



Briuselis, 2021 01 13
COM(2021) 5 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

**Septintoji geležinkelių transporto rinkos plėtros stebėsenos ataskaita, teikiama pagal
Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES 15 straipsnio 4 dalį**

{SWD(2021) 1 final}

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

Septintoji geležinkelių transporto rinkos plėtros stebėsenos ataskaita, teikiama pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES 15 straipsnio 4 dalį

1. PAGRINDINIAI FAKTAI

Patikima geležinkelių rinkos stebėseną yra labai svarbi siekiant suprasti rinkos pokyčius ir priimti informacija pagrįstus politinius sprendimus. Komisija finansuoja sektorių iniciatyvas, pavyzdžiui, Geležinkelių infrastruktūros valdytojų Europoje platformos (PRIME) pagrindinių veiklos rezultatų rodiklių lyginamosios analizės veiklą, ir bendradarbiauja su valstybėmis narėmis, kad pagerintų stebėseną.

Ši ataskaita apima duomenis iki 2018 m., todėl joje nepateikiama jokių COVID-19 pandemijos poveikio sektoriui duomenų. Nors geležinkelių, ypač krovinių vežimo, paslaugos toliau teiktos visus 2020 m., įvairių izoliavimo priemonių taikymo metu labai sumažėjo tarptautinių keleivių skaičius ir dėl netikrumo bei ekonomikos nuosmukio sumažėjo bendra paklausa.

Pagrindiniai 2015–2018 m. 27 ES valstybėse narėse nustatyti faktai ir tendencijos (išskyrus greitųjų traukinių tinklo ilgį, kuris lyginamas su 2019 m.) yra šie:

- keleivių vežimas geležinkeliais kasmet didėjo 2,5 proc., o krovinių – 4,1 proc.;
- iš sausumos transporto rūšių vežimo keleiviniu geležinkelių transportu dalis padidėjo nuo 7,6 proc. iki 7,8 proc., o kroviniu geležinkelių transportu – sumažėjo nuo 18,8 proc. iki 18,7 proc.;
- 2018 m. geležinkelių sektoriuje išmesta tik 0,4 proc. transporto sektoriuje išmetamo tiek šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD), tiek CO₂ kiekio ir jame suvartota 2 proc. transporto sektoriuje suvartojamos energijos;
- nuo 2015 m. iki 2019 m. greitųjų traukinių tinklo ilgis padidėjo 17 proc.;
- bendras bėgių kelių, kurie, kaip paskelbta, buvo pernelyg apkrauti, ilgis padidėjo daugiau nei du kartus;
- 2018 m. geležinkelio įmonės iš viso turėjo 1 082 galiojančias licencijas;
- vidutinė nacionalinių rinkoje įsitvirtinusių įmonių konkurentų rinkos dalis 2018 m. buvo tokia:
 - 42 proc. krovinių vežimo geležinkeliais rinkų (padidėjo 8 procentiniais punktais);
 - 10 proc. komercinių keleivių vežimo rinkų (padidėjo 2 procentiniais punktais);
 - 16,2 proc. keleivių vežimo pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimą (VPI) rinkų (sumažėjo 0,5 procentinio punkto);
- geležinkeliai išlieka viena iš saugiausių transporto rūšių; keliaujant automobiliu

patiriama beveik 50 kartų didesnė rizika nei keliaujant traukiniu ir

- 2018 m. pabaigoje geležinkelių sektoriuje dirbo šiek tiek daugiau kaip 916 000 žmonių, iš jų apie 527 000 įdarbino geležinkelio įmonės (ir pagrindiniai, ir alternatyvūs operatoriai), o 389 000 – infrastruktūros valdytojai.

2. METODIKA

Tai yra septintoji geležinkelių transporto rinkos plėtros stebėsenos ataskaita, kurią Komisija kas dvejus metus teikia Europos Parlamentui ir Tarybai pagal Direktyvos 2012/34/ES¹ 15 straipsnio 4 dalį. Šios ataskaitos tikslas – pateikti pagrindinių pokyčių geležinkelių transporto rinkose apžvalgą atsižvelgiant į ES geležinkelių rinkos politiką². Ataskaitoje aptariamos įvairios temos, įskaitant: geležinkelių paslaugų bendrosios rinkos raidą; infrastruktūrą ir paslaugas, kuriomis gali naudotis geležinkelio įmonės; bendrąsias geležinkelių rinkos sąlygas (įskaitant mokesčius³); tinklo būklę; naudojamą priemonių teisėmis ir kliūtis, trukdančias teikti veiksmingesnes geležinkelių paslaugas. Išsami šių temų analizė pateikiama pridedamame Komisijos tarnybų darbiname dokumente.

Tai antroji ataskaita, parengta remiantis Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2015/1100 dėl geležinkelių rinkos stebėjimo⁴ (toliau – GTRSS reglamentas) nustatytu ataskaitų teikimo klausimynu, ir pirmoji ataskaita, kuri turi būti parengta 2018 m. pasibaigus pereinamajam jos įgyvendinimo laikotarpiui.

Be valstybių narių, Jungtinės Karalystės ir Norvegijos pateiktų GTRSS duomenų, šioje ataskaitoje taip pat remiamasi statistinių duomenų leidinio „*ES transportas skaičiais*“ (angl. *EU transport in figures*⁵) informacija, Europos Sąjungos geležinkelių agentūros ataskaitomis⁶, Eurostato duomenimis⁷, įvairių sektorių organizacijų surinktais statistiniais duomenimis, pristatymais ir tyrimais. Kai vienintelis šaltinis yra GTRSS reglamentas, siekiant užtikrinti duomenų palyginamumą ataskaitoje vertinamos 2015–2018 m. tendencijos. Naudojant kitus šaltinius ataskaitoje gali būti pateikiamos ilgesnio laikotarpio tendencijos.

Pateikiami 27 ES valstybių narių (t. y. dabartinių ES valstybių narių⁸) suvestiniai duomenys ir vidurkiai. Kadangi Jungtinė Karalystė iki 2020 m. sausio 31 d. buvo ES valstybė narė, ataskaitoje – tekste arba *Excel* rinkmenoje, kartu su ataskaita paskelbtoje Mobilumo ir transporto GD interneto svetainėje⁹, – taip pat pateikiamos 28 ES valstybių narių bendros vertės ir vidurkiai.

¹ 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė, OL L 343, 2012 12 14, p. 32.

² Be geležinkelių transporto rinkos ataskaitos, Europos Sąjungos geležinkelių agentūra skelbia metines geležinkelių saugos ir sąveikos ataskaitas.

³ Visapusiška vartotojams teikiamų geležinkelių paslaugų kainų stebėseną neįmanoma dėl plačios siūlomų paslaugų įvairovės.

⁴ 2015 m. liepos 7 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1100 dėl valstybių narių pareigų teikti geležinkelių rinkos stebėjimo ataskaitas, OL L 181, 2015 7 9, p. 1.

⁵ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2020_en

⁶ https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en

⁷ <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>

⁸ Norvegija dalyvauja geležinkelių transporto rinkos stebėsenos sistemoje (GTRSS), tačiau jos duomenys apskaičiuojant ES bendras vertes ir vidurkius nenaudoti.

⁹ https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en

3. GELEŽINKELIAI IR TVARUMAS

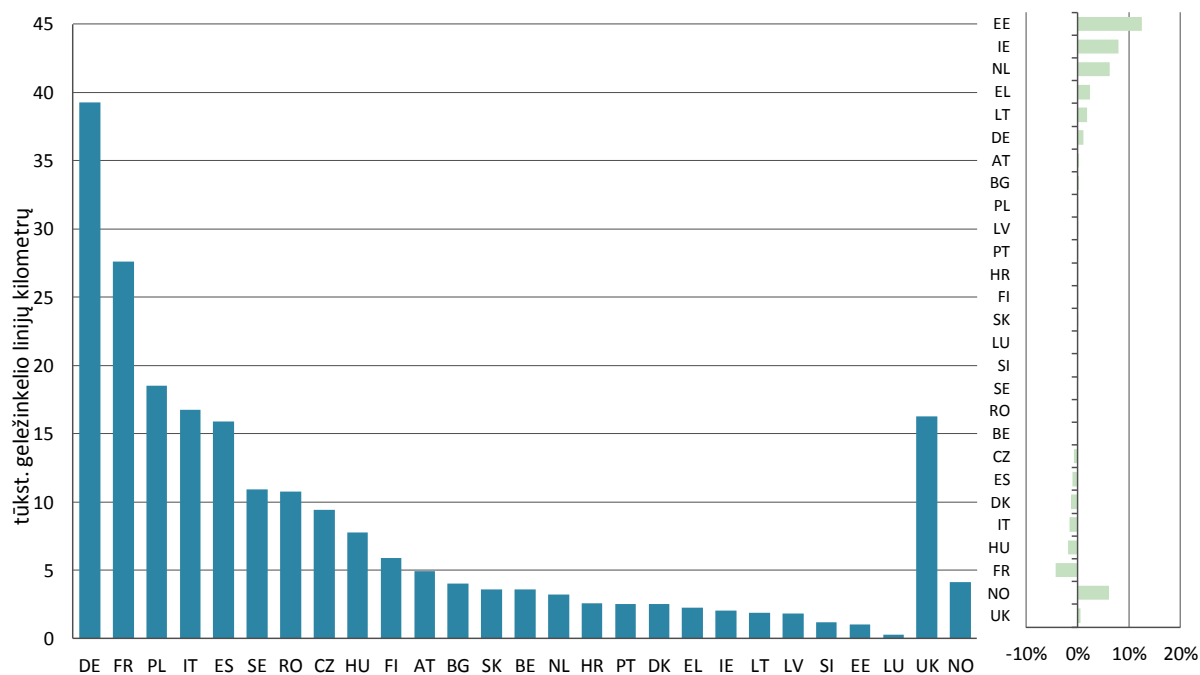
Geležinkeliai yra vienintelės rūšies transporto sektorius, kuriame išmetamas ŠESD ir CO₂ kiekis nuo 1990 m. beveik nuolat mažėjo, nors iš visų rūšių transporto geležinkeliais vežama apie 13 proc. krovinių ir 7 proc. keleivių (27 ES valstybėse narėse, 2018 m.). Todėl geležinkelių transportas yra palyginti mažiau taršus ir efektyviau vartojantis energiją nei kitos motorizuotos transporto priemonės. 2018 m. 27 ES valstybėse narėse geležinkelių transporto sektoriuje išmesta tik 0,4 proc. transporto sektoriuje išmetamo ŠESD ir CO₂ kiekio ir suvartota 2 proc. transporto sektoriuje suvartojamos energijos¹⁰. Kad būtų pasiekti Europos žaliojo kurso tikslai, geležinkelių transportas turės užimti didesnę keleivinio ir krovinio transporto dalį.

4. ES GELEŽINKELIŲ TINKLAS

2018 m. bendras 27 ES valstybių narių geležinkelių tinklo ilgis buvo apie 201 000 geležinkelio linijų kilometrų (0,4 proc. mažiau nei 2015 m.). Apie 56 proc. tinklo buvo elektrifikuota, t. y. 855 km geležinkelio linijų daugiau nei 2015 m. (+1,2 proc.).

2019 m. pabaigoje ES greitųjų traukinių tinklo ilgis buvo daugiau kaip 9 100 kilometrų – nuo 2015 m. jo ilgis padidėjo 17 proc.¹¹

1 diagrama. Nacionalinių tinklų ilgis pagal šalis (tūkst. geležinkelio linijų kilometrų, 2018 m.) ir santykinis pokytis (2015–2018 m.)



Šaltinis: Statistinių duomenų leidinys, 2020 m. Atnaujinami duomenys iš įvairių kitų šaltinių.

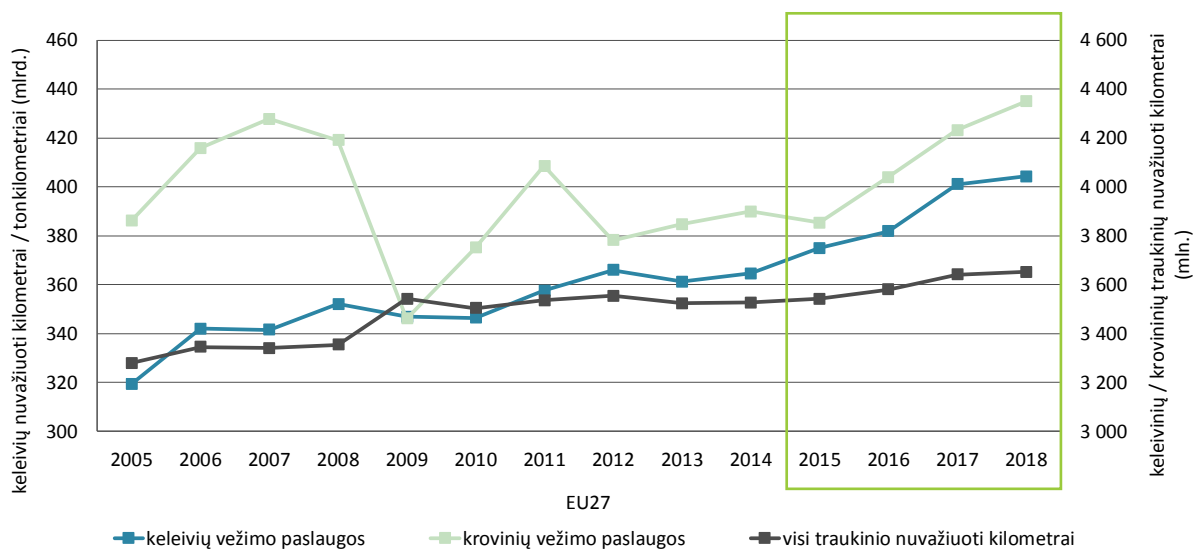
¹⁰ 28 ES valstybėse narėse – atitinkamai 0,5 proc., 0,5 proc. ir 2 proc.

¹¹ 28 ES valstybėse narėse – 217 000 kilometrų geležinkelio linijų, iš kurių 54 proc. buvo elektrifikuotos, ir daugiau kaip 9 200 kilometrų greitųjų traukinių linijų.

5. VEŽIMO GELEŽINKELIAIS PASLAUGŲ RAIDA

Bendras ES traukinių kilometrų skaičius (tiek keleivinių, tiek krovinių traukinių judėjimas) per pastaruosius 10 metų išliko iš esmės stabilus. Po 2008 m. finansų krizės keleivių ir krovinių vežimo paslaugos atsigavo skirtingu tempu (krovinių vežimo paslaugų atveju buvo svyravimų). 2015–2018 m. 27 ES valstybėse narėse keleivių vežimo geležinkeliais¹² veikla kasmet didėjo 2,5 proc., o krovinių – 4,1 proc.¹³.

2 diagrama. Keleivių ir krovinių vežimo apimtys (keleivių nuvažiuoti kilometrai, tonkilometrai ir traukinių nuvažiuoti kilometrai, 2005–2018 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2020 m. Atnaujinami duomenys iš įvairių kitų šaltinių ir įverčiai. 2015 ir 2016 m. RO duomenys yra įverčiai; duomenys taip pat apima 2018 m. BE keleivių nuvažiuotų kilometrų, 2015 ir 2016 m. ES, NL ir LU tonkilometrų bei 2015 ir 2016 m. IE traukinių nuvažiuotų kilometrų patikslintas vertes.

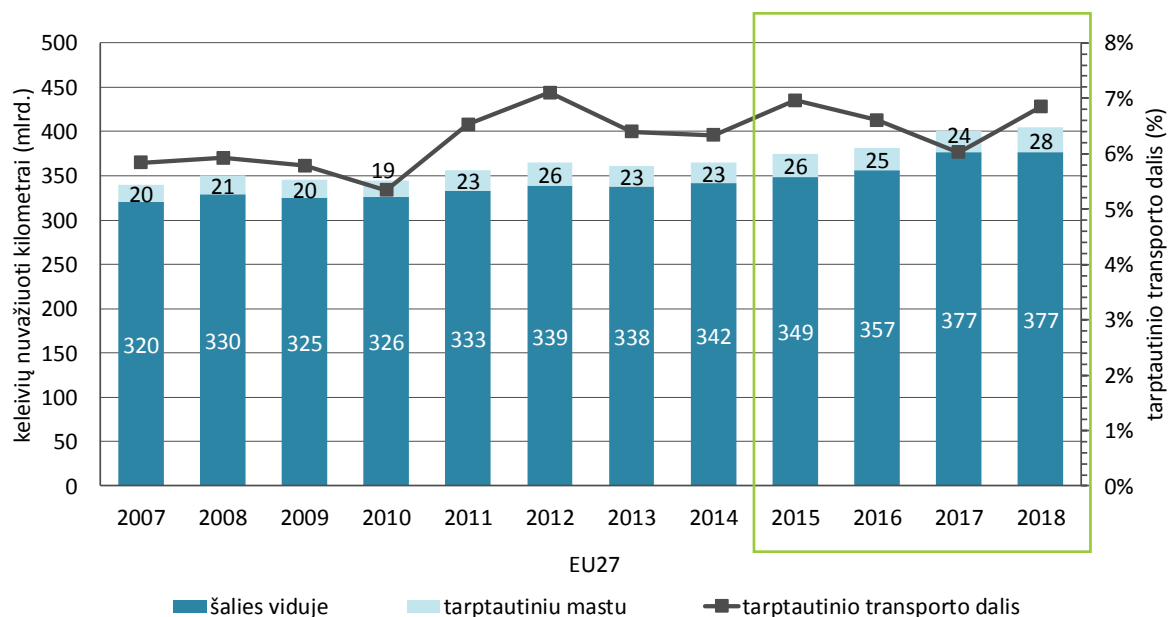
2018 m. 27 ES valstybių narių keleivių vežimo geležinkeliais apimtis sudarė 404 mlrd. keleivių nuvažiuotų kilometrų iš bendro maždaug 5 trln. sausumos transportu keleivių nuvažiuotų kilometrų skaičiaus¹⁴. Keleiviai vyksta geležinkeliais daugiausia šalių viduje, 2018 m. tik 7 proc. jų kirto sienas.

¹² Metiniame GTRSS klausimyne nurodyti duomenys apie apimtis gali skirtis nuo Eurostato pateiktų duomenų, nes skiriasi duomenų rinkimo aprėptis, tranzito apimtys gali būti suskaičiuotos du kartus ir gali būti atlikta korekcijų (dėl įverčių ir duomenų iš kitų šaltinių integravimo).

¹³ 28 ES valstybėse narėse keleivių vežimo geležinkeliais veikla didėjo 2,4 proc., o krovinių – 3,8 proc.

¹⁴ 28 ES valstybėse narėse – 473 mlrd. keleivių nuvažiuotų kilometrų iš bendro maždaug 6 trln. sausumos transportu keleivių nuvažiuotų kilometrų skaičiaus.

3 diagrama. Keleivių vežimo geležinkeliais (vidaus ir tarptautiniais maršrutais) apimties ir tarptautinio transporto dalies, palyginti su visu transportu, pokytis (mlrd. keleivių nuvažiuotų kilometrų, 2007–2018 m.)



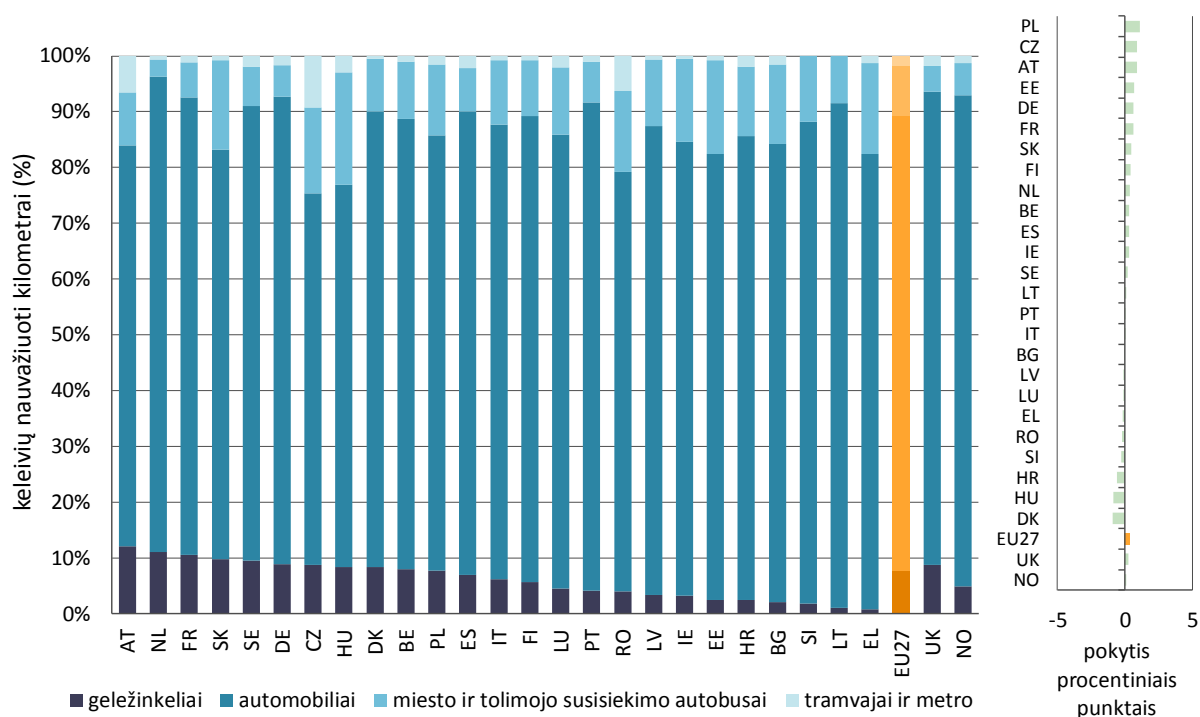
Šaltinis: GTRSS, 2020 m. Atnaujinami duomenys iš įvairių kitų šaltinių ir įverčiai. 2015 m. BE, EE, EL, LU ir RO duomenys yra įverčiai.

2018 m. kiekvienas 27 ES valstybių narių pilietis vidutiniškai nuvažiavo 909 keleivių kilometrus (+2,4 proc. per metus nuo 2015 m.¹⁵).

2015–2018 m. 27 ES valstybių narių sausumos keleivinio transporto sektoriuje lengvųjų automobilių transporto dalis padidėjo nuo 81 proc. iki 81,4 proc., o geležinkelių transporto dalis – nuo 7,6 proc. iki 7,8 proc., tačiau skirtingose šalyse padėtis labai skiriasi.

¹⁵ 28 ES valstybėse narėse – atitinkamai 926 keleivių kilometrus ir +2,2 proc. per metus.

4 diagrama. Įvairių rūšių keleivinio sausumos transporto naudojimas pagal šalis (proc., 2018 m.) ir pokytis geležinkelių transporto sektoriuje, išreikštas procentiniais punktais (2015–2018 m.)

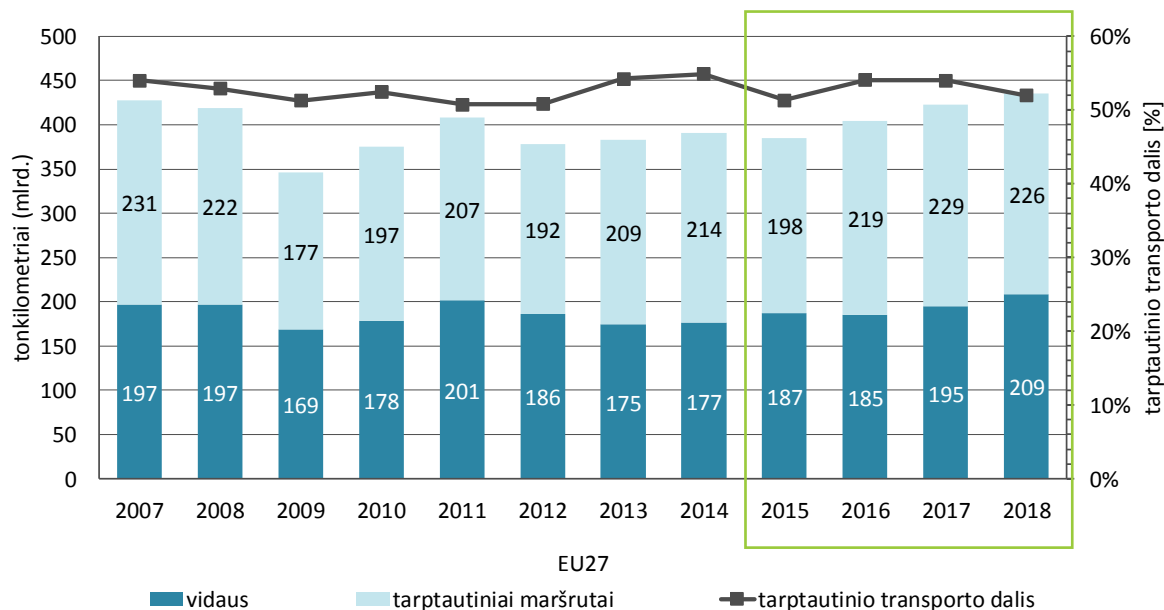


Šaltinis: Statistinių duomenų leidinys, 2020 m; išskyrus CY ir MT.

2018 m. 27 ES valstybių narių krovinių vežimo geležinkeliais apimtys sudarė 435 mlrd. tonkilometrų, palyginti su bendru 2,3 trln. sausumos transporto tonkilometrų skaičiumi¹⁶. Daugiau kaip pusė visų krovinių geležinkeliais vežama į kitas šalis, todėl krovinių vežimo geležinkeliais konkurencingumas labai priklauso nuo nacionalinių geležinkelių tinklų sąveikos ir eksploatavimo sunkumų.

¹⁶ Išskyrus vamzdynus. 28 ES valstybėse narėse – 452 mlrd. tonkilometrų, palyginti su bendru 2,4 trln. sausumos transporto tonkilometrų skaičiumi.

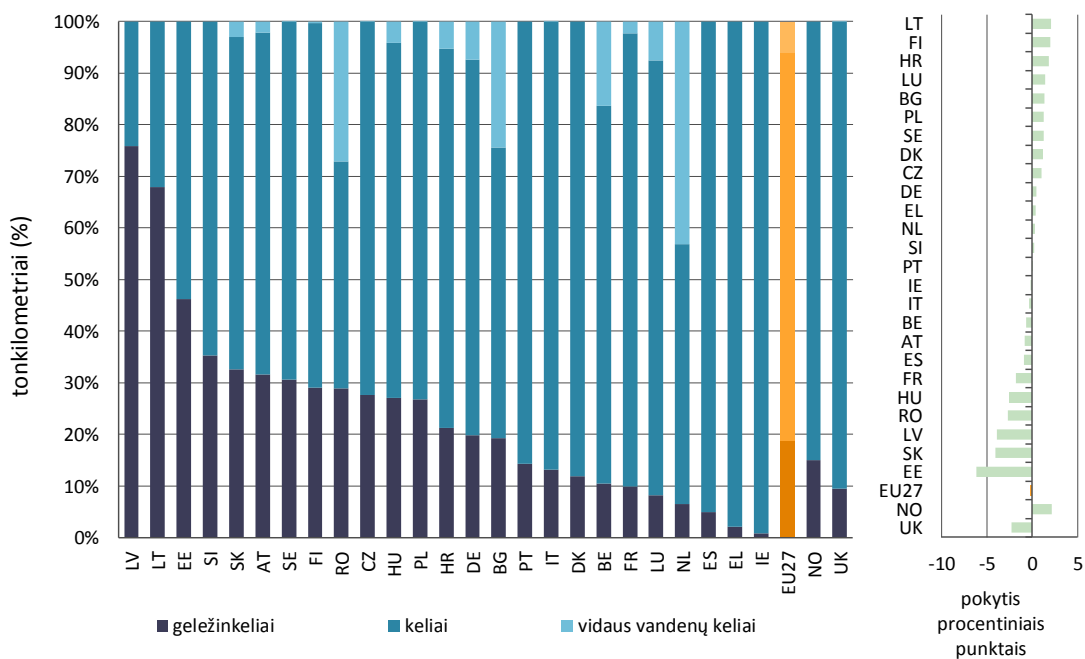
5 diagrama. Krovinių vežimo geležinkeliais (vidaus ir tarptautiniais maršrutais) apimties ir tarptautinio transporto dalis, palyginti su visu transportu, pokytis (mlrd. tonkilometrių, 2007–2018 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2020 m. Atnaujinami duomenys iš įvairių kitų šaltinių ir įverčiai. Palyginti su šeštąja GTRSS ataskaita, 2016 m. peržiūrėti kai kurie GTRSS įvesties duomenys ir įverčiai.

2015–2018 m. 27 ES valstybių narių sausumos krovinių transporto sektoriuje kelių transporto dalis padidėjo nuo 74,2 proc. iki 75,4 proc., o geležinkelių transporto dalis sumažėjo nuo 18,8 proc. iki 18,7 proc., tačiau skirtingose šalyse padėtis labai skiriasi.

6 diagrama. Krovinių vežimas įvairių rūšių sausumos transportu pagal šalis (proc., 2018 m.) ir pokytis geležinkelių transporto sektoriuje, išreikštas procentiniais punktais (2015–2018 m.)



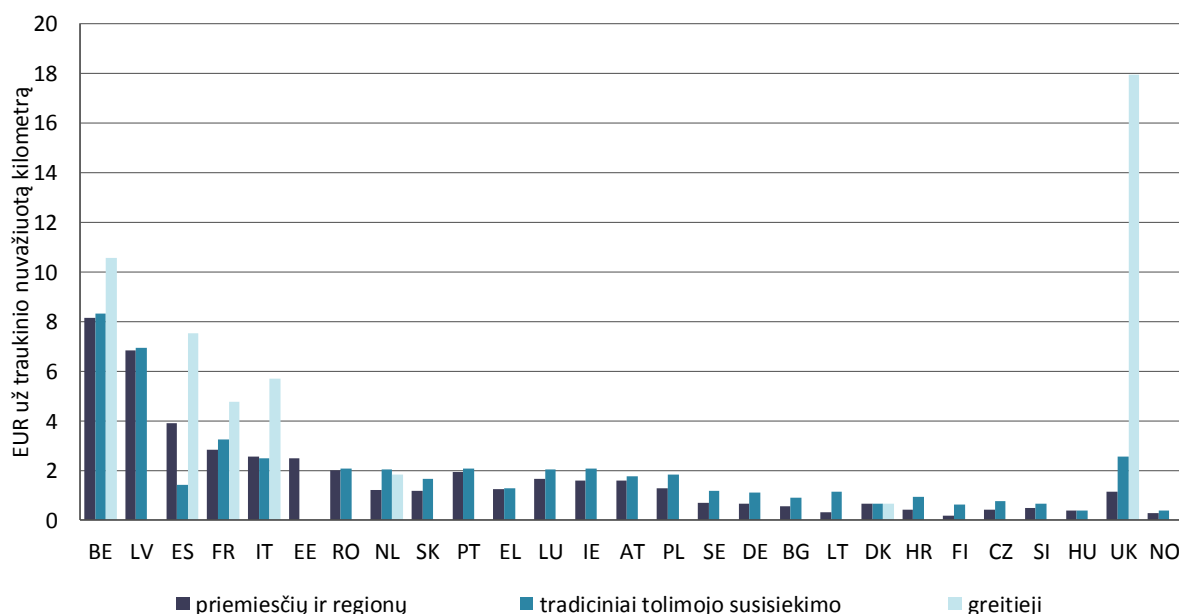
6. BENDRŪJŲ SĄLYGŲ RAIDA GELEŽINKELIŲ SEKTORIJE

6.1. Infrastruktūros apmokestinimas

2018 m. 27 ES valstybėse narėse mokesčiai už naudojimąsi bėgių keliais sudarė daugiau kaip 80 proc. infrastruktūros valdytojų pajamų, gaunamų iš mokesčių (84 proc. tokių pajamų gauta iš mokesčių, taikomų kroviniams traukiniams, ir 88 proc. – keleiviniams traukiniams¹⁷).

Greitiesiems traukiniams taikomi mokesčiai už naudojimąsi bėgių keliais (neįskaitant antkainių) buvo didesni nei kiti keleivių mokesčiai, o 2018 m. didžiausi mokesčiai buvo Jungtinėje Karalystėje (18 EUR už traukinio nuvažiuotą kilometrą) ir Belgijoje (10,6 EUR už traukinio nuvažiuotą kilometrą).

7 diagrama. Įvairių kategorijų keleiviniams traukiniams taikomi mokesčiai už naudojimąsi bėgių keliais (neįskaitant antkainių) pagal šalis (EUR už traukinio nuvažiuotą kilometrą, 2018 m.)

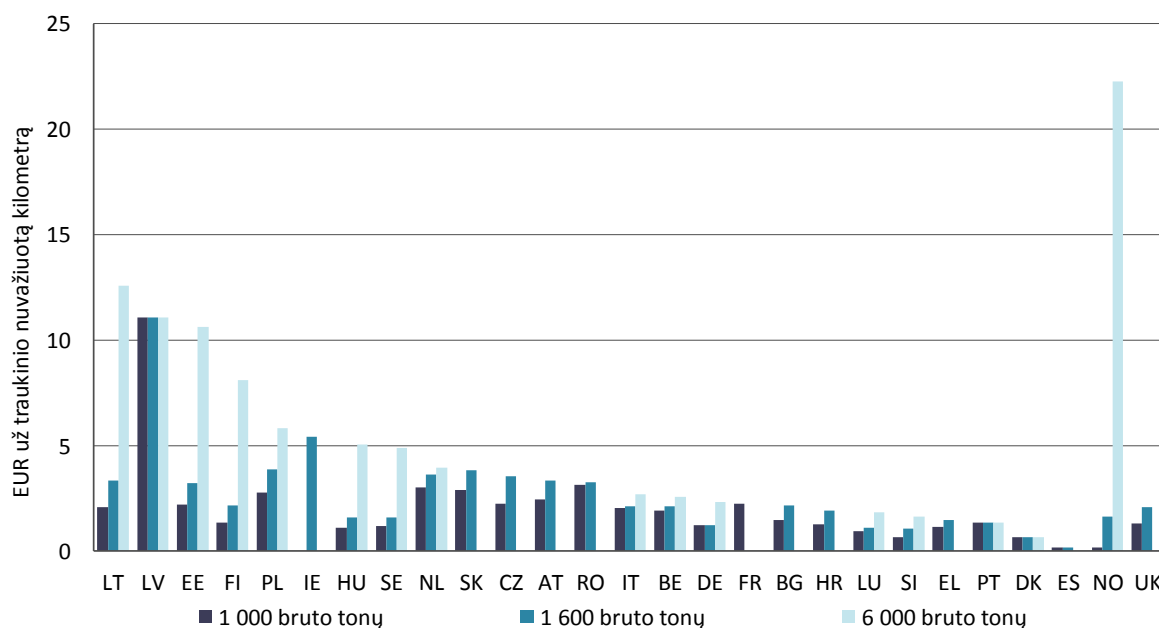


Šaltinis: GTRSS, 2020 m.

Vykdamt mokesčių už krovinių vežimą (neįskaitant antkainių) stebėseną atsižvelgiama į tris skirtingas didžiausias bendrąsias talpas (1 000, 1 600 ir 6 000). Daugumoje valstybių narių mokesčiai už naudojimąsi bėgių keliais didėja atsižvelgiant į traukinio dydį, nors nebūtinai proporcingai tonoms.

¹⁷ 28 ES valstybėse narėse – atitinkamai 84 proc. ir 89 proc.

8 diagrama. Įvairių kategorijų kroviniams traukiniams taikomi mokesčiai už naudojimąsi bėgių keliais (neįskaitant antkainių) pagal šalis (EUR už traukinio nuvažiuotą kilometrą, 2018 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2020 m.

Remiantis pranešimais apie apmokestinimą¹⁸, 2015–2018 m. keleiviniams ar kroviniams traukiniams taikomi mokesčiai nei akivaizdžiai padidėjo, nei sumažėjo (kita vertus, greitiesiems traukiniams taikomi mokesčiai už naudojimąsi bėgių keliais sumažėjo visur, išskyrus Jungtinę Karalystę).

Geležinkelių infrastruktūros valdytojų Europoje platforma (PRIME) atliks išsamų infrastruktūros valdytojų apmokestinimo ir finansavimo mechanizmų tyrimą, kuris bus baigtas 2021 m. Į tyrimą bus įtraukta mokesčių už naudojimąsi bėgių keliais taikymo ir įvairių jų sudedamųjų dalių apžvalga.

Siekiant sušvelninti COVID-19 pandemijos ekonominį poveikį, 2020 m. spalio mėn. priimtu Reglamentu 2020/1429 suteikiama galimybė sumažinti geležinkelių sektoriui tenkančią finansinę naštą laikinai sušvelninant mokesčių taisykles¹⁹.

6.2. Pajėgumų paskirstymas ir infrastruktūros apribojimai

2018 m. 27 ES valstybių narių tinklo naudojimo intensyvumas buvo 18,2 tūkst. traukinio nuvažiuotų kilometrų viename geležinkelio linijos kilometre (19,5 tūkst. 28 ES valstybėse narėse). 2018 m. tinklai buvo intensyviausiai naudojami Vakarų Europoje, visų pirma Nyderlanduose, kuriuose naudojimo intensyvumas buvo 50,6 tūkst. traukinio nuvažiuotų kilometrų viename geležinkelio linijos kilometre. Atrodo, kad Graikijos tinklų naudojimo intensyvumas yra mažiausias – tik 4,8 tūkst. traukinio nuvažiuotų kilometrų viename geležinkelio linijos kilometre. Nors iš šių skirtingų nacionalinių vidurkių negalima spręsti

¹⁸ Mokesčiai už naudojimąsi bėgių keliais, neįskaitant antkainių.

¹⁹ 2020 m. spalio 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1429, kuriuo, atsižvelgiant į COVID-19 protrūkį, nustatomos tvarios geležinkelių rinkos užtikrinimo priemonės, OL L 333, 2020 10 12, p. 1.

apie mažiausiais eksploatuojamas tinklo dalis, iš jų galima matyti, kurie tinklai yra vidutiniškai labiau apkrauti nei kiti ir todėl jų pajėgumai ateityje gali būti riboti.

Remiantis pranešimais, 27 ES valstybėse narėse bendras bėgių kelio, kuris yra pernelyg apkrautas, ilgis nuo 2015 m. nuolat didėja ir 2018 m. beveik padvigubėjo. Tai pasakytina apie 2 261 km bėgių kelio (3 432 km 28 ES valstybėse narėse), iš kurių – 1 339 km bėgių kelio krovinių vežimo geležinkeliais koridoriuose.

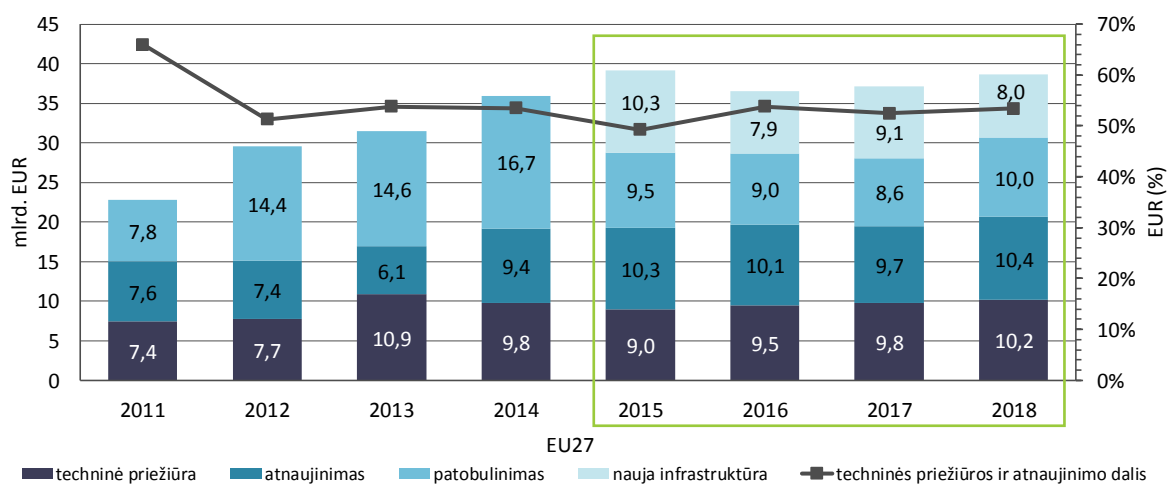
Grūsčių atvejais valstybės narės dažniausiai teikia pirmenybę pagal VPI teikiamoms paslaugoms (šiems absoliuti pirmenybė suteikiama 13 šalių), o po to – tarptautinės keleivių vežimo paslaugoms (7 šalyse). Krovinių vežimui (tiek vidaus, tiek tarptautiniam) pirmenybė teikiama retai.

Siekdama pašalinti eksploatuojamos infrastruktūros apribojimus ir išspręsti nacionalinių senųjų traukinių valdymo sistemų nesuderinamumo klausimą, kurie sudaro dideles kliūtis sklandžiai sąveikai, ES įdiegė bendrą Europos signalizacijos sistemą – Europos geležinkelių eismo valdymo sistemą (ERTMS). Pagal ERTMS diegimo Europoje planą²⁰ iki 2023 m. ši signalizacijos sistema turėtų būti įdiegta 15 682 bėgių kelio kilometruose; iki šiol sistema įrengta 5 906 viso planuojamo bėgių kelio kilometruose (arba 38 proc.), o tai sudaro 78 proc. 2019 m. pabaigoje planuoto siektino rodiklio.

6.3. Infrastruktūros išlaidos ir finansavimas

Visos 27 ES valstybių narių geležinkelių infrastruktūros išlaidos 2018 m. sudarė 38,7 mlrd. EUR, o 2015 m. jos buvo didžiausios – 39,1 mlrd. EUR²¹.

9 diagrama. Su infrastruktūra susijusios išlaidos ir techninės priežiūros bei atnaujinimo išlaidų dalis (mlrd. EUR, 2011–2018 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2020 m.

2018 m.:

²⁰ 2017 m. sausio 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/6 dėl Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos diegimo Europoje plano, OL L 3, 2017 1 6, p. 6–28.

²¹ 28 ES valstybėse narėse jos sumažėjo nuo 49,5 mlrd. EUR 2015 m. iki 47,5 mlrd. EUR 2018 m.

- 27 ES valstybėse narėse visos techninės priežiūros ir atnaujinimo išlaidos, apie kurias pranešta, sudarė 20,6 mlrd. EUR, t. y. 53 proc. visų išlaidų (25,8 mlrd. EUR ir 54 proc. 28 ES valstybėse narėse), nors padėtis skirtingose šalyse labai skiriasi; be to,
- 27 ES valstybėse narėse 72,3 proc. visų infrastruktūros išlaidų padengta ir investicijų į ją skirta iš nacionalinių biudžetų, 8,3 proc. lėšų skirta pagal ES bendro finansavimo mechanizmą, o 19,4 proc. lėšų skirta iš kitų šaltinių, įskaitant paskolas, nuosavo kapitalo finansavimą ir mokesčius²².

6.4. Geležinkelių transporto paslaugų kokybė

Geležinkeliai išlieka viena saugiausių transporto rūšių. Keliaujant automobiliu kyla beveik 50 kartų didesnė rizika nei keliaujant traukiniu. 2015–2018 m. 27 ES valstybėse narėse geležinkelių sauga toliau gerėjo, nepaisant to, kad 2016 m. žūčių ir sunkių sužalojimų skaičius šiek tiek padidėjo²³.

Remiantis vartojama apibrėžtimi²⁴, vidutinis regioninių ir vietos keleivių vežimo paslaugų teikimo punktualumas 27 ES valstybėse narėse šiek tiek sumažėjo nuo 93 proc. 2015 m. iki 90 proc. 2018 m.²⁵ Vidutinis tolimojo susisiekimo ir greitojo keleivių vežimo paslaugų teikimo punktualumas sumažėjo nuo 85 proc. 2015 m. iki 79 proc. 2018 m.²⁶ 2015–2018 m. vidutinis vietos ir regioninių keleivių vežimo paslaugų patikimumas sumažėjo, atšauktų paslaugų daliai padidėjus nuo 1,4 proc. iki 1,9 proc.²⁷ Vidutinis tolimojo susisiekimo ir greitojo keleivių vežimo paslaugų patikimumas 2015–2018 m. padidėjo, atšauktų paslaugų daliai sumažėjus nuo 1,5 proc. iki 1,3 proc.²⁸

2018 m. 27 ES valstybėse narėse vidutinis krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimo punktualumas²⁹ vidaus paslaugų sektoriuje buvo 60,0 proc., o tarptautinių paslaugų sektoriuje – 53,2 proc.; buvo atšaukta 7,3 proc. vidaus ir 11,0 proc. tarptautinių paslaugų³⁰.

6.5. Viešųjų paslaugų sutartys

2018 m. 27 ES valstybėse narėse naudojantis keleivių vežimo paslaugomis, teikiamomis pagal VPĮ, nuvažiuota vidutiniškai 60 proc. visų geležinkeliais keleivių nuvažiuotų kilometrų (palyginti su 53 proc. 2015 m.³¹), iš kurių apie 98 proc. nuvažiuoti naudojantis vidaus paslaugomis. Teikiant vidaus paslaugas, pagal VPĮ teikta daugiau regioninių nei tolimojo susisiekimo paslaugų.

²² 28 ES valstybėse narėse – atitinkamai 68,8 proc., 6,6 proc. ir 24,5 proc.

²³ Šaltinis: Europos Sąjungos geležinkelių agentūra, „2020 m. geležinkelių saugos ir sąveikos ES ataskaita“.

²⁴ GTRSS laikoma, kad keleivinis traukinys atvyksta laiku, jei jis vėluoja 5 minutes arba mažiau.

²⁵ 28 ES valstybėse narėse – iš esmės tie patys skaičiai.

²⁶ 28 ES valstybėse narėse – nuo 84 proc. iki 77 proc.

²⁷ 28 ES valstybėse narėse – nuo 1,6 proc. iki 2,2 proc.

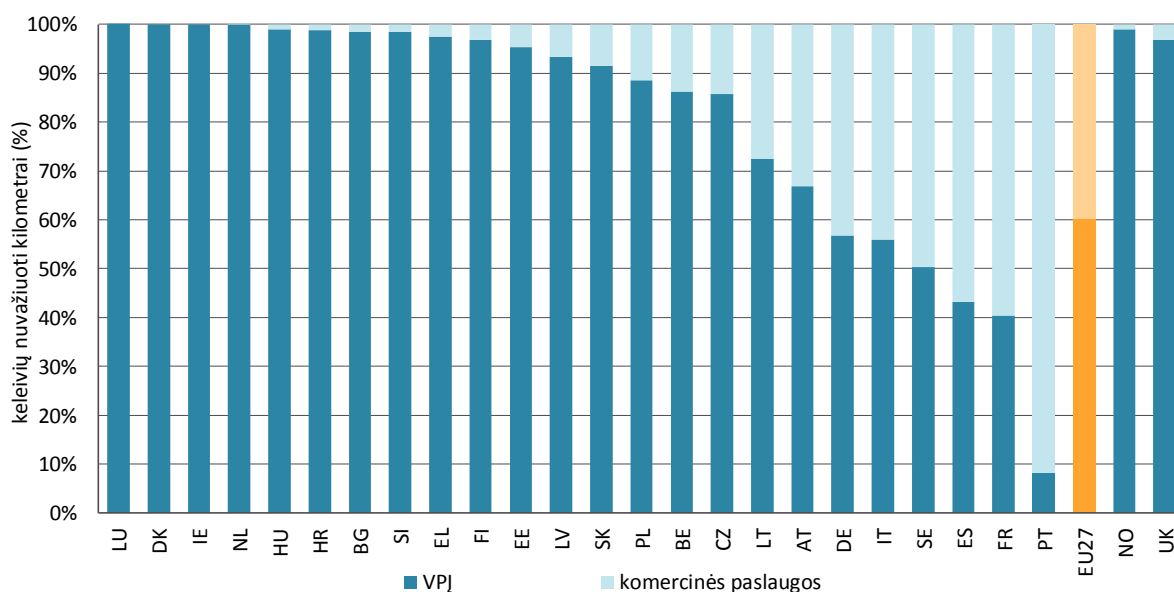
²⁸ 28 ES valstybėse narėse – padidėjus nuo 1,7 proc. iki 1,8 proc.

²⁹ GTRSS laikoma, kad krovininis traukinys atvyksta laiku, jeigu jis vėluoja 15 minučių ar mažiau.

³⁰ 28 ES valstybėse narėse vidutinis punktualumas vidaus paslaugų sektoriuje buvo 63,0 proc., o tarptautinių paslaugų – 53,2 proc.; buvo atšaukta 6,8 proc. vidaus ir 11,0 proc. tarptautinių paslaugų.

³¹ 28 ES valstybėse narėse – 66 proc., palyginti su 60 proc. 2015 m.

10 diagrama. Keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų, siūlomų atitinkamai pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimą ir teikiant komercines geležinkelių paslaugas, dalis pagal šalis (keleivių nuvažiuoti kilometrai proc., 2018 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2020 m. BE, PT, EL ir FR duomenys yra įverčiai. RO duomenų neturima.

Konkurso tvarka pavesta teikti tik 26 proc. visų 2018 m. 27 ES valstybėse narėse pagal VPĮ teiktų paslaugų (43 proc. 28 ES valstybėse narėse) ir ši tvarka taikyta beveik vien tik tose valstybėse narėse, kurios anksčiau liberalizavo savo paslaugas (Vokietijoje, Švedijoje ir Jungtinėje Karalystėje).

Kompensacija už VPĮ daugumoje valstybių narių tebėra svarbus geležinkelio įmonių pajamų šaltinis, nors šios kompensacijos už traukinio nuvažiuotą kilometrą dydis įvairiose šalyse labai skiriasi. 2018 m. vidutinė kompensacija už VPĮ vykdymą 27 ES valstybėse narėse buvo 10,51 EUR už traukinio nuvažiuotą kilometrą (8,57 EUR 28 ES valstybėse narėse).

6.6. Licencijavimas

Remiantis 27 ES valstybių narių pranešimais, 2018 m. iš viso galiojo 1 082 geležinkelio įmonių licencijos (1 126 – 28 ES valstybėse narėse). Pagal pranešimus didžiausias licencijų skaičius – Vokietijoje (434), mažiausias – Airijoje ir Liuksemburge (2).

Vidutiniai mokesčiai norint įsigyti licenciją 2018 m. (jei jie nustatyti) svyravo nuo 37 500 EUR Portugalijoje iki 5 EUR Kroatijoje.

Remiantis Ispanijos, Lenkijos ir Jungtinės Karalystės pranešimais, jose vidutinis laikas licencijai įsigyti – ilgiausias (daugiau kaip 100 dienų).

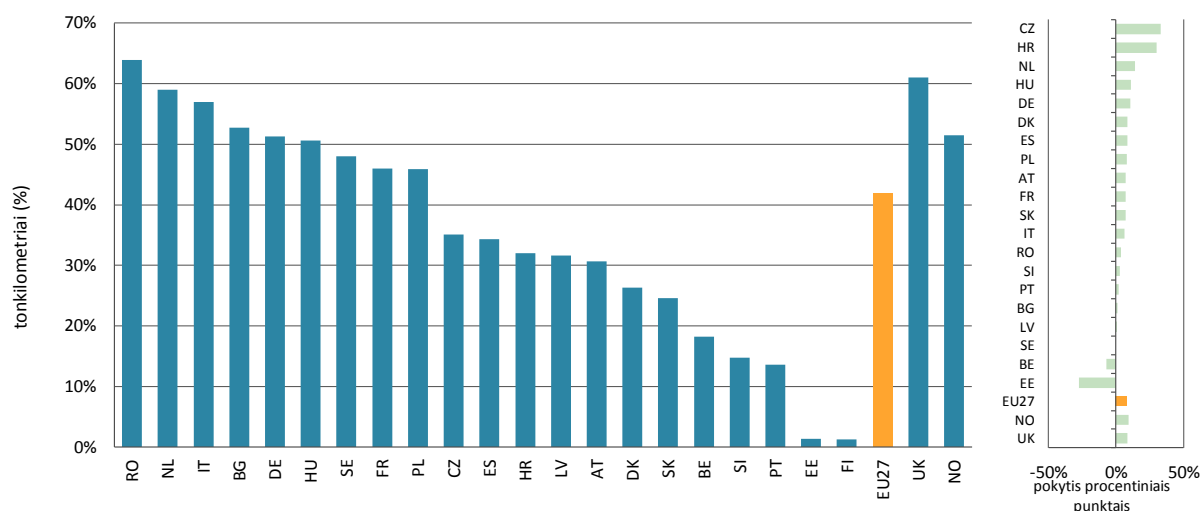
6.7. Rinkos atvėrimo laipsnis ir naudojimas prieigos teisėmis

2015–2018 m. vidutinė konkurentų rinkos dalis 27 ES valstybių narių krovinių vežimo geležinkeliais rinkoje padidėjo nuo 34 proc. iki 42 proc.³² 2018 m. visose šalyse, išskyrus

³² 28 ES valstybėse narėse – nuo 35 proc. iki 43 proc.

Graikiją, Airiją, Lietuvą ir Liuksemburgą, veikė nauji operatoriai, konkuruojantys su nacionalinėse rinkose įsitvirtinusiomis įmonėmis, ir daugiau nei pusėje šalių konkurentų užimama rinkos dalis sudarė daugiau kaip 30 proc.

11 diagrama: Konkurentų rinkos dalis krovinių vežimo geležinkeliais rinkoje pagal šalis (proc. 2018 m.) ir jos pokytis procentiniais punktais (2015–2018 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2020 m. Vienam operatoriui 100 proc. rinkos priklauso EL, IE, LT, LU.

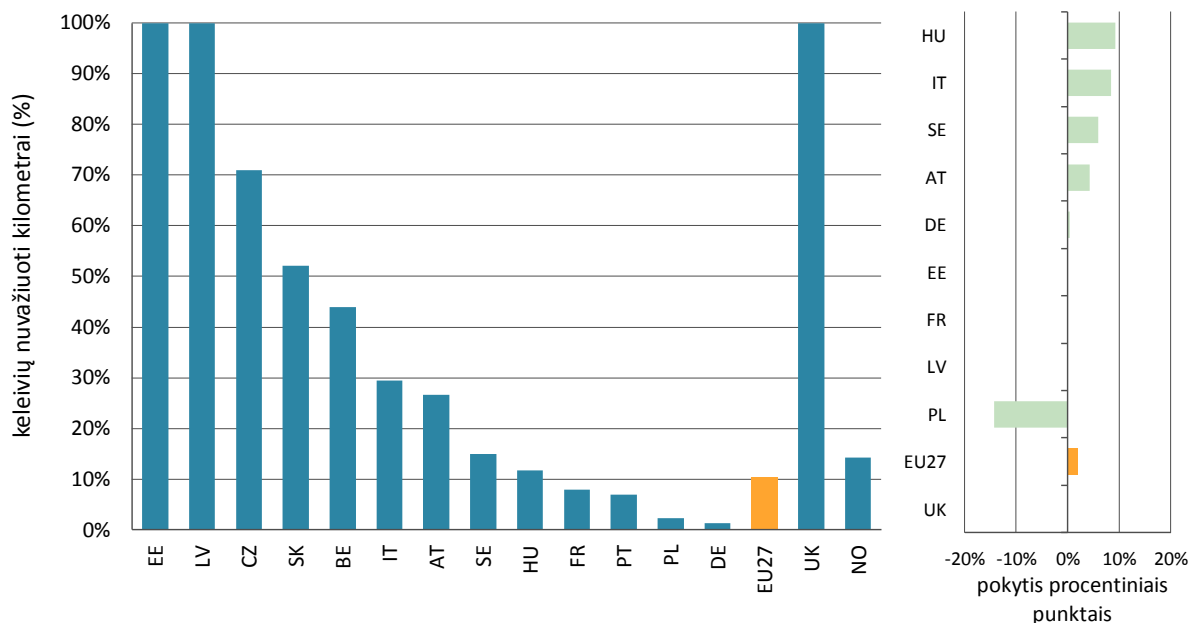
Atvira prieiga ir privalomas konkursas dėl viešųjų paslaugų sutarčių šalies keleivių vežimo rinkoje ES lygmeniu buvo nustatyti tik priėmus ketvirtąjį geležinkelių dokumentų rinkinį. Vertinti jo poveikį šalims, kurios anksčiau nebuvo atvėrusios savo rinkų, dar per anksti.

2018 m. konkurentų rinkos dalis nacionalinėse komercinėse keleivių vežimo rinkose 27 ES valstybėse narėse vidutiniškai sudarė 10 proc., t. y. padidėjo 2 procentiniais punktais, palyginti su 2015 m.³³, o rinkos dalis nacionalinėse keleivių vežimo pagal VPĮ rinkose – 16,2 proc., t. y. beveik nepakito, palyginti su 2015 m. (sumažėjo 0,5 procentinio punkto³⁴).

³³ 28 ES valstybėse narėse – 12 proc., +2 procentiniai punktai, palyginti su 2015 m.

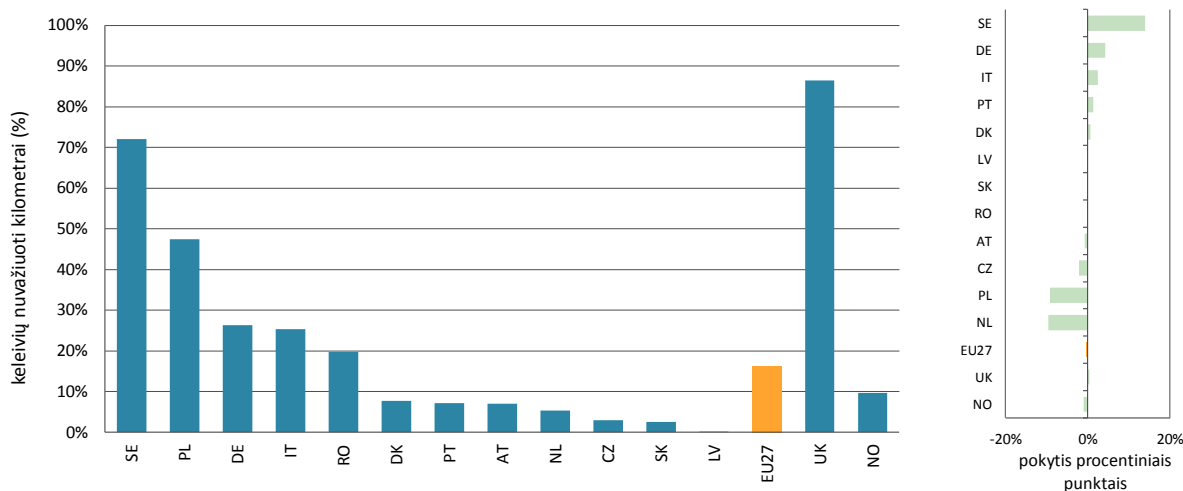
³⁴ 28 ES valstybėse narėse – 32 proc., –2 procentiniai punktai, palyginti su 2015 m.

12 diagrama. Konkurentų rinkos dalis komercinėje keleivių vežimo rinkoje pagal šalis (proc., 2018 m.) ir jos pokytis procentiniais punktais (2015–2018 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2020 m. BG, DK, HR, FI, EL, LT, LU, SI ir ES nenurodė jokių komercinių paslaugų konkurentų, kurių rinkos dalis 2018 m. būtų 1 proc. ar didesnė. IE komercinių keleivių vežimo paslaugų neteikta. NL ir RO duomenų nėra.

13 diagrama. Konkurentų rinkos dalis keleivių vežimo pagal VPJ rinkoje pagal šalis (proc., 2018 m.) ir jos pokytis procentiniais punktais (2015–2018 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2020 m. 2015 m. PT duomenys yra įvertis. BE, BG, HR, EE, FI, FR, EL, HU, IE, LT, LU, SI ir ES nepranešė nė apie vieną konkurentą keleivių vežimo pagal VPJ rinkoje.

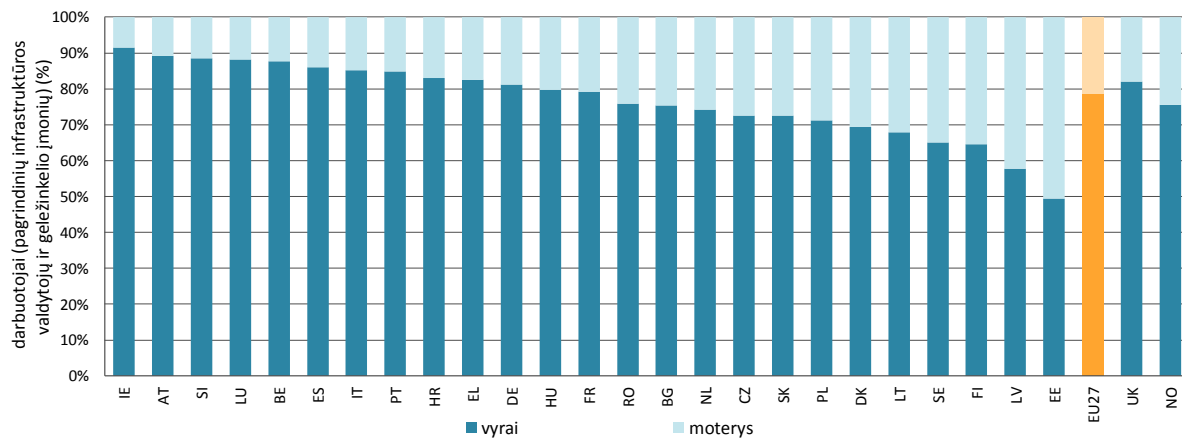
6.8. Darbo ir socialinės sąlygos

2018 m. pabaigoje 27 ES valstybių narių geležinkelių sektoriuje dirbo šiek tiek daugiau kaip

916 000 žmonių, iš jų apie 527 000 – geležinkelio įmonėse (pagrindinių, ir alternatyvių operatorių įmonėse) ir 389 000 – infrastruktūros valdytojų įstaigose³⁵.

Geležinkelio sektoriaus darbuotojai – daugiausia vyrai; vidutiniškai tik 21 proc. darbuotojų sudaro moterys. Moterų darbuotojų dalis svyruoja nuo 51 proc. Estijoje iki 9 proc. Airijoje.

14 diagrama. Iš viso darbuotojų (pagrindinių infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių) pagal lytį (proc., 2018 m.)



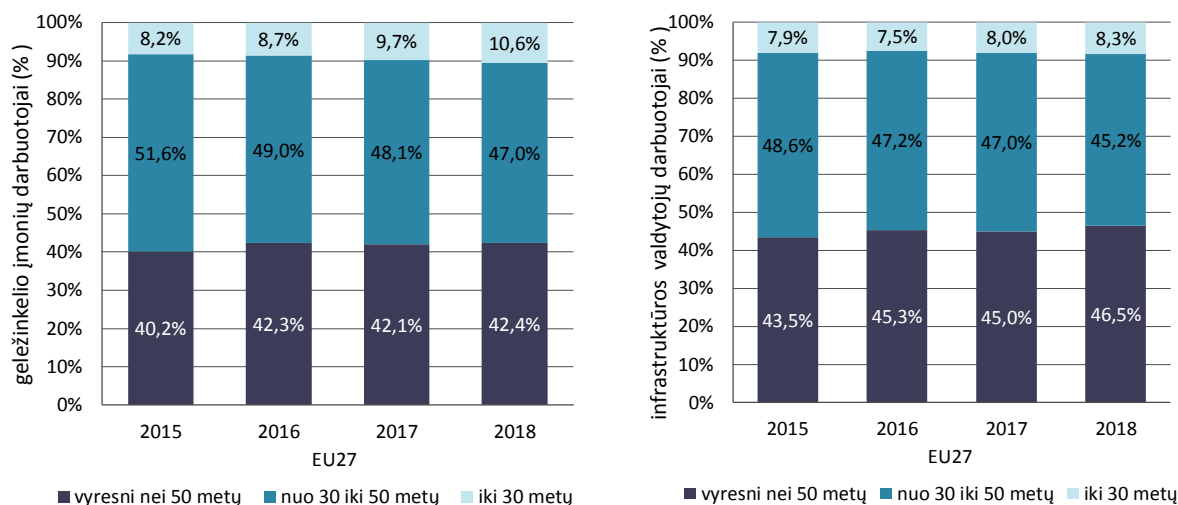
Šaltinis: GTRSS, 2020 m.

Jaunesnio amžiaus darbuotojų (jaunesnių nei 30 metų), dirbančių geležinkelio įmonėse, dalis 27 ES valstybėse narėse padidėjo nuo 8,2 proc. 2015 m. iki 10,6 proc. 2018 m.³⁶ Darbo jėgos senėjimas ir toliau kelia susirūpinimą, ypač Ispanijoje, Rumunijoje, Graikijoje, Bulgarijoje ir Lietuvoje, kuriose 2018 m. daugiau kaip 50 proc. darbuotojų buvo vyresni nei 50 metų. Infrastruktūros valdytojų įstaigose dirbančių darbuotojų amžius paprastai didesnis nei geležinkelio įmonių darbuotojų, tačiau 2015–2018 m. jaunesnių darbuotojų dalis taip pat padidėjo nuo 7,9 proc. iki 8,3 proc.

³⁵ 28 ES valstybių narių geležinkelių sektoriuje dirbo šiek tiek daugiau kaip 1 034 000 darbuotojų, iš jų apie 600 000 – geležinkelio įmonėse, o 434 000 – infrastruktūros valdytojų įstaigose.

³⁶ 28 ES valstybėse narėse – atitinkamai nuo 8,4 proc. iki 10,6 proc.

15 diagrama. Darbuotojai pagal amžiaus grupes (proc., 2015–2018 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2020 m. 2015 m. duomenų apie LV, LU, ES ir SE geležinkelio įmones nebuvo. 2015 m. duomenų apie ES, LU ir LV infrastruktūros valdytojus nebuvo.

Dažniausiai ir infrastruktūros valdytojų, ir geležinkelio įmonių darbuotojai turi visą darbo laiką dirbančių darbuotojų statusą. Atrodo, kad Belgijoje, Danijoje ir Liuksemburge pagal neterminuotas darbo sutartis dirba visi infrastruktūros valdytojų darbuotojai, o Airijoje – tik 89 proc. darbuotojų. Tik Švedija, Italija, Lenkija, Nyderlandai, Vokietija ir Norvegija pranešė, kad pagal neterminuotas darbo sutartis dirbančių geležinkelio įmonių darbuotojų dalis yra mažesnė nei 95 proc. Mažiausia infrastruktūros valdytojų darbuotojų, dirbančių pagal darbo visą darbo laiką sutartis, dalis nustatyta Nyderlanduose (83 proc.) ir Belgijoje (88 proc.). Pagrindinėse geležinkelio įmonėse mažiausia darbuotojų, dirbančių pagal darbo visą darbo laiką sutartis, dalis yra Belgijoje (86 proc.).

Tik kelios valstybės narės pranešė, kad jos taiko pameistrystės ir mokomosios praktikos programas, kurios yra labiausiai paplitusios Austrijoje bei Vokietijoje ir tarp geležinkelio įmonių, ir tarp infrastruktūros valdytojų.

7. IŠVADOS

Geležinkelių sektorius labai prisideda prie 27 ES valstybių narių ekonominės ir socialinės sanglaudos: jame tiesiogiai dirba daugiau kaip 900 000 žmonių ir kiekvienais metais vežama apie 1,6 mlrd. tonų krovinių³⁷ ir 7,1 mlrd. keleivių³⁸.

Didesnis geležinkelių naudojimas labai svarbus siekiant patenkinti tvaresnio transporto paklausą – jis turėtų didelį teigiamą poveikį mažinant taršą ir energijos suvartojimą, o tai padėtų pasiekti Europos žaliajame kurse nustatytą plataus užmojo išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslą.

Nors per pastaruosius kelerius metus keleivių vežimo geležinkeliais apimtys nuolat didėjo, krovinių vežimo geležinkeliais apimtys didėjo ne taip tolygiai. Tiek keleivinių, tiek krovinių traukinių judėjimas išliko stabilus, nors didėjant visuomenės informuotumui apie

³⁷ Eurostatas, 27 ES valstybės narės, išskyrus BE, kuri nurodė, kad jos duomenys yra konfidencialūs.

³⁸ Eurostatas, 27 ES valstybės narės, išskyrus BE, HU, NL ir PL, kurios nurodė, kad jų duomenys yra konfidencialūs.

klimato kaitą tvarių transporto rūšių paklausa išaugo.

Nepaisant šių teigiamų pokyčių, visas geležinkelių sektoriaus potencialas vis dar neišnaudojamas. Palyginti su kitų rūšių transportu, geležinkelių transportas turi tapti punktualesnis ir patikimesnis. Tai galima pasiekti didinant jo orientavimą į klientus ir geriau išnaudojant inovacijas. Jis taip pat turi tapti veiksmingesnis ir įperkamesnis.

Siekdama padėti sektoriui įveikti pagrindinius rinkos sunkumus, ES, imdamasi veiksmų, daugiausia dėmesio skiria toliau nurodytiems keturiems tikslams.

1. Konkurencinga rinka

Visiems operatoriams užtikrinus sąžiningas patekimo į rinką sąlygas, keleiviams ir įmonėms bus galima pasiūlyti naujų daugiaryšio transporto paslaugų ir suteikti daugiau pasirinkimo galimybių.

Šiuo tikslu ketvirtojo geležinkelių dokumentų rinkinio dalyje, skirtoje rinkai, konkurso tvarka nustatyta kaip standartinė viešųjų paslaugų sutarčių skyrimo procedūra ir iki 2023 m. gruodžio mėn. numatytas pereinamasis laikotarpis. Pagal šią dalį taip pat suteikta galimybė teikti komercines keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas vidaus rinkoje, pradedant nuo 2021 m. tvarkaraščio sudarymo laikotarpio. Komisija ypač atidžiai stebės, ar tinkamai į nacionalinę teisę perkeliamas ir taikomas ketvirtasis geležinkelių dokumentų rinkinys, kad užtikrintų, jog vidutinės trukmės laikotarpiu būtų išnaudotas visas jo potencialas.

Be to, turėtų būti skatinama sąžininga įvairių rūšių transporto sektorių konkurencija, užtikrinant, kad kiekvienos rūšies transporto sektorius padengtų savo išorės sąnaudas.

2. Geresnės tarpvalstybinės geležinkelių paslaugos

Kad būtų daugiau naudojama geležinkelių transportu, turi būti užtikrintas sklandesnis ES vidaus sienų kirtimas. Siekiant šio tikslo itin svarbu pašalinti sąveikos kliūtis, įdiegti ERTMS, apsirūpinti tinkamais geležinkelių riedmenimis ir turėti traukinių mašinistų.

Europos Parlamento prašymu Komisija pradėjo tarpvalstybinių tolimojo susisiekimo jungčių tyrimą, kuriame ypatingas dėmesys skiriamas naktinių traukinių paslaugoms. Ataskaitą tikimasi pateikti iki 2021 m. vidurio.

3. Geresnis geležinkelių infrastruktūros veikimas

Kad geležinkelių transporto paslaugos būtų teikiamos veiksmingai, reikia gerai išvystytos infrastruktūros, kurioje nebūtų kliūčių ir trūkstančių jungčių. ES ir toliau vykdys savo infrastruktūros plėtros politiką įgyvendindama transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) projektus ir pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę teikdama didelę finansinę paramą geležinkelių sektoriui. Užbaigus pagrindinius TEN-T projektus, iki 2030 m. pabaigos bus sukurtas platesnis didelio našumo greitųjų traukinių tinklas.

Geležinkelių sektoriui skiriama didelė viešojo finansavimo dalis. Augančioje žaliųjų obligacijų rinkoje galėtų būti sudarytos sąlygos pereiti prie privataus tvarių investicijų finansavimo. Taksonomijos reglamente³⁹ ir jo deleguotuose aktuose nustatyti būtini

³⁹ 2020 m. birželio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/852 dėl sistemos tvariam

aiškios klasifikavimo sistemos, skirtos tvariai veiklai nustatyti, pagrindai ir kriterijai.

Dėl didėjančių grūsčių, ypač pagrindiniuose geležinkelių koridoriuose, atsiranda kliūčių, o dideli priežiūros darbai trukdo veiksmingai naudotis tinklu. Komisija remia naujus sektoriaus pajėgumų paskirstymo ir valdymo metodus, grindžiamus sujungtomis skaitmeninėmis platformomis ir (arba) priemonėmis, bei greitą jų įgyvendinimą.

4. Didesnis orientavimasis į klientą

Geležinkelių paslaugos turi atitikti klientų poreikius. Didesnis punktualumas ir patikimumas bei geresnės galimybės naudotis geležinkelių infrastruktūros paslaugomis yra ir keleivių, ir krovinių vežimo paslaugų teikėjų prioritetas.

Siekiant padidinti naudojamą geležinkeliais, turi būti užtikrintos keleivių teisės gauti informaciją, pagalbą, tęsti kelionę ir gauti kompensaciją. Komisijos pasiūlymu nauja redakcija išdėstyti Reglamentą (EB) Nr. 1371/2007⁴⁰, dėl kurio 2020 m. spalio mėn. buvo pasiektas susitarimas su Europos Parlamentu ir Taryba, turėtų būti pagerintos neįgalių arba riboto judumo keleivių teisės, patikslintos reikalavimų vykdymo užtikrinimo ir skundų nagrinėjimo taisyklės ir užtikrinta geresnė keleivių apsauga kelionės sutrikimų atvejais.

Krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai Komisijai ir toliau yra pagrindinė priemonė, kuria siekiama padidinti krovinių vežimą geležinkeliais. Atliekant Reglamento (ES) Nr. 913/2010⁴¹ teisinės sistemos vertinimą formuojamas pagrindas papildomoms teisėkūros priemonėms.

Komisija visapusiškai remia iniciatyvas, kuriomis siekiama pagerinti tvarkaraščių sudarymo proceso veiksmingumą ir lankstumą, reagavimo į avarinius atvejus procesą ir laikinų pajėgumų apribojimų koordinavimą.

Siekiant, kad geležinkeliai taptų patrauklesni įmonėms, labai svarbu skatinti skaitmeninimą. Nauju reglamentu dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos (eFTI)⁴² įmonėms ir valdžios institucijoms bus sudarytos sąlygos keistis informacija skaitmeniniu būdu. Komisija, remdamasi sėkminga su dabartine bendrąja įmone „Shift2Rail“ susijusia patirtimi, taip pat ketina pateikti pasiūlymą dėl Europos geležinkelių mokslinių tyrimų ir inovacijų partnerystės. Įgyvendinant būsimos partnerystės iniciatyvą pirmiausia bus siekiama paspartinti novatoriškų technologijų ir veiklos sprendimų mokslinius tyrimus ir plėtrą, o tai pasiekti bus lengviau pasinaudojant skaitmeninimu ir automatizavimu.

2021 m., Europos geležinkelių metais, bus toliau remiamos pastangos didinti keleivių ir krovinių vežimo geležinkeliais dalį, dalytis žiniomis ir geriausios patirties pavyzdžiais.

investavimui palengvinti sukūrimo, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/2088, OL L 198, 2020 6 22, p. 13–43.

⁴⁰ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų, OL L 315, 2007 12 3, p. 14–41.

⁴¹ 2010 m. rugsėjo 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 913/2010 dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo, OL L 276, 2010 10 20, p. 22–32.

⁴² 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1056 dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos, OL L 249, 2020 7 31, p. 33–48.