

Brüsszel, 2016.12.8.
COM(2016) 780 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

Ötödik jelentés a vasúti piac fejlődésének nyomon követéséről

{SWD(2016) 427 final}

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

Ötödik jelentés a vasúti piac fejlődésének nyomon követéséről

1. BEVEZETÉS

A vasúti ágazat¹ jelentős mértékben hozzájárul az uniós gazdasághoz; közvetlenül mintegy 900 000 főt foglalkoztat. A vasúti szállítás továbbá az EU azon stratégiájának szempontjából is kritikus fontosságú, amelynek célja a közlekedési ágazat környezeti teljesítményének, a gazdasági és társadalmi kohézióinak, valamint a tagállamokon belüli és tagállamok közötti összeköttetéseknek a javítása.

Ez a jelentés a Bizottság által a 2012/34/EU irányelv² (a továbbiakban: átdolgozott irányelv) 15. cikke (4) bekezdésének alapján az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak benyújtott, a vasúti piac fejlődésének nyomon követéséről szóló jelentés ötödik kiadása. E jelentés célja, hogy az EU vasúti piaccal kapcsolatos szakpolitikai célkitűzéseinek összefüggésében áttekintést nyújtson a vasúti piacokon bekövetkezett főbb fejleményekről³. A jelentés számos témára kitér, mint például a vasúti szolgáltatások és a vasúti társaságok számára nyújtandó szolgáltatások belső piacának alakulása, a keretfeltételek, ideértve a vasúti személyszállítási közszolgáltatást is, az uniós vasúti hálózat állapota, a hozzáférési jogok felhasználása, a hatékonyabb vasúti szolgáltatásokat akadályozó tényezők, az infrastruktúra korlátai, valamint a jogi szabályozás szükségessége. A jelentéshez csatolt bizottsági szolgálati munkadokumentum részletes elemzést is tartalmaz.

E jelentés alapjául a különböző forrásokból származó adatok és információk szolgáltak, mint például a tagállamok által a vasúti piac nyomonkövetési felmérésére (RMMS) adott válaszok, „Az Európai Unió közlekedése számokban”⁴ című statisztikai zsebkönyv, az Európai Unió Vasúti Ügynökségének beszámolóí⁵, az Eurostat⁶ és egyéb források. 2015 júliusában a Bizottság elfogadta a vasúti piac nyomon követéséről szóló végrehajtási rendeletet⁷, amely új, kötelező adatgyűjtési mechanizmust állapított meg, amely a jövőben egységesebb és következetesebb beszámolást tesz lehetővé.

2. AZ UNIÓS VASÚTI HÁLÓZAT ÁLLAPOTA

A **vasúti hálózat teljes hossza** 2014-ben mintegy 220 000 km volt, ami 2009-hez képest körülbelül 2 %-os bővülést jelent. 2009 óta 2 800 km-nyi **villamosított vonallal** egészült ki a hálózat, ami az összes vasútvonal arányában 1,6 százalékpontos növekedésnek felel meg. Az elkövetkező évekre vonatkozóan a Banedanmark (a dán pályahálózat-működtető) és a Network Rail (a brit pályahálózat-működtető) hálózataik jelentős részének villamosítása céljából nagyszabású projekteket indítottak el.

¹ E jelentésben a „vasúti ágazat” fogalma a vasúti társaságokra és a pályahálózat-működtetőkre vonatkozik.

² Az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU irányelve (2012. november 21.) az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (HL L 343., 2012.12.14., 32. o.).

³ A vasúti *piaci* jelentésen túl az Európai Unió Vasúti Ügynöksége két évente jelentést tesz közzé a vasúti ágazat *biztonsági és interoperabilitási* teljesítményéről.

⁴ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en.htm

⁵ <http://www.era.europa.eu/Search/Key-Documents/Pages/Home.aspx>.

⁶ <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>

⁷ A Bizottság (EU) 2015/1100 végrehajtási rendelete (2015. július 7.) a vasúti piac nyomon követése keretében fennálló tagállami jelentéstételi kötelezettségekről (HL L 181., 2015.7.9., 1. o.)

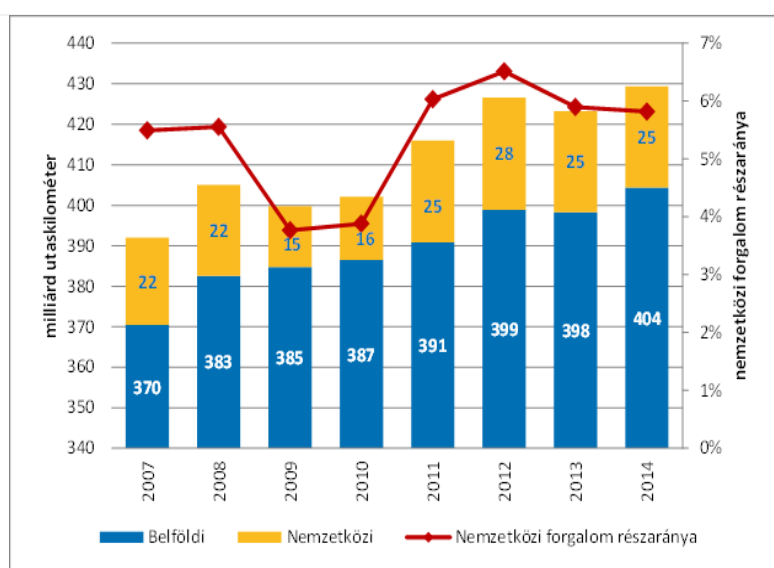
Az **utazási sebesség** tekintetében nagy különbségek vannak a tagállamok között. Jelentős beruházásokra került sor a kelet-európai vasúti hálózat korszerűsítése, valamint a nyugat-európai nagysebességű vasútvonalak bővítése terén. A megnövekedett sebesség növelte a vasút vonzerejét az utasok körében. Kelet-Európában azonban még mindig vannak olyan regionális személyszállítási hálózatok, ahol a legnagyobb megengedett sebesség legfeljebb 120 km/h. A tehervonatok utazási sebessége egyes nemzeti hálózatokon és nemzetközi vasúti áruszállítási folyosókon 50–60 km/h. A nemzetközi tehervonatok többsége esetében azonban – különösen Közép- és Kelet-Európában – az átlagsebesség 20 és 30 km/h között van. Egyes nemzetközi útvonalakon a tehervonatok csupán 18 km/h körüli átlagsebességgel haladnak⁸.

3. A VASÚTI SZOLGÁLTATÁSOK BELSŐ PIACÁNAK ALAKULÁSA

A 2009 óta kialakult kedvezőtlen gazdasági hangulat ellenére az utasforgalom utaskilométerek tekintetében alig változott. Ezzel szemben a vasúti teherszállítás tonnakilométerben kifejezett mértéke jelentősen visszaesett 2009-ben, a gazdasági válság mélypontján, és még mindig nem állt helyre. A teljes utaskilométer és tehervonat-kilométer nem nőtt.

Utasforgalom

1. ábra – A vasúti utasforgalom volumenének alakulása



Forrás: RMMS

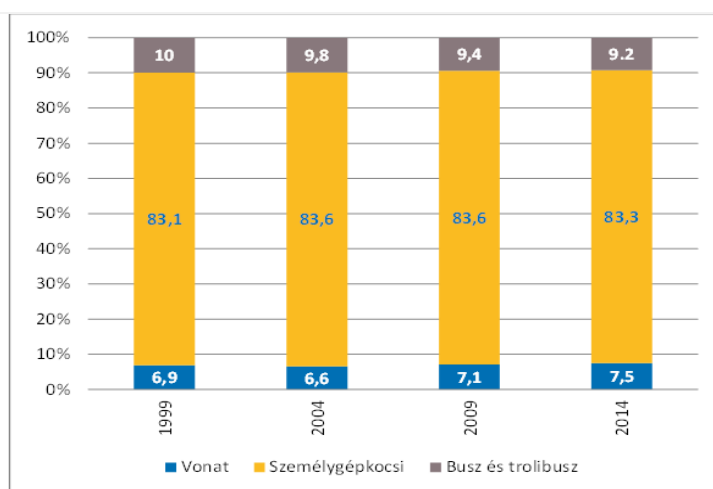
Az EU-ban a vasúti személyszállítás iránti kereslet 2009 és 2014 között 30 milliárd utaskilométerrel nőtt, ami évente átlagosan 1,5 %-os növekedést jelent. A legnagyobb relatív növekedés az Egyesült Királyságban, a Cseh Köztársaságban és Luxemburgban volt tapasztalható, míg ugyanezen időszakban Horvátország arról számolt be, hogy az utasforgalom a felére csökkent. 2014-ben az utasforgalomnak mindössze 6 %-a volt **nemzetközi**; a nemzetközi utaskilométerek száma 2011 óta nagyjából

változatlan.

⁸ Az Európai Számvevőszék „Vasúti áru fuvarozás az Unióban: az ágazat még nincs sínen” című jelentése.

Bár a forgalom volumene nőtt, a vasúti személyszállítás szárazföldi közlekedésben való **modális részaránya** az EU-ban 2009 óta csupán fél százalékponttal, 7,1 %-ról 7,5 %-ra nőtt. Ezen uniós szintű átlagon túl jelentős különbségek mutatkoznak az egyes tagállamok teljesítményében – Hollandiában és az Egyesült Királyságban komoly fejlődés, Lettországon, Szlovéniában, Bulgáriában és Horvátországban viszont visszaesés volt tapasztalható.

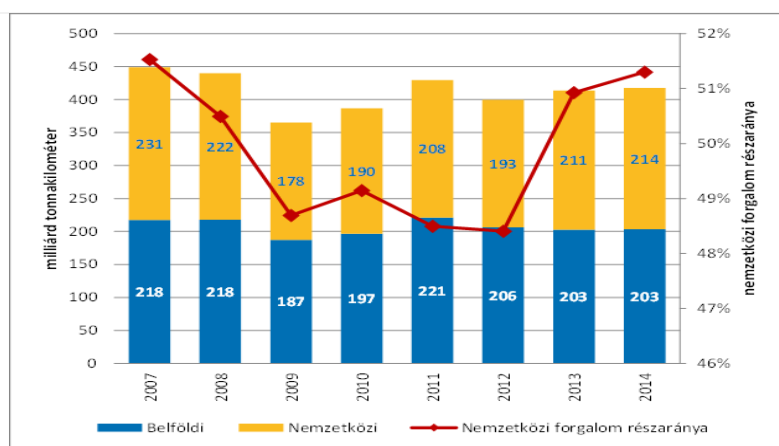
2. ábra – A szárazföldi személyszállítás modális megoszlása (%)



Forrás: 2016. évi statisztikai zsebkönyv, Eurostat

Teherforgalom

3. ábra – A vasúti teherforgalom volumenének alakulása

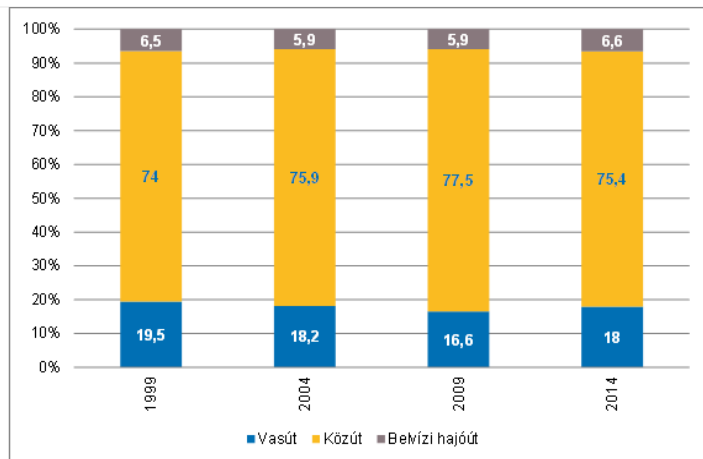


Forrás: RMMS

Ugyan a **tonnakilométerben kifejezett eredmény** a 2007-es csúcserőknél még mindig 7 %-kal alacsonyabb, 2014-ben elérte a 417,6 milliárd tonnakilométert, ami 3 %-os átlagos éves növekedési rátát jelent. 2014-ben a teherforgalom több mint 50 %-a **nemzetközi** volt, tehát a vasúti teherszállítás sokkal erősebb európai dimenzióval rendelkezik, mint a személyszállítás.

4. ábra – A szárazföldi teherszállítás modális megoszlása (%)

2014-ben a szárazföldi teherszállítás esetében a vasúti teherszállítás **modális részaránya** 18 %-os volt, amely nagyjából megegyezik a 10 évvel ezelőttivel. A személyszállításhoz hasonlóan tagállami szinten itt is nagyon eltérő tendenciák figyelhetők meg: a növekedés Szlovénia, Románia és Magyarország esetében a legnagyobb. A tonnakilométerek száma 2009-hez képest csak Horvátországban, Szlovákiában, Görögországban és Észtországban csökkent.



Forrás: 2016. évi statisztikai zsebkönyv, Eurostat

4. A VASÚTI TÁRSASÁGOK SZÁMÁRA NYÚJTANDÓ SZOLGÁLTATÁSOK

Az átdolgozott irányelv új szabályokat állapított meg a kiszolgáló létesítmények és vasúttal kapcsolatos szolgáltatások vonatkozásában, amelyek célja, hogy javítsák az alkalmazott feltételekkel és díjakkal kapcsolatos átláthatóságot, és megkülönböztetésmentes hozzáférést biztosítsanak a szolgáltatók számára. A kiszolgáló létesítmények (pályaudvarok, áruterminálok, rendező pályaudvarok, vonat-összeállító állomások, tengeri és belvízi kikötők stb.) piacát a nagyszámú és eltérő méretű tulajdonosok és szolgáltatók jellemzik.

A létesítmények feltérképezése és meghatározása folyamatos kihívást jelent a nemzeti szabályozó hatóságok és a Bizottság szolgálatai számára. A rendelkezésre álló RMMS-adatok szerint 2014-ben mintegy:

- 30 000 személypályaudvar;
- 3600 áruterminál;
- 1700 rendező-pályaudvar;
- 28 500 tároló vágánycsoport;
- 1300 karbantartó létesítmény;
- 650 tengeri és kikötői létesítmény; és
- 650 üzemanyag-töltő berendezés működött.

5. A VASÚTI ÁGAZAT KERETFELTÉTELEINEK ALAKULÁSA

5.1. Infrastruktúradíjak

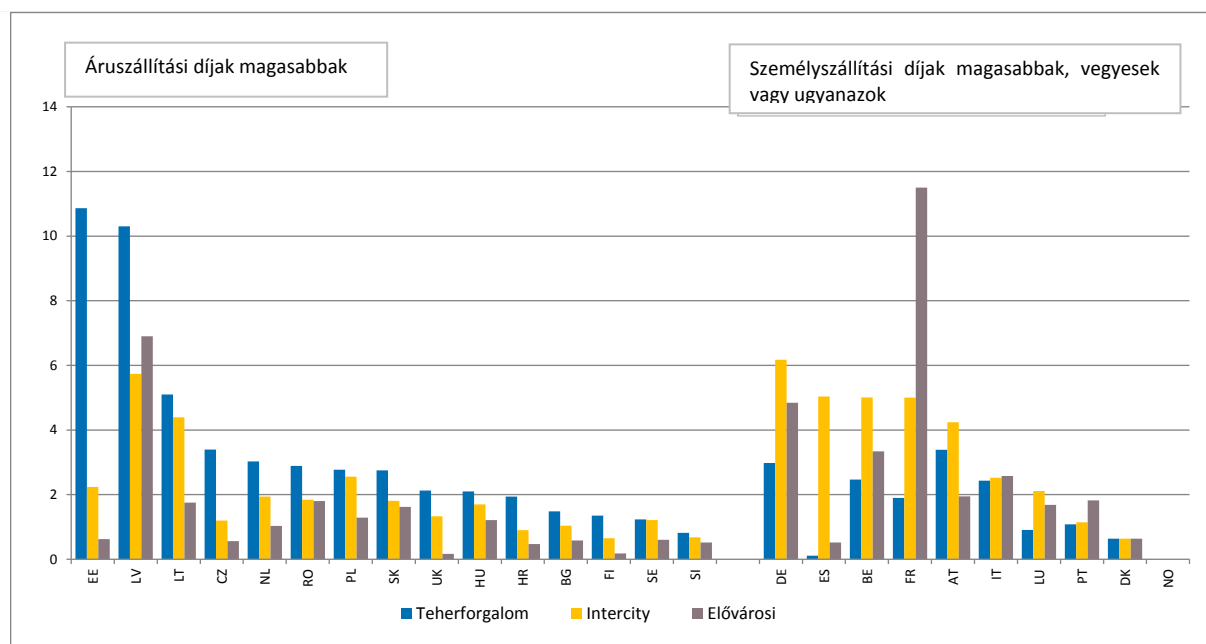
Az uniós vasúti jogszabályok célja, hogy az infrastruktúra-használati díjakat a lehető legjobb minőségű infrastruktúra megőrzése mellett, egy háromirányú megközelítés révén csökkentsék. Először is az új (EU) 2015/909 végrehajtási rendelet⁹ harmonizálta a minimális

⁹ A Bizottság (EU) 2015/909 végrehajtási rendelete (2015. június 12.) a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költségek kiszámításának módjairól (HL L 148., 2015.6.13., 17. o.).

hozzáférési csomag alapjának számító, az infrastruktúra-használat közvetlen költségei kiszámításának módozatait. Másodszor a közvetlen költségen alapuló díjakon felül felárat csak olyan szegmensekben lehet alkalmazni, amelyek meg is tudják fizetni ezeket a magasabb díjakat. Harmadszor a pályahálózat-működtetőket arra ösztönzik, hogy az infrastruktúra-használat optimalizálása érdekében használják ki az egyes díjszámítási részelemekben, például a kapacitáshiány esetén alkalmazandó, a foglalási, a birtoklási, a környezetvédelmi díjakban és teljesítménymérő rendszerekben rejlő ösztönzőket.

Ennek és egyéb tényezőknek az eredményeként a díjszámítás szintje és megközelítése akár egyetlen pályahálózat-működtető díjszámítási rendszerén belül, valamint a tagállamok között is eltérhet.

5. ábra – A különböző kategóriájú vonatokra vonatkozó pályahasználati díjak (EUR/vonatkilométer, 2016-ban érvényes¹⁰)



Forrás: RMMS

Megjegyzések: HR, DE: 2014-es díjak, LV: a 2015-ös min./max. díjak számtani középértéke, EL, IE: nincs adat

Az Figure 5. ábra az egyes **tagállamok eltérő helyzetét** mutatja be. A legtöbb tagállamban a tehervonatok után magasabb díj fizetendő, mint a személyszállító vonatok után, de Németországban, Spanyolországban, Belgiumban, Franciaországban, Luxemburgban és Portugáliában ennek a fordítottja igaz. Ausztriában, Olaszországban, Svédországban és Dániában nincs nagy különbség, vagy vegyesek az eredmények. A vasúti teherszállítás díjai a balti államokban különösen magasak, amit részben a nagyobb megengedett tengelyterhelés indokol. Az intercity díjak Belgiumban, Németországban, Spanyolországban és Franciaországban viszonylag magasak, mivel ezek a nagy sebességre tervezett vonalak díjait is tartalmazzák. Az elővárosi díjak a legváltózkonyabbak (0,17 EUR az Egyesült Királyságban, Franciaországban pedig 11,50 EUR), mivel e díjak szintje a közszolgáltatási szerződésekkel és a vasút finanszírozásával kapcsolatos nemzeti megközelítésektől függ. Franciaországban például maguk a régiók (nem pedig a vasúti társaság) fizetik meg az úgynevezett *redevance d'accès* díjat a pályahálózat-működtetőnek a közszolgáltatási szerződések keretében nyújtott vasúti szolgáltatásokért. A **díjak alakulását** illetően a fejlemények vegyes képet mutatnak.

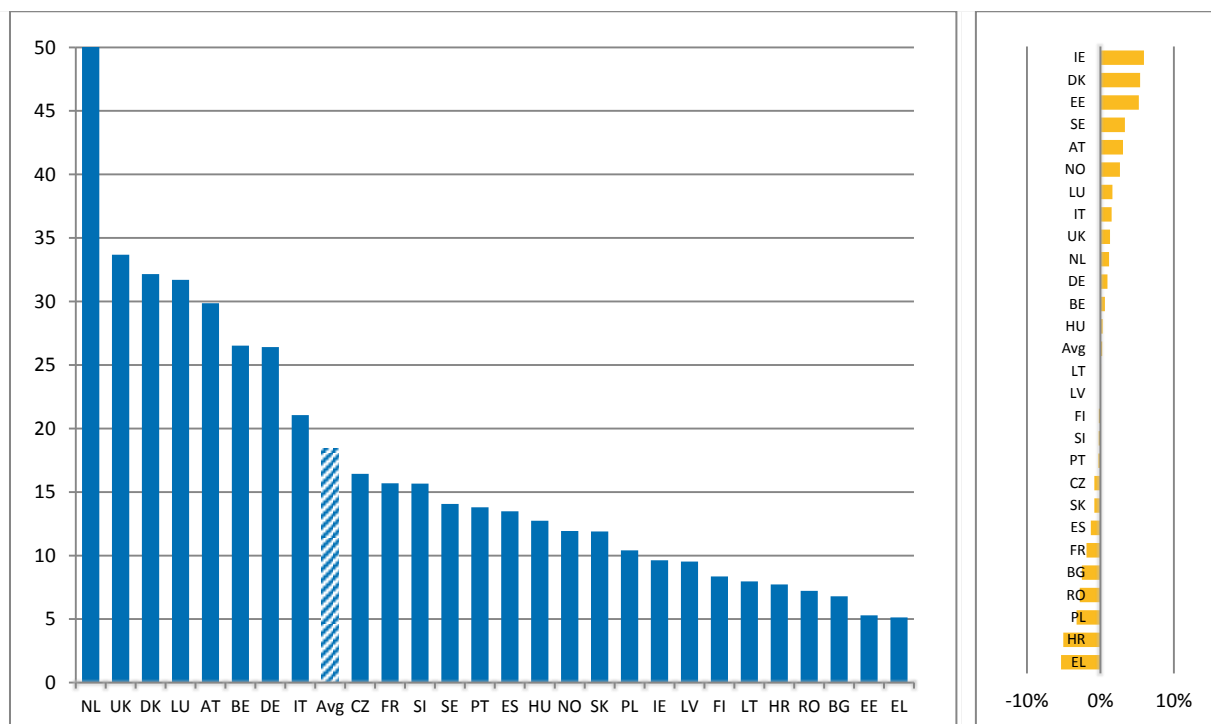
¹⁰

A jelenlegi RMMS-ben a tagállamok két évre előre jelentik be az alkalmazandó pályahasználati díjakat.

5.2. Kapacitáselosztás és az infrastruktúra korlátai

Az Egyesült Királyságban, Luxemburgban, Dániában, Ausztriában, Belgiumban és Németországban a hálózat kihasználtsági rátája az uniós átlagnál mintegy 60 %-kal magasabb. Ezen túlmenően Hollandia rendelkezik a leginkább telített hálózattal, ahol évente minden egyes vonalkilométerre mintegy 50 000 vonatkilométer jut. Ezekben a tagállamokban a vasút iránti kereslet egyre nő.

6. ábra – A hálózat kihasználtsági rátája (ezer vonatkilométer/vonalkilométer, 2014) és relatív változásai 2009 óta



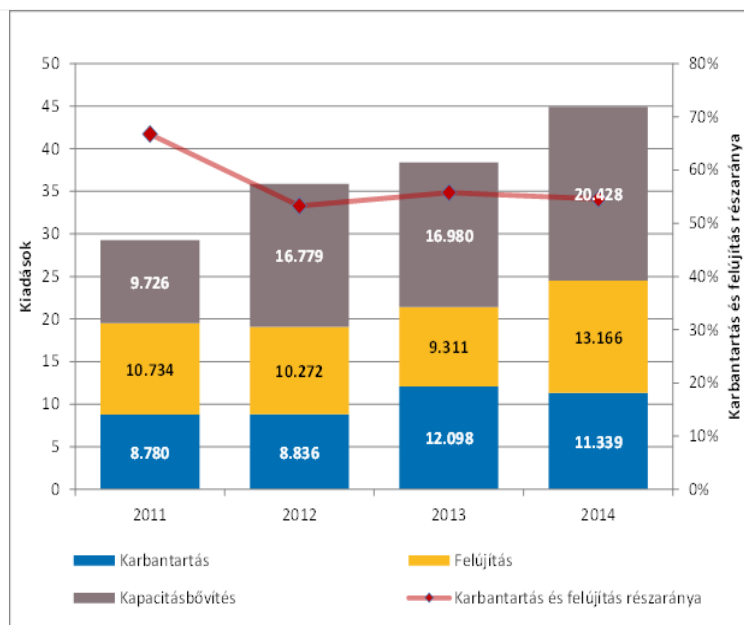
Forrás: Eurostat és a 2016-os statisztikai zsebkönyv (az UIC, IRG éves piaci nyomonkövetési jelentések, nemzeti statisztikák és becslések alapján)

A 2014-es RMMS-adatok szerint 10 tagállam számolt be arról, hogy hálózatának egyes részei túlterheltek. A kapacitáshiány kezelésére a pályahálózat-működtetők kapacitáshiány esetén alkalmazandó díjakat és különféle prioritási szabályokat alkalmaznak. A Bizottság egy 2016-os végrehajtási rendeletben¹¹ pontosította a keretmegállapodások odaítélésére és módosítására vonatkozó kritériumokat, hogy ezáltal biztosítsa az infrastruktúra leghatékonyabb kihasználását.

¹¹ A Bizottság (EU) 2016/545 végrehajtási rendelete (2016. április 7.) a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról szóló keretmegállapodásokra vonatkozó eljárások és kritériumok megállapításáról (HL L 94., 2016.4.8., 1. o.).

5.3. Infrastrukturális kiadások és finanszírozás

7. ábra – Az infrastrukturális kiadások alakulása, valamint a karbantartási és felújítási kiadások aránya



Forrás: RMMS

Bár a közhiedelemben elterjedt, hogy csökken az állami támogatás, az **infrastrukturális kiadások** a 2011. évi 29 milliárd EUR-ról 2014-re 45 milliárd EUR-ra emelkedtek. A karbantartási kiadások ingadoztak, míg a felújításba és kapacitásbővítésbe történő beruházások folyamatosan nőttek. Legalább 7 milliárd EUR-t (az összes kiadás 16 %-át) költöttek nagysebességű vonalakra. A meglévő hálózat karbantartása – amelynek célja a hálózat biztonságosságának és működési teljesítményének megőrzése, valamint a megbízható szolgáltatás nyújtása – számos pályahálózat-működtető számára állandó és

költséges kihívást jelent.

Az összes infrastrukturális kiadás az Egyesült Királyságban és Franciaországban volt a legmagasabb, ahol a pályahálózat-működtetőknek több évnyi elégtelen beruházást kellett pótolniuk, miközben jelentős kapacitásbővítési projektek is zajlanak. Németországban 2014-ben szintén jelentősen nőttek az infrastrukturális kiadások.

Az EU a Kohéziós Alapból, az Európai Regionális Fejlesztési Alapból, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből, az Európai Beruházási Bankon keresztül és az Európai Stratégiai Beruházási Alapból **társfinanszírozhatja vagy támogathatja** a vasúti beruházási projekteket. A jelenlegi (2014–2020-as) uniós pénzügyi kereten belül több mint 33 milliárd EUR vissza nem térítendő támogatás áll rendelkezésre vasúti beruházásokra.

5.4. A személyszállítási szolgáltatások ára és minősége

A szolgáltatások és viteldíjak sokfélesége következtében uniós szinten nehéz felmérni a **vasúti árak általános alakulását**. A személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó árak tagállamtól, a jegyfajtától és a foglalási időtávtól függően rendkívül eltérőek és gyakran szabályozottak.

Össességében a vasúti viteldíjak relatíve gyorsabban emelkedtek, mint más közlekedési módok esetében (lásd a 8. ábrát). Arra is akad azonban példa (például Ausztriában, a Cseh Köztársaságban, Németországban, Olaszországban és Svédországban), hogy a nyílt hozzáférésen alapuló verseny egyes vonalakon a viteldíjak csökkenését eredményezte.

Még mindig kihívást jelent a tagállamok közötti összehasonlítható

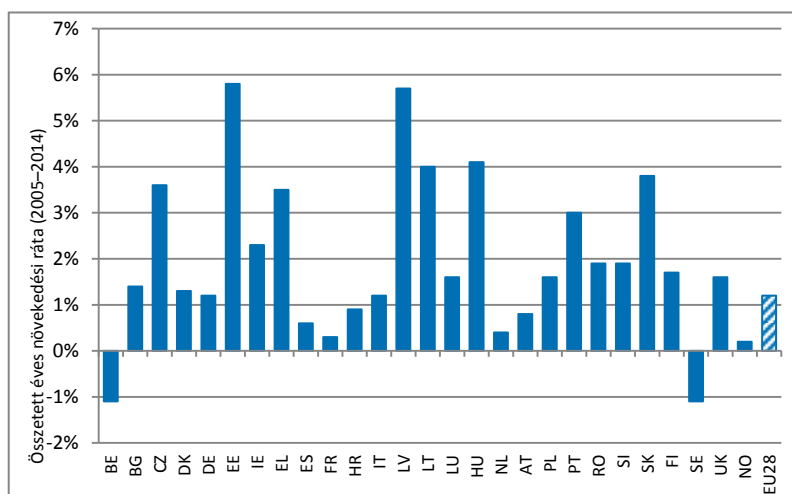
pontossági adatok beszerzése. Úgy tűnik, hogy a legjobban teljesítő tagállamok kis személyszállítási hálózatokkal vagy alacsony hálózati kapacitáskihasználási rátával rendelkeznek. A pontosságot a túlszűfolt vonalakon a legnehezebb megőrizni, különösen, ha az adott vonalon keverednek a távolsági és regionális személyszállítási, valamint az áru fuvarozási szolgáltatások. A távolsági vasúti szolgáltatások általában kevésbé pontosak, mint a regionális és helyi szolgáltatások. Ami a **megbízhatóságot** illeti, a nyugat- vagy közép-európai tagállamokban a regionális járatoknak legfeljebb 3 %-át, illetve a távolsági járatoknak legfeljebb 5 %-át törölték 2014-ben. A járat törlési ráták egyes kelet-európai tagállamokban ennél magasabbak voltak.

A **biztonság** tekintetében a vasút még mindig az egyik legbiztonságosabb közlekedési mód. Az Európai Unió Vasúti Ügynöksége (a továbbiakban: Ügynökség) szerint 2014-ben Európában mintegy 1000 halálos kimenetelű vasúti baleset történt. A vasútbiztonság 2010 és 2014 között tovább javult, a halálos kimenetelű balesetek, súlyos sérülések és súlyos balesetek száma egyaránt csökkent. 2013-ban egy vasúton utazó utas esetében a halálos baleset kockázata 16-szor kisebb volt, mint egy gépkocsival utazó személy esetében.

5.5. A közszolgáltatási szerződések alapján működtetett vasúti szállítási szolgáltatások

2014-ben a személyszállítási szolgáltatások több mint kétharmadát közszolgáltatási szerződések alapján működtették, elsősorban regionális és elővárosi vonalak kiszolgálására. A tagállamok nagy részében a közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos, egy vonatkilométerre számított kompenzáció 5 EUR-nál magasabb volt, és a kifizetett támogatás összesen mintegy 20 milliárd EUR-t tett ki. A jegyértékesítésből származó bevétel aránya az összes bevételen belül a Litvánia, Hollandia és az Egyesült Királyság esetében több mint 90 %-os és Magyarország esetében pedig kevesebb mint 20 %-os érték között változik.

8. ábra – Harmonizált fogyasztói árindex: vasúti szállítás az összes szállítással összevetve



Forrás: A Steer Davies Gleave *Prices and Quality of Rail Passenger Services* (A vasúti személyszállítási szolgáltatások ára és minősége) című tanulmánya, az Eurostat harmonizált fogyasztói árindexének elemzése

5.6. Engedélyezés

Az **aktív vasúti társaságok** száma 2014-ben a németországi 323 és a finnországi 1 között változott. 2013-hoz képest az aktív vasúti társaságok száma Lengyelországban, Franciaországban, Németországban és Magyarországon nőtt, míg Bulgária és Hollandia esetében mérsékelt csökkenés volt megfigyelhető.

Az **engedélyezési díjak** a 0-tól egészen 70 000 EUR-ig terjedhetnek, a tagállamtól és a kérelem tartalmától függően¹². Az uniós vasúti szakpolitikák célja:

- az engedélyezésért felszámított díjak csökkentése;
- az engedély megszerzéséig eltelt idő lerövidítése;
- az érvényes engedélyek átláthatóságának növelése; és
- annak biztosítása, hogy a balesetbiztosítási fedezetet piaci feltételek mellett, megkülönböztetésmentesen nyújtsák.

E célból a Bizottság 2015-ben elfogadott egy, az engedélyezésről szóló végrehajtási jogi aktust¹³. Ezenfelül a negyedik vasúti csomag javaslatot tesz egy egyablakos rendszer létrehozására, amely Európában egységes digitális belépési pontként fog működni a járműengedélyek és biztonsági tanúsítványok kiadásához. A cél az eljárások egyszerűsítése, valamint egyenlő bánásmód biztosítása az összes kérelmező számára egész Európában. Az Ügynökség is nagyobb szerepet fog játszani a folyamatban, és a biztonsági tanúsítás terén uniós hatósággá válik.

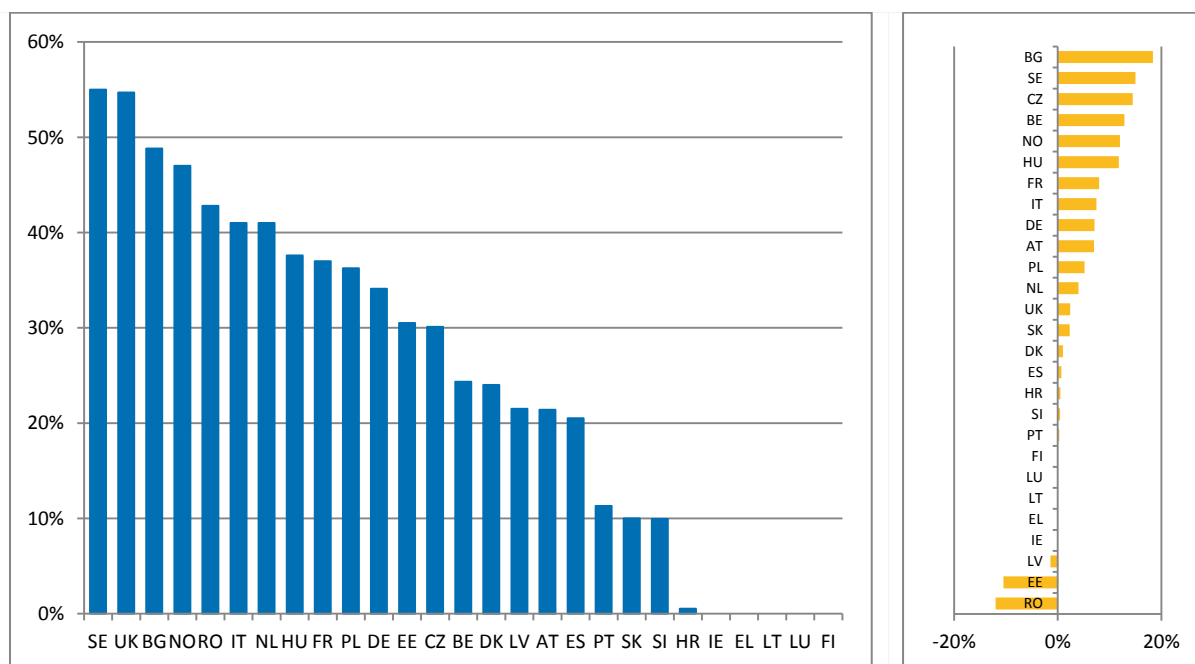
5.7. A piacnyitás mértéke és a hozzáférési jogok felhasználása

A vasúti **árufuvarozási piac** 2007-ben történt megnyitása egybeesett a gazdasági válsággal, amely valamennyi közlekedési mód esetében keményen sújtotta az árufuvarozási szolgáltatásokat. Mivel szinte valamennyi tagállamban folyamatosan nőtt a versengő vasúttársaságok piaci részesedése, úgy tűnik, hogy az újonnan piacra lépők viszonylag jobban viselték a válság kihívásait. 2014-re az egymással versengő vasúti árufuvarozók (2006-ban 15 %-os) piaci részesedése átlagosan több mint kétszeresére nőtt. 2014 végére a vasúti árufuvarozás 100 %-ban a nemzeti szolgáltató kezében volt Finnországban, Görögországban, Írországon, Litvániában és Luxemburgban.

¹² Az Európai Unió Vasúti Ügynökségéről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatához csatolt hatásvizsgálat (SWD(2013)8).

¹³ A Bizottság (EU) 2015/171 végrehajtási rendelete (2015. február 4.) a vasúti társaságok engedélyezésére irányuló eljárás egyes vonatkozásairól (HL L 29., 2015.2.5., 3. o.).

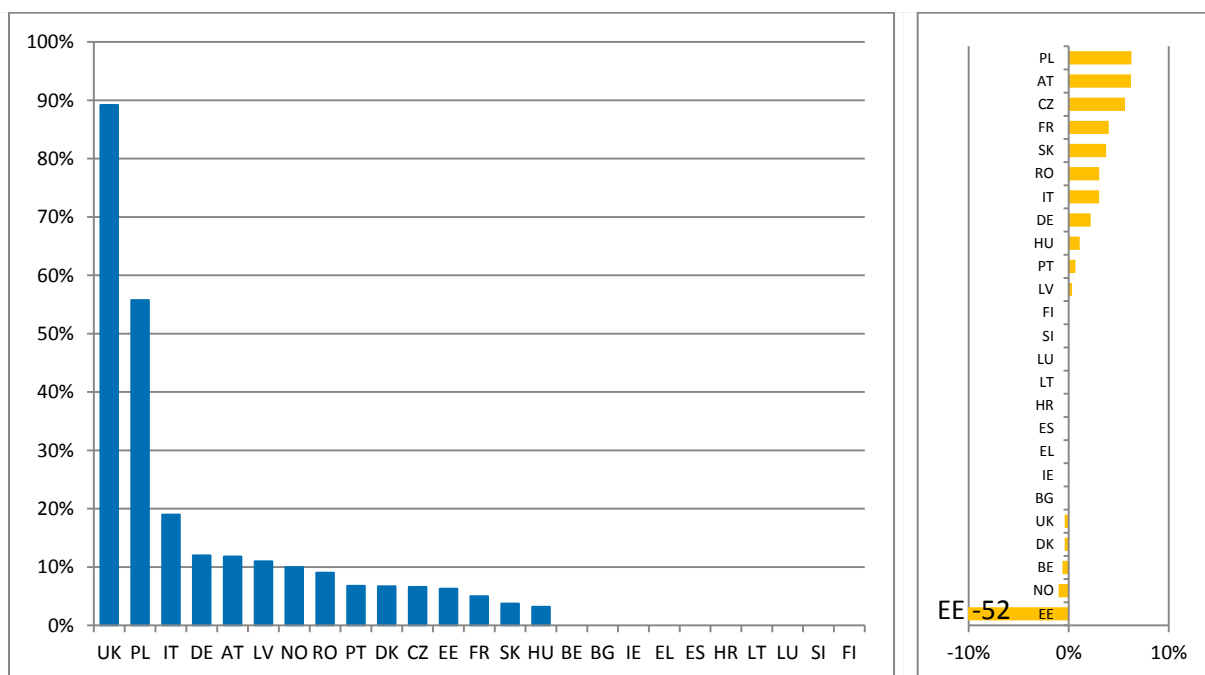
9. ábra – A versenytársak részesedése az áru fuvarozási piacon (2014, tonnakilométer %-ában) és a részesedés alakulása 2011–2014 között (százalékpontban)



Forrás: RMMS, 2011–2014, kivéve: SE (2010-es adatok 2011-re vetítve), PT és SI (2012-es adatok 2011-re vetítve), LU (2010-es adatok 2011-re vetítve és 2012-es adatok 2014-re vetítve), IT 2014-es adatok az IRG Rail éves piaci nyomonkövetési jelentésből (2016)

A **személyszállítási piacokon** a versenytársak piaci részesedése a piac megnyitásának eltérő szakaszai következtében alacsonyabb, valamennyi tagállamban jóval 20 % alatti, kivéve Lengyelországban és az Egyesült Királyságban. Nyílt hozzáférése verseny alakult ki Ausztriában, a Cseh Köztársaságban, Németországban, Olaszországban, Szlovákiában, Svédországban és az Egyesült Királyságban, eltérő mértékben és eredményekkel. Legalább 15 tagállamban léptek egymással versengő szolgáltatók a vasúti személyszállítási piacokra.

10. ábra – A versenytársak részesedése a személyszállítási piacon (2014, tonnakilométer %-ában) és a részesedés alakulása 2011–2014 között (százalékpontban)



Forrás: RMMS, 2011–2014, kivéve: IE (2013-as adatok 2014-re vetítve), PT (2012-es adatok 2011-re vetítve), LU (becslések), IT adatok az IRG Rail éves piaci nyomonkövetési jelentéséből (2016); NL és SE: bizalmas információ.

5.8. A foglalkoztatás és a szociális feltételek alakulása

Az RMMS szerint 2014 végén a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők mintegy 900 000 főt foglalkoztattak, az alkalmazottak száma 2009 és 2014 között 4 %-kal csökkent. A munkaerő túlnyomórészt férfiakból áll, és számos társaságnál a 40 év feletti munkavállalók aránya meghaladja az 50 %-ot. A munkaerő elöregedése különösen Spanyolországban, Görögországban, Finnországban és Olaszországban aggasztó¹⁴. Pozitívumnak tekinthető, hogy a sokáig tartó létszámstop után a vasúti társaságok számos tagállamban újra elkezdtek munkaerőt felvenni. A biztos munkahely, a megfelelő bérezés és a pozitív vállalati környezetben rendelkezésre álló karrierlehetőségek azok a tényezők, amelyekre leginkább hivatkoznak azokban a tagállamokban, amelyekben a vasúti ágazat vonzóan minősül.

5.9. A vasút finanszírozása és a hatékonyabb vasúti szolgáltatásokat akadályozó tényezők

A vasúti műveletek és az infrastruktúra-kezelés összköltsége az EU-ban 2012-ben mintegy 110 milliárd EUR-t tett ki, amelyből 60 %-ot fedeztek a személy- és áruszállítási bevételek, 30 %-ot a műveletekhez és a hálózatüzemeltetéshez nyújtott állami támogatások, a fennmaradó részt pedig egyéb bevételi forrásokból finanszírozták¹⁵. Az infrastruktúra- és az üzemeltetési költségek közötti megoszlás a nemzeti vasúti rendszerekben átlagosan 30 %-70 % körül van. 2009 óta csökkent a vasúti járműpark mind a személy-, mind pedig az áruszállítás esetében. A személyszállításból származó bevétel jelentősen nőtt, míg az összes működési költség reálértéken nagyjából változatlan maradt.

¹⁴ UIC (2012).

¹⁵ A Steer Davies Gleave elemzése, 2014-es adatok nem állnak rendelkezésre.

Bár a vasúti ágazat szinte mindenhol az állami beruházásoktól függ, a finanszírozás csatornázásának módja két alapvető finanszírozási modell mentén tér el¹⁶. Egyes országokban (például az Egyesült Királyságban, Svájcban, Hollandiában és Svédországban) a támogatásokat elsősorban a pályahálózat-működtetők kapják, és alacsonyak a hozzáférési díjak. Máshol (például Franciaországban, Belgiumban és Németországban) elsősorban közszolgáltatási szerződéseken keresztül finanszírozzák a közlekedési szolgáltatásokat, míg a pályahálózat-működtetők magasabb hozzáférési díjakat fogadnak el.

Nyilvánvaló, hogy a vasúti üzletág összetett és több dimenzióból áll, ezért gyakran előfordul, hogy a nemzeti rendszerek összehasonlítása nem célravezető. Úgy tűnik azonban, hogy széles körű egyetértés uralkodik, amely szerint az európai vasúti ágazatnak a költségekkel, a szolgáltatás minőségével és a piaci részesedéssel gondjai vannak. A legtöbb tagállamban már használnak különböző mutatószámokat a vasúti teljesítmény nyomon követésére (például szerződéses megállapodásokban, teljesítménymérő rendszerekben, közszolgáltatási szerződésekben). A jövő kihívása azonban az, hogy az ágazat javaslatai alapján megállapodás szülessen az uniós szintű harmonizált intézkedésekről. E célból számos kezdeményezéssel éltek az ágazati szervek a bizottsági szolgálatokkal együttműködésben, hogy a teljesítményt mérjék és referenciaértékeket állapítsanak meg (például a bevált gyakorlatoknak a PRIME¹⁷ által végzett referenciaérték-megállapítása, valamint a teljesítmény nyomon követése a vasúti áruszállítási folyosók vonatkozásában, a RailNetEurope közreműködésével).

6. A JOGI ÉS INTÉZMÉNYI KERETEK KIALAKÍTÁSA

Az átdolgozott irányelv 15. cikkének (4) bekezdése előírja a Bizottság számára, hogy a vasúti piaci jelentés utolsó elemeként számoljon be a további jogszabályalkotás szükségességéről. Ennek megfelelően ez a rész a vasúti ágazatban folyamatban lévő és tervezett bizottsági szabályozási kezdeményezéseket foglalja össze, amelyek alapjául az e jelentésben és a kísérő szolgálati munkadokumentumban végzett elemzések szolgálnak.

Az elmúlt két évtizedben az európai jogalkotó jelentősen továbbfejlesztette az uniós vasúti jogszabályokat, amelyek célja a **versenyképesség** és a **piac megnyitásának** ösztönzése. Az e mögött húzódnó elképzelés az volt, hogy a nagyobb verseny hatékonyabbá és ügyfélérzékennyé teszi az ágazatot. Ezzel egyidejűleg olyan intézkedések születtek, amelyek célja a nemzeti hálózatok **interoperabilitásának** és **biztonságának** javítása, valamint az egységes európai vasúti térséget létrehozó integrált vasúti rendszer kifejlesztésének ösztönzése, ahogyan azt a 2011. évi közlekedésről szóló fehér könyv¹⁸ is felvázolta.

A negyedik vasúti csomag elfogadásával és végrehajtásával lezárul a vasúti ágazatban a strukturális változások kora. Már elfogadták a negyedik vasúti csomag technikai pillérét, amely felülvizsgálta és optimalizálta az interoperabilitással és biztonsággal kapcsolatos szabályozói keretet, és megerősítette az Ügynökség szerepét. A piaci pillért, amely szavatolja a vasúti pályahálózat-működtetők függetlenségét és a belföldi személyszállítási szolgáltatások piacának növekvő nyitottságát, a társjogalkotók várhatóan 2016 végéig hagyják jóvá.

¹⁶ *Solid Infrastructure Financing for an Efficient Rail System* (Szilárd infrastruktúra-finanszírozás a hatékony vasúti rendszer érdekében) című vitaanyag <http://www.inno-v.nl/wp-content/uploads/2015/03/24022015-Issue-Paper-pour-envoi.pdf>.

¹⁷ Európai Pályahálózat-működtetők Platformja.
<https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/en>.

¹⁸ Fehér könyv: Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé (COM(2011) 144).

A vasúti piacon pozitív fejleményekre is sor került, mint például a megnövekedett utasszám és az infrastrukturális beruházások, valamint a nemzeti vasúti piacok fokozatos megnyitása. Egyértelmű azonban, hogy a jelenlegi ütemben nem lehet elérni a 2011-es közlekedési fehér könyvben a vasúti ágazatra vonatkozóan meghatározott célkitűzéseket. Az Európai Számvevőszék továbbá a „Vasúti árufuvarozás az Unióban: az ágazat még nincs sínen” című jelentésében¹⁹ megállapítja, hogy az uniós vasúti árufuvarozási ágazat teljesítménye még mindig nem kielégítő. A piacnyitás alakulása egyenlőtlen, és az egységes európai vasúti térség megvalósítása még mindig messze van.

Ebben az összefüggésben a Bizottság számára az elkövetkező években a meglévő jogszabályok végrehajtása kapja a fő hangsúlyt, amelyek célja a kívánt teljesítménybeli javítások elérése. Az átdolgozott irányelv átültetése és végrehajtása végső szakaszához ért, ugyanakkor megkezdődött a negyedik vasúti csomag technikai pillérje végrehajtásának előkészítése. A Bizottság szolgálatai szorosan együttműködnek az Ügynökséggel, a tagállamokkal, a nemzeti szabályozó testületekkel és a vasúti érdekelt felekkel olyan fórumokon, mint például a Vasúti Szabályozó Testületek Európai Hálózata, a PRIME és az RU Dialogue, hogy ezáltal biztosítsák az uniós jogszabályok hatékony megvalósulását és az ágazat általi elfogadottságát.

A Bizottság szolgálatai folytatják a következő aktusokkal kapcsolatos előkészületeket: a szolgáltatásokhoz és a kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférésről szóló végrehajtási jogi aktus (az átdolgozott irányelv 13. cikke), a menetrendszerkesztésről szóló felhatalmazáson alapuló jogi aktus (az átdolgozott irányelv VII. melléklete), illetve megkezdte a zajra vonatkozó átjárhatósági műszaki előírás²⁰, a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól szóló rendelet²¹, valamint a kombinált árufuvarozási irányelv²² felülvizsgálatát. Ezen túlmenően a vasúti árufuvarozásról szóló rendelet²³ és a mozdonyvezetőkéről szóló irányelv²⁴ folyamatban lévő értékelése várhatóan ezen aktusok frissítését eredményezheti az elkövetkező években.

Végezetül folyamatban vannak olyan, az ágazatot érintő kihívásokkal foglalkozó intézkedések, mint például a TEN-T iránymutatás végrehajtása, az Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer bevezetése, a vasúti infrastruktúra-projektek támogatásának és finanszírozásának biztosítása, a digitális technológiák nyújtotta lehetőségek bevetése és a Shift2Rail keretében projektek beindítása. A Bizottság szolgálatai ezenkívül folytatják az együttműködést az ágazattal a vasúti biztonság, a multimodalitás és a közlekedési módok egyenlő esélyeinek terén, a felhasználó fizet/szennyező fizet elvek eredményes alkalmazását is beleértve.

¹⁹ <http://www.eca.europa.eu/hu/Pages/NewsItem.aspx?nid=6971>

²⁰ A Bizottság 1304/2014/EU rendelete (2014. november 26.) a „járművek – zaj” alrendszerre vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 356., 2014.12.12., 421. o.).

²¹ Az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről (HL L 315., 2007.12.3., 14. o.).

²² A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).

²³ Az Európai Parlament és a Tanács 913/2010/EU rendelete (2010. szeptember 22.) a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról (HL L 276., 2010.10.20., 22. o.).

²⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2007/59/EK irányelve (2007. október 23.) a közösségi vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítéséről (HL L 315., 2007.12.3., 51. o.).