



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 18.10.2007
KOM(2007) 609 wersja ostateczna

KOMUNIKAT KOMISJI DO RADY I PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie monitorowania rozwoju rynku przewozów kolejowych

{SEC(2007)1323}

KOMUNIKAT KOMISJI DO RADY I PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie monitorowania rozwoju rynku przewozów kolejowych

I. WPROWADZENIE

1. W ostatnich latach koleje w Unii Europejskiej zmieniły się znacznie, do czego w dużym stopniu doprowadziły inicjatywy podejmowane na szczeblu europejskim. Aby ustanowić europejski obszar kolejowy, począwszy od 2001 r. przyjęto trzy pakiety środków, które miały na celu stopniowe otwieranie rynku kolejowego oraz zwiększenie harmonizacji wymagań technicznych i eksploatacyjnych w dziedzinach interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei (zob. załącznik 1¹).
2. Szczegółowy opis ram prawnych i instytucjonalnych, ustanowionych na mocy pierwszego pakietu, wraz z analizą ich wpływu na rynek transportu kolejowego został zawarty w sprawozdaniu Komisji z maja 2006 r.² Niniejsza kontynuacja analizy rozwoju rynku kolejowego została oparta na ustaleniach tego sprawozdania.
3. Aby można było ocenić wpływ, jaki wywiera szereg działań polityki europejskiej na rynek kolejowy, oraz aby wesprzeć podejmowanie nowych środków z zakresu polityki odpowiadających bieżącym i przyszłym potrzebom sektora kolejowego, konieczne jest systematyczne monitorowanie rynku transportu kolejowego.
4. Już w 2001 r. przepisy prawa wspólnotowego w dziedzinie kolei³ zobowiązały Komisję Europejską do monitorowania technicznych i ekonomicznych warunków istniejących na rynku przewozów kolejowych w UE. Nałożyły również na Komisję obowiązek przedkładania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdań między innymi na temat rozwoju wewnętrznego rynku usług kolejowych, warunków ramowych, stanu infrastruktury oraz stosowania praw dostępu.
5. W śródkresowym przeglądzie białej księgi dotyczącej transportu w 2006 r.⁴ ponownie podkreślono znaczenie potrzeby monitorowania rynku kolejowego w formie *tabeli wyników* zawierającej najważniejsze wskaźniki dotyczące wewnętrznego rynku usług przewozów kolejowych, a zwłaszcza jego stopniowego otwierania się na konkurencję krajową i międzynarodową.
6. Niniejszy komunikat w sprawie monitorowania rozwoju rynku przewozów kolejowych stanowi odpowiedź na to zapotrzebowanie. Przedstawiono w nim pierwszą analizę statystyczną rozwoju rynku kolejowego i ustanowiono podstawy dla regularnego sporządzania sprawozdań.

¹ Do niniejszego komunikatu w sprawie monitorowania rozwoju rynku przewozów kolejowych dołączony jest dokument roboczy służb Komisji zawierający 23 załączniki.

² COM(2006) 189 wersja ostateczna z 3.5.2006.

³ Sekcja Va dyrektywy 2001/12/WE.

⁴ COM(2006) 314 wersja ostateczna z 22.6.2006.

II. SYSTEM MONITOROWANIA RYNKU PRZEWOZÓW KOLEJOWYCH

7. Aby spełnić wymogi w zakresie monitoringu, w 2001 r. Komisja ustanowiła system monitorowania rynku kolejowego (RMMS), w ramach którego na stronie internetowej⁵ Dyrekcji Generalnej ds. Energii i Transportu publikowane są informacje dotyczące różnych aspektów rynków kolejowych. Informacje te są regularnie aktualizowane i uzupełniane tak, aby uwzględniały jeszcze szerszy zakres wskaźników rozwoju rynku.
8. W realizacji zadań monitoringu Komisję wspiera grupa robocza, w skład której wchodzi eksperci z krajowych ministerstw oraz sektora kolejowego. W latach 2001–2007 odbyło się osiemnaście posiedzeń grupy roboczej RMMS.
9. Niniejszy przegląd został opracowany na podstawie analizy przedstawionej przez członków grupy roboczej RMMS, a także na podstawie dostępnych dla Komisji Europejskiej źródeł statystycznych, najnowszych badań⁶ oraz sprawozdania z wdrożenia pierwszego pakietu kolejowego (zob. powyżej).
10. W niniejszym przeglądzie poddano analizie w szczególności:
 - ramy prawne i instytucjonalne, których celem jest liberalizacja rynku przewozów kolejowych oraz wzmocnienie pozycji kolei jako bezpiecznej i przyjaznej środowisku formy transportu;
 - rozwój rynku przewozów kolejowych pod względem wydajności transportu towarowego i pasażerskiego, porównania różnych form transportu oraz wskaźników otwarcia rynku;
 - wyniki finansowe sektora, w tym informacje dotyczące zdolności przewozowej, kondycji i stopnia wykorzystania infrastruktury kolejowej oraz rozwoju sektora dostaw.
11. Na uwagę zasługuje fakt, że z powodu braku danych ilościowych niniejszy przegląd warunków rynkowych nie obejmuje niektórych szczegółowych aspektów funkcjonowania rynków kolejowych, takich jak aktywa przedsiębiorstw kolejowych (tabor kolejowy) lub czynniki „miękkie”, np. szkolenia pracowników.

III. WDROŻENIE RAM PRAWNYCH I INSTYTUCJONALNYCH

12. Wszystkie państwa członkowskie posiadające sieci kolejowe dokonały już formalnego wdrożenia dyrektyw objętych pierwszym pakietem kolejowym (zob. załączniki 2a i 2c). Jednakże opóźnienia w transpozycji przepisów zmusiły Komisję do wszczęcia 56 postępowań w sprawie naruszenia przepisów, z których 12 zakończyło się wydaniem orzeczenia sądowego (zob. załącznik 3a). Obecnie trwa

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

⁶ Badania są dostępne na stronie:
http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm.

analiza krajowych środków wykonawczych dotyczących określonych podstawowych przepisów zawartych w pakiecie⁷.

13. Ponieważ niektóre państwa członkowskie dokonały jedynie częściowej transpozycji drugiego pakietu kolejowego do prawa krajowego (zob. załączniki 2b i 2c), Komisja wszczęła kolejne 55 postępowań w sprawie naruszenia przepisów, z czego w 18 przypadkach wniesiono sprawę do Trybunału. Spośród tych spraw pięć zostało już wycofanych w związku z końcowym powiadomieniem o podjęciu środków wykonawczych, jednakże pozostałych 13 spraw jest jeszcze w toku (zob. załącznik 3b).
14. Wszystkie instytucje wymagane na mocy pierwszego i drugiego pakietu kolejowego zostały już ustanowione w państwach członkowskich. Należą do nich krajowe przedsiębiorstwa i organy zajmujące się przydzielaniem zdolności przewozowej, jednostki wydające licencje, organy regulacyjne, krajowe organy ds. bezpieczeństwa, instytucje zajmujące się badaniem przyczyn wypadków oraz jednostki notyfikowane (zob. załączniki 4, 5, 6 i 7).
15. Należy zauważyć, że w przypadku organów regulacyjnych dane na temat liczby pracowników zajmujących się kwestiami regulacyjnymi oraz liczby skarg rozpatrzonych w 2005 r. rodzą pewne wątpliwości co do zdolności administracyjnych tych organów.
16. Obecnie przeprowadzana jest dogłębna analiza transpozycji przepisów w zakresie interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei. Ze wstępnych ustaleń wynika, że dyrektywy w sprawie interoperacyjności i bezpieczeństwa nie zostały w całości wdrożone w określonych krajach, które formalnie dokonały już ich transpozycji. Ponadto opóźnienia w transpozycji drugiego pakietu kolejowego doprowadziły do dezorientacji w zakresie przepisów prawa wśród uczestników rynku kolejowego. Mimo że w poszczególnych krajach powołano już do życia instytucje wymagane na mocy tego pakietu, brak podstaw prawnych do działań w tym zakresie wydaje się stanowić poważną przeszkodę we właściwym funkcjonowaniu rynku przewozów kolejowych.

IV. FUNKCJONOWANIE RYNKU PRZEWÓZÓW KOLEJOWYCH W UE

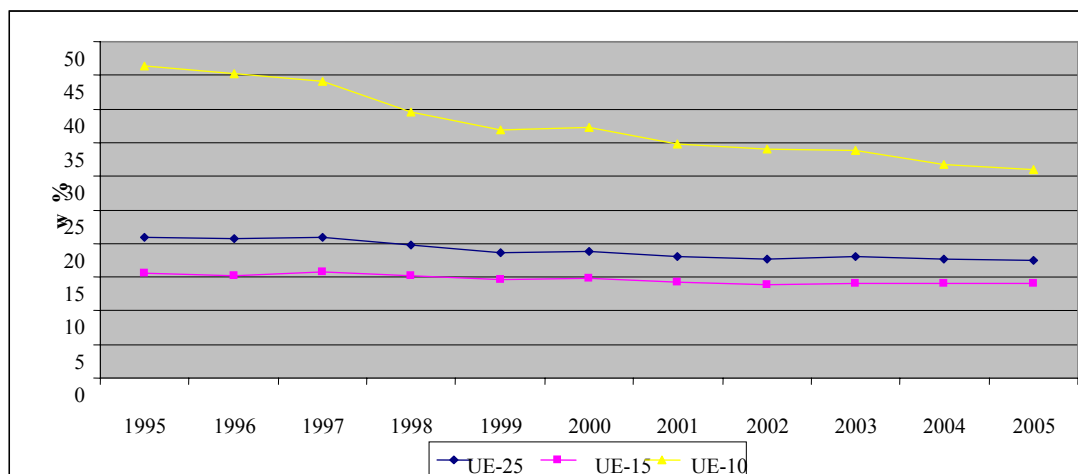
IV.1. Sytuacja transportu kolejowego w porównaniu z innymi formami transportu

17. Od 1970 r. obserwuje się stały spadek udziału kolei w rynku przewozów towarowych, z 20 % w 1970 r. (UE-15) do 8 % w 2003 r. dla krajów UE-15 i 10 % dla krajów UE-25 w 2005 r. (na podstawie liczby tonokilometrów). Tempo tej tendencji spadkowej zmniejszyło się w ciągu ostatnich dziesięciu lat: w latach 1995–2005 zanotowano tylko dwuprocentowy spadek udziału kolei w rynku (zob. załącznik 8a).
18. W 2005 r. na tle wszystkich form transportu lądowego kolej posiadała 17,4 % rynku przewozów towarowych w UE, przy czym jej udział w „nowych” państwach

⁷ Działanie to będzie stanowiło podstawę między innymi dla nowelizacji dyrektyw pierwszego pakietu kolejowego, planowanej na 2008 r.

członkowskich jest dwukrotnie większy niż w krajach „piętnastki” (30,9 % wobec 14 %) (zob. rysunek 1 i załącznik 8c).

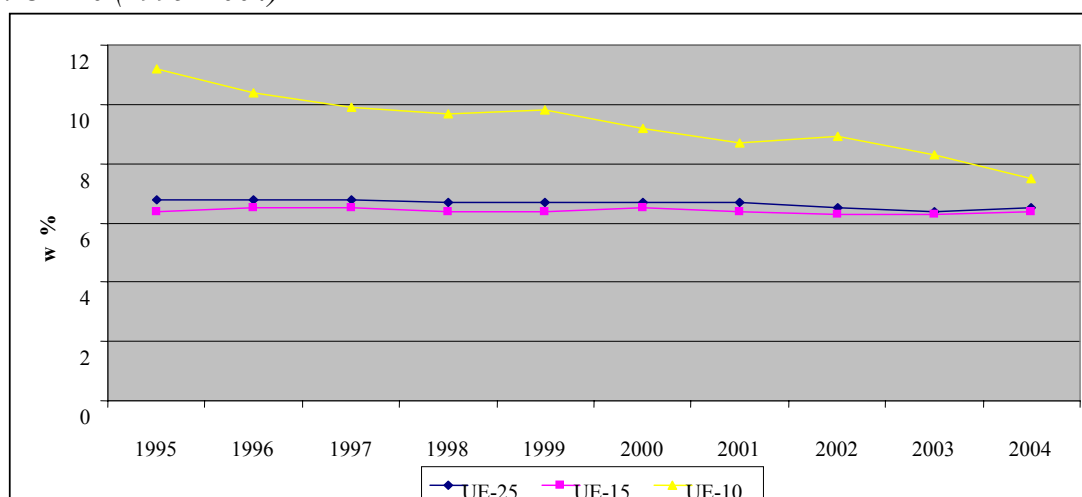
Rysunek 1: Udział kolei w rynku lądowych przewozów towarowych w UE-25, UE-15 i UE-10 (1995–2005)



Źródło: Eurostat, UIC, „EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006” (Energia i transport w UE w liczbach, mały rocznik statystyczny 2006), DG TREN, dane szacunkowe i statystyki krajowe

19. Podobnie rzecz ma się w przypadku transportu pasażerskiego, gdzie od trzydziestu lat odnotowuje się spadek udziału, przy czym jest on mniej dramatyczny niż w transporcie towarowym. Udział kolei w całkowitym rynku przewozów pasażerskich spadł z 10,2 % w 1970 r. do 6,3 % w 2003 r. dla państw UE-15 (na podstawie liczby tonokilometrów). Dla krajów UE-25 wskaźnik ten zatrzymał się na poziomie 5,8 % w 2004 r. (zob. załącznik 8b).
20. Biorąc pod uwagę tylko lądowe formy transportu, w 2004 r. kolejowe przewozy pasażerskie stanowiły 6,5 % rynku UE. W ciągu ostatnich dziesięciu lat udział kolei w rynku krajów UE-15 utrzymywał się na poziomie powyżej 6 %, natomiast w przypadku krajów UE-10 udział ten gwałtownie się zmniejszył z 11,2 % w 1995 r. do 7,5 % w 2004 r. (zob. rysunek 2 i załącznik 8d).

Rysunek 2: Udział kolei w rynku lądowych przewozów pasażerskich w UE-25, UE-15 i UE-10 (1995–2004)



Źródło: Eurostat, UIC, DG TREN, dane szacunkowe i statystyki krajowe

21. W analizach względnego udziału kolejowego transportu towarowego w rynku usług przewozowych nie uwzględnia się faktu, że kolej z natury nie może świadczyć usług przewozowych na krótkich odcinkach, na zasadzie „od drzwi do drzwi”. W konsekwencji obecne metody oceny udziału poszczególnych form transportu w ofercie usług przewozowych ukazują jedynie część obrazu udziału rynkowego przewozów kolejowych. Komisja bada możliwości gromadzenia danych na temat pracy przewozowej poszczególnych form w rozbiciu na kategorie odległościowe.
22. Pilotażowe badanie pracy przewozowej kolejowego transportu towarowego w zależności od odległości, które w 2006 r. przeprowadziło Stowarzyszenie Kolei Europejskich (CER) oraz Międzynarodowy Związek Kolei (UIC) na grupie przedsiębiorstw kolejowych posiadających 20 % udziału w rynku kolejowych przewozów towarowych, wykazało, że w porównaniu do transportu drogowego udział kolei w rynku jest znacznie większy w przypadku dłuższych dystansów (> 150 km = 22 %, > 300/325 km = 26 % i > 500 km = 30 % wobec 19 % dla całości przewozów). Na dystansach powyżej 150 km średni koszt transportu towarów drogą kolejową jest zwykle niższy niż w transporcie drogowym (zob. załącznik 22e).

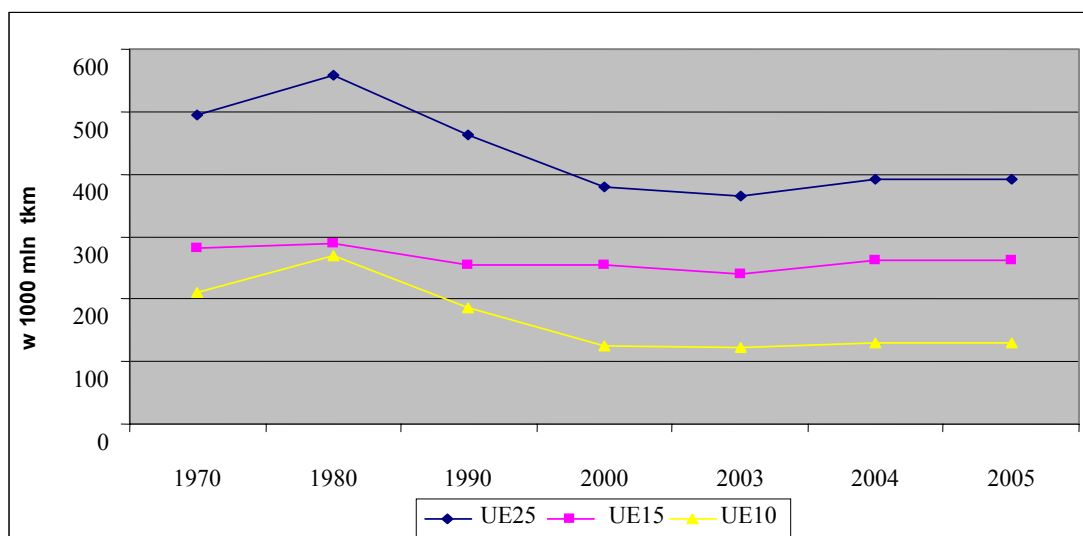
IV.2. Tendencje w zakresie wielkości przewozów kolejowych i pracy przewozowej⁸

23. Po latach stałego spadku w 2003 r. zatrzymała się tendencja spadkowa w zakresie wielkości pracy przewozowej kolejowego transportu *towarowego* (zob. rysunek 3)⁹. W tym samym roku podjęto pierwszy krok w kierunku otwarcia rynku na międzynarodowe usługi kolejowych przewozów towarowych.

⁸ „Praca przewozowa transportu kolejowego” oznacza wielkość przewozów kolejowych wyrażoną w tonokilometrach lub pasażerokilometrach.

⁹ Ponieważ Cypr i Malta nie posiadają na swoim obszarze sieci kolei, wszelkie odniesienia do UE-10 lub do „nowych” państw członkowskich w rozdziałach IVa-VIII należy rozumieć jako nieuwzględniające tych dwóch krajów.

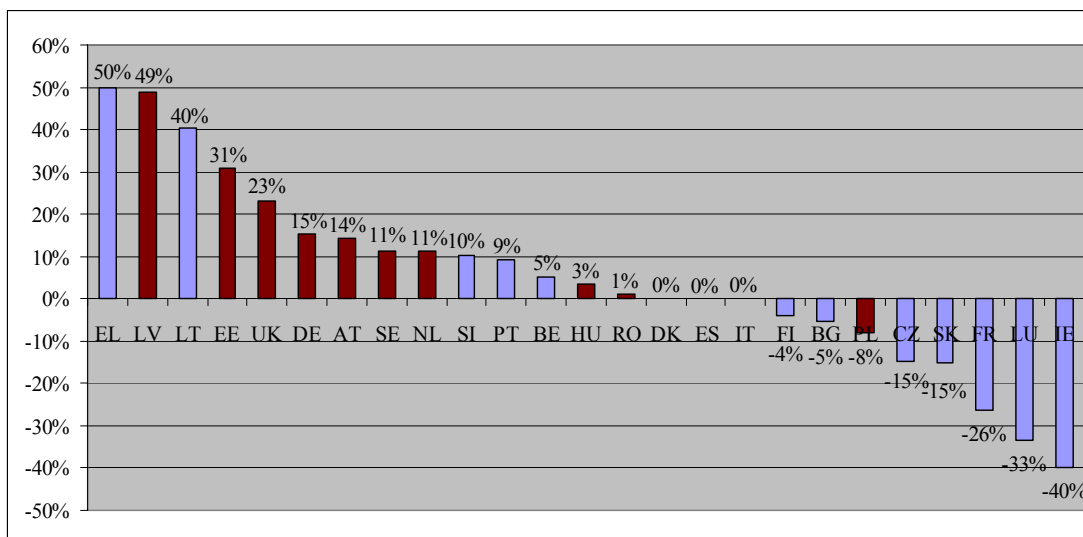
Rysunek 3: Tendencje w zakresie wielkości pracy przewozowej kolejowego transportu towarowego w UE-25, UE-15 i UE-10 (1970–2005)



Źródło: „EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006”, tabela 3.2.5, Eurostat

24. W latach 2000–2005 w Unii Europejskiej można było zaobserwować znaczący wzrost pracy przewozowej kolejowego transportu towarowego w państwach członkowskich, gdzie nowe na rynku przedsiębiorstwa kolejowe zdobyły najwyższe udziały w rynku (zob. załącznik 9 i rysunek 4 – kraje te zaznaczono ciemniejszym kolorem).

Rysunek 4: Zmiana wielkości pracy przewozowej kolejowego transportu towarowego w latach 2000–2005



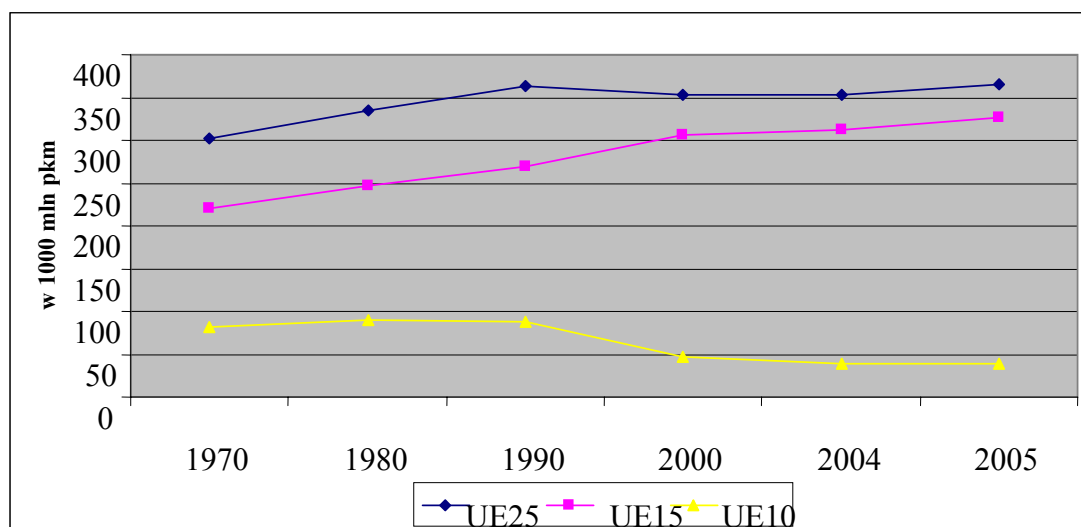
Źródło: „EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006”, tabela 3.2.5, Eurostat

25. W 2005 r. towarami najczęściej przewożonymi koleją (w przeliczeniu na tonokilometry) były stałe paliwa mineralne (przewożone głównie przez

przedsiębiorstwa kolejowe w państwach UE-15), metale oraz produkty ropopochodne (transportowane koleją głównie w krajach UE-10) (zob. załącznik 11).

26. W 2006 r. wielkość pracy przewozowej kolejowego transportu towarowego w krajach UE-25 zwiększyła się o 3,7 % w wyniku wzrostu odnotowanego w „starych” państwach członkowskich (średni wzrost o 5,7 %), zwłaszcza w Finlandii, Luksemburgu i Niemczech, gdzie zanotowano wzrost powyżej 10 %. Największy wzrost wyrażony w tonokilometrach odnotowano w pierwszym kwartale 2006 r. w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego. W 2006 r. w krajach UE-10 zaobserwowano ogólny spadek wielkości pracy przewozowej na poziomie -0,5 %. Jednakże na Węgrzech (13,3 %) i Słowacji (7,3 %) miał miejsce dynamiczny rozwój rynku kolejowych przewozów towarowych (zob. załącznik 10).
27. W odniesieniu do sektora pasażerskiego, po okresie stałego wzrostu wielkości pracy przewozowej transportu kolejowego w latach 1970–1990, w ciągu kolejnych dziesięciu lat (lata 1990–2000) zaobserwowano intensywny wzrost w krajach UE-15 przy jednoczesnym gwałtownym spadku w krajach UE-10 (zob. rysunek 5). Od tego czasu wielkości pracy przewozowej transportu pasażerskiego w krajach UE-10 wykazuje stały poziom, natomiast w UE-15 wolno, lecz systematycznie się zwiększa.

Rysunek 5: Tendencje w zakresie wielkości pracy przewozowej kolejowego transportu pasażerskiego w UE-25, UE-15 i UE-10 (1970–2005)



Źródło: „EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006”, tabela 3.3.7, Eurostat

28. W latach 2000–2005 najwyższy wzrost wielkości pracy przewozowej kolejowego transportu pasażerskiego zanotowano na Łotwie (29 %), w Irlandii (29 %) i w Belgii (20 %). Z kolei ostre spadki charakteryzowały Litwę (-33 %), Estonię (-33 %), Bułgarię (-31 %) i Rumunię (-31 %) (zob. załącznik 9).
29. W 2006 r. w krajach UE-15 i UE-10 miał miejsce porównywalny wzrost wielkości pracy przewozowej kolejowego transportu pasażerskiego, średnio na poziomie 3,3 % dla całej Unii Europejskiej. Najlepsze wyniki osiągnięto w drugim kwartale 2006 r. w porównaniu z analogicznym okresem roku 2005. Najwyższy wzrost wielkości pracy przewozowej kolejowego transportu pasażerskiego w trakcie 2006 r. odnotowano na Łotwie (10,8 %), w Luksemburgu (9,2 %) i w Szwecji (7,3 %). Wielkość ta spadła na Litwie (-4,3 %) i w Grecji (-1,8 %) (zob. załącznik 10).
30. W 2005 r. najwyższy udział *przewozów międzynarodowych* w całości przewozów towarowych (wyrażonych w tonokilometrach) stwierdzono w Estonii (93 %), na Łotwie (88 %) i na Słowacji (86,5 %). Pod względem przewozów pasażerskich najwyższy udział przewozów międzynarodowych zanotowano w Luksemburgu (24 % pasażerokilometrów), w Austrii (17 %) i w Belgii (15 %) (zob. załącznik 12b, zawierający również informacje dotyczące zmian wielkości pracy przewozowej transportu kolejowego w latach 2003–2005 w odniesieniu do przewozów krajowych i międzynarodowych).

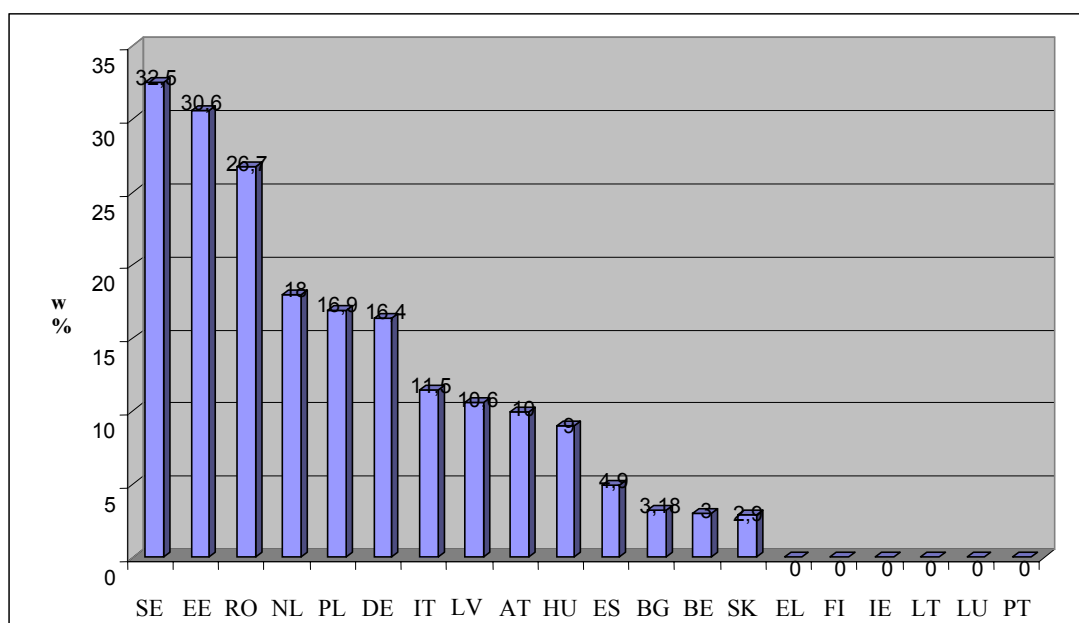
V. OTWARCIE RYNKU PRZEWÓZÓW KOLEJOWYCH

31. Na rynku przewozów kolejowych w Unii Europejskiej działa ponad 700 licencjonowanych przedsiębiorstw kolejowych, z czego ok. połowa w Niemczech, (355), a następnie 62 w Polsce i 56 w Zjednoczonym Królestwie. W załączniku 14

przedstawiono liczbę ważnych licencji kolejowych oraz certyfikatów bezpieczeństwa w poszczególnych państwach członkowskich.

32. Na rysunku 6 pokazano całkowity udział w rynku nowych przedsiębiorstw kolejowych świadczących usługi przewozów towarowych. W przeliczeniu na tonokilometry nowe przedsiębiorstwa kolejowe zdobyły największy udział na rynkach Szwecji (32,5 %), Estonii (30,6 %), Rumunii (26,7 %), Niderlandów (18 %), Polski (16,9 %) i Niemiec (16,4 %). W przypadku przewozów pasażerskich nowe przedsiębiorstwa kolejowe zdobyły największy udział w rynku w Estonii (40 %), Szwecji (35,8 %) i na Łotwie (10,1 %)*. W załączniku 13 pokazano, jak rozkładają się udziały rynkowe poszczególnych przedsiębiorstw we wszystkich 27 krajach UE.

Rysunek 6: Łączny udział rynkowy nowych przedsiębiorstw kolejowych świadczących usługi przewozów towarowych w 2006 r.



* Brak danych dotyczących CZ, DK, FR i UK; ES i PT: dane za 2005 r.; NL: dane za 2003 r.

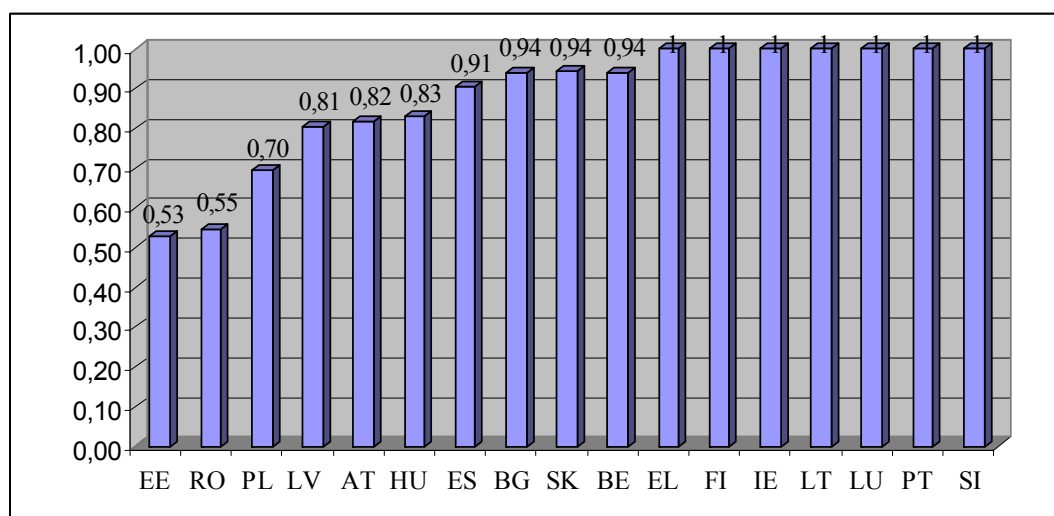
Źródło: Kwestionariusz RMMS za 2007 r. wypełniony przez państwa członkowskie w maju/czerwcu 2007 r.

33. Do pomiaru otwarcia rynku służy wskaźnik Herfindahla-Hirschmana (HHI)¹⁰, określający szacunkowy poziom zagęszczenia w danej branży oraz poziom konkurencji na danym rynku. Wartość tego wskaźnika może znajdować się w zakresie od 0 (na rynku działa duża liczba podmiotów, co wskazuje na skuteczną konkurencję) do 1 w przypadku jednego monopolisty.

¹⁰ HHI określa się jako sumę kwadratów udziałów rynkowych każdego przedsiębiorstwa w danym sektorze.

34. Na rysunku 7 przedstawiono wartość wskaźnika HHI dla rynków kolejowych przewozów towarowych i kolejowych przewozów pasażerskich w państwach członkowskich UE. Pod względem przewozów towarowych najbardziej otwarte rynki znajdują się w Estonii (0,53), Rumunii (0,55), Polsce (0,7) i na Łotwie (0,8)*. Monopoliści wciąż rządzą rynkiem kolejowych przewozów towarowych w Grecji, Finlandii, Francji, na Litwie, w Luksemburgu, Portugalii i w Słowenii. Niemożliwe okazało się obliczenie wskaźnika HHI między innymi dla Szwecji, Niemiec (wysoki udział nowych przedsiębiorstw kolejowych świadczących przewozy towarowe) z powodu braku wymaganych danych. Jeśli chodzi o przewozy pasażerskie, najbardziej otwarte rynki kolejowe mają Estonia (0,48), Łotwa (0,82), Polska (0,83) i Portugalia (0,84).

Rysunek 7: Wskaźnik Herfindahla-Hirschmana dla krajowych rynków kolejowych



* Brak danych dotyczących CZ, DE, DK, FR, IT, NL, SE i UK.

Źródło: Kwestionariusz RMMS za 2007 r. wypełniony przez państwa członkowskie w maju/czerwcu 2007 r.

VI. WYNIKI PRZEDSIĘBIORSTW KOLEJOWYCH

35. Według badania przeprowadzonego pod patronatem grupy roboczej RMMS przez Stowarzyszenie Kolei Europejskich (CER) na 17 członkach¹¹ tego Stowarzyszenia, w latach 1995–2004 miał miejsce systematyczny spadek zatrudnienia w przedsiębiorstwach kolejowych przy jednoczesnym wzroście wydajności pracy. Jednak w ciągu ostatnich kilku lat tempo redukcji zatrudnienia w sektorze kolejowym zmniejszyło się. Utratę miejsc pracy w podmiotach dotychczas dominujących na rynku częściowo rekompensuje ich tworzenie w nowopowstałych przedsiębiorstwach kolejowych, choć wciąż brakuje danych na temat jakości nowych miejsc pracy¹². Informacje na temat liczby osób zatrudnionych w 2006 r. w

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

¹² Załączniki do sprawozdania COM(2006) 189 wersja ostateczna z 3.5.2006, str. 91.

poszczególnych przedsiębiorstwach kolejowych oraz podmiotach zarządzających infrastrukturą w UE przedstawiono w załączniku 15.

36. Badanie CER wskazuje także na wyraźną różnicę w wynikach osiąganych przez przedsiębiorstwa kolejowe w krajach UE-15 i UE-10. W „starych” państwach członkowskich od 1995 r. średni stosunek zadłużenia do kapitału własnego przedsiębiorstw kolejowych spadł do poziomu poniżej 1, co oznacza, że aktywa tych przedsiębiorstw są finansowane w zdecydowanej większości z ich własnego kapitału, a nie z pożyczek. Natomiast w krajach UE-10 średni stosunek zadłużenia do kapitału własnego gwałtownie wzrósł z ok. 0,11 do 2,52. Słaba kondycja finansowa przedsiębiorstw kolejowych w „nowych” państwach członkowskich wynika w głównej mierze z niewystarczających rekompensat z tytułu świadczenia usług publicznych, zalegających zobowiązań tych przedsiębiorstw wobec państwa oraz ekonomicznie nieopłacalnych inwestycji dokonanych w ostatnich latach przez niektóre podmioty.
37. Kolejne badanie¹³, tym razem dotyczące wyników finansowych przedsiębiorstw kolejowych i podmiotów zarządzających infrastrukturą, wykazujących roczne obroty w wysokości co najmniej 50 mln EUR, wykonane na zlecenie Komisji Europejskiej, wykazało, że w 2004 r. w 61 % z 74 objętych analizą przedsiębiorstw kolejowych¹⁴ wskaźnik rentowności wyniósł ponad 1, co oznacza, że zasadniczo ich działalność przynosiła zysk. W 24 % przedsiębiorstw kolejowych odnotowano ujemną stopę zwrotu z kapitału, tj. negatywny wynik z prowadzonej działalności w stosunku do kapitału własnego. Spośród dziesięciu podmiotów zarządzających infrastrukturą pięć miało wskaźnik rentowności powyżej 1, a pozostałe pięć ujemną stopę zwrotu z kapitału (zob. załącznik 16).
38. Jakość usług pozostaje raczej niezadowolająca, zwłaszcza w przypadku przewozów intermodalnych. Statystyki w zakresie punktualności międzynarodowych kombinowanych przewozów kolejowych korzystających z najważniejszych europejskich korytarzy, przedstawione w zestawieniu sporządzonym przez Międzynarodowy Związek Przedsiębiorstw Przewozów Kombinowanych Kolejowo-Drogowych (UIRR), ujawniają niski poziom punktualności usług kolejowych przewozów towarowych (w 2006 r. 53 % pociągów miało mniej niż 30-minutowe opóźnienie przyjazdu w stosunku do rozkładu jazdy) oraz niestabilność działań w okresie ostatnich kilku lat (zob. załącznik 17).

VII. INFRASTRUKTURA TRANSPORTU KOLEJOWEGO: ZDOLNOŚĆ PRZEWÓZOWA, FINANSOWANIE I SEKTOR DOSTAW

39. Całkowita długość linii kolejowych w UE wynosi ok. 215 000 km¹⁵. Państwa członkowskie posiadające najdłuższe sieci kolejowe to Niemcy (34 122 km), Francja

¹³ Badanie ECORYS: „Analysis of the financial situation of railway undertakings in the European Union” [*Analiza sytuacji finansowej przedsiębiorstw kolejowych w Unii Europejskiej*], luty 2006, http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm.

¹⁴ Włącznie ze skonsolidowanymi przedsiębiorstwami kolejowymi prowadzącymi również działalność w zakresie zarządzania infrastrukturą.

¹⁵ Łącznie jedno- i dwutorowych linii kolejowych.

(29 246 km)¹⁶ i Polska (22 156 km). Najkrótsze sieci znajdują się w Luksemburgu (275 km) i Estonii (971 km publicznej sieci) (zob. załącznik 18). Malta i Cypr w ogóle nie posiadają linii kolejowych. Natomiast Belgia i Luksemburg mają największe zagęszczenie linii kolejowych (odpowiednio 122 i 106 m/km²).

40. W 2006 r. intensywność eksploatacji sieci na potrzeby przewozów towarowych (wyrażona w tonokilometrach na kilometr linii kolejowych) była największa w krajach bałtyckich (10,8 w Estonii, 7,4 na Łotwie i 7,3 na Litwie). Na potrzeby przewozów pasażerskich sieć kolejowa była najbardziej intensywnie eksploatowana w Niderlandach (5,3), Zjednoczonym Królestwie (3,0) i Belgii (2,8) (zob. załącznik 18).
41. W 2006 r. europejska sieć kolejowa obejmowała 4 919 km linii kolejowych dużych prędkości znajdujących się we Włoszech, Francji, Hiszpanii, Niemczech, Belgii i Zjednoczonym Królestwie. Do roku 2009 na obszarze UE zostanie wybudowanych 1 485 km nowych linii umożliwiających jazdę pociągów z prędkością ponad 250 km/h (zob. załącznik 19).
42. W 2006 r. wydatki na utrzymanie infrastruktury kolejowej, wyrażone w euro na kilometr linii kolejowych, były najwyższe w Niderlandach (446 000), Luksemburgu (173 000) i Zjednoczonym Królestwie (108 000). Modernizacja istniejącej infrastruktury kolejowej była najbardziej intensywna w Zjednoczonym Królestwie (260 000), Luksemburgu (159 000) i w Niemczech (117 000). Jeśli chodzi o nowe inwestycje, największe środki na jeden kilometr linii przeznaczono w Niderlandach (464 000), Belgii (259 000), Luksemburgu (245 000) i Grecji (124 000). Wyżej wymienione kraje generalnie planują również zwiększenie inwestycji w latach 2007–2010 (zob. załącznik 20).
43. Państwa członkowskie znacznie różnią się pod względem systemów pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Wielkość kosztów infrastruktury odzyskiwanych z opłat za korzystanie z niej wynosi od 5 % w Szwecji do 100 % w krajach bałtyckich (zob. załącznik 22). Jest to uzależnione przede wszystkim od finansowego wkładu rządów w infrastrukturę oraz od skuteczności działań podmiotu zarządzającego infrastrukturą. Duże znaczenie ma także złożoność oraz intensywność korzystania z sieci. W 2006 r. wielkość krajowych nakładów na funkcjonowanie, utrzymanie, modernizację i budowę infrastruktury w 25 krajach UE wyniosła łącznie ok. 14 mld EUR, przy czym wkład krajów z grupy państw UE-10 stanowi jedynie 3,6 % tej kwoty (zob. załącznik 21).
44. Niektóre systemy pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w ramach których możliwe jest na przykład finansowanie skrótnego transportu pasażerskiego, stanowią zagrożenie dla konkurencyjności usług kolejowych. Problem finansowania skrótnego jest najbardziej dotkliwy w kilku „nowych” państwach członkowskich, w których wysokim opłatom za dostęp do torów towarzyszy kiepskiej jakości infrastruktura.

¹⁶ Dane na temat Francji dotyczą 2004 r., natomiast dane na temat innych krajów dotyczą 2006 r.

45. Obecna wartość rynku dostaw kolejowych w Europie Zachodniej i Wschodniej¹⁷ wynosi łącznie ok. 40 000 mln EUR (zob. załącznik 23). Rynek jest w 75 % otwarty na dostawców zewnętrznych, co oznacza, że taka jego część nie jest w całości obsługiwana przez koleje we własnym zakresie. Dostęp do rynku jest najbardziej ograniczony w dziedzinach usług i utrzymania (51 %) oraz dostaw infrastruktury w Europie Wschodniej (58 %). Natomiast rynki kontroli ruchu oraz taboru kolejowego są w pełni otwarte na dostawców zewnętrznych (100 %).
46. Oczekuje się, że w ciągu najbliższych dziesięciu lat nastąpi dynamiczny rozwój rynku dostaw taboru kolejowego w Europie Wschodniej (+8,2 % rocznie do 2015 r.). Usługi związane z utrzymaniem infrastruktury wykazują największy potencjał wzrostu w Europie Zachodniej (2,6 % rocznie w analogicznym okresie) (zob. załącznik 23).

VIII. WNIOSKI

47. W niniejszym sprawozdaniu przedstawiono główne tendencje zaobserwowane w ciągu ostatnich lat na rynku przewozów kolejowych w Unii Europejskiej. Wyniki aktualnego stanu reform europejskiego sektora kolejowego są zróżnicowane, jednak sprawozdanie potwierdza, że wysiłki podejmowane w celu ożywienia kolei poprzez rozwój europejskiego obszaru kolejowego oraz poprawę konkurencyjności rynku przynoszą pozytywne efekty.
48. Proces formalnej transpozycji wspólnotowych przepisów dotyczących kolei prawie dobiegł końca. W państwach członkowskich istnieją już instytucje wymagane na mocy tych przepisów. Wielkość pracy przewozowej kolejowego transportu towarowego przestała spadać w 2003 r. i od tego czasu wykazuje względną stabilność. Ostatnie dane (z 2006 r.) przynoszą dobre perspektywy. Z analizy tendencji w zakresie wielkości pracy przewozowej transportu kolejowego w ostatnich sześciu latach wynika, że kraje o najwyższych wskaźnikach otwarcia rynku radzą sobie znacznie lepiej niż kraje, w których utrzymuje się całkowita dominacja istniejących przedsiębiorstw kolejowych. Mimo że tradycyjne dane na temat podziału modalnego wciąż wskazują na niewielki spadek udziału kolei w rynku przewozów towarowych, wstępne szacunki dotyczące udziału kolei w przewozach towarów na średnich i długich dystansach ukazują duży potencjał sektora kolejowego w tym segmencie rynku. W ramach przeprowadzanych reform tworzone są również nowe miejsca pracy, co może zrekompensować systematyczne zmniejszanie się liczby pracowników przedsiębiorstw kolejowych. Wreszcie prognozowany na najbliższe dziesięć lat duży popyt na tabor kolejowy w Europie Wschodniej tworzy korzystne warunki rozwoju sektora dostaw kolejowych.
49. Z drugiej strony wciąż istnieje wiele trudności, które hamują rozwój usług kolejowych w UE. Państwa członkowskie znacznie różnią się pod względem stopnia wdrożenia ram regulacyjnych. Niektóre instytucje nie rozwinęły jeszcze w pełni swej działalności. Problemy te mogą wynikać z braku pracowników lub, jak w przypadku

¹⁷ Europa Zachodnia = Austria, Belgia, Dania, Francja, Niemcy, Grecja, Włochy, Niderlandy, Hiszpania, Szwecja, Szwajcaria, Zjednoczone Królestwo; Europa Wschodnia = Czechy, Węgry, Polska, Rumunia, Turcja (badanie UNIFE 2007, zob. załącznik 23).

krajowych organów ds. bezpieczeństwa, z braku podstaw prawnych do prowadzenia działalności, w sytuacji oczekiwania na transpozycję drugiego pakietu kolejowego.

50. Konkurencja na europejskim rynku przewozów kolejowych nadal jest mała, jednak stale zwiększa się w miarę wprowadzania coraz dojrzalszych przepisów regulacyjnych w zakresie niedyskryminacyjnych warunków dostępu do infrastruktury oraz otwarcia usług kolejowych przewozów towarowych dla konkurencyjnych podmiotów krajowych i międzynarodowych. Niemniej jednak nadal mamy do czynienia z istotnymi przeszkodami utrudniającymi integrację rynku na poziomie europejskim. Należą do nich w szczególności: brak pełnej interoperacyjności technicznej oraz wspólnego podejścia do bezpieczeństwa przewozów kolejowych pomiędzy krajowymi sieciami kolejowymi, stosunkowo słaba kondycja finansowa przedsiębiorstw kolejowych – szczególnie dotkliwa w „nowych” państwach członkowskich – oraz wysokie koszty wejścia na rynek kolejowy związane z wysokimi stałymi kosztami prowadzenia działalności i znacznymi wydatkami administracyjnymi ponoszonymi w związku z dopuszczeniem taboru kolejowego, procedurami uzyskania licencji itp. Ponadto poziom inwestycji w sektorze kolejowym jest w niektórych państwach członkowskich niewystarczający, zwłaszcza w dziedzinie utrzymania i modernizacji infrastruktury kolejowej. Ze względu na fakt, że jeszcze kilka lat temu prawie wszystkimi rynkami przewozów kolejowych w UE rządził monopol przedsiębiorstw krajowych, wciąż nie wypracowano jeszcze wystarczająco skutecznych zachęt w celu istotnej poprawy jakości usług świadczonych w sektorze kolejowym.
51. Zdaniem Komisji regularna aktualizacja niniejszego sprawozdania pozwoli na stałe monitorowanie rynku przewozów kolejowych na podstawie porównywalnych danych. Szereg zagadnień, które nie zostały szczegółowo opisane w tym sprawozdaniu, będzie przedmiotem kolejnych opracowań. Dla zapewnienia jak najbardziej wyczerpującej analizy rozwoju rynku przewozów kolejowych potrzebna będzie lepsza współpraca ze strony przemysłu kolejowego i władz krajowych w zakresie udostępniania danych.