

LT

LT

LT



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 6.2.2008
KOM(2008) 54 galutinis

KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

Daugiamečiai susitarimai dėl geležinkelių infrastruktūros kokybės

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

KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

Daugiamečiai susitarimai dėl geležinkelių infrastruktūros kokybės

1. BENDROSIOS APLINKYBĖS

1.1. Geležinkelių infrastruktūros finansavimas

Igyvendinant Europos bendrijos transporto politiką, sprendžiami transporto infrastruktūros vystymo ir gerinimo bei protingo jos kokybės, patikimumo, lankstumo ir orientacijos į vartotoją klausimai. Tam būtina sutelkti reikalingus finansavimo išteklius. Geležinkelių infrastruktūros paketas buvo priimtas prieš šešerius metus¹, tačiau rūpesčių vis dar kelia tausojančio esamos geležinkelių infrastruktūros finansavimo nebuvimas, infrastruktūros paslaugų kokybė ir būdai, kuriais būtų galima pagerinti infrastruktūros valdytojų veiklą. Tai nustatyta intensyvių nuo 2006 m. gegužės iki 2007 m. rugsėjo vykusių konsultacijų su suinteresuotomis šalimis metu².

Šiame komunikate nurodytos priemonės, kurias valstybės narės ir infrastruktūros valdytojai turėtų taikyti, siekdami suderinti finansinę pusiausvyrą ir atitinkamą geležinkelių infrastruktūros paslaugų lygį. Komisija rekomenduoja šias priemones Europos Sąjungoje taikyti sistemingai ir visapusiškai, tačiau ji dar svarstys, ar siūlyti privalomus teisės aktus siekiant užtikrinti, kad Europos Sąjungos geležinkelio paslaugų rinkoje valstybėms narėms būtų sudarytos visos sąlygos vystyti geležinkelių infrastruktūrą.

1.2. Strateginis geležinkelių infrastruktūros vystymo sistemos modelis

Prieiga prie geležinkelių infrastruktūros – tai pagrindinis reikalavimas siekiant konkurencingos geležinkelio paslaugų rinkos. Infrastruktūros vystymas priklauso nuo dviejų pagrindinių rinkos dalyvių: valstybių narių, paprastai jų nacionalinių vyriausybių, kurioms priklauso infrastruktūra, ir geležinkelių infrastruktūros valdytojų. Jie, atsižvelgdami į atitinkamą geležinkelių teisės aktuose jiems numatytą vaidmenį, ir taikydami nuoseklų metodą, priima sprendimus dėl infrastruktūros vystymo apimties ir pobūdžio bei reikalingų finansinių išteklių.

Pirma išankstinė sąlyga – nuosekli strateginė transporto politikos sistema. Valstybė turėtų nustatyti ilgalaikius visų į valstybės transporto politiką įtrauktų transporto rūšių naudojimosi infrastruktūra poreikius atsižvelgdama į būsimus vartotojų poreikius. Tuo remiantis būtų nustatyti rodikliai, kurie yra būtini pasirenkant tinkamiausią infrastruktūros kokybės lygį ir geležinkelių tinklo apimtį. Tam gali prireikti panaikinti kai kurias linijas, kurioms pagrįstai nesitikima paklausos, arba padidinti pajėgumus ten, kur būtina patenkinti išaugusią paklausą³.

¹ Direktyvos 2001/12/EB, 2001/13/EB ir 2001/14/EB kartu vadinamos „infrastruktūros paketu“.

² Konsultacijas sudarė 2006 m. gegužę organizuotas seminaras su suinteresuotosiomis šalimis, Komisijos 2006 ir 2007 m. pradėtais tyrimais pagrįstos dvi konsultacijos su suinteresuotaisiais asmenimis, ir 2007 m. rugsėjį pasibaigusios viešosios konsultacijos.

³ Pavyzdžiui, Nyderlandų vyriausybė metinį geležinkelio infrastruktūros valdymo planą priima remdamasi nacionaliniu dešimties metų visų transporto rūšių mobilumo planu.

1.3. Valstybės intervencijos lygis

ES valstybės narės pranešė, kad 2006 m. geležinkelių techninės priežiūros ir naujos geležinkelio infrastruktūros finansinės išlaidos⁴ buvo 13,9 mlrd. EUR, neįskaitant lėšų, gautų iš viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės (žr. 1 ir 2 priedą). Pridėjus pajamas, gautas iš infrastruktūros naudotojų mokesčių, geležinkelių techninės priežiūros išlaidos – apie 35 mlrd. EUR per metus. Iš pajamų, gautų už naudojimąsi infrastruktūra, padengiama apie 30 – 50 % techninės priežiūros išlaidų (su 10 iš 100 % nuokrypiu).

ES lėšos, kuriomis daugiausiai bendrai finansuojama transporto infrastruktūra, yra iš TEN biudžeto ir iš atskirų sanglaudos ir regioninių fondų dalių. Lėšos skiriamos tik mažą tinklo dalį apimančio transeuropinio geležinkelių tinklo (TERN) statybai ir atnaujinimui.

Bendrijos teisės aktų nuostatos paprastai suteikia teisę imti naudotis infrastruktūra mokesčių, lygų papildomo traukinio paslaugos teikimo kainai, o visas išlaidas leidžiama susigrąžinti tik išskirtiniais atvejais ir tik tam tikromis sąlygomis⁵. Daugeliu atvejų, užtikrinant geležinkelių infrastruktūros valdytojų finansinį stabilumą, valstybės narės atlieka dominuojantį vaidmenį. Geležinkelių infrastruktūros valdytojai turi padengti didesnę techninės priežiūros išlaidų dalį iš savo lėšų arba iš valstybės pervestų lėšų. Kai kalbama apie tokias valstybės teikiamas lėšas, iškyla klausimas dėl valstybės ir infrastruktūros valdytojų santykių.

2. PADĖTIS ĮGYVENDINANT TEISĖS AKTUS

2.1. Europos Sąjungos teisinė sistema

ES teisės aktuose reikalaujama sukurti paskatas, leidžiančias sumažinti prieigos prie infrastruktūros suteikimo išlaidas ir atitinkamai naudotis infrastruktūra mokesčius. Išlaidos turi būti sumažintos tinkamai atsižvelgiant į saugumą ir infrastruktūros paslaugų kokybės palaikymą bei pagerinimą. Nors Bendrija nustatė išsamius saugaus valdymo ir pranešimų apie avarijas (duomenų apie avarijas) reikalavimus, tokių įpareigojimu Bendrijos lygiu nėra, kai atliekamas infrastruktūros paslaugų monitoringas.

Valstybės narės gali reikalauti vykdyti tokius įpareigojimus reguliavimo priemonėmis ir (arba) sudarydamos daugiamečius susitarimus⁶. Tokie susitarimai yra sudaromi ne trumpiau kaip trims metams, t. y. ilgiau, nei tradiciškai metams sudaromas biudžetas. Susitarimo sąlygos ir mokėjimų struktūra nustatomi iš anksto visam susitarimo galiojimo laikotarpiui.

Kai kurių Europos šalių infrastruktūros valdytojai įgijo vertingos pagal daugiamečius susitarimus vykdomos veiklos patirties. Komisijos nuomone, būtų naudinga, jei šis metodas, remiantis turima geriausia patirtimi, būtų taikomas plačiau. Todėl ji pakvietė valstybes nares toliau finansavimo sutarčių pagrindu bendradarbiauti su infrastruktūrų valdytojais dėl geležinkelių infrastruktūros techninės priežiūros ir atnaujinimo. Tai taip pat galima taikyti įdiegiant veiklos rezultatais pagrįstą sistemą⁷.

⁴ Jose įtrauktos geležinkelio infrastruktūros atnaujinimo ir modernizavimo išlaidos.

⁵ Direktyva 2001/14/EB, 7 ir 8 straipsniai.

⁶ Direktyva 2001/14, 6 straipsnis, ypač 2, 3 ir 4 dalys.

⁷ Žr. 2006 m. gegužės 3 d. Komisijos komunikato dėl pirmojo geležinkelių transporto paketo įgyvendinimo, COM (2006) 189, galutinė versija, išvadas, p. 10.

2.2. Kiti teisiniai reikalavimai

Be jau minėtų taisyklių, kuriose tiesiogiai aptariami daugiamečiai susitarimai, ES geležinkelių transporto direktyvose pateikiamos kitos nuostatos, kurios gali būti naudingos įgyvendinant teisės aktus.

- Valstybės narės turi imtis priemonių, reikalingų jų nacionalinei geležinkelių infrastruktūrai sukurti⁸. Jos, atsižvelgdamos į uždavinius, projekto dydį ir finansinius reikalavimus, gali suteikti finansavimą infrastruktūros valdytojui, ypač naujų investicijų atveju⁹. Infrastruktūros valdytojai turėtų sudaryti verslo planą, kuris padėtų užtikrinti finansinę pusiausvyrą ir priemones, kurių reikia tikslams pasiekti¹⁰.
- Reikalaujama, kad valstybės narės užtikrintų infrastruktūros valdytojų išlaidų ir pajamų subalansavimą per pagrįstą laikotarpį. Tai apima visą, net tiesiogiai su infrastruktūros technine priežiūra nesusijusią veiklą.

Be to, specifinėse nuorodose aptariami atvejai, kai valstybė gali pervesti finansines lėšas, ir kaip ji gali tai padaryti skaidriai, atsižvelgdama į infrastruktūros valdytojo valdymo savarankiškumo reikalavimą ir į jo veiklos ekonominį pobūdį.

- Bendrijos teisės aktų nuostatose draudžiama, kad infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės pervestų vieni kitiems valstybės lėšas.
- Infrastruktūros valdytojai yra įpareigoti sudaryti ir skelbti atskiras pelno ir nuostolių ataskaitas.
- Reikalaujama, kad ES infrastruktūros valdytojų naudojimosi infrastruktūra kainų sistema būtų pagrįsta veiklos rezultatais.
- Be to, turi būti laikomasi valstybės pagalbos teikimo taisyklių¹¹.

2.3. Dabartinis daugiamečių susitarimų taikymas

Padėtis, susijusi su daugiamečių susitarimų taikymu, valstybėse narėse yra labai skirtinga (žr. 4 priedą). Apie pusę valstybių narių tokių susitarimų netaiko ir neketina to daryti. Pirmiausia, kai kurios valstybės narės apskritai nefinansuoja geležinkelių infrastruktūros techninės priežiūros, kai kurios derasi dėl pirmą kartą sudaromų susitarimų, o kitos ruošiasi pratęsti tokių susitarimų galiojimą naujam daugiamečiam laikotarpiui. Tuo pat metu vis daugiau valstybių narių, įvykdžiusių reikalavimus pagal pirmąjį geležinkelių transporto paketą, planuoja sudaryti tokius susitarimus.

Austrijoje, Belgijoje, Bulgarijoje, Estijoje, Prancūzijoje, Airijoje, Italijoje, Latvijoje, Rumunijoje ir Jungtinėje Karalystėje infrastruktūrų valdytojai sudarė daugiamečius susitarimus su savo šalių vyriausybėmis. Kai kurios valstybės, pavyzdžiui, JK, atnaujina susitarimus, o kitos šalys, kaip antai Vokietija, tokius susitarimus sudaro pirmą kartą.

⁸ Žr. Direktyvos 91/440 7 straipsnio 1 dalį.

⁹ Žr. Direktyvos 91/440 7 straipsnio 3 dalį.

¹⁰ Žr. Direktyvos 91/440 7 straipsnio 4 dalį.

¹¹ Komisija svarsto, ar reikėtų specifinių valstybės pagalbos geležinkelių sektoriui gairių, kuriose, be kita ko, būtų aptariamose geležinkelių infrastruktūros valdytojams pervedamos lėšos.

Austrijoje, Bulgarijoje, Vengrijoje, Airijoje, Nyderlanduose, Slovakijoje ir JK naudojimosi infrastruktūros tinklu mokesčiai jau yra susieti su kokybės kriterijais¹².

3. LABAI SKIRTINGOS TECHNINĖS PRIEŽIŪROS FINANSAVIMO FORMOS

Geležinkelių sektoriaus konkurencingumas daugiausiai priklauso nuo prieigos prie infrastruktūros galimybių ir infrastruktūros kokybės. Tačiau infrastruktūros techninei priežiūrai ne visada skiriamas toks dėmesys ir finansai, kokių tikisi geležinkelių operatoriai, siekdami konkuruoti su kitomis transporto rūšimis.

Beveik trečdalis infrastruktūros valdytojų teigia, kad turimų lėšų nepakanka jų tinklui prižiūrėti¹³. Išlaidos bėgio km techninei priežiūrai įvairiose valstybėse narėse yra labai nevienodos¹⁴ – kartais jos skiriasi net 30 kartų. Kai kuriose valstybėse narėse infrastruktūros valdytojai 2003–2006 m. visai negavo valstybės lėšų infrastruktūros techninei priežiūrai, nepaisant jų tinklų svarbos. 2004 m. į ES įstojusios valstybės narės tais metais infrastruktūros vystymui išleido 280 mln. EUR, o ES-15 – daugiau kaip 13 mlrd. EUR (žr. 1 priedą).

Šis skirtumas leidžia manyti, kad kai kuriuose tinkluose yra susikaupę neatliktų techninės priežiūros darbų, kurių infrastruktūros valdytojai nepajėgia finansuoti.

Toliau paveiksle pateikiama didesnių Europos geležinkelių bendrovių (infrastruktūros valdytojų ir geležinkelių įmonių) kapitalo ir skolos pokyčio 1995–2004 m. iliustracija. Geležinkelio įmonių kapitalas sistemingai mažėjo, o skolos didėjo. Be infrastruktūros techninės priežiūros yra ir kitų papildomų veiksmų, kaip antai kompensacijų už laikantis įsipareigojimų teikiamas viešąsias paslaugas trūkumas, tačiau rezultatas išlieka tas pats – finansinio stabilumo nebuvimas.

2006 m. išlaidos bėgio kilometro techninei priežiūrai svyravo nuo 220 EUR Slovakijoje ir 16 000 Lenkijoje, iki 160 000 EUR Vokietijoje ir 360 000 EUR Jungtinėje Karalystėje¹⁵. Toks didelis išlaidų skirtumas gali reikšti, kad galbūt kai kuriais atvejais techninė priežiūra atliekama netausiai, o kitais atvejais tai, kad **infrastruktūros valdytojai neišnaudojo kainos sumažinimo galimybių tokiu pat būdu visoje Europoje.**

Nors pradžioje buvo siekta didesnio geležinkelio sektoriaus saugumo, apskritai jį pavyko pagerinti. Tačiau tai ne visada galima pasakyti apie infrastruktūros kokybę. Kai dideliems (dažnai pernelyg dideliems) tinklams prižiūrėti pajamų neužtenka, smunka infrastruktūros paslaugų kokybė. Jei (bendrieji) veiklos rodikliai nėra nustatyti ir paskelbti, pablogėjusią infrastruktūros kokybę nėra lengva atskleisti. Tikroji problemos apimtis paaiškėja tik ilgo laikotarpio pabaigoje, kai reikia padidinti greičio apribojimus dėl saugumo priežasčių.

6 priede pateikta situacijos analizė iliustruoja, kaip transporto paslaugų kokybė sumažėja dėl blogos infrastruktūros, ir klientai vietoj geležinkelių transporto renkasi kelių transportą. Taip susidaro užburtas ratas, nes infrastruktūros valdytojai nebegauna pajamų ir negali vykdyti

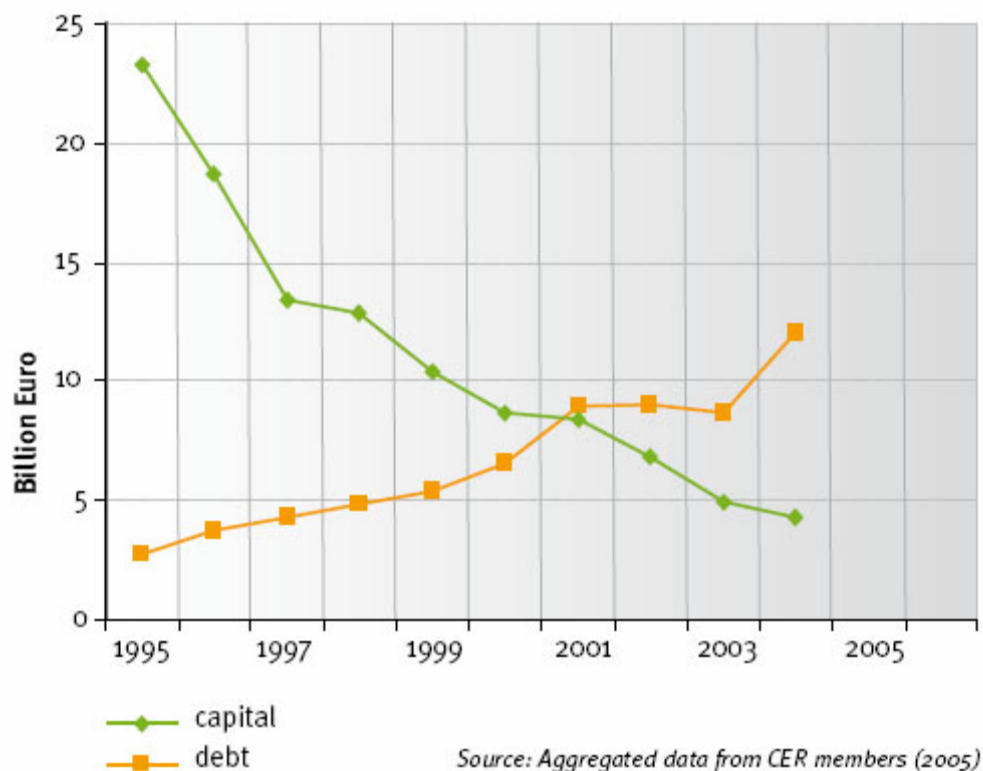
¹² Šaltinis: Europos geležinkelių ir infrastruktūros valdytojų bendrija, CER, 2006. Šveicarija atnaujina daugiametį susitarimą, kuriame mokesčių dydis priklausys nuo infrastruktūros kokybės.

¹³ Iš Ecorys 2006 m. atlikto tyrimo „Tvarių geležinkelių priežiūros partnerysčių gairės“ paaiškėjo, kad 31 % infrastruktūros valdytojų neturi reikiamų lėšų. Tokių reikiamų lėšų metinis deficitas siekia nuo 10 iki 89 % visų išlaidų.

¹⁴ Žr. II priedo lentelę

¹⁵ Žr. Komisijos tarnybų darbinio dokumento 2 priedą.

techninės priežiūros. Tokios pat problemos susidaro tada, kai netinkamai kompensuojama už keleivinio geležinkelio transporto teikiamas viešąsias paslaugas.



Paveikslas: Vidurio ir Rytų Europos šalių geležinkelio įmonių kapitalas ir skolos

4. DAUGIAMEČIŲ SUSITARIMŲ VAIDMUO

Daugiamečiai susitarimai – tai ilgamečiai infrastruktūros techninės priežiūros finansavimo susitarimai. 3 priede pateikiama daugiamečio susitarimo pagrindinių elementų apžvalga ir galimi tokio susitarimo privalumai, jei jis tinkamai parengtas ir suderėtas.

4.1. Ilgalaikio techninės priežiūros finansavimo sistema

Daug metų pagrindinis geležinkelių techninės priežiūros metodas buvo esamo tinklo išsaugojimas remiantis inžineriniais kriterijais ir nustatytais tinklo atnaujinimo intervalais. Tačiau geležinkelių infrastruktūra turi atitikti būsimas transporto paklausos tendencijas ir padėti padidinti eismą ir pajamas, gaunamas iš infrastruktūros naudotojų mokesčių. Daugiamečiai susitarimai priverstų abi šalis žvelgti į ateitį ir sudaryti techninės priežiūros planus atsižvelgiant į infrastruktūros valdytojo verslo planą ir atitinkamą paslaugų poreikį ateityje. Seminaro su suinteresuotosiomis šalimis metu paaiškėjo, kad daugiamečiai susitarimai padeda labiau informuotai suderinti mokesčių mokėtojų ir vartotojų interesus, tinklo techninę priežiūrą ir kokybę, trumpalaikę techninę priežiūrą ir atnaujinimą.

4.2. Iš mokesčių sistemos gaunamų pajamų papildymas kitomis pajamomis

Tokioje situacijoje, kai dauguma infrastruktūros valdytojų nesugeba padengti visų techninės priežiūros išlaidų iš infrastruktūros naudotojų mokesčių, lėšos, pervedamos pagal daugiamečius susitarimus, kartu su lėšomis, gautomis iš infrastruktūros naudotojų mokesčių, padės pasiekti reikalingą finansinį stabilumą. Taigi, daugiamečiai susitarimai turi būti suderinti su mokesčių rinkliavos sistema, kuri turi atitikti galiojančias mokesčių rinkliavos taisykles¹⁶, nepažeidžiant infrastruktūros valdytojo teisės nustatyti mokesčius¹⁷.

4.3. Veiksmingos išlaidų kontrolės užtikrinimas

Ilgam laikui planuojant geležinkelių techninę priežiūrą ir atnaujinimą, galima sumažinti vieneto sąnaudas, nes techninės priežiūros įranga bus geriau pritaikyta, darbuotojai geriau prisitaikę prie numatytų darbų tipo ir apimties, o planai bus rečiau keičiami paskutinę akimirką. Toks principas taikomas ir tada, kai infrastruktūros techninės priežiūros darbus atliks pačios įmonės darbuotojai, ir tada, kai tai darys rangovai.

Sudarius biudžetą metams, lėšas reikia panaudoti iki metų pabaigos net tada, kai yra ekonomiškiau darbus atidėti, ir atvirkščiai. Infrastruktūros valdytojai, perėję nuo metinio biudžeto planavimo prie daugiamečio, galės lanksčiau panaudoti lėšas, o tai geriau atitiks verslo poreikius nei griežta valstybės finansavimo taisyklėmis pagrįsta tvarka.

Toliau esančioje lentelėje pateikiamos infrastruktūros valdytojų ir transporto ministerijų 2007 m. konsultacijų metu nustatytos techninės priežiūros išlaidų sumažinimo galimybės. Remiantis jų atsakymais, absoliučiąsias išlaidas būtų galima sumažinti 580 mln. EUR vien tik tose valstybėse, kurios dar netaiko daugiamečių susitarimų, iš kurių 370 mln. EUR būtų sutaupyta veiksmingiau suplanavus techninės priežiūros darbus (žr. poveikio vertinimą).

<i>Sudarius daugiamečius susitarimus, bus sumažintos techninės priežiūros išlaidos, nes</i>	<i>Planuojama, kad išlaidos sumažės</i>	<i>Atsakymų skaičius</i>
ištekliai bus panaudojami veiksmingiau	2 – 5 %	6
padidės rangovų atliekamos techninės priežiūros veiksmingumas	5-10 %	3
bus geriau vykdoma personalo mažinimo politika	0,1- 3 %	3

Lentelė. Sutaupytos techninei priežiūrai skirtos lėšos. Šaltinis: „ES geležinkelių infrastruktūros valdytojai“, *PriceWaterhouseCoopers* 2007 m.

Esant spaudimui panaudoti lėšas arba jas prarasti, techninės priežiūros darbai dažniausiai atliekami baigiantis metams. Valstybės biudžetas pagrįstas logika, kad ankstesniais metais

¹⁶ Pagal Direktyvos 2001/14/EB 4 straipsnį valstybės narės turi nustatyti mokesčių rinkliavos sistemą ir išlaikyti infrastruktūros valdytojų valdymo savarankiškumą.

¹⁷ Pavyzdys – 6 priede pateikta Anglijos ir Škotijos situacijos analizė iš Komisijos tarnybų darbinio dokumento.

panaudojus ne visas planuotas lėšas, vėliau jos atitinkamai sumažinamos. Traukiniai dar labiau vėluoja, taip pat prastėja paslaugų kokybė dėl vienu metu vykdomų didelės apimties techninės priežiūros darbų. Metinį planavimą pakeitus daugiamečiais schemomis, trikdžių apskritai sumažėtų, nes techninės priežiūros darbus būtų galima planuoti taip, kad jie kuo mažiau trikdytų traukinių eismą. Visur įdiegus veiksmingą darbų atlikimo tvarką, ši strategija taptų dar naudingesnė, nes infrastruktūros valdytojas turėtų kompensuoti dėl kiekvieno jo eismo sutrikdymo patirtus nuostolius.

Jei daugiamečiame susitarime numatytos tik tam tikros eksploatacijos išlaidos, pavyzdžiui, tik atnaujinimo arba tik techninės priežiūros išlaidos, tai gali paskatinti infrastruktūros valdytoją viršyti infrastruktūros eksploatacines išlaidas arba netinkamai prižiūrėti infrastruktūrą, nes jis žinotų, jog atnaujinimo išlaidas bus galima susigrąžinti iš valstybės vėlesniame etape. Taip delsiant atlikti infrastruktūros techninę priežiūrą, gali pablogėti jos kokybė.

4.4. Palyginimo kriterijų nustatymo ir teisės aktais nustatytos techninės priežiūros užtikrinimas

Infrastruktūros valdytojai neturėtų reikalauti, kad informacija, ypač tam tikri duomenys apie techninės priežiūros išlaidas, būtų laikoma konfidencialia.

Kadangi geležinkelių infrastruktūra yra natūrali monopolija, paprastai infrastruktūros paslaugų konkurencijos nėra. Reikalavimas paskelbti finansinius duomenis atitinka visuomenės teisę žinoti, kaip panaudojamos valstybės lėšos.

Veiksmingiau nustatius veiklos tikslus, tampa lengviau įvertinti atitinkamą infrastruktūros valdytojų padėtį. Atitinkamai išlaidų veiksmingumas gali būti nustatytas remiantis ne vien tik nacionalinio infrastruktūros valdytojo išlaidų duomenimis, bet ir lyginant jo veiklos rezultatus su kitų infrastruktūros valdytojų veiklos rezultatais. Taip pat reguliavimo įstaigos įpareigoja infrastruktūros valdytojus pateikti informaciją apie blogėjančią infrastruktūros būklę dar gerokai iki tol, kol greičio apribojimas neigiamai paveiks geležinkelio paslaugas.

4.5. Veiklos ir kokybės kontrolės gerinimas

Sudarius daugiamečius susitarimus tampa lengviau pereiti nuo lėšų reikalavimo, t. y. reikalavimo kompensuoti infrastruktūros valdytojui konkrečias išlaidas, prie veiklos rezultatų reikalavimų, t. y. reikalavimų atlyginti už atliktą darbą. Kokybės rodikliai turės atitikti SMART¹⁸ principus.

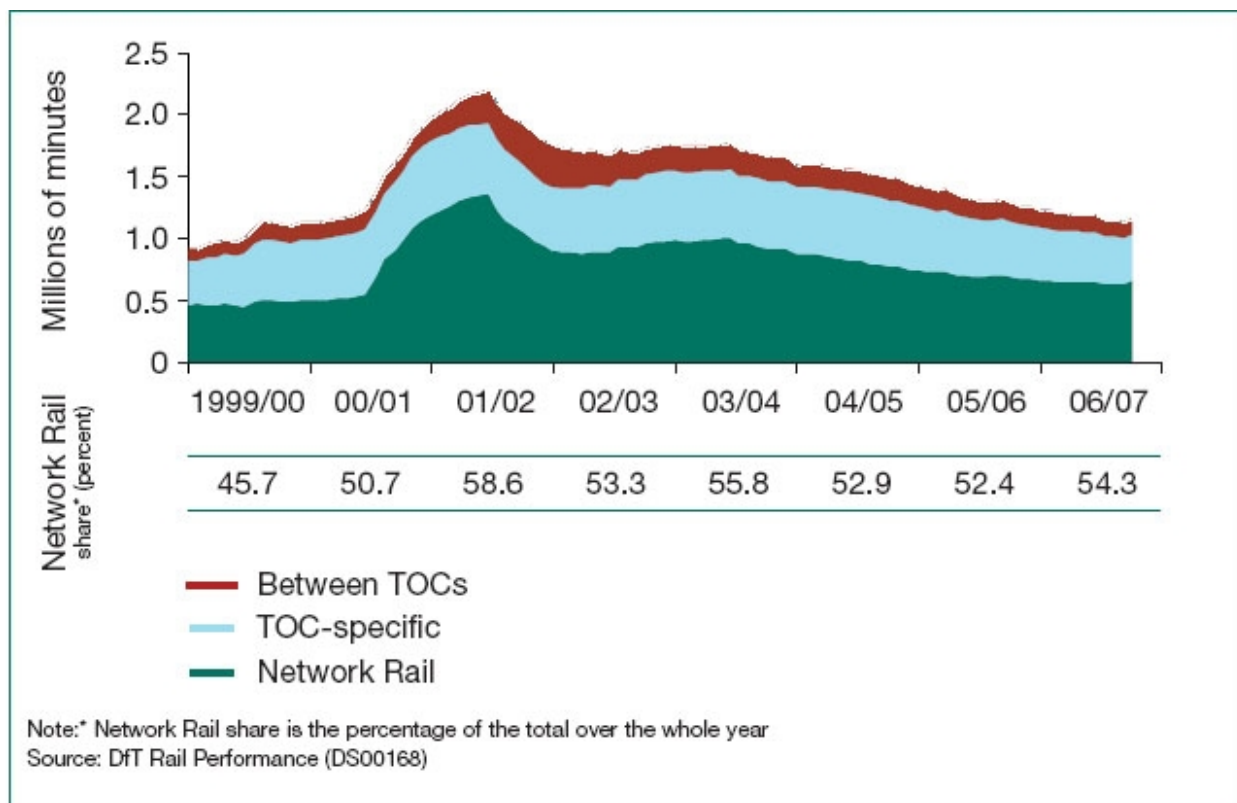
Dabar taikomos dvi kokybės kriterijų grupės: traukinių paslaugų kokybė pagrįsti rodikliai, t. y. traukinio greičiu ir saugumu, arba prieiga prie infrastruktūros. Pirmoji kriterijų grupė taikoma siekiant išmatuoti ir įvertinti vėlavimus dėl greičio apribojimų arba duomenis apie avarijas, kurių reikalaujama pagal geležinkelių avarijų statistikos įstatymą. Su prieiga prie infrastruktūros susiję rodikliai gali būti bėgio kilometro techninės priežiūros išlaidos arba linijų, kuriose laikinai taikomi greičio apribojimai, procentas. Infrastruktūros valdytojas jau dabar renka ir apskaičiuoja daugumą šių duomenų siekdamas pagrįsti savo mokesčių už naudojimąsi bėgiais sistemą.

¹⁸ „SMART“ reiškia, kad rodikliai tikslų atžvilgiu turi būti konkretūs, kiekio prasme – išmatuojami, konkrečios rinkos situacijos ir atitinkamų išteklių prasme – pasiekiami, infrastruktūros valdytojo verslo plane – svarbūs, ir apskritai – susieti su laiku, t. y. nustatoma, kada kriterijus bus matuojamas ir lyginamas.

Vis dažnesni nukrypimo nuo normos atvejai (pavyzdžiui, sulūžę bėgiai, bėgių įtrūkimai) iš anksto įspėja apie blogėjančią infrastruktūros kokybę. Sutrumpėjęs infrastruktūros turto tinkamo naudojimo laikas gali liudyti apie netaisytą infrastruktūros techninę priežiūrą, t. y. tai, jog tinklas vis labiau apleidžiamas. Laisvų bėgių turėjimas yra kitas svarbus veiklos rodiklis, kur turi būti atskiriami planuoti ir neplanuoti laisvi bėgiai. Apskaičiuojant bendras galimybes naudotis tinklu, statistikoje apie skirtingas tinklo dalis turi būti įvertinta linijos svarba.

Pagrindinė infrastruktūros valdytojų keliama išankstinė sąlyga – sekti ilgalaikio turto būklę vedant infrastruktūros registrą. Jau privaloma vesti transeuropinio geležinkelių tinklo registrus¹⁹. Jie skirti informuoti infrastruktūros valdytoją apie datą, kurią turtas buvo pradėtas naudoti teikiant paslaugas ir numatytą jo naudojimo trukmę. Todėl registras yra svarbus veiksnys įvertinant neatliktus techninės priežiūros darbus.

Toliau pateikiamame paveiksle parodyti vėlavimai minutėmis, įvykę dėl JK infrastruktūros valdytojo *Network Rail* ir jo tinklo operatorių kaltės. Nuo tada, kai buvo sudaryti daugiamečiai susitarimai, dėl infrastruktūros atsiradę vėlavimai (žr. žemiausią liniją) ėmė sistemingai mažėti.



Paveikslas: Vėlavimai pagal juos sukėlusią šalį (TOC – Traukinių operatorių bendrovės)

¹⁹ Direktyvos 2001/16/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos 24 straipsnyje reikalaujama, kad kasmet būtų skelbiami ir atnaujinami paprastųjų geležinkelių sistemos infrastruktūros registrai. Šia nuostata leidžiama, kad išsamūs reikalavimai registrai būtų nurodyti Techninėje sąveikos specifikacijoje. Tokia pat nuostata pateikta Direktyvoje 96/48/EB dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos sąveikos.

Valstybė, reguliavimo įstaiga ir infrastruktūros naudotojai, ypač geležinkelių įmonės ir krovinių siuntėjai, gali palyginti skirtingų infrastruktūros valdytojų veiklos rezultatus (lyginamoji analizė) ir kartu sutarti atitinkamus tikslus. Taip jie gaus geresnę informaciją apie tai, kokios infrastruktūros kokybės jie gali tikėtis sudarydami verslo planus. Tinklo naudotojai taip pat galės įvertinti tinklo techninę priežiūrą ir atlikti tokios priežiūros monitoringą atsižvelgdami į numatomą tinklo poreikį²⁰.

4.6. Veiksmingo susitarimų įsipareigojimų vykdymo užtikrinimas

Kad susitarimas būtų patikimas, jame turi būti numatytos sankcijos reikalavimų nesilaikymo atveju. Pirmiausia, susitarime turi būti pateiktos aiškos ir skaidrios procedūros, taikomos nustatant susitarimo įsipareigojimo nesilaikymą, kaip antai lėšų neskirimą arba valstybės priimtų finansavimo taisyklių nesilaikymą, dėl ko infrastruktūros valdytojas nebepajėgia pasiekti numatytų rezultatų. Ir atvirkščiai, infrastruktūros valdytojas galėjo nesilaikyti vieno ar daugiau sutartų veiklos rezultatų kriterijų. Tokiam monitoringo procesui turi vadovauti ne valstybė ar infrastruktūros valdytojas, bet nepriklausoma įstaiga. Praktikoje geriausiai tai gali atlikti nepriklausoma, stipri ir kompetentinga reguliavimo įstaiga, jei ji nėra susitarimą sudariusios institucijos dalis, ir turi tinkamai kvalifikuotus darbuotojus, biudžetą bei teisę susipažinti su duomenimis.

Sankcijos gali būti tokios: baudos (piniginės baudos), sumažintą finansavimą atitinkanti mažesnė paslaugų apimtis, vadovų pakeitimas arba geležinkelių infrastruktūros perdavimas kitam infrastruktūros valdytojui. Prieš taikant sankcijas, dvi šalys (ir reguliavimo įstaiga) turi stengtis draugiškai susitarti.

Sankcijos turi laipsniškai didėti priklausomai nuo pažeidimo ir jį atitikti. Pradžioje šalys gali susitarti prireikus tarpininkaujant monitoringo įstaigai. Jei infrastruktūros valdytojas nesilaiko susitarimo įsipareigojimų, sankcijas, kaip akcininkė, gali taikyti valstybė, pavyzdžiui, pakeisti valdytojus. Taikomos sankcijos taip pat gali būti baudos arba frančizės pakeitimas, atskiras infrastruktūros dalis perduodant kitam infrastruktūros valdytojui.

Kai valstybė nesilaiko atskirų finansavimo įsipareigojimų, paprastai sumažinami kokybės reikalavimai arba tinklo dydis. Ir šįkart reguliavimo įstaiga turi dalyvauti kaip problemų sprendimo ir (arba) naujo susitarimo suderėjimo tarpininkė. Infrastruktūros valdytojas turi sugebėti įvertinti skirtingo finansavimo poveikį infrastruktūros kokybei. Pavyzdinių finansavimo ir paslaugų teikimo santykių aprašymas gali suteikti daugiau skaidrumo šiam procesui.

5. SKATINIMAS NAUDOTIS GERĄJA DAUGIAMEČIŲ SUSITARIMŲ TAIKymo PATIRTIMI

Atsižvelgiant į tai, kas paminėta anksčiau, tolesnių veiksmų poreikis svarstomas trimis lygmenimis: valstybių narių, infrastruktūros valdytojų ir reguliavimo įstaigų.

Remiantis gerąja patirtimi, reikėtų, kad valstybės narės **sudarytų daugiamečius** susitarimus su savo infrastruktūros valdytojais, įskaitant išdėstytus elementus, ir siektų 3 priede nurodytų privalumų. Tačiau tais atvejais, kai tokių susitarimų nėra, valstybės narės turėtų bent jau užtikrinti, kad **infrastruktūros valdytojas galės skirti lėšų paties ar rangovo atliekamiems darbams ilgesniu nei trejų metų laikotarpiu**.

²⁰ Bendro pobūdžio informaciją rasite Komisijos tarnybų darbinio dokumento 5 priede.

Valstybės narės ir jų infrastruktūros valdytojai turi **užtikrinti, kad daugiamečiai susitarimai derės** su nacionaliniais strateginiais transporto planais ir infrastruktūros valdytojo verslo planu. Tokios pat sąlygos taikomos ir sudarant infrastruktūros frančizes bei geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų pagrindų susitarimus.

Valstybė, prieš sudarydama naują susitarimą arba iš naujo tardamasi dėl esamų susitarimo sąlygų, turi **tartis su suinteresuotosiomis šalimis** dėl visų pasiūlymų sudaryti daugiamečius susitarimus. Tokiu atveju ji derasi dėl tinklo dydžio ir kokybės.

Valstybės narės turėtų padidinti pastangas ir sumažinti išlaidas bei mokesčius už infrastruktūros suteikimą ir naudojimąsi ja. Tuo tikslu valstybės narės mažiausiai trims metams turi kartu nustatyti kiekybinius mokesčių sumažinimo tikslus, vykdyti jų monitoringą ir užtikrinti jų laikymąsi.

Infrastruktūros valdytojai turi **įvertinti** visų savo linijų **bėgių būklę** mažiausiai kartą metuose, o pagrindinėse linijose – dar dažniau.

Remdamiesi vertinimo rezultatais, infrastruktūros valdytojai turi nustatyti ir paskelbti rodiklius, pagal kuriuos daugiamečio susitarimo galiojimo laikotarpiu būtų kasmet vertinami ir planuojami infrastruktūros kokybė bei infrastruktūros eksploatacija.

Valstybės diskrecinė intervencija į infrastruktūros valdymą turėtų apsiriboti susitarime numatytais atvejais, kai tuo tarpu infrastruktūros valdytojas gali siekti sutartų tikslų turėdamas didelę **valdymo laisvę**. Priešingu atveju sutartį ar susitarimą reikia suderėti iš naujo.

Kai geležinkelio linijos nėra tinkamai prižiūrimos ir laikoma, kad infrastruktūros kokybė prastėja, infrastruktūros valdytojai apie tai turi nurodyti **tinklo ataskaitoje**; priešingu atveju bus uždrausta naudotis infrastruktūra. Kad tokia informacija tinklo naudotojai galėtų pasinaudoti kaip išankstinio perspėjimo sistema, ji turi būti pateikiama laiku.

Daugiamečių susitarimų laikymosi monitoringas turi būti patikėtas **nepriklausomai įstaigai**, ji taip pat turi atlikti daugiamečio susitarimo šalių tarpininko vaidmenį bet kokio ginčo atveju. Išankstinė tam keliama sąlyga – tokios rūšies įvertinimui reikalingi tinkamai kvalifikuoti darbuotojai ir patirtis.

Pagaliau daugiamečiai susitarimai gali tapti pirmu etapu siekiant geriau pasinaudoti infrastruktūros paslaugų konkursais. Kadangi bus sunku paskelbti konkursą iškart visam nacionaliniam tinklui, konkurso procedūrai gali prireikti didesnio infrastruktūros valdytojų skaičiaus, tinklo ataskaitų, mokėjimo sistemų ir naudojimosi tinklu sąlygų. Siekiant sumažinti bet kokią galimą neigiamą poveikį, reikia imtis apsaugos priemonių, kurios padėtų užtikrinti paprastas ir nediskriminuojančias naudojimosi tinklu taisykles, užtikrinant, kad bus laikomasi konkurencijos taisyklių.

Šiame etape Komisija apsvairstys, ar į jos pasiūlymą dėl pirmojo geležinkelio transporto paketo peržiūros, planuojamos 2008 m., reikėtų įtraukti keletą ankstesnių rekomendacijų.