



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 18.10.2007  
COM(2007) 609 galīgā redakcija

**KOMISIJAS PAZIŅOJUMS PADOMEI UN EIROPAS PARLAMENTAM**

**par dzelzceļa transporta tirgus attīstības pārraudzību**

{SEC(2007)1323}

# KOMISIJAS PAZIŅOJUMS PADOMEI UN EIROPAS PARLAMENTAM

## par dzelzceļa transporta tirgus attīstības pārraudzību

### I. IEVADS

1. Pēdējo gadu laikā dzelzceļa nozarē Eiropas Savienībā ir notikušas būtiskas pārmaiņas, ko ievērojami veicinājušas Eiropas mērogā uzsāktās iniciatīvas. Kopš 2001. gada ir pieņemti trīs pasākumu kopumi, kuru mērķis ir pakāpeniski atvērt dzelzceļa transporta tirgu un palielināt tehnisko un funkcionālo saskaņotību dzelzceļa savstarpējas izmantojamības un drošuma jomā, lai izveidotu Eiropas Dzelzceļa telpu (sk. 1. pielikumu<sup>1</sup>).
2. Ar pirmo pasākumu kopumu izveidotā normatīvā un institucionālā sistēma detalizēti raksturota Komisijas 2006. gada maija ziņojumā<sup>2</sup>, kur analizēta arī tās ietekme uz dzelzceļa transporta tirgu. Turpmāk izklāstītais dzelzceļa transporta tirgus attīstības pārskats balstīts uz minētā ziņojuma secinājumiem.
3. Dzelzceļa transporta tirgus nepārtraukta pārraudzība ir nepieciešama, lai novērtētu, kā viss Eiropas politikas pasākumu diapazons ietekmē dzelzceļa transporta tirgu, un lai varētu izstrādāt jaunus politikas pasākumus, kuri atbilst dzelzceļa nozares pašreizējām un nākotnē paredzamajām vajadzībām.
4. Atbilstīgi Kopienas tiesību aktiem dzelzceļa jomā<sup>3</sup> jau 2001. gadā Eiropas Komisijai tika prasīts pārraudzīt dzelzceļa transporta tirgus tehniskos un ekonomiskos apstākļus Eiropas Savienībā. Ar minētajiem tiesību aktiem Komisijai arī uzlika par pienākumu ziņot Eiropas Parlamentam un Padomei, cita starpā, par dzelzceļa transporta pakalpojumu iekšējā tirgus attīstību, pamatnosacījumiem, situāciju infrastruktūras jomā un piekļuves tiesību izmantošanu.
5. Visbeidzot, Transporta baltās grāmatas vidusposma pārskatā 2006. gadā<sup>4</sup> tika atkārtoti apliecināta nepieciešamība pārraudzīt dzelzceļa transporta tirgu, progresa ziņojumā apkopojot rādītājus, kas vislabāk raksturo situāciju dzelzceļa transporta pakalpojumu iekšējā tirgū, jo īpaši tā pakāpenisku atvēršanu konkurencei valstu un starptautiskā mērogā.
6. Šis paziņojums par dzelzceļa transporta tirgus attīstības pārraudzību tādējādi atbilst minētajai nepieciešamībai. Tajā sniegta dzelzceļa transporta tirgus attīstības sākotnējā statistikas analīze un iedibināts pamats regulārai ziņojumu sagatavošanai.

---

<sup>1</sup> Šim paziņojumam par dzelzceļa transporta tirgus attīstības pārraudzību ir pievienots Komisijas dienestu darba dokuments, kurā ir 23 pielikumi.

<sup>2</sup> COM(2006) 189 galīgā redakcija, 2006. gada 3. maijs.

<sup>3</sup> Direktīvas 2001/12/EK V.a iedaļa.

<sup>4</sup> COM(2006) 314 galīgā redakcija, 2006. gada 22. jūnijs.

## II. DZELZCEĻA TRANSPORTA TIRGUS PĀRRAUDZĪBAS SHĒMA

7. Atbilstīgi prasībai veikt pārraudzību Komisija 2001. gadā izveidoja Dzelzceļa transporta tirgus pārraudzības shēmu (*Rail Market Monitoring Scheme – RMMS*), Enerģētikas un transporta ģenerāldirektorāta tīmekļa vietnē<sup>5</sup> publicējot informāciju par dažādiem dzelzceļa transporta tirgus aspektiem. Šo informāciju regulāri atjaunina un papildina, lai aptvertu arvien plašāku tirgus attīstības rādītāju kopumu.
8. Komisijai veikt pārraudzību palīdz darba grupa, kurā ietilpst valstu ministriju un dzelzceļa nozares speciālisti. No 2001. līdz 2007. gadam ir notikušas 18 *RMMS* darba grupas sanāksmes.
9. Šā pārskata pamatā ir *RMMS* darba grupas dalībnieku veiktā analīze, Eiropas Komisijai pieejamie statistikas dati, nesēn veiktā izpēte<sup>6</sup> un ziņojums par pirmā dzelzceļa nozares pasākumu kopuma īstenošanu (sk. iepriekš).
10. Tajā īpaša vērība veltīta:
  - normatīvajai un institucionālajai sistēmai, kas izveidota nolūkā liberalizēt dzelzceļa transporta tirgu un palielināt dzelzceļa kā droša un videi draudzīga transporta veida nozīmi,
  - dzelzceļa transporta tirgus attīstībai, raksturojot to ar tādiem rādītājiem kā kravu un pasažieru pārvadājumu apgrozība, dažādu transporta veidu salīdzinājums un tirgus atvērtības rādītāji,
  - nozares finansiālajam stāvoklim, tostarp iekļaujot informāciju par dzelzceļa infrastruktūras jaudu, stāvokli un izmantojumu, kā arī par dzelzceļa apgādes nozares attīstību.
11. Jāatzīst, ka kvantitatīvu datu nepietiekamība liedz šajā tirgus apstākļu pārskatā ietvert dažus konkrētus dzelzceļa transporta tirgus aspektus, piemēram, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pamatlīdzekļu bāzi (ritošo sastāvu), vai ar personālu saistītus jautājumus, piemēram, par darbinieku apmācību.

## III. NORMATĪVĀS UN INSTITUCIONĀLĀS SISTĒMAS ĪSTENOŠANA

12. Visās dalībvalstīs, kurās ir dzelzceļa tīkls, ir oficiāli īstenotas pirmajā dzelzceļa nozares pasākumu kopumā iekļautās direktīvas (sk. 2.a un 2.c pielikumu). Tomēr, transponēšanai kavējoties, Komisija bija spiesta uzsākt 56 pārkāpumu izmeklēšanas procedūras, no kurām 12 beidzās ar tiesas nolēmumu (sk. 3.a pielikumu). Pašlaik tiek izskatīta pasākumu kopuma atsevišķu būtiskāko noteikumu īstenošana dažādās valstīs<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/market/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/market/index_en.htm).

<sup>6</sup> Informācija par izpēti pieejama tīmekļa vietnē  
[http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm).

<sup>7</sup> Šis darbs veidos pamatu, cita starpā, pirmajā dzelzceļa nozares pasākumu kopumā iekļauto direktīvu pārstrādāšanai, kas plānota 2008. gadā.

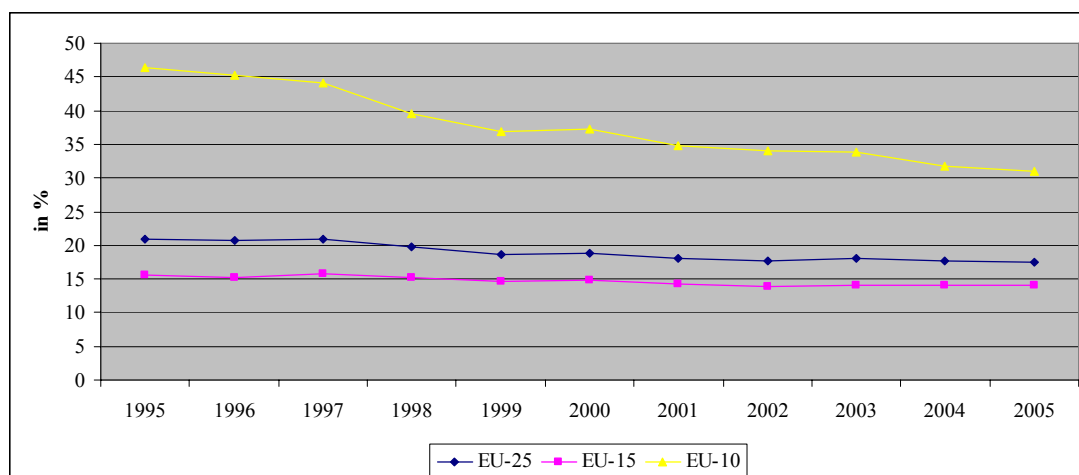
13. Dažās dalībvalstīs otrais dzelzceļa nozares pasākumu kopums tiesību aktos bija transponēts tikai daļēji (sk. 2.b un 2.c pielikumu), tāpēc Komisija uzsāka vēl 55 pārkāpumu izmeklēšanas procedūras, no kurām 18 tika nodotas izskatīšanai Tiesā. Piecas no šīm lietām jau ir atsauktas, jo ir saņemts galīgais paziņojums par īstenošanas pasākumiem, bet 13 pārējās lietas vēl tiek izskatītas (sk. 3.b pielikumu).
14. Dalībvalstīs jau ir izveidotas visas iestādes, kas paredzētas pirmajā un otrajā dzelzceļa nozares pasākumu kopumā. To starpā ir valsts uzņēmumi un iestādes, kas atbild par jaudu sadalījumu, struktūras, kuru atbildībā ir atļauju piešķiršana, regulatīvās iestādes, par drošumu atbildīgās valsts iestādes, izmeklēšanas iestādes un notificētās iestādes (sk. 4., 5., 6. un 7. pielikumu).
15. Runājot par regulatīvajām iestādēm, jāmin, ka dati par tā personāla skaitu, kas nodarbojas ar reglamentējošiem jautājumiem, un par 2005. gadā izskatīto sūdzību skaitu rada zināmas šaubas par šo iestāžu administratīvo jaudu.
16. Tiek veikta padziļināta analīze par to, kā transponē tiesību aktus par dzelzceļa savstarpēju izmantojamību un drošumu. Sākotnējie secinājumi atklāj, ka drošuma un savstarpējās izmantojamības direktīvu īstenošana dažās valstīs nešķiet pilnīga, lai gan šīs valstis jau ir oficiāli transponējušas minētās direktīvas. Turklāt, kavējoties otrā dzelzceļa nozares pasākumu kopuma transponēšanai, dzelzceļa transporta tirgus dalībniekiem nav vajadzīgās tiesiskās noteiktības. Lai gan šajā pasākumu kopumā paredzētās iestādes attiecīgajā valstīs jau ir izveidotas, tomēr to darbībai trūkst juridiska pamata, un šāda situācija šķiet nopietns šķērslis dzelzceļa transporta tirgus pienācīgai darbībai.

#### **IV. ES DZELZCEĻA TRANSPORTA TIRGUS APGROZĪBA**

##### **IV.1. Dzelzceļa transports salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem**

17. Kopš 1970. gada dzelzceļa transporta daļa kravu pārvadājumu tirgū ir pastāvīgi samazinājusies no 20 % 1970. gadā (ES-15) līdz 8 % 2003. gadā (ES-15) un 10 % ES-25 dalībvalstīs 2005. gadā (pamatojoties uz rādītājiem tonnkilometros). Pēdējā desmitgadē šī lejupslīdes tendence ir palēninājusies, no 1995. līdz 2005. gadam dzelzceļa transporta tirgus daļai samazinoties tikai par 2 % (sk. 8.a pielikumu).
18. No visiem iekšzemes transporta veidiem dzelzceļa transports 2005. gadā veidoja 17,4 % ES kravu pārvadājumu tirgus, pie tam "jaunajās" dalībvalstīs šis rādītājs bija vairāk nekā divas reizes lielāks salīdzinājumā ar ES-15 dalībvalstīm (attiecīgi 30,9 % un 14 %) (sk. 1. attēlu un 8.c pielikumu).

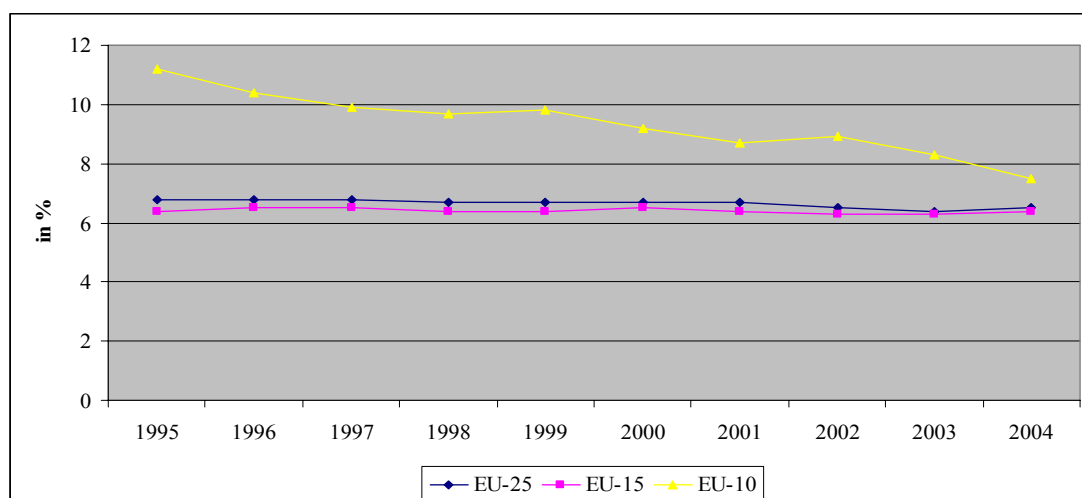
1. attēls. Dzelzceļa transporta daļa iekšzemes kravu pārvadājumu tirgū ES-25, ES-15 un ES-10 dalībvalstīs (1995-2005).



Avots: Eurostat, UIC, "EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006", ĢD TREN aplēses un valstu statistikas dati.

19. Arī pasažieru pārvadājumu jomā pēdējās trīs desmitgadēs bija vērojama lejupslīde, tomēr tā nebija tik krasa kā kravu pārvadājumu gadījumā. Dzelzceļa transporta daļa kopējā pasažieru pārvadājumu tirgū samazinājās no 10,2 % 1970. gadā līdz 6,3 % 2003. gadā ES-15 dalībvalstīs (pamatojoties uz rādītājiem pasažierkilometros). ES-25 dalībvalstīs 2004. gadā tā bija 5,8 % (sk. 8.b pielikumu).
20. Ņemot vērā tikai sauszemes transporta veidus, pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu 2004. gadā veidoja 6,5 % ES tirgus. Pēdējā desmitgadē dzelzceļa transporta tirgus daļa ES-15 dalībvalstīs pastāvīgi pārsniedza 6 %. Pretstatā tam ES-10 dalībvalstīs tā ir strauji samazinājusies no 11,2 % 1995. gadā līdz 7,5 % 2004. gadā (sk. 2. attēlu un 8.d pielikumu).

2. attēls. Dzelzceļa transporta daļa sauszemes pasažieru pārvadājumu tirgū ES-25, ES-15 un ES-10 dalībvalstīs (1995-2004).



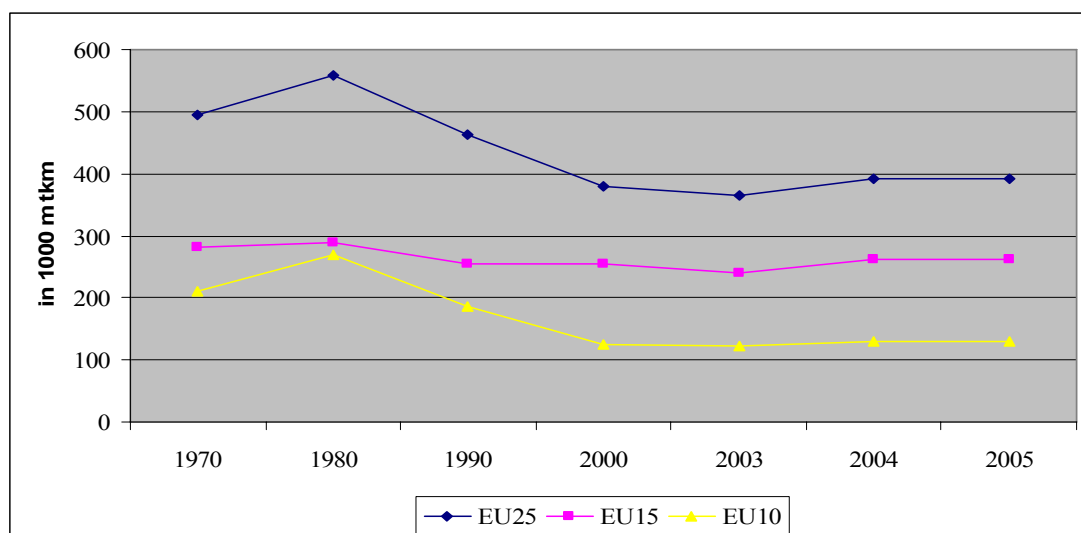
Avots: Eurostat, UIC, ĢD TREN aplēses un valstu statistikas dati.

21. Analizējot dzelzceļa kravu pārvadājumu relatīvo daļu transporta tirgū, neņem vērā to, ka pa dzelzceļu pēc būtības nevar nodrošināt pārvadājumus nelielā attālumā "no durvīm līdz durvīm". Tādējādi ar metodēm, ko šobrīd izmanto, lai novērtētu dažādu transporta veidu devumu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā, dzelzceļa transporta tirgus daļu var izvērtēt tikai daļēji. Komisijas personāls izskata iespējamību apkopot datus par dažādu transporta veidu apgrozību, iedalot pēc attāluma.
22. Ievadpētījumu par dzelzceļa kravu pārvadājumu apgrozību, iedalot pēc attāluma, 2006. gadā veica Eiropas Dzelzceļa kopiena (CER) un Starptautiskā dzelzceļa savienība (UIC). Šis pētījums aptvēra dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu grupu, kas veido 20 % dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus, un pētījumā atklājās, ka dzelzceļa transporta tirgus daļa salīdzinājumā ar autotransporta tirgus daļu lielākā attālumā ir ievērojami lielāka (> 150 km = 22 %, > 300/325 km = 26 % un > 500 km = 30 % salīdzinājumā ar 19 % kopējā satiksmes apjoma). Attālumā, kas pārsniedz 150 km, vidējās izmaksas, pārvadājot preces pa dzelzceļu, parasti ir mazākas nekā, pārvadājot preces ar autotransportu (sk. 22.e pielikumu).

#### IV.2. Dzelzceļa pārvadājumu apjoma un apgrozības<sup>8</sup> rādītāju attīstības tendences

23. Pēc gadiem ilgas, pastāvīgas lejupslīdes dzelzceļa *kravu* pārvadājumu apgrozības rādītāji 2003. gadā pārtrauca samazināties (sk. 3. attēlu)<sup>9</sup>. Tajā pašā gadā stājās spēkā pirmais pasākums starptautiskā dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgus atvēršanai.

3. attēls. Dzelzceļa kravu pārvadājumu apgrozības rādītāju attīstības tendences ES-25, ES-15 un ES-10 dalībvalstīs (1970-2005).



Avots: "EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006", 3.2.5. tabula, Eurostat.

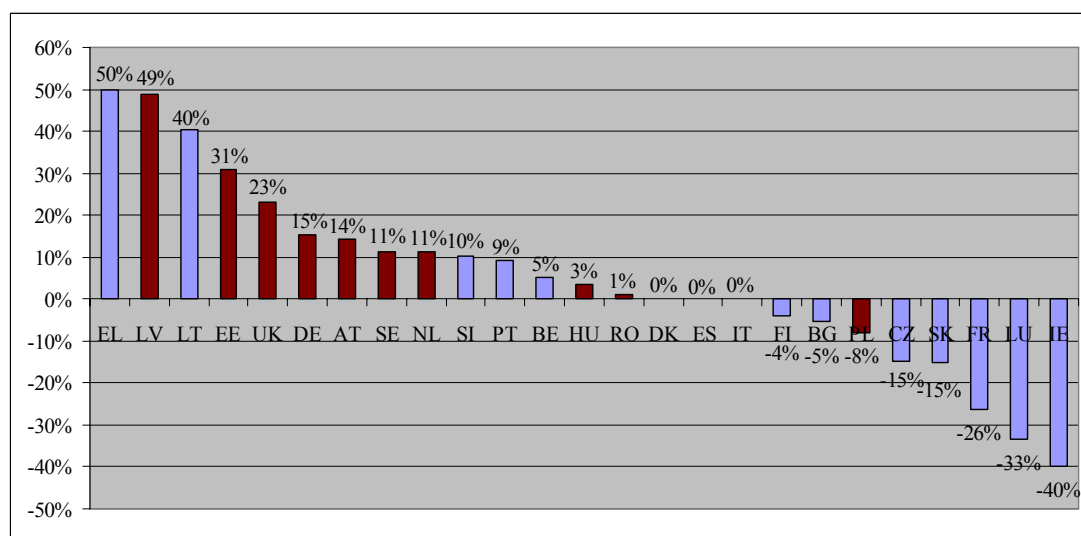
24. No 2000. līdz 2005. gadam ES būtiski palielinājās dzelzceļa kravu pārvadājumu apgrozība dalībvalstīs, kurās jaunajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem bija

<sup>8</sup> "Dzelzceļa pārvadājumu apgrozība" ir dzelzceļa transporta darbības rādītājs, kas izteikts tonnkilometros vai pasažierkilometros.

<sup>9</sup> Tā kā Kipras un Maltas teritorijā nav dzelzceļa tīkla, IVa-VIII nodaļā šīs divas valstis nav iekļautas atsauces uz ES-10 vai "jaunajām" dalībvalstīm.

vislielākā tirgus daļa (sk. 9. pielikumu un 4. attēlu, kur šīs valstis ir atzīmētas ar tumšu krāsu).

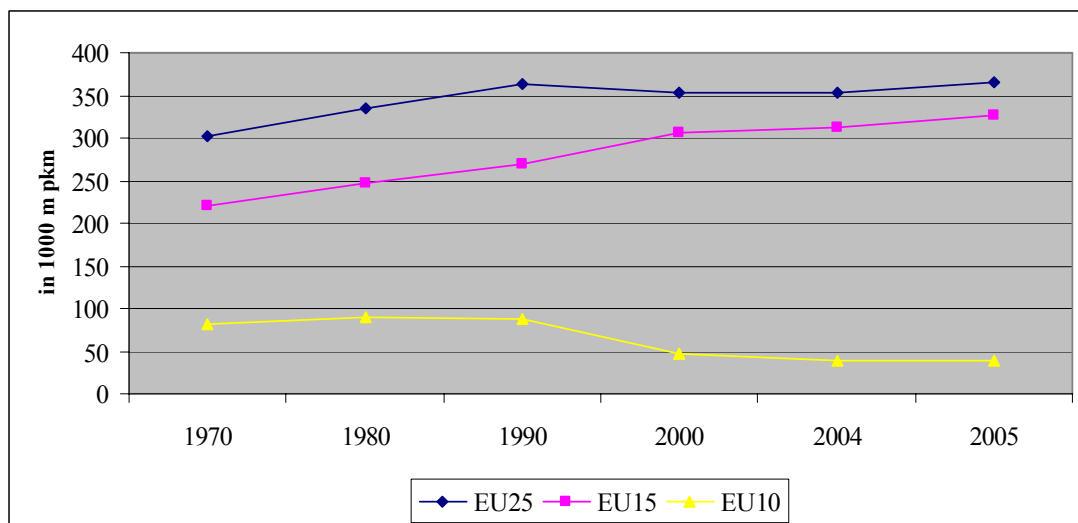
4. attēls. Dzelzceļa kravu pārvadājumu apgrozības izmaiņas 2000.-2005. gadā.



Avots: "EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006", 3.2.5. tabula, Eurostat.

25. Pa dzelzceļu visvairāk pārvadātās preces (izsakot tonnkilometros) 2005. gadā bija cietais minerālais kurināmais (ko galvenokārt pārvadāja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ES-15 dalībvalstīs), metāli un naftas produkti (ko jo īpaši pārvadāja pa dzelzceļu ES-10 dalībvalstīs) (sk. 11. pielikumu).
26. Dzelzceļa kravu pārvadājumu apgrozība ES-25 dalībvalstīs 2006. gadā palielinājās par 3,7 %, ko izraisīja pieaugums "vecajās" dalībvalstīs (vidējais pieaugums 5,7 %), jo īpaši Somijā, Luksemburgā un Vācijā, kur pieaugums pārsniedza 10 %. Vislielākais pieaugums tonnkilometros bija 2006. gada pirmajā ceturksnī salīdzinājumā ar to pašu laikposmu iepriekšējā gadā. ES-10 dalībvalstīs 2006. gadā bija vērojams pārvadājumu apgrozības vispārējs samazinājums par -0,5 %. Tomēr Ungārijā (13,3 %) un Slovākijā (7,3 %) dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus attīstījās dinamiski (sk. 10. pielikumu).
27. Pasažieru pārvadājumu jomā pēc dzelzceļa pārvadājumu apgrozības stabilas palielināšanās laikā no 1970. līdz 1990. gadam nākamajā desmitgadē (1990-2000) bija vērojams krass pieaugums ES-15 dalībvalstīs un būtisks samazinājums ES-10 dalībvalstīs (sk. 5. attēlu). Kopš tā laika pasažieru pārvadājumu apgrozība ES-10 dalībvalstīs ir nostabilizējusies un ES-15 dalībvalstīs palielinās lēni, bet pastāvīgi.

5. attēls. Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu apgrozības rādītāju attīstības tendences ES-25, ES-15 un ES-10 dalībvalstīs (1970-2005).



Avots: "EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006", 3.3.7. tabula, Eurostat.

28. No 2000. līdz 2005. gadam dzelzceļa pasažieru pārvadājumu apgrozība visvairāk palielinājās Latvijā (29 %), Īrijā (29 %) un Beļģijā (20 %). Turpretim viskrasākais samazinājums bija vērojams Lietuvā (-33 %), Igaunijā (-33 %), Bulgārijā (-31 %) un Rumānijā (-31 %) (sk. 9. pielikumu).
29. Gan ES-15, gan ES-10 dalībvalstīs 2006. gadā dzelzceļa pasažieru pārvadājumu apgrozības pieaugums bija līdzīgs – vidēji 3,3 % visā ES. Vislabākie rezultāti tika sasniegti 2006. gada otrajā ceturksnī salīdzinājumā ar to pašu laikposmu 2005. gadā. Vislielākais pasažieru pārvadājumu apgrozības pieaugums 2006. gadā bija vērojams Latvijā (10,8 %), Luksemburgā (9,2 %) un Zviedrijā (7,3 %). Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu apgrozība samazinājās Lietuvā (-4,3 %) un Grieķijā (-1,8 %).
30. *Starptautiskie pārvadājumi* 2005. gadā vislielāko daļu no kopējā kravu pārvadājumu apjoma (tonnkilometros) veidoja Igaunijā (93 %), Latvijā (88 %) un Slovākijā (86,5 %). Pasažieru starptautiskie pārvadājumi vislielāko daļu veidoja Luksemburgā (24 % pasažierkilometru), Austrijā (17 %) un Beļģijā (15 %) (sk. 12.b pielikumu, kurā sniegta arī informācija par dzelzceļa pārvadājumu apgrozības izmaiņām laikā no 2003. līdz 2005. gadam iekšzemes un starptautiskajos pārvadājumos).

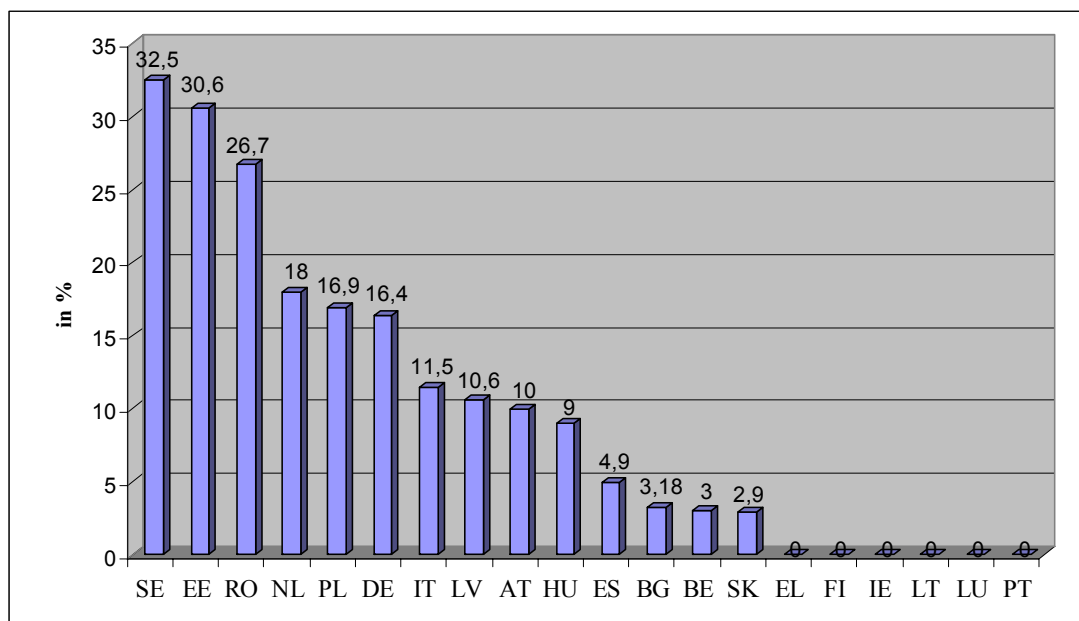
## V. DZELZCEĻA TRANSPORTA TIRGUS ATVĒRŠANA

31. ES dzelzceļa transporta tirgū darbojas vairāk nekā 700 licencēti dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi: aptuveni puse no tiem darbojas Vācijā (355), 62 – Polijā un 56 – Apvienotajā Karalistē. Pārskats par derīgu dzelzceļa pārvadātāja licenču un drošības sertifikātu skaitu katrā dalībvalstī sniegts 14. pielikumā.
32. Tādu jauno dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, kuri sniedz kravu pārvadājumu pakalpojumus, kopējā tirgus daļa atspoguļota 6. attēlā. Izsakot tonnkilometros, jauno dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu tirgus daļa vislielākā bija Zviedrijā (32,5 %), Igaunijā (30,6 %), Rumānijā (26,7 %), Nīderlandē (18 %), Polijā (16,9 %) un Vācijā



(16,4 %). Pasažieru pārvadājumu gadījumā jaunie dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi vislielāko tirgus daļu ieguvuši Igaunijā (40 %), Zviedrijā (35,8 %) un Latvijā (10,1 %)\*. Tirgus daļu sadalījums starp atsevišķiem uzņēmumiem ES-27 dalībvalstīs atspoguļots 13. pielikumā.

6. attēls. Jauno dzelzceļa kravu pārvadājumu uzņēmumu kopējā tirgus daļa 2006. gadā.



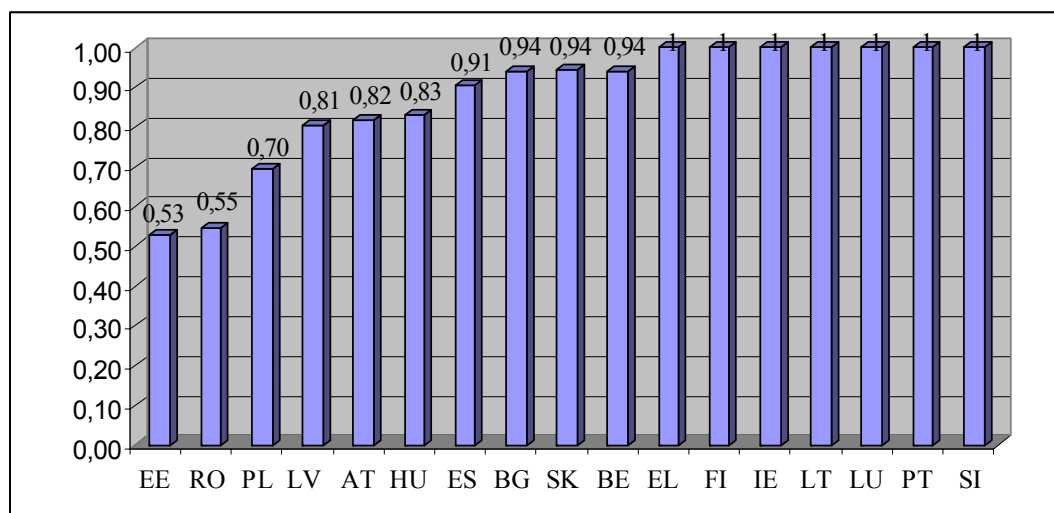
\* Dati par CZ, DK, FR un UK nav pieejami; ES un PT dati par 2005. gadu; NL dati par 2003. gadu.

Avots: RMMS 2007. gada aptaujas lapa, ko dalībvalstis aizpildīja 2007. gada maijā un jūnijā.

33. Rādītājs, ko izmanto tirgus atvērtības mērīšanai, ir Herfindāla-Hiršmana indekss (HHI)<sup>10</sup>, ar kā palīdzību aplēs koncentrācijas pakāpi nozarē un norāda konkurences līmeni attiecīgajā tirgū. Indekss var svārstīties no 0, ja ir daudz uzņēmumu, kuri veido būtisku konkurenci, līdz 1, ja ir viens monopoluzņēmums.
34. HHI dzelzceļa kravu pārvadājumu un dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgū ES dalībvalstīs atspoguļots 7. attēlā. Attiecībā uz kravu pārvadājumiem visatvērtākais tirgus ir Igaunijā (0,53), Rumānijā (0,55), Polijā (0,7) un Latvijā (0,8)\*. Grieķijas, Somijas, Francijas, Lietuvas, Luksemburgas, Portugāles un Slovēnijas dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū vēl arvien darbojas monopoluzņēmumi. Nebija iespējams aprēķināt HHI, cita starpā, Zviedrijai, Nīderlandei un Vācijai (kur jaunajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu uzņēmumiem ir liela tirgus daļa), jo nebija pieejami vajadzīgie dati. Attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem visatvērtākais dzelzceļa transporta tirgus ir Igaunijā (0,48), Latvijā (0,82), Polijā (0,83) un Portugālē (0,84).

<sup>10</sup> HHI ir katra atsevišķa nozares uzņēmuma tirgus daļu kvadrātu summa.

7. attēls. Herfindāla-Hiršmana indekss valstu dzelzceļa transporta tirgos.



\* Dati par CZ, DE, DK, FR, IT, NL, SE un UK nav pieejami.

Avots: RMMS 2007. gada aptaujas lapa, ko dalībvalstis aizpildīja 2007. gada maijā un jūnijā.

## VI. DZELZCEĻA PĀRVADĀJUMU UZŅĒMUMU DARBĪBAS RĀDĪTĀJI

35. Saskaņā ar pētījumu, ko Eiropas Dzelzceļa kopiena (CER) RMMS darba grupas aizgādībā veica par saviem 17 dalībniekiem<sup>11</sup>, laikā no 1995. līdz 2004. gadam nodarbinātība dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos ir pastāvīgi samazinājusies, vienlaikus palielinoties darbaspēka produktivitātei. Tomēr dažu pēdējo gadu laikā dzelzceļa nozarē nodarbinātā personāla skaita samazināšanās temps vairs nav tik straujš. Darba vietu zudumu vēsturiskajos dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos daļēji atsvēra darba vietu radīšana jaundibinātajos dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos, lai gan informācija par jauno darba vietu kvalitāti vēl nav pieejama<sup>12</sup>. Atsevišķu ES dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju nodarbinātā personāla skaits 2006. gadā norādīts 15. pielikumā.
36. Turklāt CER pētījums atklāj acīmredzamas atšķirības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbībā ES-15 un ES-10 dalībvalstīs. "Vecajās" dalībvalstīs kopš 1995. gada dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vidējais parāda un pašu kapitāla koeficients ir samazinājies zem 1, kas nozīmē, ka to aktīvus galvenokārt finansē no pašu kapitāla, nevis no aizņemta kapitāla. Pretstatā tam ES-10 dalībvalstīs vidējais parāda un pašu kapitāla koeficients ir strauji paaugstinājies no 0,11 līdz 2,52. "Jauno" dalībvalstu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vājo finansiālo situāciju galvenokārt izraisīja nepietiekama kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, pastāvīgās uzņēmumu saistības pret valsti un dažu uzņēmumu ekonomiski neefektīvi ieguldījumi pēdējo gadu laikā.

<sup>11</sup> CFL, CIE, CP, DB, FS, NSB, ÖBB, SNCF, VR, SBB (izņemot ATOC/EWS un ASTOC), BDZ, CFR, CD, LG, MAV, PKP un SZ.

<sup>12</sup> Pielikumi 2006. gada 3. maija Ziņojumam COM(2006) 189, galīgā redakcija, 91. lpp.

37. Citā pēc Eiropas Komisijas pieprasījuma veiktā pētījumā<sup>13</sup> – par tādu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju finansiālo stāvokli, kuru gada apgrozījums ir vismaz 50 miljoni euro, – tika konstatēts, ka 2004. gadā 61 % no 74 apskatītajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem<sup>14</sup> ekonomiskās dzīvotspējas rādītājs pārsniedza 1, kas nozīmē, ka tie pamatā strādāja, gūstot peļņu. 24 % dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu bija zaudējumi attiecībā pret pašu kapitālu, t.i., negatīvi darbības rezultāti saistībā ar uzņēmuma pašu kapitālu. Pieciem no desmit infrastruktūras pārvaldītājiem ekonomiskās dzīvotspējas rādītājs pārsniedza 1, bet pieciem bija zaudējumi attiecībā pret pašu kapitālu (sk. 16. pielikumu).
38. Pakalpojumu kvalitāte vēl aizvien ir diezgan neapmierinoša, jo īpaši intermodālajos pārvadājumos. Starptautiskās kombinētā autotransporta un dzelzceļa transporta uzņēmumu savienības (*UIRR*) apkopotie dati par vilcienu precizitāti starptautiskajos kombinētā transporta pārvadājumos lielākajos Eiropas transporta koridoros atspoguļo dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu ievērojamo neprecizitāti (2006. gadā 53 % vilcienu kavēšanās nepārsniedza 30 minūtes pēc to paredzētā ierašanās laika), kā arī dažu pēdējo gadu laikā vērojamo nestabilitāti (sk. 17. pielikumu).

## VII. DZELZCEĻA TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS JAUDA, FINANSĒJUMS UN DZELZCEĻA APGĀDES NOZARE

39. Dzelzceļa līniju kopējais garums ES ir aptuveni 215 000 km<sup>15</sup>. Dalībvalstis, kurās ir visgarākais dzelzceļa tīkls, ir Vācija (34 122 km), Francija (29 246 km)<sup>16</sup> un Polija (22 156 km). Visīsākais dzelzceļa tīkls ir Luksemburgā (275 km) un Igaunijā (971 km publiskā tīkla) (sk. 18. pielikumu). Maltā un Kiprā nav dzelzceļa līniju. Beļģijā un Luksemburgā ir vislielākais dzelzceļa līniju blīvums (attiecīgi 122 un 106 m/km<sup>2</sup>).
40. Dzelzceļa tīklu kravu pārvadājumiem 2006. gadā visintensīvāk (izsakot tonnkilometrus uz kilometru dzelzceļa līniju) izmantoja Baltijas valstīs (10,8 Igaunijā, 7,4 Latvijā un 7,3 Lietuvā). Pasažieru pārvadājumiem dzelzceļa tīklu visintensīvāk izmantoja Nīderlandē (5,3), Apvienotajā Karalistē (3,0) un Beļģijā (2,8) (sk. 18. pielikumu).
41. Eiropas dzelzceļa tīklā 2006. gadā bija 4 919 km ātrgaitas dzelzceļa līniju, kas atradās Itālijā, Francijā, Spānijā, Vācijā, Beļģijā un Apvienotajā Karalistē. Līdz 2009. gadam ES teritorijā uzbūvēs vēl 1 485 km jaunu dzelzceļa līniju, pa kurām vilcieni varēs braukt ar ātrumu vairāk nekā 250 km/h (sk. 19. pielikumu).
42. Infrastruktūras uzturēšanas izdevumi, izsakot euro uz kilometru dzelzceļa līniju, 2006. gadā vislielākie bija Nīderlandē (446 000), Luksemburgā (173 000) un Apvienotajā Karalistē (108 000). Esošā infrastruktūra visintensīvāk tika atjaunota Apvienotajā Karalistē (260 000), Luksemburgā (159 000) un Vācijā (117 000).

---

<sup>13</sup> ECORYS pētījums "Analysis of the financial situation of railway undertakings in the European Union", 2006. gada februāris, [http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm).

<sup>14</sup> Ieskaitot konsolidētos dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, kuri veic arī infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas.

<sup>15</sup> Kopā līnijas ar vienu un diviem sliežu ceļiem.

<sup>16</sup> Par Franciju doti 2004. gada dati, bet par pārējām valstīm – 2006. gada.

Jaunas infrastruktūras būvniecībai visvairāk resursu uz kilometru dzelzceļa līniju izlietoja Nīderlandē (464 000), Beļģijā (259 000), Luksemburgā (245 000) un Grieķijā (124 000). Arī laikposmā no 2007. līdz 2010. gadam iepriekšminētās valstis plāno ieguldīt infrastruktūrā ievērojamus līdzekļus (sk. 20. pielikumu).

43. Dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksas sistēma dalībvalstīs ievērojami atšķiras. Infrastruktūras izmaksu daļa, kuru kompensē no infrastruktūras izmantošanas maksas, svārstās no 5 % Zviedrijā līdz 100 % Baltijas valstīs (sk. 22. pielikumu). Tas galvenokārt atkarīgs no valdības finansiālā ieguldījuma infrastruktūras nodrošināšanā un no infrastruktūras pārvaldītāja darbības efektivitātes. Svarīga nozīme ir arī dzelzceļa tīkla izmantošanas komplicētībai un intensitātei. Valsts ieguldījums infrastruktūras ekspluatācijā, tehniskajā apkopē, atjaunošanā un būvniecībā 2006. gadā ES-25 dalībvalstīs kopā bija aptuveni 14 miljardi euro, pie tam ES-10 dalībvalstis veidoja tikai 3,6 % no šīs summas (sk. 21. pielikumu).
44. Dažas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksas sistēmas, kurās, piemēram, atļauti savstarpēji pārskaitījumi ar pasažieru pārvadājumu nozari, apgrūtina dzelzceļa transporta pakalpojumu konkurētspēju. Savstarpēju pārskaitījumu problēma visneatliekamākā ir dažās "jaunajās" dalībvalstīs, kurās ir augsta maksa par piekļuvi sliežu ceļiem, bet zemas kvalitātes infrastruktūra.
45. Dzelzceļa apgādes nozares tirgus kopējā vērtība Rietumeiropā un Austrumeiropā<sup>17</sup> šobrīd ir aptuveni 40 000 miljoni euro (sk. 23. pielikumu). Tirgus 75 % apmērā ir atvērts ārējiem pakalpojumu sniedzējiem, t.i., to apkalpo, izmantojot ne tikai dzelzceļa nozares uzņēmumu iekšējās iespējas. Visierobežotākā piekļuve tirgum ir apkalpošanas un tehniskās apkopes jomā (51 %) un infrastruktūras nodrošināšanā Austrumeiropā (58 %). Turpretim dzelzceļa kontroles un ritošā sastāva tirgus ir pilnībā atvērts ārējiem pakalpojumu sniedzējiem (100 %).
46. Gaidāms, ka nākamajā desmitgadē ritošā sastāva apgādes tirgus Austrumeiropā attīstīsies dinamiski (+8,2 % gadā līdz 2015. gadam). Vislabākais izaugsmes potenciāls Rietumeiropā ir ar infrastruktūras tehnisko apkopi saistītiem pakalpojumiem (2,6 % gadā tajā pašā laikposmā) (sk. 23. pielikumu).

## VIII. SECINĀJUMI

47. Šajā ziņojumā raksturotas galvenās tendences, kas dažu pēdējo gadu laikā vērojamas ES dzelzceļa transporta tirgū. Eiropas dzelzceļa nozares reformu īstenošanā šobrīd ir dažādi panākumi. Tomēr šis ziņojums apliecina, ka centieni veicināt dzelzceļa nozares attīstību, izveidojot Eiropas Dzelzceļa telpu un pastiprinot konkurenci tirgū, dod pozitīvus rezultātus.
48. Kopienas dzelzceļa jomas tiesību aktu oficiālās transponēšanas process ir gandrīz pabeigts. Dalībvalstīs jau izveidotas šajos tiesību aktos paredzētās iestādes. Dzelzceļa kravu pārvadājumu apgrozība 2003. gadā pārstāja samazināties, un kopš tā laika ir

---

<sup>17</sup> Rietumeiropa = Apvienotā Karaliste, Austrija, Beļģija, Dānija, Francija, Grieķija, Itālija, Nīderlande, Spānija, Šveice, Vācija, Zviedrija; Austrumeiropa = Čehija, Polija, Rumānija, Turcija, Ungārija (2007. gada UNIFE pētījums, sk. 23. pielikumu).

bijusi samērā stabila. Jaunākie (2006. gada) dati atklāj cerīgu perspektīvu. Analizējot dzelzceļa pārvadājumu apgrozības attīstības tendences pēdējos sešos gados, redzams, ka valstīs ar atvērtāku tirgu nozare darbojas ievērojami labāk nekā valstīs, kuru tirgū pilnībā dominē vēsturiskie dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi. Lai gan datu sadalījumā pa tradicionālajiem transporta veidiem vēl arvien redzams dzelzceļa pārvadājumu daļas neliels samazinājums kravu pārvadājumu tirgū, tomēr sākotnējās aplēses par dzelzceļa devumu preču pārvadājumos vidējā un lielā attālumā liecina par dzelzceļa nozares ievērojamo potenciālu šajā tirgus segmentā. Reformu procesā rodas arī jaunas darba iespējas, kas varētu atsvērt pastāvīgo darbaspēka samazināšanos dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos. Visbeidzot, jāmin nebūt ne mazsvarīgais faktors, ka paredzamais lielais pieprasījums pēc ritošā sastāva Austrumeiropas valstīs nākamajā desmitgadē rada labvēlīgus apstākļus dzelzceļa apgādes nozares attīstībai.

49. No otras puses, dzelzceļa transporta pakalpojumu attīstību ES joprojām kavē vairākas grūtības. Normatīvās sistēmas īstenošanas līmenis dalībvalstīs ievērojami atšķiras. Dažas iestādes vēl nav pilnībā uzsākušas darbību. Problēmu iemesls var būt darbinieku trūkums vai – par drošumu atbildīgo valsts iestāžu gadījumā – darbības juridiskā pamata trūkums, kamēr notiek otrā dzelzceļa nozares pasākumu kopuma transponēšana.
50. Konkurence Eiropas dzelzceļa transporta tirgū vēl joprojām ir neliela, tomēr pastāvīgi palielinās, jo arvien rūpīgāk tiek izstrādāta normatīvā sistēma par nediskriminējošu infrastruktūras pieejamību un par iekšzemes un starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu atvēršanu konkurencei. Tomēr vēl arvien pastāv nozīmīgi šķēršļi tirgus integrācijai Eiropas mērogā. Tie ir, jo īpaši, nepietiekama savstarpējā tehniskā izmantojamība un kopīgas pieejas trūkums dzelzceļa drošuma jautājumos starp valstu dzelzceļa tīkliem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu samērā vājais finansiālais stāvoklis (pie kam šī problēma ir īpaši aktuāla "jaunajās" dalībvalstīs), kā arī lielās izmaksas iekļūšanai tirgū dzelzceļa nozarē, kas saistītas ar augstām tirgus darbības nemainīgajām izmaksām un ievērojamiem administratīviem izdevumiem par ritošā sastāva pieņemšanu, licencēšanas procedūru u.c. Turklāt dažās dalībvalstīs netiek veikti pietiekami ieguldījumi dzelzceļa nozarē, jo īpaši dzelzceļa infrastruktūras tehniskajai apkopei un atjaunināšanai. Vēl tikai pirms dažiem gadiem gandrīz visos dzelzceļa transporta tirgos ES dominēja valstu monopoluzņēmumi, tāpēc vēl joprojām nav ieviests pietiekami daudz veicinošu pasākumu, lai būtiski paaugstinātu pakalpojumu kvalitāti dzelzceļa nozarē.
51. Komisija uzskata, ka šā ziņojuma regulāra atjaunināšana ļautu pastāvīgi pārraudzīt dzelzceļa transporta tirgu, balstoties uz salīdzināmiem datiem. Vairākiem jautājumiem, kas šajā ziņojumā netika pietiekami apskatīti, lielāka vērība tiks veltīta turpmākajos ziņojumos. Būs vajadzīgs lielāks dzelzceļa nozares un valstu iestāžu atbalsts, darot pieejamus datus, lai varētu pēc iespējas plašāk analizēt dzelzceļa transporta tirgus attīstības tendences.