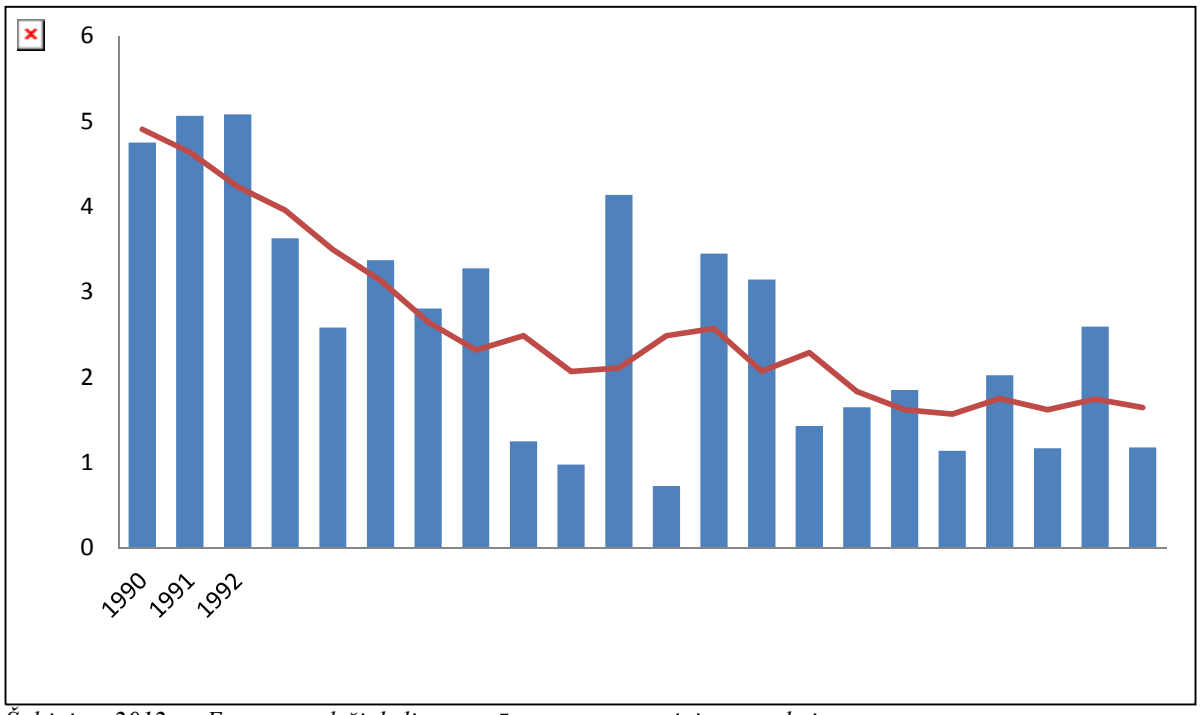
38. Bendras Europos saugos lygis, vertinamas mirtinų avarijų skaičiumi milijardui traukiniais nuvažiuotų kilometrų, nuo 1990 m. didėjo, nors, kaip matyti iš 7 diagramos, nuo 2004 m. kiek lėčiau.

---

[16] 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų.

[17] 2011 m. lapkričio mėn. leidinys „Public service rail transport in the European Union: an overview“.

7 diagrama. Susidūrimai geležinkeliuose ir traukinių nuvažiavimas nuo bėgių, mlrd. traukiniais nuvažiuotų kilometrų



Šaltinis – 2012 m. Europos geležinkelio agentūros saugos vertinimo ataskaita

VII. GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA

a) tinklų ilgis

39. Bendras geležinkelių linijų ilgis ES jau keletą metų išlieka stabilus – maždaug 212 000 km. Kai kuriose valstybėse narėse, kurios susiduria su dideliais biudžeto sunkumais, dažniausiai uždaromos ne geležinkelių linijos, o geležinkelių keliai, ypač Graikijoje, Rumunijoje ir Portugalijoje, pirmiausia dėl to, kad šie tinklai yra per dideli.

40. Tačiau Europos greitųjų geležinkelių tinklas ir toliau augo – 2010 m. jis pasiekė 6 600 km., t. y. per aštuonerius metus pailgėjo du kartus. Ispanijos tinklas yra pats ilgiausias, antroje vietoje – Prancūzija (žr. 8 priedą).

b) investicijos į infrastruktūrą

41. Anot Tarptautinio transporto forumo (ITF), per praėjusį dešimtmetį investicijų į sausumos transporto infrastruktūrą Vakarų Europoje dalis išliko stabili – 0,8 %, o Vidurio ir Rytų Europos šalyse ji didėjo ir 2009 m. pasiekė 2 %. Tačiau šioms investicijoms priklausanti geležinkelių infrastruktūros dalis įvairiose šalyse labai skiriasi: 2009 m. Austrijoje ji siekė 65 %, Jungtinėje Karalystėje – 55 %, Liuksemburge – 52 %, Švedijoje – 45 %, Belgijoje – 41 %, o Vakarų Europos vidurkis buvo 32 %; Vidurio ir Rytų Europos šalyse geležinkelių infrastruktūros dalis nuo 22 % (2000 m.) sumažėjo iki 13 % (2009 m.) (žr. 9 priedą).

c) mokesčiai ir daugiamečiai susitarimai

42. Įvairių infrastruktūros valdytojų taikomi naudojimosi geležinkeliu mokesčiai labai skiriasi: 1 000 tonų krovininio traukinio nuvažiuoto kilometro kaina eurais siekia nuo 0,1 Ispanijoje ir 0,5 Švedijoje iki 10,2 Slovakijoje ir 9,8 Airijoje (žr. 10 priedą). Tačiau apskritai atrodo, kad šie skirtumai mažės, nes daugelis ES–12 šalių, paprastai

taikiusių didelius mokesčius, pranešė apie tarifų mažinimą arba jau pradėjo juos mažinti. Reikia pažymėti, kad priklausomai nuo linijų arba tvarkaraščių gali labai skirtis ir tame pačiame nacionaliniame tinkle taikomi mokesčiai.

43. Komisija laikosi nuomonės, kad daugiamečiais infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių susitarimais galima užtikrinti gerą paslaugų lygį ir būtiną finansinę pusiausvyrą. Daugiamečiai susitarimai pasirašyti penkiolikoje valstybių narių (žr. 12 priedą).

d) ERTMS diegimas

44. ERTMS (European Railway Traffic Management System) sistemos diegimas yra svarbus pažangos veiksnys siekiant didesnės sąveikos. 2011 m. pabaigoje Sąjungoje geležinkelio linijų, kuriose įdiegta ERTMS, ilgis buvo daugiau nei 4 000 km – lyginant su ankstesniais metais, jos pailgėjo daugiau nei 20 %. Be to, šiuo metu sistema diegiama daugiau nei 4 000 km. linijų, kurios turėtų pradėti veikti iki 2013 m. pabaigos.

45. 2009 m. liepos 22 d. patvirtintame įdiegimo Europoje plane numatyta, kad pagrindinėse linijose sistemą įdiegti privaloma iki 2015 m. Iki 2012 m. pabaigos valstybės narės turi pateikti išsamius kalendorius, kuriuose būtų nurodytos konkursų paskelbimo datos ir pagrindiniai projekto įgyvendinimo etapai siekiant 2015 m. įdiegti ERTMS. Komisija atidžiai stebės, kad būtų laikomasi šio įpareigojimo.

VIII. IŠVADOS

46. 2009 m. ekonomikos krizė padarė didelį poveikį krovinių vežimui geležinkeliais. Nepaisant akivaizdaus pagerėjimo, daugumoje valstybių narių 2010 m. lygis buvo maždaug 15 % žemesnis nei 2008 m., o Prancūzijoje ir Italijoje padėtis dar pablogėjo. Tačiau matyti, kad šiuo metu Sąjungoje geležinkeliams tenkanti transporto dalis yra panaši į buvusią prieš krizę.

47. Keleivių vežimas geležinkeliais nuo krizės nukentėjo kur kas mažiau. Daugumoje ES–15 šalių eismas buvo ir toliau plėtojamas. Dešimtajame praėjusio amžiaus dešimtmetyje prasidėjęs nuosmukis ES–12 šalyse 2010 m. tęsėsi. Esant tokioms aplinkybėms akivaizdžiai pastebima, kad visose valstybėse narėse, kuriose pastaruoju metu sparčiau plėtotas eismas, keleivių lūkesčiai, kaip matyti iš Komisijos užsakymu atliktos apklausos, buvo labiau patenkinti (pavyzdžiai – geri Jungtinės Karalystės ir Lietuvos rezultatai).

48. Prasidėjus krizei pagreitėjo krovinių vežimo geležinkeliais rinkos atvėrimo procesas, nors skirtingose valstybėse narėse jis vyko nevienodu greičiu. Be to, kai kurios rinkos senbuvės per kitose Europos šalyse veikiančius savo filialus dabar užima nemažas tų šalių rinkų dalis. Apskritai krizė nesustabdė rinkos naujokių veiklos plėtojimo įvairiose nacionalinėse rinkose. Svarbu pažymėti, kad didesnis konkuruojančių geležinkelio įmonių skaičius nepadarė neigiamo poveikio aukštam šios transporto priemonės saugos lygiui.

49. Daugumoje valstybių narių palaipsniui atveriama keleivių vežimo rinka. Prie geležinkelių transporto rinkos stebėsenos greitai bus prisidėta paskelbiant Komisijos užsakymu šiuo metu atliekamą Eurobarometro tyrimą dėl keleivių vežimo geležinkeliais vidaus rinkos atvėrimo. Į šio tyrimo rezultatus bus atsižvelgta rengiant būsimą teisėkūros procedūra priimamo akto pasiūlymą dėl keleivių vežimo geležinkeliais vidaus rinkos atvėrimo.