

HU

HU

HU



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 6.2.2008
COM(2008) 54 végleges

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE A TANÁCSNAK ÉS AZ EURÓPAI
PARLAMENTNEK**

A vasúti infrastruktúra minőségét szolgáló többéves szerződések

{SEC(2008)131}
{SEC(2008)132}
{SEC(2008)133}

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE A TANÁCSNAK ÉS AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

A vasúti infrastruktúra minőségét szolgáló többéves szerződések

1. ÁLTALÁNOS HÁTTÉR

1.1. A vasúti infrastruktúrák finanszírozása

Az Európai Közösség közlekedéspolitikájának célkitűzése, hogy fejlessze és optimalizálja a közlekedési infrastruktúrát, valamint, hogy biztosítsa annak minőségi, megbízható, rugalmas és ügyfélorientált működtetését. Mindehhez a megfelelő finanszírozási források mobilizálása szükséges. A vasúti infrastruktúracsomag¹ elfogadása után hat évvel továbbra is aggodalmakra ad okot a meglévő vasúti infrastruktúra fenntartható finanszírozása, az infrastruktúrához kapcsolódó szolgáltatások minősége és a pályahálózat-működtetők jobb teljesítményre ösztönzése. Ez a 2006 májusa és 2007 szeptembere között az érdekelt felekkel lefolytatott kiterjedt konzultáció² egyik eredménye.

Ez a közlemény azokat az intézkedéseket határozza meg, amelyeket a tagállamoknak és a pályahálózat-működtetőknek kellene meghozniuk, hogy a pénzügyi egyensúly a vasúti infrastruktúrához kapcsolódó szolgáltatások megfelelő szintjével párosuljon. A Bizottság azt ajánlja, hogy ezeket az intézkedéseket egységesen és teljes mértékben alkalmazzák az Európai Unió területén, de ugyanakkor fontolóra veszi olyan kötelező erejű jogszabály megalkotását, amely biztosítja, hogy az Európai Unió vasúti szolgáltatási piaca teljesen összhangban legyen a tagállamok vasúti infrastruktúra-fejlesztésre vonatkozó felelősségi köreivel.

1.2. A vasúti infrastruktúra fejlesztését szolgáló stratégiai referenciakeret

A vasúti infrastruktúra rendelkezésre bocsátása a versenyképes vasúti szolgáltatási piac kulcsfontosságú feltétele. Az infrastruktúra fejlesztése két piaci szereplőt érint: a tagállamokat, azaz a nemzeti kormányokat, akik az infrastruktúra tulajdonosai, valamint a vasúti infrastruktúra üzemeltetőjét (pályahálózat-működtető). E szereplőknek a vasúti jogszabályokban rögzített hatásköreikkel összhangban az infrastruktúra-fejlesztés hatályáról és jellegéről, valamint a kapcsolódó pénzügyi forrásokról egységes megközelítés keretében kell döntéseket hozniuk.

Az első előfeltétel az egységes stratégiai közlekedéspolitikai keretrendszer megléte. Az egyes szállítási módok hosszú távú infrastruktúra-szükségeiről az állam hoz határozatot közlekedéspolitikája keretében a jövőbeni felhasználói igényekkel összhangban. Ebből következnek azok a paraméterek, amelyek az infrastruktúra legjobb minőségi szintjére és a vasúti hálózat kiterjedésére vonatkozó határozatok meghozásához szükségesek. Ez magával

¹ A 2001/12/EK, 2001/13/EK és 2001/14/EK irányelvek, amelyeket együtt infrastruktúra-csomagnak is neveznek.

² A konzultáció a következőket foglalta magában: az érdekelt felek részvételével 2006 májusában rendezett workshop, kettő, a Bizottság által 2006-ban és 2007-ben indított projektek keretében az érdekelt felekkel lefolytatott konzultáció, illetve egy nyilvános konzultáció, amely 2007 szeptemberében zárult le.

vonhatja olyan vonalak bezárását is, ahol ésszerűen nem várható közlekedési igény, illetve a közlekedési kapacitás növelését is azokon a területeken, ahol a növekvő igények ezt megkövetelik³.

1.3. Az állami beavatkozás szintje

Az Unió tagállamai a karbantartás⁴ és új vasúti infrastruktúra tekintetében 2006-ban 13,9 milliárd eurós kiadást jelentettek be, de ez nem tartalmazza a köz- és magánszféra közötti partnerségekből származó pénzeszközöket. A felhasználói díjakból befolyó bevételekkel együtt a vasúti karbantartás költsége évente eléri akár a 35 milliárd eurót is. A felhasználói díjakból származó bevétel általában mindössze a kiadások 30–50%-át fedi le, de kiugró esetekben ez az arány akár 10 és 100% is lehet.

Az uniós hozzájárulások főleg a közlekedési infrastruktúra transzeurópai hálózatok költségvetése keretében történő társfinanszírozásából, illetve a kohéziós és regionális alapok egy részéből állt össze. Ez a transzeurópai vasúti hálózat (TERN) infrastruktúrájának építésére és helyreállítására fordítható és csak a hálózat egy kis részét érinti.

A közösségi jogszabályok értelmében a vasúti infrastruktúrára vonatkozó díjszabás egy további vonat üzemeltetésének határköltségét veheti alapul, a teljes költségterítés csak kivételes esetekben és bizonyos feltételek mellett valósulhat meg⁵. Számos esetben a tagállamok meghatározó szerepet játszanak a vasúti pályahálózat-működtetők pénzügyi stabilitásának biztosításában. A vasúti pályahálózat-működtetők a karbantartási kiadások tetemes részét saját bevételekből, illetve állami forrásokból fedezik. Az ilyen átutalások tekintetében felmerül az állam és a pályahálózat-működtetők közötti viszony kérdése.

2. A VÉGREHAJTÁS ÁLLAPOTA

2.1. Az Európai Unió jog keretei

Az uniós jogszabályok olyan ösztönzők bevezetését írják elő, amelyek csökkentik az infrastruktúra rendelkezésre bocsátásából és az ebből következő díjakból származó költségeket. A költségeket a biztonsági szempontok figyelembe vételével kell csökkenteni az infrastruktúrával kapcsolatos szolgáltatások minőségének fenntartása és javítása mellett. A Közösség kidolgozta a biztonságirányítási rendszer és a baleset(iadat-)jelentés részletes követelményeit, az infrastruktúra-szolgáltatások felügyelete tekintetében azonban nincsenek ilyen közösségi szintű kötelezettségek.

A tagállamok dönthetnek úgy, hogy az említett kötelezettségeket szabályozási intézkedések és/vagy szerződéses megállapodások – úgy nevezett többéves szerződések – révén teljesítik⁶. Az ilyen szerződéseket legalább három évre kötik, azaz a hagyományos éves költségvetésnél hosszabb időtartamra. A szerződési feltételekről és a fizetési konstrukcióról a szerződés teljes időtartamára vonatkozóan előre kell dönteni.

³ A holland kormány például éves vasúti infrastruktúra-működtetési tervét az összes szállítási módra kiterjedő tízéves nemzeti mobilitási terv alapján fogadja el.

⁴ Ez a fogalom a vasúti infrastruktúra felújítási és korszerűsítési munkálatait foglalja magában.

⁵ A 2001/14/EK irányelv 7. és 8. cikke.

⁶ A 2001/14/EK irányelv 6. cikke és különösen annak (2), (3) és (4) bekezdése.

Néhány európai ország pályahálózat-működtetője értékes tapasztalatra tett szert a többéves szerződések alkalmazása terén. A Bizottság úgy ítéli meg, hasznos lenne, ha ezt a megközelítést szélesebb körben alkalmaznák a meglévő legjobb gyakorlatok alapján. Ezért felkérte a tagállamokat, hogy a pályahálózat-működtetőkkel folyamatosan álljanak át a vasúti infrastruktúra karbantartásának és modernizációjának szerződéses alapú finanszírozására. Ez a teljesítmény-alapú rendszer⁷ megfelelő kerete is.

2.2. További jogi követelmények

A fent említett – közvetlenül a többéves szerződésekre utaló – szabályokon kívül az EU vasúti irányelvei egyéb olyan rendelkezéseket is előírnak, amelyek hasznosak lehetnek a végrehajtás tekintetében:

- A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket a nemzeti vasúti infrastruktúrájuk fejlesztése érdekében⁸. A pályahálózat-működtetőnek a feladatokkal, a nagyságrenddel és a pénzügyi szükségletekkel összhangban elegendő finanszírozást ítélnének meg, elsősorban új beruházások fedezése céljából⁹. A pályahálózat-működtető üzleti tervet készít a pénzügyi egyensúly és annak biztosítása érdekében, hogy az eszközök a célok eléréséhez szükséges szintűek legyenek¹⁰.
- A tagállamok kötelesek biztosítani, hogy a pályahálózat-működtetők kiadásai és bevételei ésszerű időtartam során egyensúlyban maradnak. Ez valamennyi tevékenységre vonatkozik, még akkor is, ha azok nem kapcsolódnak közvetlenül az infrastruktúra karbantartáshoz.

Ezen túlmenően külön rendelkezések foglalkoznak az állami finanszírozás jogosultságával és átláthatóságával, tekintettel a pályahálózat-működtető üzemeltetési függetlenségére és tevékenységeinek gazdasági jellegére:

- A közösségi jog tiltja az állami források átutalását a vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők között.
- A pályahálózat-működtetőre vonatkozóan külön eredmény-kimutatás készítése és közzététele kötelező.
- Az uniós pályahálózat-működtetők teljesítményalapú rendszert alkalmaznak az infrastruktúrahasználati díjrendszerükön belül.
- Végezetül, az állami támogatás szabályaira tekintettel kell lenni¹¹.

⁷ Lásd az 1. vasúti csomag végrehajtásáról szóló, 2006. május 3-i COM(2006) 189 végleges bizottsági közlemény következtetéseit, 10. o.

⁸ Lásd a 91/440/EGK irányelv 7. cikkének (1) bekezdését.

⁹ Lásd a 91/440/EGK irányelv 7. cikkének (3) bekezdését.

¹⁰ Lásd a 91/440/EGK irányelv 7. cikkének (4) bekezdését.

¹¹ A Bizottság fontolóra veszi a vasúti ágazatnak nyújtott állami támogatásokra vonatkozó külön iránymutatások kidolgozását, amelyek többek között a vasúti infrastruktúra céljára felhasználandó állami forrásokkal is foglalkoznak.

2.3. A többéves szerződések jelenlegi alkalmazása

A többéves szerződések jelenlegi helyzete tagállamonként jelentősen változó (lásd a 4. mellékletet). A tagállamok közel fele nem alkalmazza és nem is tervezi alkalmazni azokat. Néhány tagállam nem nyújt finanszírozást a vasúti infrastruktúra karbantartásához, mások első alkalommal kezdtek szerződési tárgyalásokat, egyesek pedig már újabb többéves időszakra hosszabbítják meg a meglévő szerződéseket. Ugyanakkor egyre több tagállam tervezi az ilyen szerződések bevezetését azt követően, hogy teljesítették az első vasúti csomag követelményeit.

Ausztria, Belgium, Bulgária, Észtország, az Egyesült Királyság, Franciaország, Írország, Lettország, Olaszország és Románia pályahálózat-működtetői többéves szerződéseket kötöttek az állammal. Néhány állam a meglévő szerződések megújítását végzi (pl. az Egyesült Királyság), míg mások először kezdtek ilyen szerződés kidolgozásába (pl. Németország). Ausztriában, Bulgáriában, az Egyesült Királyságban, Hollandiában, Írországon, Magyarországon és Szlovákiában az infrastruktúra rendelkezésre bocsátásáért járó kifizetések már minőségi kritériumok alapján folynak¹².

3. A KARBANTARTÁS FINANSZÍROZÁSÁNAK NAGYBAN ELTÉRŐ MÓDOZATAI

A vasúti ágazat versenyképessége nagymértékben függ az infrastruktúra hozzáférhetőségétől és minőségétől. Mindazonáltal az infrastruktúra karbantartása nem mindig kapja meg azt a figyelmet és pénzügyi támogatást, amelyet a vasúttársaságok elvárnak az egyéb közlekedési módokkal vívandó eredményes verseny érdekében.

A pályahálózat-működtetők közel harmada állítja, hogy a rendelkezésre álló támogatás nem elegendő a hálózat fenntartásához.¹³ Az egyes tagállamok között óriási – néha akár 30-szoros – eltérés tapasztalható a pályakilométerenkénti karbantartási kiadások¹⁴ tekintetében. Néhány tagállam pályahálózat-működtetője nem részesült állami finanszírozásban 2003 és 2006 között, az általuk üzemeltetett jelentős hálózat ellenére sem. Az Unióhoz 2004-ben csatlakozott tagállamok abban az évben 280 millió eurót költöttek az infrastruktúra fejlesztésére szemben az EU-15 tagállamaiban elköltött több mint 13 milliárd euróval (lásd az 1. mellékletet).

Ez a nagy különbség arra utal, hogy néhány hálózat egyre jobban lemarad a karbantartási munkálatok tekintetében, amit a pályahálózat-működtető nem képes finanszírozni.

Ezt illusztrálандó az alábbi számadatok mutatják a saját és idegen tőke alakulását 1995 és 2004 között a nagyobb európai vasúti társaságok (pályahálózat-működtetők és vasúttársaságok) esetében. A vasutak saját tőkéje folyamatosan csökkent, miközben adósságaik megnövekedtek. Az infrastruktúra karbantartásán kívül egyéb tényezők –

¹² Forrás: Community of European Railways and Infrastructure Managers (Az Európai Vasúti Társaságok és Pályahálózat-működtetők Közössége), CER, 2006. Svájc megújítja többéves szerződését, amelyben a kifizetések az infrastruktúra minőségétől függenek.

¹³ Az Ecorys a „Guidelines for sustainable partnerships in railway maintenance” (Íránymutatások a vasúti karbantartás területén megvalósuló fenntartható partnerséghez) című tanulmánya rámutatott, hogy a működtetők 31%-a nem rendelkezik elegendő költségvetési forrással. Ezek átlagos évi vesztesége az összes költségek 10%-tól 89%-ig terjed.

¹⁴ Lásd a 2. melléklet táblázatát.

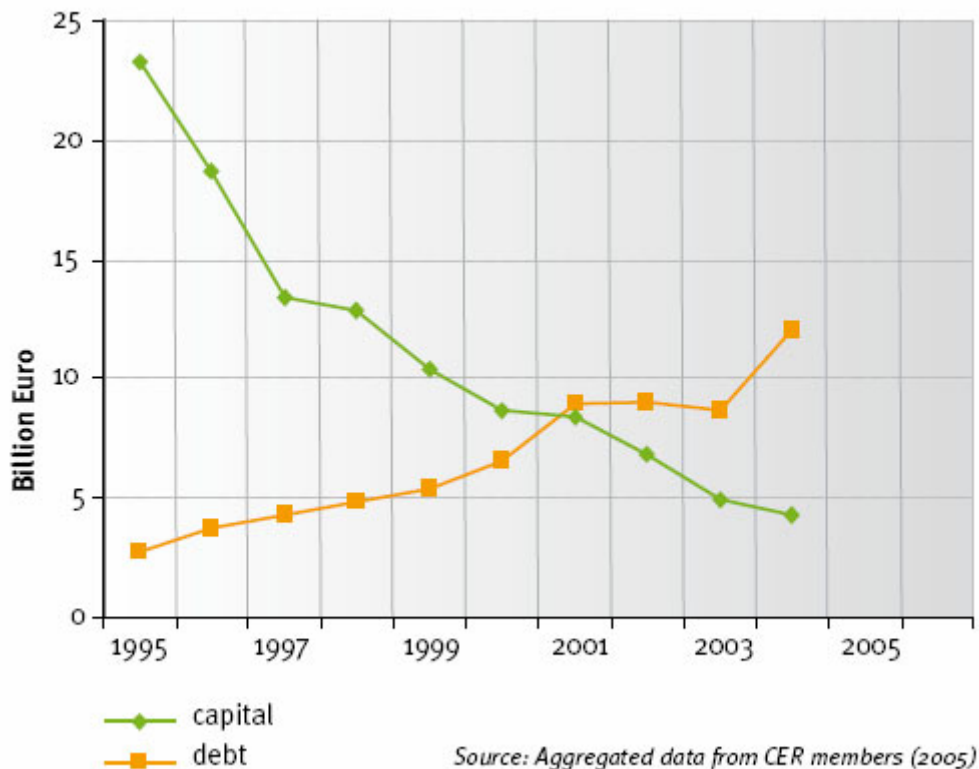
mint például a közszolgáltatási kötelezettségekből eredő költségek kompenzációjának hiánya – is hozzájárulnak ehhez, azonban a pénzügyi stabilitás hiányában megnyilvánuló végeredmény változatlan.

A karbantartásra fordított pályakilométerenkénti kiadások 2006-ban a szlovákiai 220 eurós és a lengyelországi 16 000 eurós alacsony összegektől a németországi 160 000 eurós és az egyesült királyságbeli 360 000 eurós összegekig terjedtek¹⁵. Ez a nagy eltérés – amely meghaladja a költségek szintjéből következő különbségeket – azt feltételezi, hogy néhány esetben a karbantartás nem fenntartható, míg más esetekben **a pályahálózat-működtetők Európa-szerte nem egyformán használták ki a rendelkezésre álló költségcsökkentési lehetőségeket.**

A vasúti ágazat sikeresen javított biztonsági teljesítményén, annak ellenére, hogy a kiindulási szintek is igen magasak voltak. Ugyanez azonban nem igaz az infrastruktúra minőségére. Ahol a bevételek nem elegendőek egy nagy, sokszor túlméretezett hálózat karbantartásához az infrastruktúraszolgáltatások minősége hanyatlani kezd. (Egységes) teljesítménymutatók meghatározása és közzététele nélkül a csökkent infrastruktúra-minőség nehezen kimutatható. Csak hosszú idő elteltével, amikor már a sebességhatárokat biztonsági okokból csökkenteni kell, válik láthatóvá a probléma valódi súlyossága.

A 6. mellékletben található esettanulmány mutatja, hogy a hiányos infrastruktúra eredményeképpen a közlekedési szolgáltatások minősége zuhan és az ügyfelek inkább a közúti közlekedési módot választják. Így ördögi kör jön létre, mivel a pályahálózat-működtetők bevételtől esnek el, és kevesebb forrást fordíthatnak a karbantartásra. Hasonló probléma jelentkezik ott, ahol vasúti személyszállítás közszolgáltatási kötelezettségét nem megfelelően kompenzálják.

¹⁵ Lásd a bizottsági szolgálati munkadokumentum 2. mellékletét.



Billion Euro milliárd euro

capital saját tőke

debt idegen tőke

Source: Forrás:

Aggregated data from CER members (2005) Az Európai Vasúti Közösség (CER) tagjaitól gyűjtött adatok (2005)

Ábra A saját és idegen tőke (adósság) alakulása a közép- és kelet-európai országok vasútjai esetében

4. A TÖBBÉVES SZERZŐDÉSEK SZEREPE

A többéves szerződések az infrastruktúra karbantartására vonatkozó hosszú távú finanszírozási megállapodások. A 3. melléklet egy többéves szerződés főbb elemeit, illetve megfelelő kidolgozása és megtárgyalása esetén az ilyen megállapodás által nyújtott potenciális előnyöket tekinti át.

4.1. A karbantartás hosszú távú finanszírozási kerete

A meglévő hálózat műszaki kritériumokon és meghatározott felújítási időközökön alapuló megóvása sok éven át a vasúti karbantartás uralkodó megközelítése volt. A vasúti infrastruktúrának azonban arra van szüksége, hogy reagálni tudjon a közlekedési szolgáltatások iránti kereslet jövőbeni alakulására és így fokozni tudja a forgalmat és a

felhasználói díjakból származó bevételeket. A többéves szerződések arra kényszerítik a szerződő feleket, hogy hosszú távú álláspontot alakítsanak ki és a karbantartási terveket a pályahálózat-működtető üzleti terve és ezáltal a szolgáltatások iránti kereslet jövőbeni alakulása alapján dolgozzák ki. Az érdekelt felek részvételével tartott workshop arra a következtetésre jutott, hogy a többéves szerződések körültekintőbb kompromisszumos megoldásokhoz vezetnek az adófizetők és a felhasználók érdekei, a hálózat karbantartása és minősége, valamint a rövid távú karbantartás és a felújítás vonatkozásában.

4.2. A díjszabási rendszer kiegészítője

Amennyiben a legtöbb pályahálózat-működtető nem képes a felhasználói díjakból fedezni a teljes karbantartási költséget, a többéves szerződés keretében nyújtott támogatás a szükséges pénzügyi stabilitás érdekében kiegészíti a felhasználói díjakat. Ekképp a többéves szerződésnek összhangban kell lennie a díjszabási keretrendszerrel, amelynek ugyanakkor a hatályos díjszabási szabályozásnak¹⁶ kell megfelelnie, anélkül hogy megsértené a pályahálózat-működtető díjmegállapítási jogát¹⁷.

4.3. Lehetővé teszi a hatékony költségcsökkentést

A vasúti karbantartás és felújítás hosszú távú tervezése csökkentheti az egységköltségeket, mivel a karbantartáshoz szükséges felszerelések és személyzet jobban igazodik a tervezett munka típusához és mennyiségéhez, továbbá kevésbé lesz szükség a tervek gyors megváltoztatására. Ez egyaránt igaz a belső munkákra és a kiszervezett karbantartásra is.

Az éves költségvetési keret megköveteli, hogy a pénzeszközöket az év vége előtt felhasználják, még akkor is, ha jóval költséghatékonyabb lenne a munkálatok elhalasztása, vagy fordítva, ha nem áll rendelkezésre elegendő pénzeszköz, el kell halasztani az esedékes karbantartást a következő évre. Az évesről a többéves költségvetési keretre való átállás révén a pályahálózat-működtető rugalmasabban használhatja fel a pénzeszközöket, ami jobban igazodik az üzleti igényekhez, mint az állami támogatásokra vonatkozó szigorú szabályozás.

A lenti táblázat a karbantartás költségcsökkentési lehetőségeit mutatja a pályahálózat-működtetők és közlekedési miniszterek által a 2007-es konzultáció során meghatározott számértékek segítségével. Az általuk beküldött válaszok alapján azon államok esetében, amelyek egyelőre nem alkalmaznak többéves szerződéseket 580 millió eurós abszolút költségcsökkentés lehetőségét tartják valószínűnek, amelyen belül 370 millió euro származik a karbantartási munkálatok hatékonyabb tervezéséből (lásd a hatásvizsgálatot).

¹⁶ A 2001/14/EK irányelv 4. cikke értelmében a tagállamok a pályahálózat-működtető üzemeltetési függetlensége tiszteletben tartásával létrehozhatnak egy díjszabási rendszert.

¹⁷ Példaként lásd a bizottsági szolgálati munkadokumentum 6. mellékletében található, Angliát és Skóciát érintő esettanulmányt.

<i>A többéves szerződések a következők miatt csökkentik a karbantartás költségeit:</i>	<i>Várható költségcsökkenés</i>	<i>Válaszok száma</i>
a források hatékonyabb felhasználása	2–5%	6
a karbantartás kiszervezésének fokozott hatékonysága	5–10%	3
előnyösebb személyzetcsökkentési politika	0,1–3%	3

Táblázat: Karbantartási költségmegtakarítás. Forrás: EU rail infrastructure managers (Az EU vasúti pályahálózat-működtetői), PriceWaterhouseCoopers 2007.

A „felhasználod vagy elveszíted” elv kényszerítő hatása alatt a karbantartási munkálatok általában az év vége felé válnak gyakoribbá. Az állami költségvetés logikája értelmében a források összege csökken amennyiben azt az előző évben nem használták fel hiánytalanul. Az ebben az időszakban végzett komoly karbantartási munkálatok több késést okoznak és lehetetlenné teszik a zavartalan szolgáltatásnyújtást. Az éves tervezés többéves rendszerrel való felváltása tehát csökkenti zavaró hatások számát, mivel a karbantartási munkálatok úgy tervezhetők, hogy azok a legkisebb mértékben zavarják a közlekedést. Ha a hatékony teljesítményrendszereket mindenhol bevezetik, az említett stratégia még inkább kifizetődő lesz, mivel a pályahálózat-működtetőnek az általa okozott minden zavarért kártalanítania kell a felhasználót.

Ha a többéves szerződés kizárólag az életciklus-költségek egyes részeit tartalmazza, például vagy a felújítási, vagy a karbantartási költségeket, az az életciklus-költségek meghaladására ösztönözhet vagy azt eredményezheti, hogy a pályahálózat-működtetők túl kevés karbantartást végeznek el, tudva, hogy később a felújítási költségeket visszaigényelheti az államtól. Az ilyen halasztott karbantartás rosszabb infrastruktúraminőséget eredményez.

4.4. A teljesítményértékelés és a szabályozási felügyelet lehetővé tétele

A pályahálózat-működtetők ne kérjék egyes információk – különösen a karbantartás költségére vonatkozó adatok – bizalmas kezelését. Általában az infrastruktúra-szolgáltatások területén nincs versenyhelyzet, mivel azok természetükből adódóan monopólium jellegűek. A pénzügyi adatok közzétételére vonatkozó előírás összhangban van a nyilvánosság azon jogával, hogy tájékoztassák a közpénzek felhasználásáról.

Könnyebben felmérhető a pályahálózat-működtetők egymáshoz viszonyított helyzete, ha hatékonyabban kitűzhetők a teljesítménycélok. Következésképpen a költséghatékonyság nemcsak a nemzeti pályahálózat-működtető költségadataihoz viszonyítva, hanem a többi pályahálózat-működtetőhöz viszonyított teljesítménye alapján is meghatározható. Emellett a szabályozó hatóságok kötelezik a pályahálózat-működtetőket, hogy a romló infrastruktúrára vonatkozó információkat jóval azelőtt hozzák nyilvánosságra, hogy a bevezetett alacsonyabb sebességhatár kifejti negatív hatását a vasúti teljesítményre.

4.5. A teljesítmény- és minőségellenőrzés javítása

A többéves szerződések ösztönzik a bemeneti feltételeken alapuló elbírálásról – azaz amikor a pályahálózat-működtető bizonyos kiadások felmerülése esetén támogatják – a kimeneti feltételeken alapuló elbírálásra – azaz amikor a támogatás teljesítmény alapú – való áttérést. A minőségmutatóknak meg kell felelniük a SMART¹⁸ alapelveknek.

Jelenleg minőségi kritériumok két csoportja használatos: a vasúti szolgáltatás minőségén (pl. sebesség, biztonság), illetve az infrastruktúra rendelkezésre bocsátásán alapuló mutatók. Az első csoport az alacsonyabb sebességhatárból eredő késéseket számszerűsíti, illetve a jogszabályok értelmében a vasúti baleseti statisztikák számára előírt baleseti adatokat adja meg. Az infrastruktúra rendelkezésre bocsátásához kapcsolódó mutatók lehetnek a pályakilométerenkénti karbantartási költségek, illetve az ideiglenes sebességhatározások által érintett vonalak százalékos aránya. Ezeket az adatokat a pályahálózat-működtető már a pályahasználati díjszabási rendszere számára összegyűjti és kiszámítja.

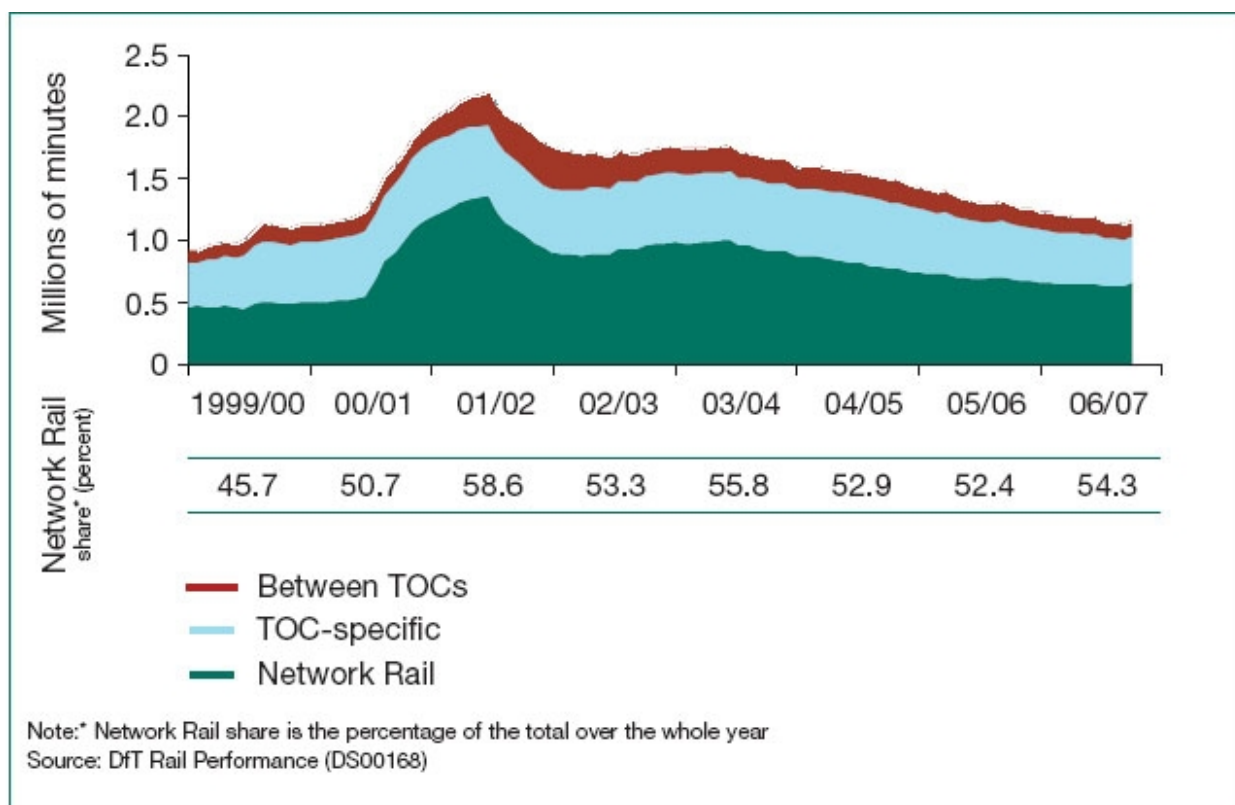
Az egyre gyakrabban előforduló rendellenességek (pl. síntörés vagy -repedés) korai figyelmeztető jelek, amelyek az infrastruktúra minőség hanyatlását mutatják. Az infrastruktúraeszközök hátralévő élethosszának csökkenése nem fenntartható karbantartásra, azaz az elhasznált hálózatra utaló jel lehet. A sínpálya rendelkezésre állása is fontos teljesítménymutató lehet, ahol meg kell különböztetni a tervezett és a nem tervezett rendelkezésre állást. Amikor egy alaphálózathoz történik a rendelkezésre állás gyűjtése, a hálózat egyes részeire vonatkozó statisztikai adatokat az adott vonal jelentősége szerint kell súlyozni.

A pályahálózat-működtető egyik alapvető kötelessége, hogy infrastruktúra-nyilvántartása segítségével ellenőrizze az állóeszközök állapotát. A transzeurópai vasúti hálózatok esetében ez nyilvántartás már most is kötelező¹⁹. Ezek célja, hogy tájékoztassák a pályahálózat-működtetőt az adott eszköz üzembe helyezésének időpontjáról és várható élettartamáról. Ezért fontos szerepet tölt be a karbantartás lemaradásának értékelésében.

Az alábbi ábra az egyesült királyság pályahálózat-működtetője, a Network Rail és vonatüzemeltetői által okozott késéseket mutatja percben kifejezve. A többéves szerződések bevezetését követően az infrastruktúrának tulajdonítható késések folyamatosan csökkenni kezdtek (lásd a legalsó görbét).

¹⁸ „SMART”: Konkrét (Specific) a mutatók és a célkitűzések viszonyát tekintve, Mérhető (Measurable) a számszerűsíthetőség tekintetében, Elérhető (Achievable) egy adott piaci helyzetben és bizonyos források megléte esetén, Releváns (Relevant) a pályahálózat-működtető üzleti tervére nézve, Időkerethez kötött (Time-framed) egy kritérium vizsgálatának és összehasonlításának megegyezés szerinti időpontja tekintetében.

¹⁹ A hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2001/16/EK irányelv 24. cikke előírja, hogy a hagyományos vasúti rendszerek infrastruktúra nyilvántartásait évente nyilvánosságra kell hozni és frissíteni kell. A nyilvántartás részletes jellemzőit az átjárhatósági műszaki előírásokban kell meghatározni. Hasonló rendelkezések találhatók a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 96/48/EK irányelvben.



Network Rail Network Rail

share (percent)részesedés (százalékban)

Millions of minutes millió perc

Between TOCs Vasúti társaságok között

TOC-specific Vasúti társaságra jellemző

Network Rail Network Rail

Note: * Network Rail share is the percentage of the total over the whole year.

Megjegyzés: * A Network Rail részesedése az év során mért teljes érték százalékban kifejezett részaránya.

Source: DfT Rail Performance (DSO0168) Forrás: Közlekedési Igazgatóság (DfT) Vasúti teljesítmény (DSO0168)

Ábra: Az átlagos késés felelős fél szerinti bontása

Az állam, a szabályozó hatóság és az infrastruktúra használói – különösen a vasúttársaságok és szállítványozók – összehasonlíthatják az egyes pályahálózat-működtetők teljesítményét (teljesítményértékelés) és eszerint tűzhetnek ki célokat. Így pontosabb információkkal rendelkeznek az üzleti terveik kidolgozásakor várható infrastruktúraminőségről. A felhasználók a várható kereslet tekintetében értékelhetik és ellenőrizhetik a karbantartást²⁰.

²⁰

További információért lásd a bizottsági szolgálati munkadokumentum 5. mellékletét.

4.6. A szerződéses megállapodások hatékonyságának megőrzése

A hitelesség érdekében valamennyi szerződéses megállapodásnak tartalmaznia kell a nem-megfelelőség esetén életbe lépő szankciókat. A szerződésnek egyértelmű és átlátható eljárásokat kell megállapítania arra vonatkozóan, hogy hogyan határozható meg a szerződésben foglalt kötelezettségek megszegése, mint az alulfinanszírozás vagy a megállapított finanszírozási szabályok állam általi olyan figyelmen kívül hagyása, ami hatással van a pályahálózat-működtető szolgáltatásnyújtási képességére. Mindez fordítva is igaz, a pályahálózat-működtető esetében is előfordulhat, hogy nem felel meg egy vagy több megállapított teljesítménykritériumnak. Az ellenőrzési folyamatot független szervezet végezze, ne az állam, vagy a pályahálózat-működtető. A gyakorlat azt mutatja, hogy a független, komoly háttérű és kompetens szabályozó szerv a legjobb erre a feladatra, feltéve, hogy nem része az ajánlatkérőnek és rendelkezik a szükséges szakértői gárdával, költségvetéssel és adathozzáférési jogokkal.

A szankció állhat pénzbüntetésből (pénzbírság), a vállalt feladatok teljesítési szintjéhez igazított pénzügyi támogatásból, a vezetők leváltásából, vagy a vasúti infrastruktúra másik pályahálózat-működtető számára történő átadásából. Mindazonáltal a szankciók végrehajtása előtt a két félnek (és a szabályozó szervnek) kísérletet kell tennie a peren kívüli egyességre.

A szankcióknak fokozatosnak és a jogsértéssel arányosnak kell lenniük. Kezdetben a felek megegyezésre juthatnak, szükség esetén az ellenőrző szerv közvetítésével. Amennyiben a pályahálózat-működtető nem teljesíti szerződéses kötelezettségét, a szankciókat az állam tulajdonosi minőségében vezetheti be, pl. a vezetők leváltása révén. Később pénzbüntetés kiszabására vagy a franchise feltételeinek megváltoztatására is lehetőség nyílik, amely során az infrastruktúra egyes részeit átadják egy másik pályahálózat-működtetőnek.

Általában a minőségi követelmények enyhülését vagy a hálózat méretének csökkenését vonja magával, ha az állam nem teljesíti támogatási kötelezettségvállalását. Ebben az esetben is a szabályozó hatóság közvetítőként lép fel és/vagy be kell vonni a szerződés újratárgyalásába. A pályahálózat-működtető fel tudja mérni a különféle támogatási szintek hatását az infrastruktúra minőségére. E folyamatot átláthatóbbá teheti az ha a pályahálózat-működtető modellezni tudja a be és kimeneti feltételek közötti összefüggéseket.

5. A LEGJOBB GYAKORLATOK ÖSZTÖNZÉSE A TÖBBÉVES SZERZŐDÉSEK ALKALMAZÁSA SORÁN

A fentiek fényében a további lépéseket három – tagállami, pályahálózat-működtetői és szabályozó szervi – szinten kell fontolóra venni.

A legjobb gyakorlatok a tagállamoktól **többéves szerződések kötését** követelik meg a pályahálózat-működtetőkkel, amelyek magukban foglalják a 3. mellékletben említett elemeket és az ott megadott előnyök megvalósítását célozzák. Mindazonáltal az olyan tagállam ahol nem kötöttek ilyen szerződést, írja elő **a pályahálózat-működtető számára, hogy forrásait, beleértve a belső és külső forrásokat is, több mint hároméves időszakra kösse le.**

A tagállamok és pályahálózat-működtetőik biztosítják, hogy **a többéves szerződések összhangban legyenek** a nemzeti stratégiai közlekedési tervekkel és a pályahálózat-működtetők üzleti terveivel. Ugyanez vonatkozik az infrastruktúrát érintő franchise-

megállapodásokra, valamint a vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők közötti bármilyen keretszerződésre.

Az állam **konzultál az érintett felekkel** a többéves szerződésekkel kapcsolatos valamennyi javaslatról, az új szerződés megkötése vagy a szerződés hatályos rendelkezéseinek újratárgyalása előtt. Ezt követően a hálózat méretéről és minőségéről folytat megbeszéléseket.

A tagállamok fokozzák erőfeszítéseiket és csökkentik az infrastruktúra biztosításának és használatának költségeit és díjait. E célból a tagállamok megállapodnak a számszerűsített költségcsökkentési célkitűzésekről és azokat legalább hároméves időszakon keresztül ellenőrzik és érvényesítik.

A pályahálózat-működtetők összes vonalukon legalább egyszer – a fő vonalakon ennél gyakrabban – **méréseket végeznek a pálya állapotára vonatkozóan**.

E mérések alapján a pályahálózat-működtetők meghatározzák és nyilvánosságra hozzák azokat a mutatókat, amelyek segítségével a többéves szerződés időtartama alatt évente értékeli és előrejelzi az infrastruktúra minőségét és a teljesítményt.

Az állam infrastruktúraüzemeltetésbe történő önkényes beavatkozásainak számát a szerződésben foglalt értékre kell korlátozni, és a pályahálózat-működtető a megállapított célkitűzések megvalósításán fáradozik a számára biztosított széles körű **üzemeltetési függetlenség** mellett. Egyéb esetekben a megállapodást vagy szerződést újra kell tárgyalni.

A pályahálózat-működtetők a **vasúthálózat-használati feltételekben** jelentést tesznek a nem megfelelően karbantartott vonalakról és a romlásnak indult infrastruktúra minőségről, ennek hiányában az infrastruktúrát üzemén kívül helyezik. Az ilyen információt megfelelő időben kell közölni, hogy a felhasználók számára korai előrejelző rendszerként funkcionálhasson.

Egy **független szervet** kell megbízni a többéves szerződésnek való megfelelés ellenőrzésével és jogvita esetén a többéves szerződés felei közötti közvetítéssel. Ennek feltétele, hogy a szerv rendelkezik az ilyen típusú értékelés elvégzéséhez szükséges személyzettel és szakértelemmel.

Végezetül a többéves szerződés lehet a kezdeti lépés az infrastruktúrához kapcsolódó szolgáltatások versenytárgyalásos értékesítésének jobb kihasználásában. Mivel nehéz egy teljes nemzeti rendszer egyszerre történő pályázati kiírása, az eljárásba növekvő számú pályahálózat-működtetőt, vasúthálózat-használati feltételt, díjszabási rendszert és hozzáférési feltételt lehetne bevonni. Az esetleges káros hatások minimalizálása érdekében védintézkedéseket kell tenni az egyszerű és megkülönböztetésmentes hozzáférési szabályozás biztosítására a versenyszabályok tiszteletben tartása mellett.

Ebben a szakaszban a Bizottság fontolóra veszi, hogy számos fent említett ajánlását beilleszti az első vasúti csomag 2008-ra tervezett átdolgozási javaslatába.