



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 18.10.2007
KOM(2007) 609 galutinis

KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

dėl geležinkelių transporto rinkos plėtros priežiūros

{SEC(2007)1323}

KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

dėl geležinkelių transporto rinkos plėtros priežiūros

I. ĮVADAS

1. Pastaraisiais metais geležinkelių transportas Europos Sąjungoje gerokai pasikeitė, ir tas permainas iš esmės paskatino iniciatyvos, kurių buvo imtasi Europos lygiu. Nuo 2001 m. priimti trys priemonių rinkiniai, kuriais siekta laipsniškai atverti geležinkelių transporto rinką ir padidinti techninį bei eksploatacinį suderinamumą užtikrinant geležinkelių sistemos sąveiką ir saugą, kad būtų sukurta Europos geležinkelių transporto erdvė (žr. 1 priedą¹).
2. Išsamus reguliavimo ir institucijų sistemų, nustatytų pirmuoju iš tų priemonių rinkinių, aprašymas bei tų sistemų poveikio geležinkelių transporto rinkai analizė pateikta 2006 m. gegužės mėn. Komisijos ataskaitoje². Šis patikslintas geležinkelių transporto rinkos plėtros persvarstymas pagrįstas tos ataskaitos išvadomis.
3. Reikia nuolatos stebėti geležinkelių transporto rinką, kad būtų įmanoma įvertinti poveikį, kurį įvairios Europos politikos priemonės daro geležinkelių transporto rinkai ir kad būtų prisidedama rengiant naujas politikos priemones, atitinkančias dabartinius ir būsimus geležinkelių transporto sektoriaus poreikius.
4. Jau 2001 m. priimtuose Bendrijos teisės aktuose, reguliuojančiuose geležinkelių sistemą³, buvo nustatyta, kad Europos Komisija turi stebėti ES geležinkelių transporto rinkos technines ir ekonomines sąlygas. Tuose teisės aktuose Komisijai taip pat nustatyta prievolė Europos Parlamentui ir Tarybai, be kita ko, teikti ataskaitą apie vežimo geležinkelių transportu paslaugų vidaus rinkos plėtrą, bendrąsias sąlygas, infrastruktūros būklę ir naudojimąsi prieigos teisėmis.
5. Galiausiai poreikis stebėti geležinkelių transporto rinką naudojant *švieslentės* metodą, t. y. joje „rodyti“ vežimo geležinkelių transportu paslaugų vidaus rinkos esminius veiksnius, ypač laipsnišką jos atvėrimą nacionalinei ir tarptautinei konkurencijai, buvo patvirtinta 2006 m. atliekant vidurio laikotarpio Transporto baltosios knygos⁴ persvarstymą.
6. Šiuo komunikatu dėl geležinkelių transporto rinkos plėtros stebėjimo siekiama prisidėti, kad minėtas poreikis būtų patenkinamas. Komunikate pateikiama pirmoji geležinkelių transporto rinkos plėtros statistinė analizė ir juo remiantis bus įmanoma ataskaitas teikti reguliariai.

¹ Prie šio komunikato dėl geležinkelių transporto rinkos plėtros priežiūros pridedamas Komisijos tarnybų darbo dokumentas (jame 23 priedai).

² COM (2006) 189 galutinė, 2006 m. gegužės 3 d.

³ Direktyvos 2001/12/EB Va skirsnis.

⁴ COM (2006) 314 galutinė, 2006 m. birželio 22 d.

II. GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO RINKOS STEBĖJIMO SISTEMA

7. Kad būtų laikomasi stebėjimo reikalavimų, 2001 m. Komisija įsteigė Geležinkelių transporto rinkos priežiūros sistemą (toliau – GTRPS), kuri vykdydama veiklą informaciją apie įvairius geležinkelių transporto rinkų atžvilgius skelbia Energetikos ir transporto generalinio direktorato svetainėje⁵. Ta informacija reguliariai atnaujinama, ji pateikiama išsamiau, kad būtų galima panaudoti daugiau rinkos plėtros veiksnių.
8. Komisijai stebėjimo užduotis atlikti padeda darbo grupė, sudaryta iš nacionalinių ministerijų ir geležinkelių sektoriaus ekspertų. 2001–2007 m. buvo surengta aštuoniolika GTRPS darbo grupės posėdžių.
9. Šis persvarstymas grindžiamas GTRPS Darbo grupės narių atliktu tyrimu, Europos Komisijos turimais statistiniais duomenimis, paskutiniaisiais tyrimais⁶ ir pirmo geležinkelio sektoriaus teisės aktų rinkinio įgyvendinimo ataskaita (žr. pirmiau).
10. Šiame persvarstyme daugiausia dėmesio skiriama:
 - reguliavimo ir institucijų sistemoms, sukurtoms geležinkelių transporto rinkai liberalizuoti, ir geležinkelių transporto – saugios ir aplinkos neteršiančios transporto rūšies – padėčiai sustiprinti;
 - geležinkelių transporto rinkos plėtrai (pastaroji vertinama pagal geležinkelių transportu vežtų krovinių ir keleivių skaičių, lyginant įvairių rūšių transporto veiklą ir rinkos atvėrimo veiksmus);
 - finansiniams sektoriaus veiklos rezultatams, įskaitant informaciją apie pajėgumą, tikrąją padėtį, geležinkelių infrastruktūros naudojimo laipsnį ir geležinkelių pramonės plėtrą.
11. Būtina pabrėžti, kad neturint pakankamai kiekybinių duomenų, šiame rinkos sąlygų tyrime geležinkelių transporto rinkų tam tikrais specialiais atžvilgiais, pvz., pagrindinio geležinkelio įmonių turto (geležinkelių riedmenys) arba nematerialiųjų veiksnių, t. y. darbuotojų mokymo, aptarti neįmanoma.

III. TEISINĖS IR INSTITUCIJŲ SISTEMŲ ĮGYVENDINIMAS

12. Geležinkelių tinklus turinčios visos valstybės narės oficialiai įgyvendino visas pirmo geležinkelių sektoriaus teisės aktų rinkinį direktyvas (žr. 2a ir 2c priedus). Tačiau delsimas perkelti į nacionalinę teisę paskatino Komisiją pradėti 56 teisės aktų pažeidimo procesus, iš kurių 12 atvejų buvo priimtas teismo sprendimas (žr. 3 priedą). Šiuo metu nagrinėjamos nacionalinės įgyvendinimo priemonės, kuriomis įgyvendinamos tam tikros pagrindinės teisės aktų rinkinio nuostatos⁷.

⁵ http://ec.europa.eu/transport/rail/market/index_en.htm.

⁶ Tyrimus galima rasti šioje svetainėje:

http://ec.europa.eu/transport/rail/market/index_en.htm.

⁷ Tos veiklos rezultatai, be kita ko, bus galima remtis nauja redakcija išdėstant pirmo geležinkelių sektoriaus teisės aktų rinkinio direktyvas (šis darbas numatytas 2008 m.).

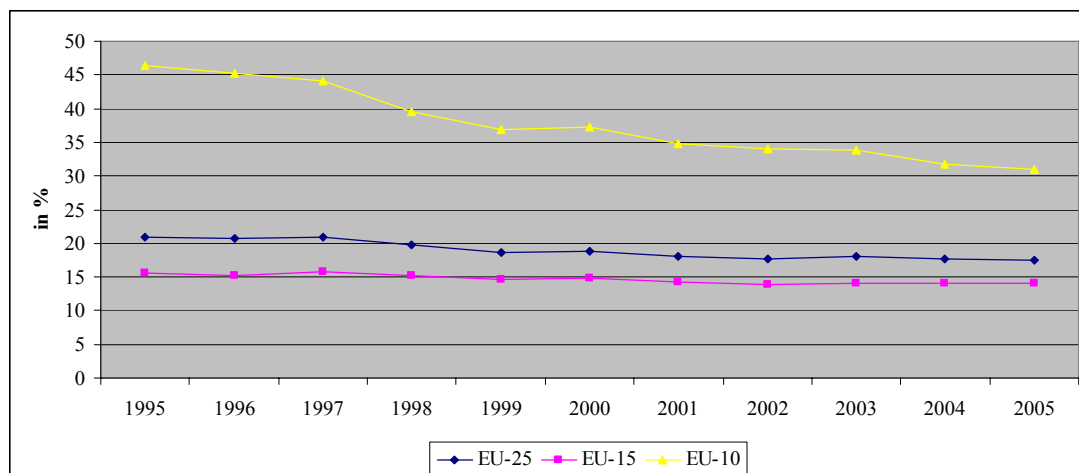
13. Kadangi keletas valstybių narių antrą geležinkelių sektoriaus teisės aktų rinkinį į nacionalinę teisę perkėlė tik iš dalies (žr. 2b ir 2c priedus), Komisija pradėjo dar 55 teisės aktų pažeidimo procesus, iš kurių 18 atvejų byla buvo perduota teismui. Penki iš minėtų atvejų jau atšaukti, nes buvo gautas galutinis pranešimas apie įgyvendinimo priemones, tačiau kiti 13 atvejų dar bus nagrinėjami (žr. 3b priedą).
14. Valstybėse narėse buvo įsteigtos visos institucijos, kurias steigti buvo numatyta pirmame ir antrame geležinkelių sektoriaus teisės aktų rinkiniuose. Buvo įsteigtos šios institucijos: pajėgumų paskirstymą reguliuojančios nacionalinės bendrovės ir institucijos, už licencijų išdavimą atsakingi subjektai, reguliavimo įstaigos, nacionalinės saugos institucijos, tyrimo įstaigos ir notifikuotosios įstaigos (žr. 4, 5, 6 ir 7 priedus).
15. Pasakytina, kad remiantis duomenimis apie darbuotojų, atliekančių reguliavimo užduotis, skaičių ir išnagrinėtų skundų, kurie įteikti 2005 m., skaičių administracinė reguliavimo įstaigų kompetencija kelia abejonių.
16. Dabar išsamiai nagrinėjamas geležinkelių sistemos sąveikos ir saugos teisės aktų perkėlimas į nacionalinę teisę. Atliekant tą nagrinėjimą buvo padarytos pradinės išvados, kad keliose valstybėse buvo įgyvendintos ne visos saugos ir sąveikos direktyvos, nors tos valstybės narės tų direktyvų perkėlimą į nacionalinę teisę oficialiai yra užbaigusios. Be to, antrą geležinkelių sektoriaus teisės aktų rinkinį delsiant perkelti į nacionalinę teisę geležinkelių transporto rinkos dalyviai ima skųstis teisinio apibrėžtumo trūkumu. Nors tose valstybėse narėse ir buvo įsteigtos šiame rinkinyje numatytos institucijos, nepakankamas teisinis pagrindas tų institucijų veiklai, atrodo, ima gerokai kliudyti tinkamam geležinkelių transporto rinkos veikimui.

IV. ES GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO RINKOS VEIKIMO REZULTATAI

IV.1 Geležinkelių transporto padėtis, palyginti su kitomis transporto rūšimis

17. Nuo 1970 m. krovinių vežimo rinkoje geležinkelių transporto sektoriaus užimama dalis nuolatos mažėjo: nuo 20 % 1970 m. (ES–15) iki 8 % 2003 m. (ES–15) ir 10 % 2005 m. (ES–25) (skaičiuojant naudoti tonos kilometrai). Tas mažėjimo polinkis per pastaruosius dešimtmečius sulėtėjo, plg. 1995–2005 m. (žr. 8a priedą) geležinkelių transporto užimama rinkos dalis sumažėjo tik 2 %.
18. 2005 m. iš visų sausumos transporto rūšių geležinkelių transportui teko 17,4 % ES krovinių vežimo rinkos; „naujose“ valstybėse narėse tas skaičius buvo daugiau negu du kartus didesnis nei ES–15 (30,9 % palyginti su 14 %) (žr. 1 pav. ir 8c priedą).

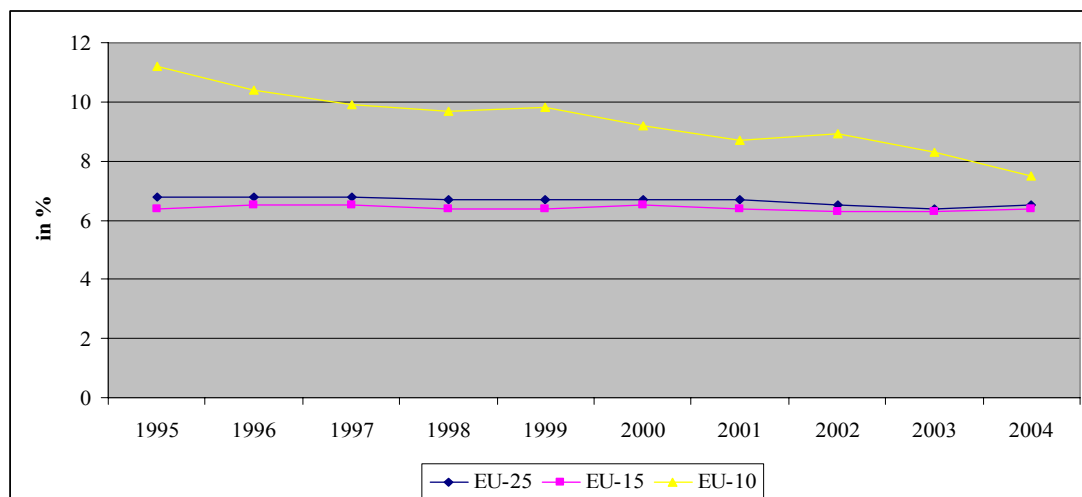
1 pav.: Krovinių vežimo sausumos transportu rinkų dalis, kurią geležinkelių transportas užėmė ES–25, ES–15 ir ES–10 (1995–2005 m.)



Šaltinis: Eurostatas, UIC, ES Energetikos ir transporto sektorių statistinių duomenų knyga, Energetikos ir transporto generalinio direktorato parengtas įvertinimas ir nacionaliniai statistiniai duomenys

19. Tą patį galima pasakyti ir apie keleivių vežimą geležinkelių transportu, t. y. vežamų keleivių skaičius per pastaruosius tris dešimtmečius mažėjo, tačiau ne tiek daug, kiek sumažėjo vežamų krovinių. Geležinkelių transportu pervežamų keleivių skaičius iš bendro transportu vežamo keleivių skaičiaus sumažėjo nuo 10,2 % 1970 m. iki 6,3 % 2003 m. (duomenys pateikti apie ES–15) (skaičiuojant naudoti keleivių km). ES–25 geležinkelių transportas iš bendro transportu pervežtų keleivių skaičiaus pervežė 5,8 % keleivių (žr. 8b priedą).
20. Atsižvelgiant vien į sausumos transporto rūšis, 2004 m. geležinkelių transportas pervežė 6,5 % ES rinkose keleivių. ES–15 geležinkelių transportui per paskutinį dešimtmetį nuolatots tekdavo daugiau nei 6 % rinkos dalis. Priešingai, ES–10 geležinkelių transporto užimama rinkos dalis gerokai sumažėjo: nuo 11,2 % 1995 m. iki 7,5 % 2004 m. (žr. 2 pav. ir 8d priedą).

2 pav.: Keleivių vežimo sausumos transportu rinkų dalis, kurią geležinkelių transportas užima ES–25, ES–15 ir ES–10 (1995–2004 m.)



21. Analizuojant geležinkelių transporto užimamą santykinę transporto rinkos dalį nebuvo atsižvelgta į tai, kad geležinkelių transportu dėl šios transporto rūšies pobūdžio neįmanoma teikti vežimo „nuo durų iki durų“ paslaugų mažu atstumu. Dėl to dabartiniais metodais, kuriais įvertinamas skirtingų rūšių transporto indėlis teikiant vežimo paslaugas, neįmanoma visiškai tiksliai nustatyti rinkos dalies, kurią užima geležinkelių transportas. Komisijos darbuotojai nagrinėja, ar įmanoma surinkti duomenis apie vežimą skirtingų rūšių transportu (transporto veikla skirstoma pagal vežimo nuotolį).
22. Iš geležinkelių transportu vežto krovinių kiekio pradinio tyrimo, kurį 2006 m. atliko Europos geležinkelio įmonių ir geležinkelių infrastruktūros valdytojų bendrija (toliau – CER) ir Tarptautinė geležinkelių sąjunga (UIC) (buvo tirta geležinkelių įmonių grupė, kuri užima 20 % krovinių vežimo geležinkelių transportu rinkos ir tiriant atsižvelgta į krovinių vežimo atstumą), paaiškėjo, kad geležinkelių transportas, palyginti su kelių transportu, užima gerokai didesnę vežimo ilgesniais atstumais rinkos dalį (> 150 km = 22 %, > 300/325 km = 26 % ir > 500 km = 30 %, tačiau geležinkelių transportas užima 19 % rinkos iš viso transporto eismo). Jeigu kroviniai vežami ilgesniu nei 150 km atstumu, vidutinės krovinių vežimo geležinkelių transportu sąnaudos paprastai būna mažesnės nei juos vežant kelių transportu (žr. 22e priedą).

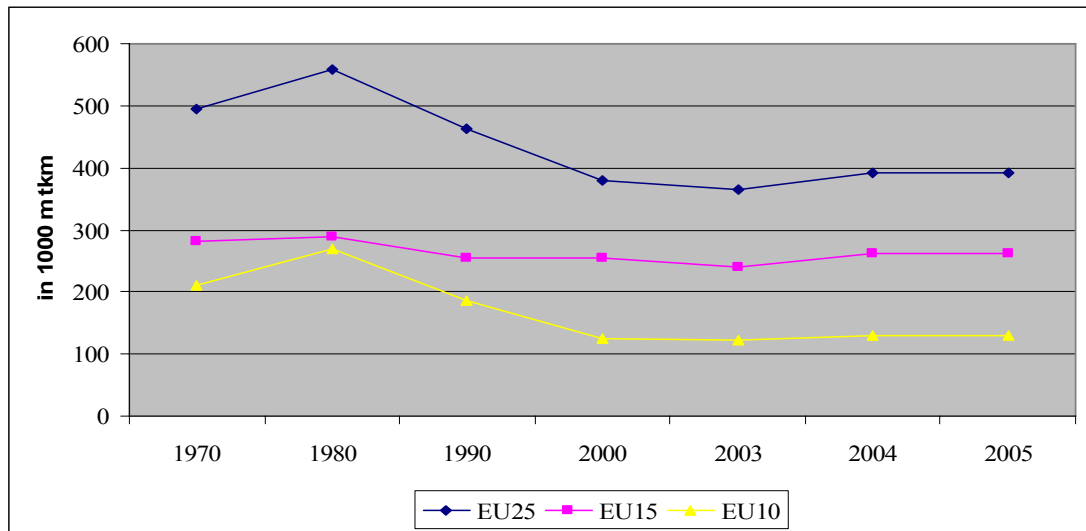
IV.2 Geležinkelių transportu vežtų krovinių ir keleivių skaičiaus tendencijos bei geležinkelių transportu vežtų krovinių ir keleivių skaičius⁸

23. Po ilgokai trukusio *krovinių geležinkelių transportu vežto krovinių kiekio mažėjimo* ši tendencija pasikeitė 2003 m. (žr. 3 pav.)⁹. Tais pačiais metais įsigaliojo pirmos priemonės, kad rinka būtų atverta tarptautinio krovinių vežimo geležinkelių transportu paslaugoms.

3 pav.: Geležinkelių transportu vežto krovinių kiekio tendencijos EU–25, EU–15 ir EU–10 (1970–2005 m.)

⁸ „Geležinkelių transporto veiklos rezultatai“ – vežimas geležinkelių transportu, išreikštas tonos kilometrais arba keleivių km.

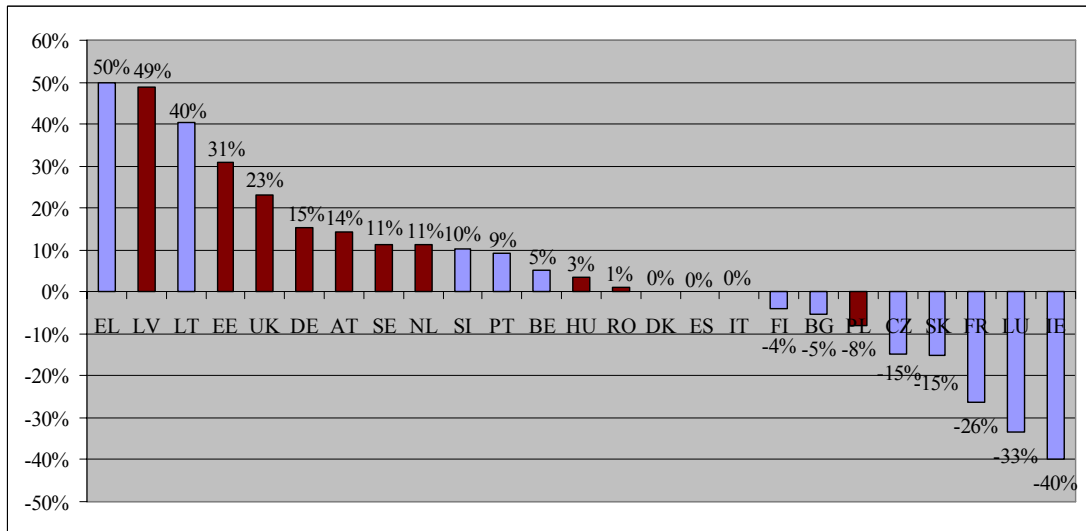
⁹ Kipro ir Maltos teritorijose nėra geležinkelių tinklų, dėl to visais IVa–VIII skyriuose pateiktų nuorodų į ES–10 ar „naujas“ valstybes nars atvejais Kipras ir Malta nepriskiriami ES–10 ar „naujomis“ valstybėms narėms.



Šaltinis: ES Energetikos ir Transporto sektorių statistiniai duomenys – Statistinių duomenų knyga, 2006 m. 3.2.5 lentelė, Eurostatas

24. Nuo 2000 iki 2005 m. ES buvo vežtas gerokai didesnis krovinių ir keleivių skaičius tose valstybėse narėse, kuriose geležinkelių įmonėms rinkos naujokams teko didžiausia rinkos dalis (žr. 9 priedą ir 4 pav., kuriame tos valstybės paženklintos tamsia spalva).

4 pav.: Geležinkelių transportu vežto krovinių kiekio pasikeitimas 2000–2005 m.



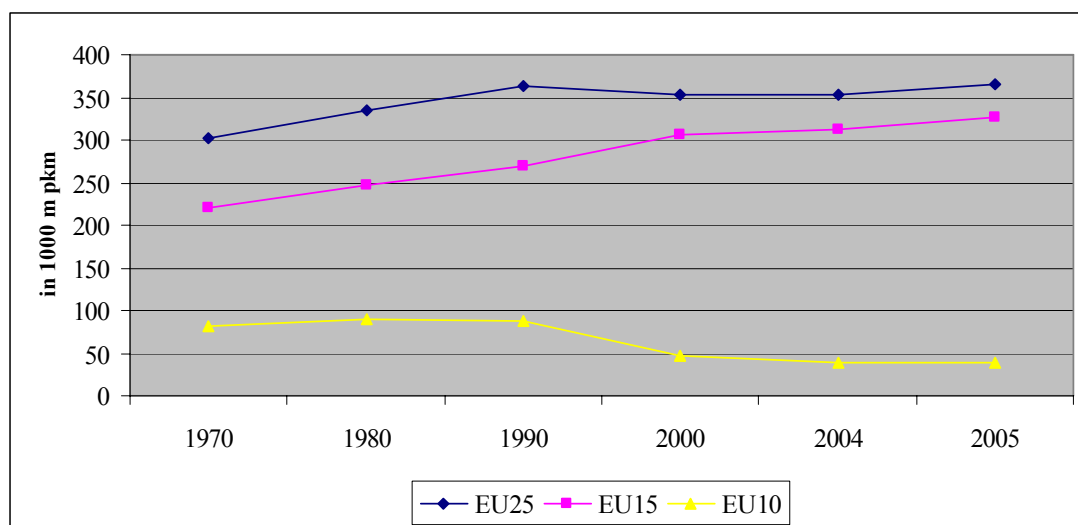
Šaltinis: ES Energetikos ir Transporto sektorių statistiniai duomenys – Statistinių duomenų knyga, 2006 m. 3.2.5 lentelė, Eurostatas

25. 2005 m. geležinkelių transportu dažniausiai vežti šie kroviniai (tonos kilometrais): kietasis mineralinis kuras (jį daugiausia vežė ES–15 geležinkelių įmonės), metalai ir naftos produktai (visų pirma juos vežė EU–10 geležinkelių transportas) (žr. 11 priedą).
26. 2006 m. geležinkelių transportu ES–25 vežtas krovinių kiekis 3,7 % padidėjo dėl to, kad jis padidėjo „senose“ valstybėse narėse vidutiniškai 5,7 %, pirmaisia Suomijoje, Liuksemburge ir Vokietijoje, kuriose augimas buvo didesnis nei 10 %. Vežtų

krovinių kiekis (tonos kilometrais) labiausiai padidėjo pirmą 2006 m. ketvirtį (palyginti su tuo pačiu 2005 m. laikotarpiu). ES–10 vežtas krovinių kiekis per 2006 m. sumažėjo –0,5 %. Tačiau Vengrijoje (13,3 %) ir Slovakijos Respublikoje (7,3 %) krovinių vežimo geležinkelių transportu rinka plėtėsi gana sparčiai (žr. 10 priedą).

27. Keleivių sektoriuje 1970–1990 m. vežamų keleivių skaičius nuolatos didėjo, kitą dešimtmetį (1990–2000 m.) gerokai padaugėjo vežamų keleivių ES–15 valstybėse, o ES–10 vežamų keleivių skaičius labai sumažėjo (žr. 5 pav.). Geležinkelių transportu vežamų keleivių skaičius ES–10 valstybėse nuo tada beveik nekito, o ES–15 tas skaičius iš lėto, tačiau nuolatos didėjo.

5 pav.: Geležinkelių transportu vežamų keleivių skaičiaus tendencijos ES–25, ES–15 ir ES–10 valstybėse (1970–2005 m.)



Šaltinis: ES Energetikos ir Transporto sektorių statistiniai duomenys – Statistinių duomenų knyga, 2006 m. 3.3.7 lentelė, Eurostatas

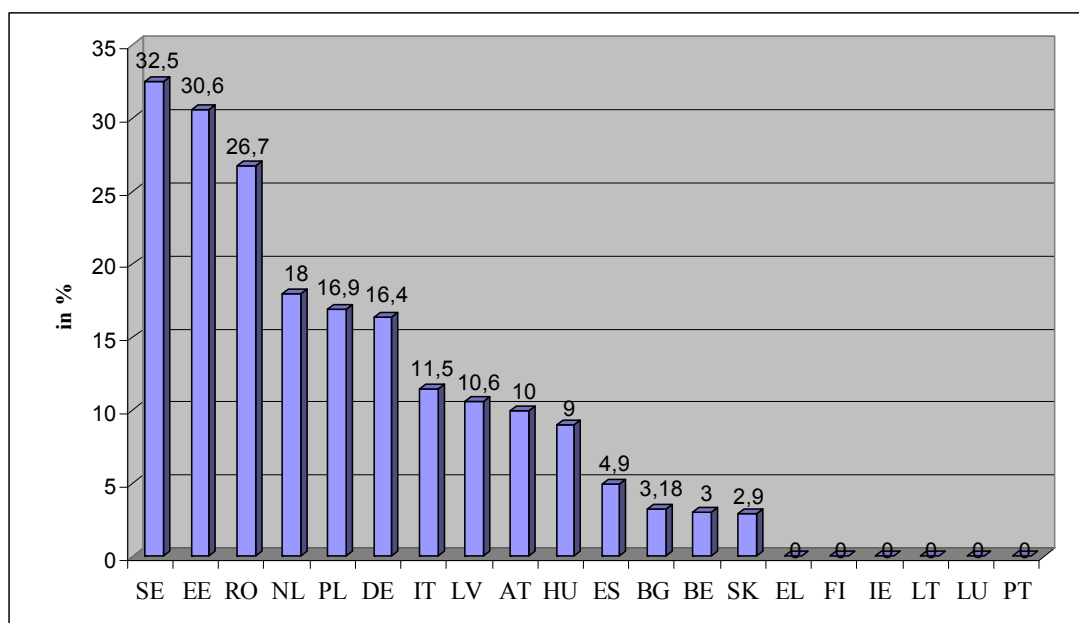
28. 2000–2005 m. geležinkelių transportu vežamų keleivių skaičius labiausiai didėjo Latvijoje (29 %), Airijoje (29 %) ir Belgijoje (20 %). Priešingai, geležinkelių transportu vežamų keleivių skaičius labiausiai mažėjo Lietuvoje (–33 %), Estijoje (–33 %), Bulgarijoje (–31 %) ir Rumunijoje (–31 %) (žr. 9 priedą).
29. 2006 m. ES–15 ir ES–10 valstybėse geležinkelių transportu vežamų keleivių skaičius didėjo beveik vienodai, t. y. vidutiniškai 3,3 % visoje ES. Geležinkelių transportu vežamų keleivių skaičius labiausiai didėjo antrą 2006 m. ketvirtį, palyginti su tuo pačiu 2005. laikotarpiu. Geležinkelių transportu vežamų keleivių skaičius 2006 m. labiausiai padidėjo Latvijoje (10,8 %), Liuksemburge (9,2 %) ir Švedijoje (7,3 %). Geležinkelių transportu vežamų keleivių skaičius sumažėjo Lietuvoje (–4,3 %) ir Graikijoje (–1,8 %) (žr. 10 priedą).
30. 2005 m. didžiausia tarptautinių vežimų dalis iš bendro krovinių vežimo (tonos kilometrais) buvo nustatyta: Estijoje (93 %), Latvijoje (88 %) ir Slovakijos Respublikoje (86,5 %). Vežant keleivius daugiausiai tarptautinių vežimų nustatyta Liuksemburge (24 % keleivių km), Austrijoje (17 %) ir Belgijoje (15 %) (žr. 12b priedą, kuriame taip pat pateikiama informacija apie geležinkelių transportu vežtų krovinių ir keleivių skaičiaus pokytį 2003–2005 m. teikiant vietines ir tarptautines paslaugas).

V. GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO RINKOS ATVĖRIMAS

31. ES geležinkelių transporto rinkoje veiklą vykdo daugiau nei 700 licencijas turinčių geležinkelių įmonių: ko ne pusė iš tų įmonių veiklą vykdo Vokietijoje (355), 62 – Lenkijoje ir 56 – Jungtinėje Karalystėje. 14 priede nurodomas kiekvienos valstybės narės geležinkelio įmonių turimas galiojančių licencijų ir saugos sertifikatų skaičius.
32. 6 pav. nurodoma, kokią rinkos dalį užima geležinkelio įmonės rinkos naujokės, teikiančios krovinių vežimo geležinkelių transportu paslaugas. Jeigu būtų vertinama

tonos kilometrais, geležinkelio įmonių rinkos naujokių didžiausia rinkos dalis užimama Švedijoje (32,5 %), Estijoje (30,6 %), Rumunijoje (26,7 %), Nyderlanduose (18 %), Lenkijoje (16,9 %) ir Vokietijoje (16,4 %). Didžiausią keleivių vežimo geležinkelių transportu rinkos dalį geležinkelio įmonės rinkos naujokės užima Estijoje (40 %), Švedijoje (35,8 %) ir Latvijoje (10,1 %)*. 13 priede nurodoma, kokią rinkos dalį užima ES–27 atskiros bendrovės.

6 pav.: Krovinių vežimo geležinkelių transportu įmonių rinkos naujokių 2006 m. užimama rinkos dalis



*Duomenų apie CZ, DK, FR ir UK neturima; ES ir PT: pateikiami 2005 m. duomenys; NL: pateikiami 2003 m. duomenys.

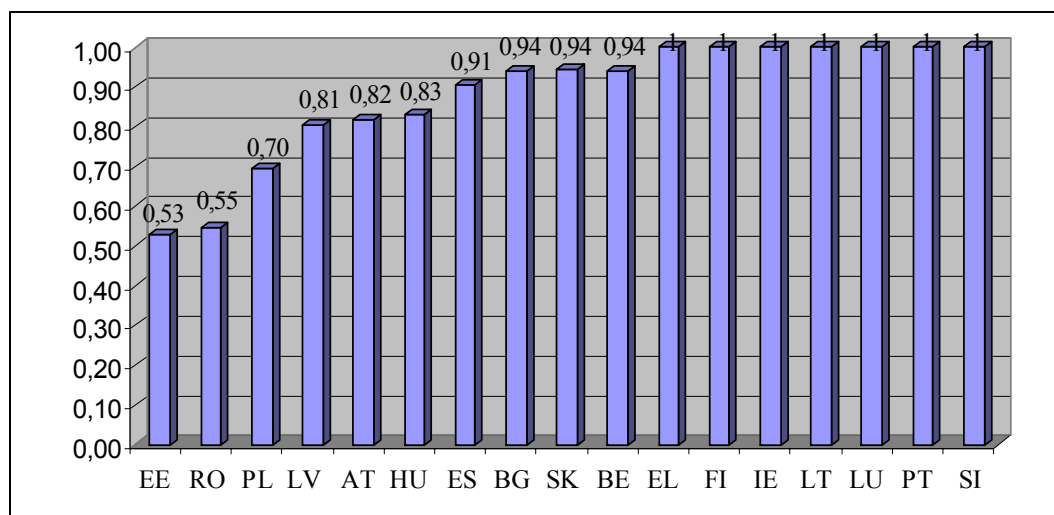
Šaltinis: Geležinkelių transporto rinkos priežiūros sistemos klausimynas, kurį valstybės narės užpildė 2007 m. gegužės ir (arba) birželio mėn.

33. Apytikslė vertė, kuri buvo pasirinkta rinkos atvėrimui įvertinti – tai Herfindalio–Hiršmano (Herfindahl-Hirschman) indeksas¹⁰, kuriuo įvertinamas koncentracijos lygis sektoriuje ir nustatomas konkurencijos lygis atitinkamoje rinkoje. Indekso vertė gali kisti nuo „0“ (jeigu yra daug firmų; šiuo atveju konkurencija veiksminga) iki „1“ (rinkoje susiklostė monopolija).
34. 7 pav. nurodomas keleivių ir krovinių vežimo geležinkelių transportu rinkų ES valstybėse narėse Herfindalio–Hiršmano indeksas. Krovinių vežimo rinka labiausiai atvėrta Estijoje (0,53), Rumunijoje (0,55), Lenkijoje (0,7) ir Latvijoje (0,8)*. Krovinių vežimo geležinkelių transportu rinkas Graikijoje, Suomijoje, Prancūzijoje, Lietuvoje, Liuksemburge, Portugalijoje ir Slovėnijoje kol kas galima laikyti monopolinėmis rinkomis. Švedijos, Nyderlandų ir Vokietijos (joje didelę rinkos dalį užima krovinių vežimo geležinkelių transportu įmonės rinkos naujokės) rinkų Herfindalio–Hiršmano indekso nustatyti neįmanoma, nes neturima reikalingų

¹⁰ Herfindalio-Hiršmano indeksas: kiekvienos firmos sektoriuje užimamos rinkos dalies kvadratų suma.

duomenų. Keleivių vežimo geležinkelių transportu rinka labiausiai atverta Estijoje (0,48), Latvijoje (0,82), Lenkijoje (0,83) ir Portugalijoje (0,84).

7 pav.: Nacionalinių geležinkelio rinkų Herfindalio–Hiršmano indeksas



*Duomenų apie CZ, DE, DK, FR, IT, SE ir UK neturima.

Šaltinis: Geležinkelių transporto rinkos priežiūros sistemos klausimynas, kurį valstybės narės užpildė 2007 m. gegužės ir (arba) birželio mėn.

VI. GELEŽINKELIO ĮMONIŲ VEIKLOS REZULTATAI

35. Pagal tyrimą, kurį rėmė GTRPS Darbo grupė ir kurį 1995–2004 m. CER atliko 17-oje įmonių (jos bendrijos narės)¹¹, geležinkelio įmonėse dirbančiųjų nuolatos mažėjo, tačiau darbo našumas visą laiką didėjo. Tačiau geležinkelio sektoriaus darbuotojų skaičius pastaruosius keletą metų mažėjo ne taip sparčiai. Darbo vietų skaičiaus mažėjimą geležinkelio įmonėse rinkos senbuvėse iš dalies atsvėrė geležinkelių transporto bendrovėse rinkos naujokėse sukurtos darbo vietos, nors kol kas neturima informacijos apie tų naujų darbo vietų kokybę¹². 2006 m. ES geležinkelio įmonėse ir infrastruktūros valdytojų padaliniuose dirbusių darbuotojų skaičius pateiktas 15 priede.
36. Be to, iš CER atlikto tyrimo galima daryti išvadą, kad ES–15 ir ES–10 geležinkelio įmonių veiklos rezultatai gerokai skiriasi. „Senosiose“ valstybėse narėse skolinto ir nuosavo kapitalo santykis geležinkelio įmonėse nuo 1995 m. mažėjo ir jo vertė buvo mažesnė nei 1, t. y. tų įmonių turtas visų pirma finansuotas iš nuosavo turto, o ne iš paskolų. Priešingai, vidutinis skolinto ir nuosavo kapitalo santykis ES–10 sparčiai padidėjo nuo maždaug 0,11 iki 2,52. Geležinkelio įmonių prasta finansinė padėtis „naujosiose“ valstybėse narėse iš esmės susiklostė dėl to, kad už viešąsias paslaugas nuolatos buvo kompensuojama tik iš dalies, niekaip nepavyko panaikinti

¹¹ CFL, CIE, CP, DB, FS, NSB, ÖBB, SNCF, VR, SBB (išskyrus ATOC/EWS and ASTOC), BDZ, CFR, CD, LG, MAV, PKP ir SZ.

¹² 2006 m. gegužės 3 d. ataskaitos COM (2006), 189 galutinis, priedai, p. 91.

bendrovių išipareigojimų valstybei ir keletas geležinkelio įmonių pastaraisiais metais ekonominiu atžvilgiu nepagrįstai investavo.

37. Iš kito tyrimo¹³, kuris atliktas Europos Komisijos prašymu (tirti geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų, kurių metinė apyvarta yra bent 50 milijonų eurų, finansinės veiklos rezultatai), matyti, kad 2004 m. 61 % iš 74 tirtų geležinkelio įmonių¹⁴ trumpalaikio grynojo turto ir visų išipareigojimų santykis buvo didesnis nei 1, t. y. tų įmonių veikla iš esmės buvo pelninga. 24 % geležinkelio bendrovių akcinio kapitalo pelningumas buvo neigiamas, t. y. operacijų su įmonės akciniu kapitalu rezultatai buvo neigiami. Iš dešimties infrastruktūros valdytojų penkių valdytojų trumpalaikio grynojo turto ir visų išipareigojimų santykis buvo didesnis nei 1, o kitų penkių valdytojų akcinio kapitalo pelningumas buvo neigiamas (žr. 16 priedą).
38. Teikiamų paslaugų kokybė kol kas tebėra nepatenkinama, visų pirma teikiant su įvairiarūšiu transportu susijusias paslaugas. Iš traukinių eismo grafiko laikymosi statistinių duomenų, kuriuos apie pagrindiniais Europos transporto koridoriais važiuojančius tarptautinius mišriojo vežimo traukinius surinko Tarptautinė mišriojo vežimo kelių ir geležinkelių transportu bendrovių sąjunga (UIRR), matyti, kad teikiant krovinių vežimo geležinkelių transportu paslaugas traukinių eismo grafiko laikomasi prastai (palyginti su tvarkaraštyje nurodytu atvykimo laiku mažiau nei 30 minučių 2006 m. vėlavo 53 % traukinių); be to, per pastaruosius keletą metų sumažėjo traukinių eismo reguliarumas (žr. 17 priedą).

VII. GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA: PAJĖGUMAS, FINANSAVIMAS IR GELEŽINKELIŲ PRAMONĖ

39. Visas geležinkelio linijų eksploatacinis ilgis ES yra maždaug 215 000 km¹⁵. Ilgiausias geležinkelio tinklas yra šiose valstybėse narėse: Vokietijoje (34 122 km), Prancūzijoje (29 246 km)¹⁶ ir Lenkijoje (22 156 km). Trumpiausias geležinkelių tinklas yra Liuksemburge (275 km) ir Estijoje (971 km valstybinio geležinkelių tinklo) (žr. 18 priedą). Malta ir Kipras neturi geležinkelio linijų. Belgijoje ir Liuksemburge geležinkelio linijų tankumas didžiausias (atitinkamai 122 ir 106 m/km²).
40. Geležinkelių tinklas juo vežant krovinius 2006 m. intensyviausiai naudotas (naudojimo intensyvumas: tono kilometrų skaičiaus ir geležinkelių linijų ilgio (kilometrais) santykis) Baltijos valstybėse (Estijoje – 10,8, Latvijoje – 7,4 ir Lietuvoje – 7,3). Keleiviams vežti geležinkelių tinklas intensyviausiai naudotas Nyderlanduose (5,3), Jungtinėje Karalystėje (3,0) ir Belgijoje (2,8) (žr. 18 priedą).
41. 2006 m. Europos geležinkelių tinkle buvo eksploatuojama 4919 km greitojo geležinkelio linijų, nutiestų Italijoje, Prancūzijoje, Ispanijoje, Vokietijoje, Belgijoje ir Jungtinėje Karalystėje. Iki 2009 m. ES teritorijoje bus nutiesta 1485 km naujų

¹³ ECORYS atliktas tyrimas: „Europos Sąjungos geležinkelio įmonių finansinės būklės tyrimas“, 2006 m. vasario mėn., http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm

¹⁴ Įskaitant geležinkelio įmones rinkos senbuves, kurios, be kitų funkcijų, taip pat vykdo infrastruktūros valdymo funkcijas *etablierter Eisenbahnunternehmen, die auch die Infrastruktur betreiben*

¹⁵ Į šį skaičių įtrauktos ir vienkelės, ir dvikelės geležinkelio linijos.

¹⁶ Prancūzija pateikė 2004 m., kitos dvi valstybės narės – 2006 m. duomenis.

geležinkelių linijų, kuriomis traukiniai galės važiuoti greičiau nei 250 km/h (žr. 19 priedą).

42. Didžiausios išlaidos techninei infrastruktūros priežiūrai (išreikštos eurų, skirtų kilometro ilgio geležinkelių linijos atkarpai, skaičiumi) 2006 m. buvo Nyderlanduose (446 000), Liuksemburge (173 000) ir Jungtinėje Karalystėje (108 000). Eksploatuojama infrastruktūra intensyviausiai atnaujinta Jungtinėje Karalystėje (260 000), Liuksemburge (159 000) ir Vokietijoje (117 000). Tiesiant naujas geležinkelių linijas daugiausiai išteklių kilometrui geležinkelio linijos nutiesti buvo skiriama Nyderlanduose (464 000), Belgijoje (259 000), Liuksemburge (245 000) ir Graikijoje (124 000). Minėtos valstybės 2007–2010 m. apskritai planuoja investuoti daug lėšų (žr. 20 priedą).
43. Valstybėse narėse taikomos skirtingos apmokėjimo už naudojamą infrastruktūra sistemos. Infrastruktūros sąnaudų dalis, kuri atgaunama renkant naudojamą infrastruktūrą mokesčių, gerokai skiriasi: Švedijoje – 5 %, Baltijos valstybėse – 100 % (žr. 22 priedą). Atgaunama infrastruktūros sąnaudų dalis daugiausiai priklauso nuo finansinių įnašų, kuriuos infrastruktūros valdytojams skiria vyriausybės, ir infrastruktūros valdytojo veiklos veiksmingumo. Didelės įtakos taip pat turi geležinkelių tinklo sudėtingumas ir jo naudojimo intensyvumas. Valstybių finansinis įnašas eksploatuojant infrastruktūrą, atliekant techninę jos priežiūrą, ją atnaujinant ir statant ES–25 buvo maždaug 14 milijardų eurų; ES–10 valstybės skyrė ne daugiau nei 3,6 % tos sumos (žr. 21 priedą).
44. Pagal kai kurių mokesčio rinkimo už naudojamą geležinkelių infrastruktūra sistemų nuostatas, pvz., keleivių vežimui įmanoma skirti kryžmines subsidijas, kurios iškraipo konkurenciją teikiant vežimo geležinkelių transportu paslaugas. Kryžminių subsidijų klausimą nedelsiant turi spręsti kelios „naujos“ valstybės narės, kuriose nustatytas didelis naudojamą geležinkelio keliu mokestis, nors infrastruktūros kokybė prasta.
45. Dabartinė bendra tiekimo geležinkelių sektoriui rinkos Vakarų ir Rytų Europoje¹⁷ vertė yra apie 40 000 milijonų eurų (žr. 23 priedą). 75 % rinkos dalis prieinama išoriniams tiekėjams, t. y. tiekimą tam rinkos sektoriui užtikrina ne tik geležinkelių „vidiniai“ tiekėjai. Kur kas sunkiau patekti į paslaugų ir techninės priežiūros rinką (51 %) bei į tiekimo infrastruktūrai rinką Rytų Europoje (58 %). Priešingai, geležinkelių transporto eismo valdymo ir geležinkelių riedmenų rinkos išoriniams tiekėjams prieinamos be jokių apribojimų (100 %).
46. Numatoma, kad geležinkelių riedmenų tiekimo rinka Rytų Europoje per kitą dešimtmetį intensyviai plėsis (po +8,2 % kasmet iki 2015 m.). Infrastruktūros techninės priežiūros paslaugų rinka sparčiausiai plėsis, ko gero, Vakarų Europoje (po 2,6 % kasmet per minėtą laikotarpį) (žr. 23 priedą).

¹⁷ Vakarų Europa = Austrija, Belgija, Danija, Prancūzija, Vokietija, Graikija, Italija, Nyderlandai, Ispanija, Švedija, Šveicarija, Jungtinė Karalystė. Rytų Europa = Čekijos Respublika, Vengrija, Lenkija, Rumunija, Turkija (UNIFE (Europos geležinkelių pramonės sąjungos) 2007 m. atliktas tyrimas, žr. 23 priedą).

VIII. IŠVADOS

47. Šioje ataskaitoje aprašytos pagrindinės tendencijos, kurios per pastaruosius keletą metų buvo nustatytos ES geležinkelių transporto rinkoje. Galima tvirtinti, kad dabartiniai Europos geležinkelių sektoriaus pertvarkymo rezultatai nėra vienareikšmiai. Tačiau šioje ataskaitoje buvo patvirtinta, kad pastangos atgaivinti geležinkelių sektorių, t. y. plėtoti Europos geležinkelių transporto erdvę ir skatinti konkurenciją rinkoje, nenuėjo perniek.
48. Geležinkelių sistemą reguliuojančių Bendrijos teisės aktų oficialaus perkėlimo į nacionalinę teisę procesas jau beveik baigtas. Valstybėse narėse jau įsteigtos tuose teisės aktuose numatytos institucijos. Geležinkelių transportu vežtas krovinių kiekis 2003 m. nustojo mažėti ir nuo tada beveik nekito. Neblogas perspektyvas patvirtina paskutiniai (2006 m.) duomenys. Išnagrinėjus geležinkelių transportu vežtų krovinių ir keleivių skaičiaus kitimo per pastaruosius šešerius metus tendencijas pabrėžtina, kad šalys, kurių rinkos buvo atvertos plačiau, pasiekė kur kas geresnių rezultatų, palyginti su tomis šalimis, kurių rinkose vyraujančią padėtį užėmė geležinkelio įmonės rinkos senbuvės. Nors remiantis duomenimis apie kiekvienos rūšies transportu vežtą krovinių kiekį kol kas dar galima daryti išvadą, kad geležinkelių transportu vežtas krovinių kiekis šiek tiek mažėjo, geležinkelių transportu vidutiniu ir dideliu atstumu vežtų krovinių kiekio pirminis apskaičiavimas įrodo, jog geležinkelių sektorius šioje rinkos dalyje pernelyg menkai išnaudoja savo galimybes. Vykdam reformą taip pat kuriamos naujos darbo vietos, t. y. atsiranda galimybė iš dalies pristabdyti geležinkelio įmonių darbuotojų skaičiaus mažėjimą. Galiausiai numatoma, kad Rytų Europos šalyse kitą dešimtmetį gerokai padidės geležinkelių riedmenų paklausa, dėl to atsiranda palankios sąlygos plėtoti geležinkelių pramonę.
49. Kita vertus, keletas kliūčių tebetrukdo plėtoti vežimo geležinkelių transportu paslaugas Europos Sąjungoje. Pavienėse valstybėse narėse gerokai skiriasi reguliavimo sistemos įgyvendinimo lygis. Keletas institucijų kol kas negali tinkamai vykdyti funkcijų. Galbūt tų problemų atsiranda dėl to, kad trūksta darbuotojų, arba, jei kalbama apie nacionalines Saugos institucijas, jos negali tinkamai vykdyti funkcijų, nes nesukurtas reikiamas teisinis pagrindas tų institucijų veiklai (t. y. į nacionalinę teisę turi būti perkeltas antrasis geležinkelių sektoriaus teisės aktų rinkinys).
50. Konkurencija Europos geležinkelių transporto rinkoje vis dar nėra pakankama, tačiau ji nuolatos skatinama tobulinant reguliavimo sistemą, kuria užtikrinamas nediskriminacinis naudojimas infrastruktūra ir konkurencijos įvedimas teikiant krovinių vežimo geležinkelių transportu vietiniais ir tarptautiniais maršrutais paslaugas. Vis dėlto kol kas nepašalintos didelės kliūtys, trukdančios rinką integruoti Europos lygiu. Be kitų, visų pirma minėtinos šios kliūtys: reikiamos techninės sąveikos trūkumas, skirtingas nacionalinių geležinkelio tinklų požiūris į geležinkelių eismo saugą, palyginti prasta geležinkelio įmonių finansinė būklė (ypač „naujose“ valstybėse narėse), didelės patekimo į rinką geležinkelių sektoriuje sąnaudos, susijusios su didelėmis pastoviosiomis rinkos sandorių sąnaudomis, didelės administracinės sąnaudos geležinkelių riedmenims suteikiant pripažinimą, išduodant licencijas ir t. t. Be to, kelios valstybės narės per mažai investuoja į geležinkelių sektorių, ypač techninę geležinkelių infrastruktūros priežiūrą ir infrastruktūros modernizavimą. Kadangi prieš keletą metų beveik visose ES geležinkelių transporto rinkose vyraujančią padėtį užėmė nacionalinės monopolijos, dėl to kol kas

neparengtos būtinos paskatos, leisiančios gerokai padidinti geležinkelių sektoriaus teikiamų paslaugų kokybę.

51. Komisija mano, kad reguliariai rengiant panašias ataskaitas būtų įmanoma remiantis palyginamaisiais duomenimis nuolatos prižiūrėti geležinkelių transporto rinką. Tie klausimai, kurie tinkamai neaptarti šioje ataskaitoje, bus apsvarstyti kitose ataskaitose. Kad geležinkelių transporto rinkos plėtrą būtų įmanoma išnagrinėti kiek įmanoma išsamiau, prie šito darbo turėtų prisidėti geležinkelių sektorius ir nacionalinės valdžios institucijos pateikdamos surinktus duomenis.