

HU

HU

HU



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2009.12.18.
COM(2009)676 végleges

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK ÉS AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

Második jelentés a vasúti piac fejlődésének nyomon követéséről

{SEC(2009)1687}

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK ÉS AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

Második jelentés a vasúti piac fejlődésének nyomon követéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

I. BEVEZETÉS

1. Az európai vasutak több éve olyan időszakon mennek keresztül, melyet a szabályozási keret, különösen pedig az európai szabályozási keret fejlődésével, valamint gazdasági, társadalmi és demográfiai jellegű tényezőkkel egyaránt összefüggő, jelentős változások jellemeznek.
2. Jogalkotási téren az 1990-es évektől kezdődően intézkedések sorozatának, azon belül elsősorban három jogalkotási csomagnak a közösségi szintű elfogadására került sor a vasúti vállalkozások közötti szabad versenyen alapuló európai vasúti térség létrehozása érdekében (lásd az 1. mellékletet¹).
3. Ez a folyamat jelenleg végső szakaszába jutott; míg a piac megnyitása eleinte csak a vasúti áru fuvarozásra vonatkozott, 2010. január 1-jétől immár a nemzetközi utasforgalom is megnyílik a verseny előtt. Ezzel párhuzamosan a 2008/57/EK irányelv és a 2008/110/EK irányelv² elfogadásának köszönhetően a közelmúltban kiigazításra került a kölcsönös átjárhatóságra és a biztonságra vonatkozó szabályozási keret.
4. A szabályozási keretnek ez a folyamatos fejlődése motiválta a jogalkotó azon döntését, hogy megbízza a Bizottságot az európai vasúti piac fejlődésének rendszeres nyomon követésével, így módon értékelhetővé téve a közösségi politikai fellépéseknek a vasúti piacra gyakorolt hatását, továbbá elősegítve a vasút területén a jövőben elfogadandó és végrehajtandó intézkedések meghatározását.
5. Ez a jelentés tehát az európai vasúti piacnak a 2001/12/EK irányelvben³ előírt nyomon követésére vonatkozó kötelezettségnek tesz eleget.
6. Ugyanennek tett eleget – elsőként – a vasúti piac fejlődésének nyomon követéséről szóló, 2007. október 18-án elfogadott közlemény⁴. A mostani jelentés nemcsak aktualizálja az elsőt, hanem az előző jelentésben nem érintett témákkal kapcsolatban számos új elemet is bevezet.

¹ Ezt a vasúti piac fejlődésének nyomon követéséről szóló jelentést a Bizottság szolgálatainak munkadokumentuma kíséri, amely 26 mellékletet tartalmaz.

² Az Európai Parlament és a Tanács 2008/57/EK irányelve (2008. június 17.) a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 191., 2008.7.18., 1. o.), valamint az Európai Parlament és a Tanács 2008/110/EK irányelve (2008. december 16.) a közösségi vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv módosításáról (HL L 345., 2008.12.23., 62. o.).

³ Az Európai Parlament és a Tanács 2001/12/EK irányelve (2001. február 26.) a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 75., 2001.3.15.), Va. szakasz.

⁴ 2007. október 18-i közlemény a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek a vasúti piac fejlődésének nyomon követéséről (COM(2007) 609).

II. A VASÚTI PIAC NYOMONKÖVETÉSI RENDSZERE

7. A piacfelügyeleti követelmények teljesítése érdekében a Bizottság bevezette a vasúti piac nyomonkövetési rendszerét (Rail Market Monitoring Scheme; RMMS).
8. A Bizottságot nyomonkövetési feladatának ellátásában egy munkacsoport segíti, amely a nemzeti minisztériumok és a vasúti ágazat szakértőiből áll, beleértve a szociális partnereket is. 2001-től 2009 közepéig az RMMS-munkacsoport huszonkét ülést tartott, ebből négyet az előző jelentés elfogadása óta.
9. E munka hatékonyságát egy, a vasúti piac különböző szempontjaira vonatkozó mutatók sokaságát tartalmazó egységes kérdőív kidolgozása révén sikerült növelni (lásd a 26. mellékletet). A Bizottság sajnálatosnak tartja, hogy néhány tagállam nem, vagy csak hiányosan válaszolt a kérdőívre. Ebből kifolyólag egyes mellékletekben hiányos információk szerepelnek. Jelenleg megfontolás tárgyát képezi, hogy az első vasúti csomag átdolgozása keretében jogi kötelezettséggé válják-e meghatározott információk rendelkezésre bocsátása.
10. Ez az elemzés az RMMS-munkacsoport által elvégzett munkán, és különösen a kérdőív eredményein, emellett a közelmúltban készült tanulmányokon, valamint az Európai Bizottságnál – különösen az Eurostatnál – hozzáférhető statisztikai forrásokon alapul. Ez utóbbi forrás esetében számítástechnikai probléma miatt sajnos hiányoznak a szállításra vonatkozó 2008. évi adatok.

III. A JOGI ÉS INTÉZMÉNYI KERETEK MEGVALÓSÍTÁSA

11. Valamennyi, vasúthálózattal rendelkező tagállam átültette az első vasúti csomag irányelveit. Az átültetés különböző mértékű és esetenként különböző szempontokat érintő hiányosságai azonban arra indították a Bizottságot, hogy 2008 júniusában 24 tagállamnak felszólító levelet, majd 2009 októberében 21 tagállamnak indokolással ellátott véleményt küldjön (lásd a 3. mellékletet).
12. A Bizottság főként 2008-tól kapott több panaszt a piac működésével kapcsolatban, többek között a piaci szereplők magatartásához kapcsolódóan, például a terminálok irányítása és a szolgáltatásokhoz való hozzáférés tekintetében. A Bizottság ennek keretében tervezi az első vasúti csomag bizonyos rendelkezéseinek pontosítását illetve módosítását, a csomag átdolgozása útján.
13. Ezenkívül indokolt hangsúlyozni az ellenőrző szerveket tömörítő, a Bizottság által létrehozott csoport szerepét (lásd a 4. mellékletet). Ez utóbbinak köszönhetően eredményes párbeszéd alakult ki, és lehetőség nyílt az eltérő nemzeti gyakorlatok összehasonlítására.
14. A második vasúti csomag tekintetében sor került a szükséges nemzeti intézmények létrehozására (lásd a 4., az 5. és a 6. mellékletet). A Bizottság szolgálatai most kezdik meg a jogszabályok végrehajtásának ellenőrzését, amely elsősorban a biztonsággal kapcsolatos szempontokra összpontosít.

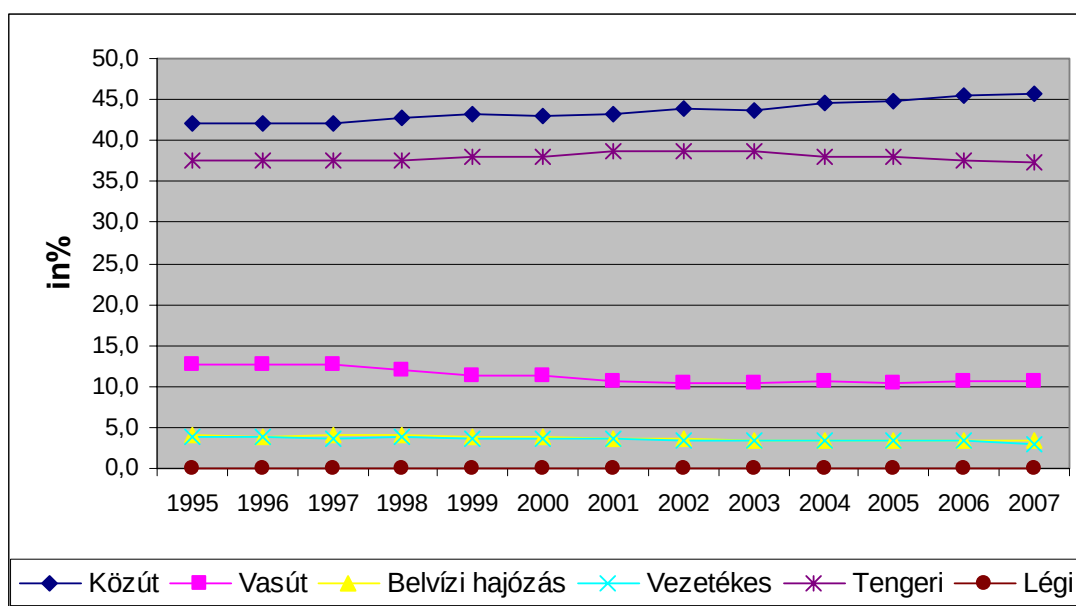
15. A harmadik vasúti csomag tekintetében a Közösségen belüli nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások esetében a piac megnyitásával kapcsolatos 2007/58/EK irányelv⁵ átültetésének esedékessége 2009. június 4. volt (2. melléklet). A mozdonyvezetők minősítéséről szóló, 2007. október 23-i 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet pedig idén december 4-ig kellett átültetni.
16. Végezetül a 2006-ban létrehozott Európai Vasúti Ügynökség immár teljes körűen működik. Az Ügynökség támogatja egy műszaki szinten integrált európai vasúti térség megvalósítását.

IV. AZ EURÓPAI UNIÓ VASÚTI SZÁLLÍTÁSI PIACÁNAK MŰKÖDÉSE⁶

IV.1 A vasúti szállítás helyzete más szállítási módokkal összehasonlítva

17. Míg a vasúti ágazat áru fuvarozási piaci részesedése az előző évtizedek során folyamatosan csökkent, a 2000-es évek eleje óta stabilizálódás következett be. Így az ágazat áru fuvarozásban tonnakilométerben kifejezett részesedése az EU-27 tagállamaiban az 1995-ös 12,6%-ról 2002-ben 10,5%-ra esett vissza, majd 2007-ben elérte a 10,7%-ot.

1. ábra: A vasút részesedése az áru fuvarozásban (EU-27, 1995–2007)



Forrás: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009 (Az EU energetikai és közlekedési ágazata számokban: statisztikai zsebkönyv 2009).

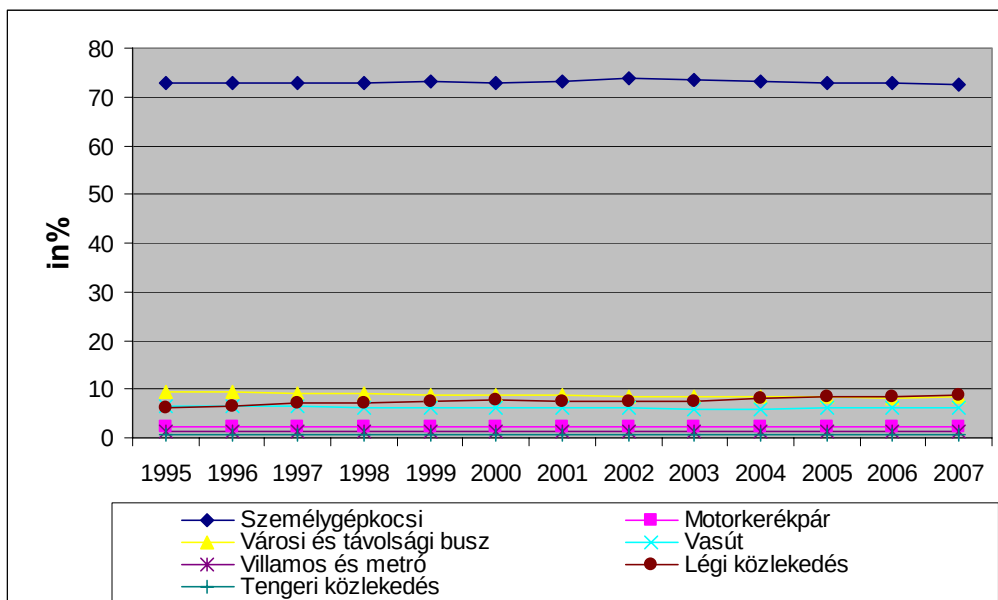
18. A szárazföldi áru fuvarozás területén a vasút részesedése szintén stabilizálódott 2002 óta (17,1%-on), míg 1995-ben még 20,2%-ot ért el.

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2007/58/EK irányelve (2007. október 23.) a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról (HL L 315., 2007.12.3., 44. o.).

⁶ Mivel Ciprus és Málta nem rendelkezik vasúthálózattal, az EU-12 tagállamaira tett minden utalást e két ország nélkül kell értelmezni.

19. A személyszállítás esetében az elmúlt három évtized során tapasztalható csökkenés nemrég hirtelen megállt. Az EU-27 tagállamaiban a személyszállítás piacán a vasút részesedése az 1995-ös 6,6%-ról 2003-ban 5,9%-ra csökkent, majd 2007-ben 6,1%-ra nőtt (lásd a 7. mellékletet).

2. ábra: A vasút részesedése a személyszállításban (EU-27, 1995–2007)



Forrás: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009 (Az EU energetikai és közlekedési ágazata számokban: statisztikai zsebkönyv 2009).

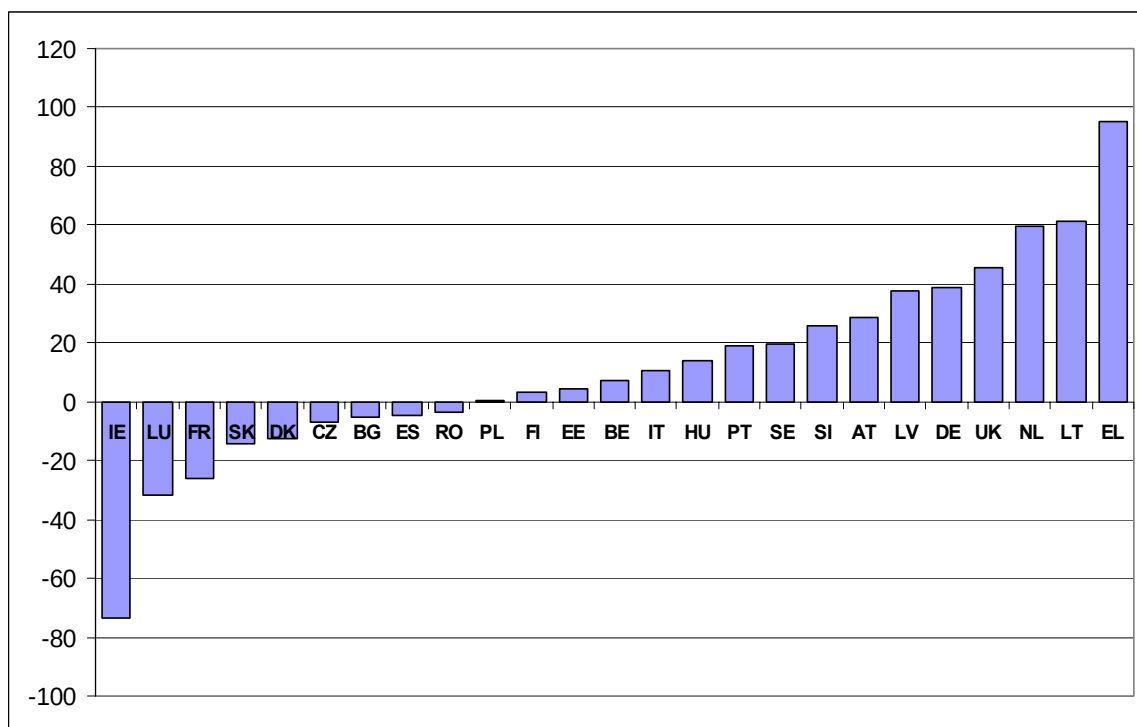
20. A szárazföldi szállítás területén a vasúti személyszállítás részesedése 2007-ben 6,9%, míg 2003-ban 6,5% volt.

IV.2 A vasúti szállítási volumenek és teljesítmény tendenciái⁷

a) Az árufuvarozás területén

21. A folyamatos és az új tagállamokban különösen erőteljes visszaesés évei után a vasúti áruforgalom a 2000–2007 közötti időszakban nem elhanyagolható növekedést mutatott (lásd a 3. ábrát); ez igaz például azon tagállamok némelyikére, amelyekben a nem történelmi vasúttársaságok jelentős piaci részesedést szereztek.

3. ábra: A vasúti áruforgalom alakulása (2000–2007)



Forrás: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009 (Az EU energetikai és közlekedési ágazata számokban: statisztikai zsebkönyv 2009), 3.2.5. táblázat.

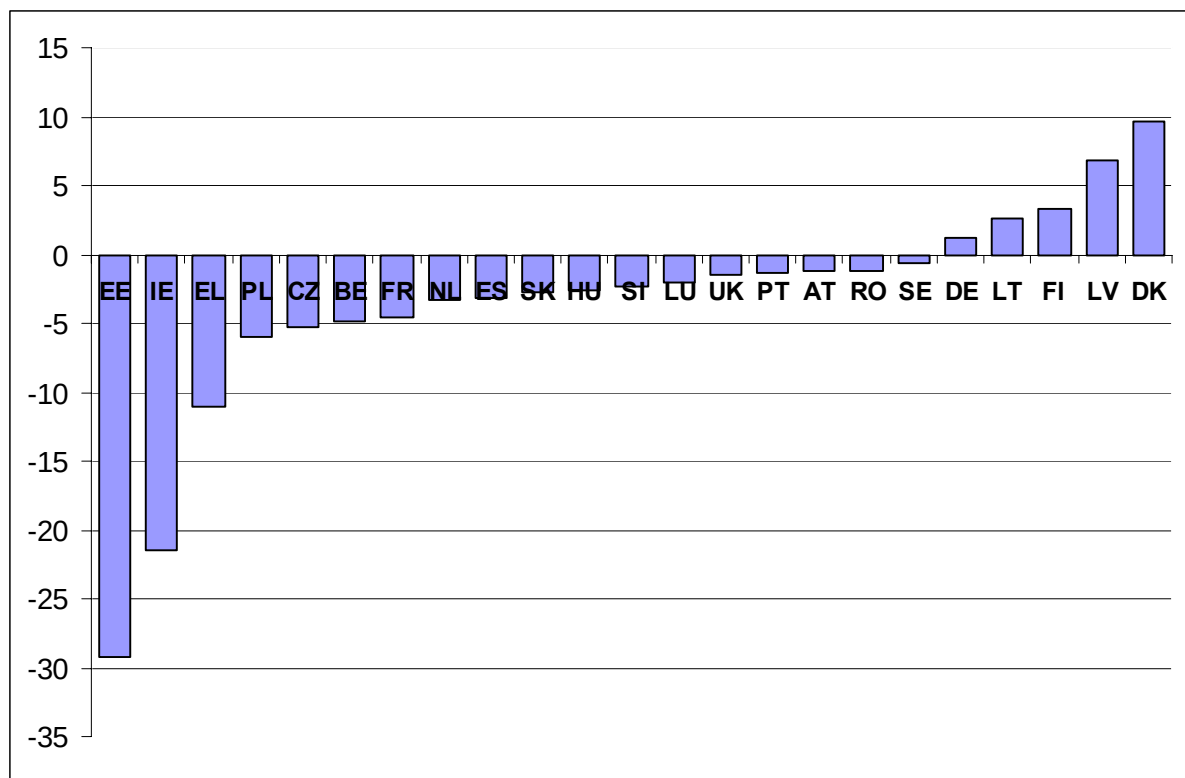
22. 2007-ben az EU-27 tagállamaiban a vasúti árufuvarozás 2,8%-kal nőtt, míg a növekedés az EU-12 tagállamai esetében 1,1%, az EU-15 tagállamaiban pedig 3,7% volt (lásd a 8. és az azt követő mellékleteket).

⁷

„Vasúti szállítási teljesítmény”: a tonnakilométerben, illetve utaskilométerben kifejezett vasúti szállítás.

23. 2008-ban az EU-27 tagállamaiban a tonnakilométerben kifejezett vasúti áruforgalom szélsőségesen alakult: a forgalom Észtországban 29,2%-kal, Írországban 21,5%-kal esett vissza, míg Dániában 9,7%-kal, Lettországon pedig 6,9%-kal nőtt (lásd a 4. ábrát).

4. ábra: A vasúti áruforgalom alakulása (2007–2008)



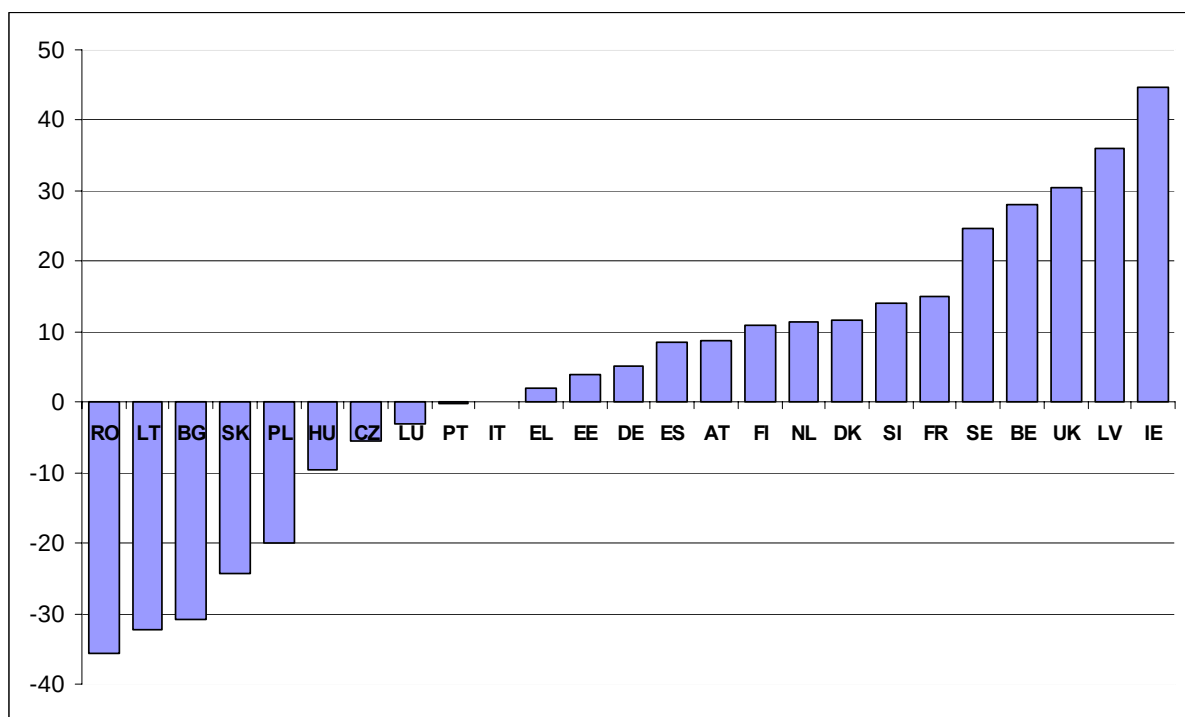
Forrás: a tagállamok által 2009 májusában és júniusában kitöltött RMMS-kérdőívek.

24. 2008 közepe óta a vasúti áruforgalmat jelentősen befolyásolta a gazdasági válság, ez ugyanis többek között olyan ágazatokat sújtott, amelyek hagyományosan igénybe veszik a vasúti áru fuvarozási szolgáltatásokat: az acélipart, a vegyipart és az autópárt. Az Európai Vasutak Közösségének (CER) ideiglenes adatai szerint 2008 második negyedéve és 2009 második negyedéve között ez a visszaesés mintegy 28%-os volt az EU egészében.

b) A személyszállítás területén

25. A 2000 és 2007 közötti időszakban a tagállamok többségében – és különösen az EU-15 szinte minden államában – nőtt a vasúti utasforgalom. Aránya Írországban eléri a 44,6%-ot, Lettországon a 36,1%-ot, az Egyesült Királyságban pedig a 30,5%-ot. Az EU-12 több államában számottevő visszaesés következett be, többek között Romániában (-35,7%), Litvániában (-32,3%) és Bulgáriában (-30,8%) (lásd az 5. ábrát).

5. ábra: A vasúti személyszállítás alakulása (2000–2007)

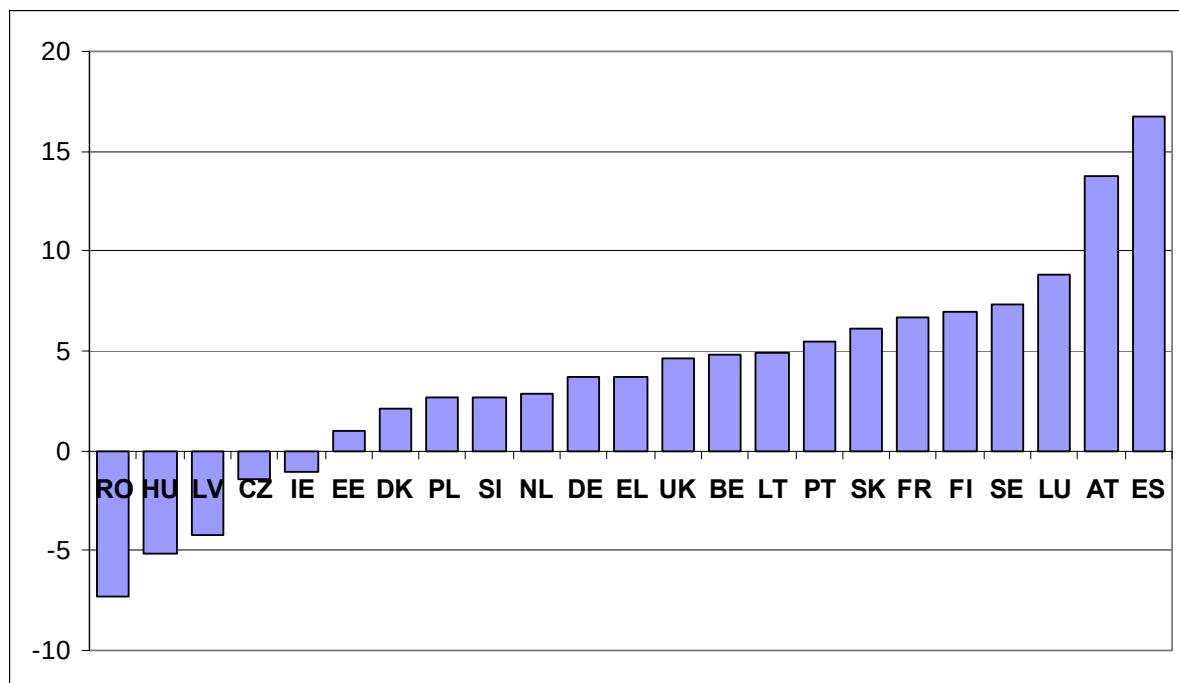


Forrás: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009 (Az EU energetikai és közlekedési ágazata számokban: statisztikai zsebkönyv 2009), 3.3.7. táblázat.

26. A forgalom növekedése különösen jelentős volt a nagysebességű vasúti szállítás területén. A millió főben kifejezett utaskilométerek száma a 2000. évi 59-ről 2007-ben 92-re nőtt, amelyből Franciaország 48-at, Németország 22-öt, Olaszország pedig 8-at tesz ki. A teljes személyszállítás területéből a nagysebességű vasúti szállítás részesedése az EU-27 tagállamai esetében elérte a 23%-ot; ez a szám Franciaországban megközelíti a 60%-ot.

27. 2008-ban az utasforgalom tovább nőtt, többek között Spanyolországban (+16,7%), Ausztriában (+13,8%) és Luxemburgban (+8,8%). A forgalom Romániában (-7,3%), Magyarországon (-5,2%) és Lettországon (-4,2%) csökkent a legerőteljesebben, amint azt a 6. ábra mutatja.

6. ábra: A vasúti személyszállítás alakulása a 2007/2008-as időszakban



Forrás: a tagállamok által 2009 májusában és júniusában kitöltött RMMS-kérdőívek.

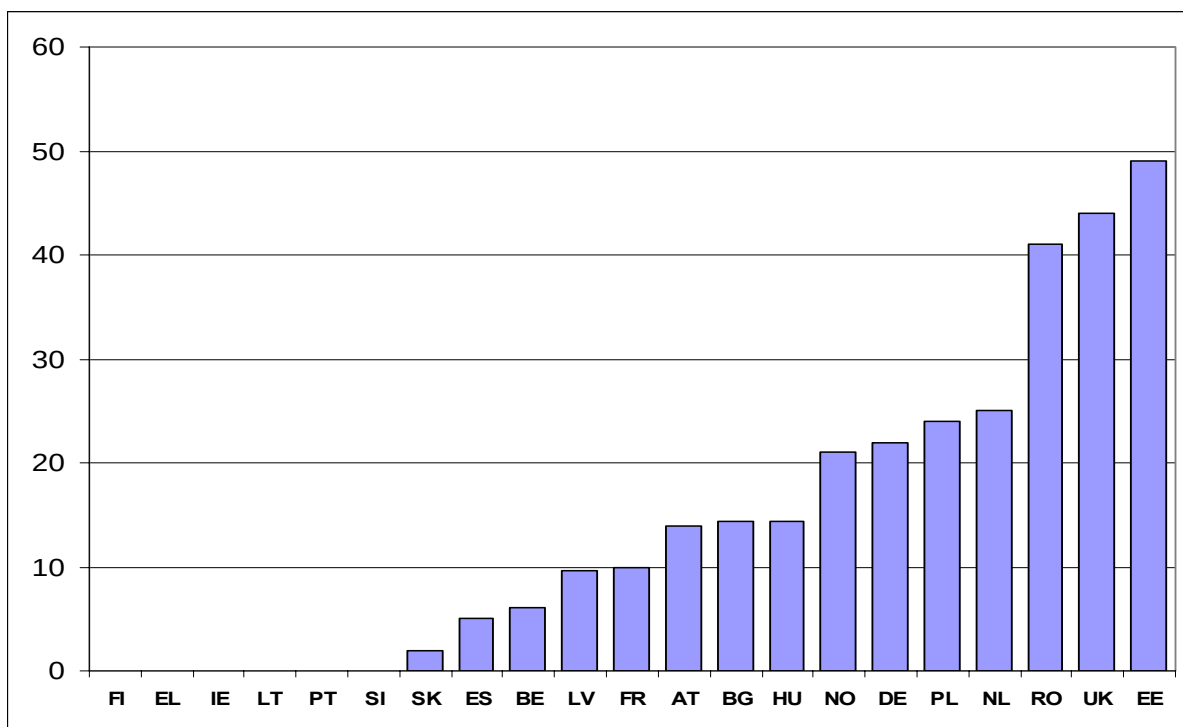
28. 2008 második negyedéve és 2009 második negyedéve között – a CER ideiglenes adatai szerint – az utasforgalom mintegy 5%-kal csökkent az EU-15 tagállamaiban, és 0,7%-kal az EU-12 tagállamaiban. Úgy tűnik, hogy ez a visszaesés markánsabb az üzleti utaskör esetében, ahol a 10% feletti arányt is elérheti; a másodosztályú jegyek értékesítése viszonylag stabil maradt, ami egyaránt köszönhető a korábban első osztályon utazó utaskör egy része áttevődésének és a vasúttársaságok kedvező díjszabási politikájának.

V. A VASÚTI PIAC MEGNYITÁSA

29. Az áru fuvarozás területén kiadott vasúti engedélyek száma meghaladja a 600-at, ebből Németország 315-öt, Lengyelország pedig 67-et képvisel. A személyszállítási ágazatban az engedélyek száma immár meghaladja a 450-et, ebből 302 van Németországban és 45 az Egyesült Királyságban.
30. A 7. ábra az áru fuvarozási szolgáltatásokat nyújtó, újonnan belépő vasúti vállalkozások piaci részesedéseit mutatja. Tonnakilométerben kifejezve az újonnan belépő vállalkozások rendelkeznek a legnagyobb piaci részesedésekkel Észtországban (49%), az Egyesült Királyságban (44%), Romániában (41%), Hollandiában (25%) és Lengyelországban (24%). A személyszállítás esetében az újonnan belépő vállalkozások különösen jelentős piaci részesedésekkel rendelkeznek

Észtországban (58%), Svédországban, valamint az Egyesült Királyságban, ahol a korábbi monopólium több utódtársasága különböző holdingtársaságokba tömörült. A 12. melléklet a piaci részesedések különböző társaságok közötti eloszlását mutatja az EU-27 tagállamaiban.

7. ábra: Az újonnan belépő vasúti árufuvarozók teljes piaci részesedése (százalékos arányban) 2008 végén



Forrás: a tagállamok által 2009 májusában és júniusában kitöltött RMMS-kérdőív.

31. Az árufuvarozás tekintetében a legnyitottabb piac Észtország, az Egyesült Királyság és Románia piaca (lásd a 13. mellékletet). De facto monopóliumi helyzetek továbbra is fennállnak több tagállamban. Az utasforgalom esetében gyakran figyelhető meg helyi monopóliumok együttes jelenléte – anélkül, hogy verseny állna fenn a különböző vasúttársaságok között.

VI. VASÚTI VÁLLALKOZÁSOK TELJESÍTMÉNYE

a) Foglalkoztatás

32. 2008 végén a vasúti szállításra irányuló kereskedelmi szolgáltatások üzemeltetésével megbízott vállalkozásoknál foglalkoztatott munkavállalók száma Lengyelországban 118 000 fő, Franciaországban 112 000 fő, Németországban pedig 86 000 fő volt (lásd a 14. mellékletet). A pályahálózat-működtetők és a vasúti vállalkozások hatáskörei azonban államonként eltérőek, ami így megnehezíti az összehasonlítást.

b) Pénzügyi helyzet

33. Másfelől továbbra is jelentős eltérés van az EU-15 tagállamaiban és az EU-12 tagállamaiban működő vasúti vállalkozások teljesítménye között (lásd a 15. mellékletet). Az EU-12 tagállamaiban a vasúti vállalkozások rossz pénzügyi helyzete mindenekelőtt a közszolgáltatás nem kielégítő támogatásával, a vállalkozások állammal szembeni tartós adósságaival, valamint bizonyos piaci szereplők által az elmúlt évek során végrehajtott, gazdaságilag életképtelen beruházásokkal magyarázható. A jelenlegi válság az EU-27 egészét érinti, emiatt összességében romlik a vállalkozások pénzügyi helyzete.

c) Gördülőállomány

34. A 2007–2013 közötti időszakra a piac éves növekedési arányát az Európai Vasútipari Unió (Union des Industries Ferroviaires Européennes; UNIFE) 2008-ban 2,2%-ra becsülte⁸. A valóság azonban a – többek között az árufuvarozásra szánt gördülőállomány vásárlását erőteljesen befolyásoló – válság hatására valószínűleg alul fogja múlni ezeket az előrejelzéseket.
35. 2013-ig valószínűleg a nagysebességű vonatok szegmense lesz a legdinamikusabb Európa nyugati részén, míg a kontinens keleti részén továbbra is a hagyományos személy- és tehervonatok szegmense marad domináns.

d) A szolgáltatás minősége és a jegyárakhoz kapcsolódó összehasonlítási tényezők

36. Az árufuvarozási szolgáltatások minősége, amely egy 2008-as közlemény⁹ tárgyát képezte, továbbra is nehezen mérhető, mivel a minőségmutatók általában hiányoznak. Ahol léteznek ilyen mutatók, mint például az intermodális szállítás területén (lásd a 16. mellékletet), a szolgáltatások minősége továbbra sem tűnik kielégítőnek.
37. A személyszállítás területén a városon kívüli közlekedési szolgáltatásokkal szembeni fogyasztói elégedettség mértéke továbbra is alacsony: egy, a Bizottság részére készített tanulmány¹⁰ szerint az utasok kevesebb mint fele vallja magát elégedettnak (lásd a 23. mellékletet).
38. Ezenkívül egy másik tanulmány¹¹ kiemeli, hogy a vonatjegyek ára jelentősen eltér a tagállamokban: egy 200 kilométerre szóló másodosztályú jegy az Egyesült Királyságban 60 eurónak megfelelő összegbe, Németországban 48 euróba, míg Bulgáriában mindössze 5,50 euróba, Lettországra pedig 6 eurónak megfelelő összegbe kerül. Az EU-15 tagállamai közül Görögországban (8 euro), Portugáliában (14 euro) és Belgiumban (17 euro) a legolcsóbbak a jegyek.

⁸ Az „UNIFE Worldwide Rail Market Study – status quo and outlook 2016” (A világ egészének vasúti piacára kiterjedő UNIFE-tanulmány – a jelenlegi helyzet és a 2016-ig terjedő kilátások) című tanulmány, 2008.

⁹ A Bizottság 2008. szeptember 8-i közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek: „A vasúti áruszállítási szolgáltatások minősége” [COM(2008) 536 végleges – a Hivatalos Lapban nem tették közzé]

¹⁰ Forrás: az IPSOS által a fogyasztói elégedettségre vonatkozóan 2006-ban és 2008-ban végzett közvélemény-kutatások.

¹¹ Forrás: az UBS „Prix et salaires 2009” (2009-es árak és bérek) című tanulmánya.

e) Biztonság

39. Az Európai Vasúti Ügynökség jelentése szerint a vasúti közlekedéssel összefüggő baleseteknek 2007-ben – az előző évi 1319-cel szemben – összesen 1517 áldozata volt; e növekedés többek között azzal magyarázható, hogy jelentősen megnőtt a vasúti átjáróknál balesetet szenvedettek száma. Ami csak a vonatok utasait illeti, 2007-ben az Unióban 70-en haltak meg, míg a közutakon közel 40 000-en veszítették életüket; ezenfelül a vasúti balesetekben elhunyt utasok száma az 1970-es 400-ról 2006-ban mindössze 77-re csökkent (lásd a 24. mellékletet).

VII. A VASÚTI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

a) A hálózatok hossza

40. Az Európai Unió területén futó vasútvonalak teljes hossza hozzávetőleg 212 000 km. A leghosszabb vasúthálózattal rendelkező tagállamok a következők: Németország (33 890 km), Franciaország (29 918 km) és Lengyelország (19 419 km) (lásd a 17. mellékletet). Málta és Ciprus nem rendelkezik vasúthálózattal. A vasútvonalak sűrűsége tekintetében a Cseh Köztársaság, Belgium és Luxemburg áll az élen (sorrendben 122, 111, illetve 106 km/1000 km²).
41. 2008-ban az európai vasúthálózat 5764 km nagysebességű vonalat foglalt magában, amelyek Franciaországban, Spanyolországban, Németországban, Olaszországban, Belgiumban és az Egyesült Királyságban találhatók. A nagysebességű hálózat számottevően bővül, különösen Spanyolországban, ahol jelenleg több mint 1600 km hosszúságú vonal kiépítése van folyamatban (lásd a 18. mellékletet).

b) Az infrastrukturális beruházások alakulása

42. Az EU-12 országai a vasúti szállítási célú beruházás alacsony szintjével tűnnek ki; a CER által szolgáltatott 2006-os számadatok szerint a vasútvonalak karbantartásának területén a kilométerenkénti átlagos beruházás az EU-15 tagállamaiban ötször magasabb volt, mint az EU-12 tagállamaiban (lásd a 20. mellékletet).
43. Más tekintetben a kohéziós politika keretében társfinanszírozott vasúti beruházások stagnálása figyelhető meg a 2000–2006 közötti időszakra vonatkozó számadatokhoz képest. Ez a megállapítás a regionális politika által a szállításra előírányzott költségvetés 69%-os növekedésével jellemzett igen kedvező háttér ellenére is érvényes. Az EU-12 tagállamaiban a szállítási ágazatban végrehajtott összes nemzeti beruházásokból a vasút részesedése Szlovéniában (45,6%), Litvániában (36,5%), a Cseh Köztársaságban és Szlovákiában (34%) a legmagasabb, míg Lengyelországban (20,8%) a legalacsonyabb. A közúti infrastrukturális beruházások tehát továbbra is jelentősen meghaladják a vasúti beruházásokat Nyugat-Európában, és még inkább az EU-12 tagállamaiban, amint azt a Nemzetközi Közlekedési Fórum (International

Transport Forum; ITF)¹² tanulmánya kiemeli (lásd a 19. mellékletet).

c) Díjak és többéves szerződések

44. Ugyancsak az ITF szerint a hálózathasználati díjak számottevően eltérnek az egyes pályahálózat-működtetőknél (lásd a 21. mellékletet). Az árufuvarozás esetében ezek a díjak az új tagállamokban – különösen Szlovákiában és a balti államokban – általában rendkívül magasak, míg Dániában, Spanyolországban és Svédországban a legalacsonyabbak. Az Intercity vonatok utasai számára a használati díjak Belgiumban, Litvániában és Németországban a legmagasabbak, és a skandináv országokban a legalacsonyabbak.
45. Ugyanakkor a vasúti-közúti kombinált árufuvarozó társaságok nemzetközi szövetsége (Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route; UIRR) szerint megfigyelhető, hogy a válság miatti forgalom-visszaesés következtében egyes pályahálózat-működtetők csökkentették a tehervonatok használati díjait, különösen Lengyelországban és Szlovákiában.
46. A többéves szerződések tekintetében a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek szóló bizottsági közlemény¹³ számos intézkedést javasolt a tagállamoknak és a pályahálózat-működtetőknek a megfelelő szolgáltatási szint és a szükséges pénzügyi egyensúly biztosítására. A pályahálózat-működtetők és a vasúti vállalkozások között fél tucat tagállamban jöttek létre többéves szerződések (lásd a 22. mellékletet).

d) Az ERTMS kiépítése

47. Az ERTMS-rendszer (European Railway Traffic Management System; Egységes Európai Vasúti Közlekedésirányítási Rendszer) bevezetése fontos mutatója a fokozottabb kölcsönös átjárhatóság irányába való előrelépésnek. 2009 végén az Unióban mintegy 3000 kilométer működő vasútvonal van felszerelve ERTMS-rendszerrel. A nemzeti kiépítési tervek azt mutatják, hogy az ERTMS-rendszerrel felszerelt hálózatnak 2012 végén el kellene érnie a 20 000 kilométert, 2020 végén pedig a 30 000 kilométert.
48. 2009. július 22-én elfogadásra került egy európai kiépítési terv. Ez az európai terv a nemzeti terveken alapul, de az európai szinten legjelentősebb vonalakra összpontosít. A terv tehát nem veszi át teljes egészében a nemzeti terveket, de kötelezővé teszi a kulcsfontosságú útvonalak meghatározott időpontokban történő felszerelését. Így 2020 körül a főbb európai árufuvarozási csomópontok ERTMS-rendszerrel felszerelt vonalakkal lesznek összekötve, amely új lehetőségeket tár fel a vasúti árufuvarozók előtt.

¹² A „Charges for the Use of Rail Infrastructure 2008” (A vasúti infrastruktúra használatának díjai 2008-ban) című tanulmány.

¹³ „A vasúti infrastruktúra minőségét szolgáló többéves szerződések” című, 2008. február 6-i közlemény, COM(2008)54

VIII. KÖVETKEZTETÉSEK

49. Ez a jelentés az EU vasúti piacán az elmúlt évek során, és különösen 2008-ban megfigyelt főbb tendenciákat mutatja be. A jelenlegi gazdasági válság még bizonytalan hatásain túlmenően azonban megerősítést nyert, hogy az európai vasúti térség kialakítása és a piacnak a verseny előtti fokozatos megnyitása a szállítási ágazatban lehetővé tette a vasút részesedésének stabilizálódását.
50. Ezen túlmenően ez a dokumentum lehetővé teszi az ágazatot 2008 közepe óta sújtó válság első kézzelfogható hatásainak az összegzését. A hatások a vasúti árufuvarozás területén markánsabbak, mint a személyszállítási ágazatban. Másfelől a válság erőteljesebben érinti a gördülőállomány szegmensét, mint az infrastruktúrát, amelynek több, a tagállamok által előírányzott gazdaságélénkítő intézkedésben kellene részesülnie.
51. A bejelentett gazdaságélénkítési terveknek – az elsősorban az EU-15 tagállamaiba irányított mintegy húszmilliárd euro erejéig – a vasúthálózatot kellene erősíteniük. Felmerülhettek azonban bizonyos kételyek azt illetően, hogy az államok rendelkeznek-e pénzügyi kapacitással a várt költségvetési nehézségek és adósságnövekedés ellenére tervezett összes beruházás megvalósítására. Az Unió – azáltal, hogy többek között a TEN-T költségvetés keretében 500 millió eurós juttatást előlegezett meg – a maga részéről mozgósította a rendelkezésre álló pénzeszközöket annak érdekében, hogy részt vegyen ebben a gazdaságélénkítési törekvésben és felgyorsítsa a transzeurópai hálózatok fejlesztését.
52. Másfelől a jelenlegi válság idején megfigyelhető a vasúti árufuvarozási ágazat konszolidációs tendenciájának felgyorsulása, amelyet a 8. ábrán bemutatottak szerint bizonyos vállalatcsoportok, például a DB Schenker külföldi térnyerése jelez.

8. ábra: Főbb fiziók, részesedésszerzések a vasúti áru fuvarozás területén 2005 óta

Év	... társaság	... mértékű részesedést szerez	... társaságban
2005	DB Schenker (DE)	98%	RBH (DE)
2005	Trenitalia (IT)	51%	TX Logistik (DE)
2006	Babcock & Brown (AU)	100%	Crossrail (CH)
2007	DB Schenker (DE)	100%	WS (UK)
2007	DB Schenker (DE)	55,1%	Tansfesa (ES)
2008	DB Schenker (DE)	49%	Nord Cargo (FR)
2008	SNCF (FR)	75%	ITL (DE)
2008	OKD Doprava (CZ)	100%	Viamont Cargo (CZ)
2008	Rail Cargo Austria (AT)	55%	Linea (FR)
2008	Veolia (IT)	100%	Rail4Chem (DE)
2009	DB Schenker (DE)	100%	PCC (PL)
2009	Europorte 2 (FR)	100%	Veolia Cargo (FR)
2009	SNCF (FR)	100%	Veolia Cargo (DE)
2009	Veolia Transport (IT)	50%	Transdev (FR)
2009	DB Schenker (DE)	95%	PTK Holding (PL)

Forrás: Mofair („Wettbewerber-Report Eisenbahn 2008-2009”); Európai Bizottság

53. Ezen túlmenően továbbra is fennáll az EU-15 tagállamai és az EU-12 tagállamai közötti hasadék; ez utóbbiakban a vasúti áru fuvarozó vállalkozások pénzügyi helyzete gyakran még mindig bizonytalan. Egyes fuvarozók kénytelenek voltak vagy a tömeges részmunkaidős foglalkoztatás mellett dönteni, például Szlovákiában, vagy a létszámleépítést választani, többek között Bulgáriában.
54. Az áru fuvarozás fellendítésére az áru fuvarozási folyosók várható létrehozása révén¹⁴, valamint az EU-val szomszédos harmadik országokkal lebonyolított szállítás fejlesztése révén kerül sor. A Balkán országaival kötendő szerződés folyamatban lévő tárgyalása, a Közösségnek az OTIF-hoz való csatlakozási folyamata, valamint a Vasutak Együttműködési Szervezetével (OSJD) folytatott technikai együttműködés ebbe a perspektívába illeszkedik.
55. A vasúti piac nyomon követési folyamatához rövid távon hozzájárul a Bizottság részére jelenleg készülő két tanulmány közzététele. A tanulmányok címe a következő: „A nemzetközi szállítás helyzete és kilátásai” és „Tanulmány a vasúti szállítási piac megnyitásának végrehajtásához tartozó szabályozási lehetőségekről”.

¹⁴ A versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló, 2008. december 11-i rendeletjavaslat.