EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2019 02 06
COM(2019) 51 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

Šeštoji geležinkelių transporto rinkos plėtros stebėsenos ataskaita

{SWD(2019) 13 final}

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

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

1. Įvadas

Geležinkelių sektorius[1], kuriame geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai tiesiogiai suteikia darbą daugiau kaip 1 mln. žmonių, svariai prisideda prie ES ekonomikos. Per metus Europos geležinkeliais pervežama apie 1,6 mlrd. tonų krovinių ir 9 mlrd. keleivių. Geležinkelių transportas turi lemiamą reikšmę siekiant įgyvendinti ES tvaresnio transporto sektoriaus strategiją, užtikrinti ekonominę ir socialinę sanglaudą ir europiečių susisiekimą valstybėse narėse ir tarp jų.

Tai yra šeštoji geležinkelių transporto rinkos plėtros stebėsenos ataskaita, kurią Komisija teikia Europos Parlamentui ir Tarybai pagal Direktyvos 2012/34/ES[2] 15 straipsnio 4 dalį. Šios ataskaitos tikslas – pateikti pagrindinių pokyčių geležinkelių transporto rinkose apžvalgą atsižvelgiant į ES geležinkelių rinkos politikos uždavinius[3]. Joje aptariamas platus spektras klausimų, pvz., geležinkelių paslaugų ir geležinkelio įmonėms teikiamų paslaugų vidaus rinkos raida, bendrosios sąlygos (įskaitant mokesčius[4]), tinklo būklė, naudojimasis prieigos teisėmis ir kliūtys, trukdančios teikti veiksmingesnes geležinkelių paslaugas. Pridedamame Komisijos tarnybų darbiniame dokumente pateikiama išsami analizė.

Tai pirmoji ataskaita, parengta pasinaudojus Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2015/1100 dėl geležinkelių rinkos stebėjimo[5] (toliau – GTRSS reglamentas) nustatytu ataskaitų teikimo klausimynu. Nuo 2016 m. sausio 1 d. taikant GTRSS reglamentą turėtų būti palaipsniui parengtas nuoseklesnis ir darnesnis duomenų rinkinys. Reikia numatyti pereinamąjį laikotarpį, kuris baigtųsi 2016 ataskaitiniais metais.

Be valstybių narių ir Norvegijos pateiktų GTRSS duomenų, šioje ataskaitoje taip pat remiamasi statistinių duomenų leidinio „ES transporto statistiniai duomenys“ (angl. *EU transport in figures*) informacija[6], Europos Sąjungos geležinkelių agentūros ataskaitomis[7], Eurostato ataskaitomis[8], įvairių sektorių organizacijų surinktais statistiniais duomenimis, pristatymais ir tyrimais.

---

1 Šioje ataskaitoje sąvoka „geležinkelių sektorius“ reiškia geležinkelio įmones ir geležinkelių infrastruktūros valdytojus.

2 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.

3 Norvegija dalyvauja geležinkelių transporto rinkos stebėsenos sistemos (GTRSS, angl. RMMS) apklausoje, tačiau Norvegijos duomenys neįtraukti į ES bendrus skaičiavimus ir vidurkius. Be geležinkelių transporto rinkos ataskaitos, Europos Sąjungos geležinkelių agentūra skelbia metines saugos ataskaitas ir du kartus per metus skelbia geležinkelių sąveikos veiksmingumo rodiklių ataskaitas.

4 Visapusiška vartotojams teikiamų geležinkelių paslaugų kainų stebėsena neįmanoma dėl plačios siūlomų paslaugų įvairovės.

5 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.

6 https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en.

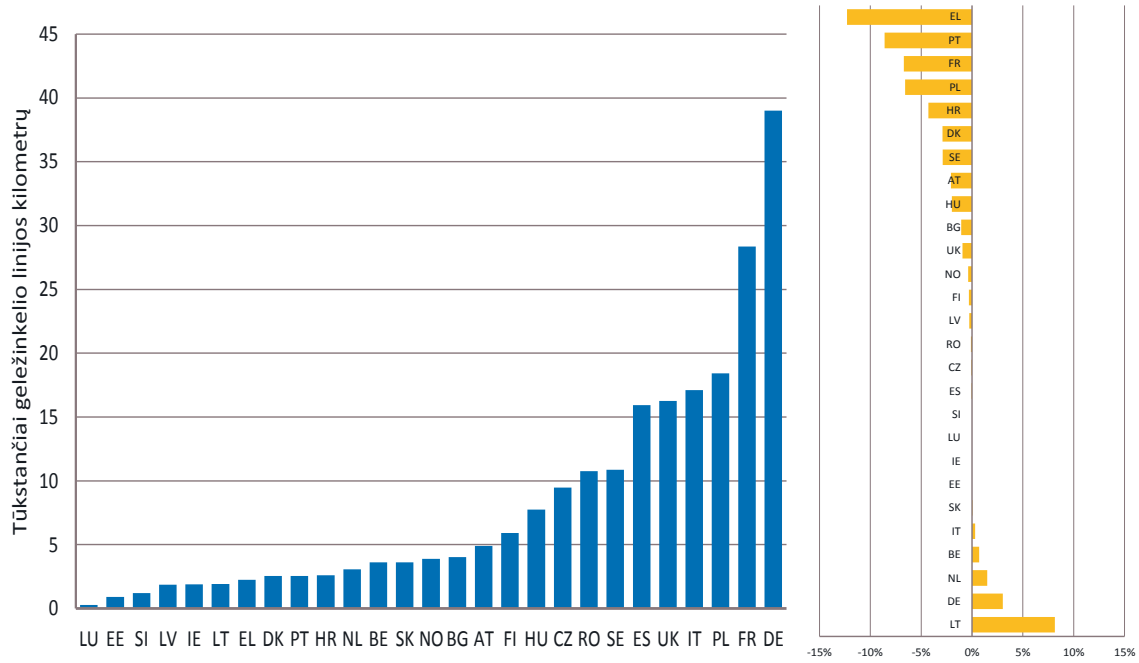
7 https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en.

8 http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database.

2. ES geležinkelių tinklas

2016 m. bendras **ES geležinkelių tinklo ilgis**[9] buvo apie 221 000 geležinkelio linijų kilometrų (1,6 proc. mažiau nei 2011 m.). **Nacionalinių geležinkelių tinklų tankumas** atspindi skirtingas šalių geografines savybes – Šiaurės ir Baltijos šalyse geležinkelių tinklų tankumas yra mažiausias, palyginti su paviršiaus plotu, ir didžiausias, palyginti su gyventojų skaičiumi. 2016 m. elektrifikuota apie 54 proc. ES tinklo, o nuo 2011 m. atsirado dar 2 097 km elektrifikuotų maršrutų (+ 1,7 proc.). 2017 m. pabaigoje ES **greitųjų traukinių tinklas** buvo daugiau kaip 8 400 kilometrų ilgio, o nuo 2003 m. jo apimtis išaugo daugiau nei dvigubai.

1 pav. Nacionalinių tinklų ilgis 2016 m. ir santykinis pokytis 2011–2016 m.



Šaltinis: Statistinių duomenų leidinys, 2018 m. Atnaujinami duomenys iš įvairių kitų šaltinių.

3. Geležinkelio įmonėms teikiamos paslaugos

Kadangi teikiamos paslaugos kinta, o operatorių yra daug, įvairių ir skirtingo dydžio, paslaugų įrenginių apskaita visada kebli.

Remiantis turimais GTRSS duomenimis[10], 2016 m. buvo:

- 31 000 keleivių stočių;
- 2 358 krovinių terminalai;
- 452 kaupiamieji kelynai;
- 1 667 techninės priežiūros įrenginiai;

[9] Įskaitant Norvegiją.

[10] Duomenys neišsamūs, turi trūkumų, sukaupti naudojant skirtingas apibrėžtis. Nurodomi ir Norvegijos duomenys.

– 702 jūrų ir vidaus vandenų uostų įrenginiai ir

– 954 degalų atsargų papildymo įrenginiai.

Komisija siekia įgyvendinti Reglamentą (ES) 2017/2177 dėl galimybės naudotis geležinkelių paslaugų įrenginiais[11], kuria ES geležinkelių infrastruktūros portalą, kuriame jie būtų sužymėti, ir siekia geriau įgyvendinti GTRSS reglamentą, kad būtų galima juos stebėti.

4. Vežimo geležinkeliais paslaugų raida

2009–2016 m. bendras ES traukinių nuvažiuotų kilometrų skaičius, įskaitant keleivių ir krovinių vežimą traukiniais, išliko stabilus. Keleivių vežimas geležinkeliais toliau augo 1,7 proc. per metus. Priešingai, krovinių vežimui geležinkeliais sunkiai sekasi atsigauti po didelio krovinių sumažėjimo 2009 m. per ekonomikos krizės įkarštį. Po 2011 m. šoktelėjimo nuo 2012 m. vyko lėtas atsigavimas[12].

2 pav. Keleivių ir krovinių vežimo apimtis, 2005–2016 m.



Šaltinis: GTRSS, 2018 m. Atnaujinami duomenys iš įvairių kitų šaltinių ir skaičiavimai.

Geležinkeliai gali labai padėti sparčiau mažinti transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekį. Geležinkeliams tenka tik 2 proc. viso ES transporto sektoriuje suvartojamo energijos kiekio, nors 2016 m. jais pervežta 11,2 proc. visų krovinių ir 6,6 proc. visų keleivių. Be to, tai vienintelės rūšies transportas, nuo 1990 m. beveik nuolat mažinęs išmetamą CO^2 kiekį: 2016 m. jo išmetamas CO_2 kiekis sudarė tik 0,5 proc. visų rūšių transporto išmetamo kiekio[13].

[11] 2017 m. lapkričio 22 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/2177 dėl galimybės naudotis geležinkelių paslaugų įrenginiais ir su geležinkeliais susijusiomis paslaugomis, OL L 307, 2017 11 23, p. 1–13.

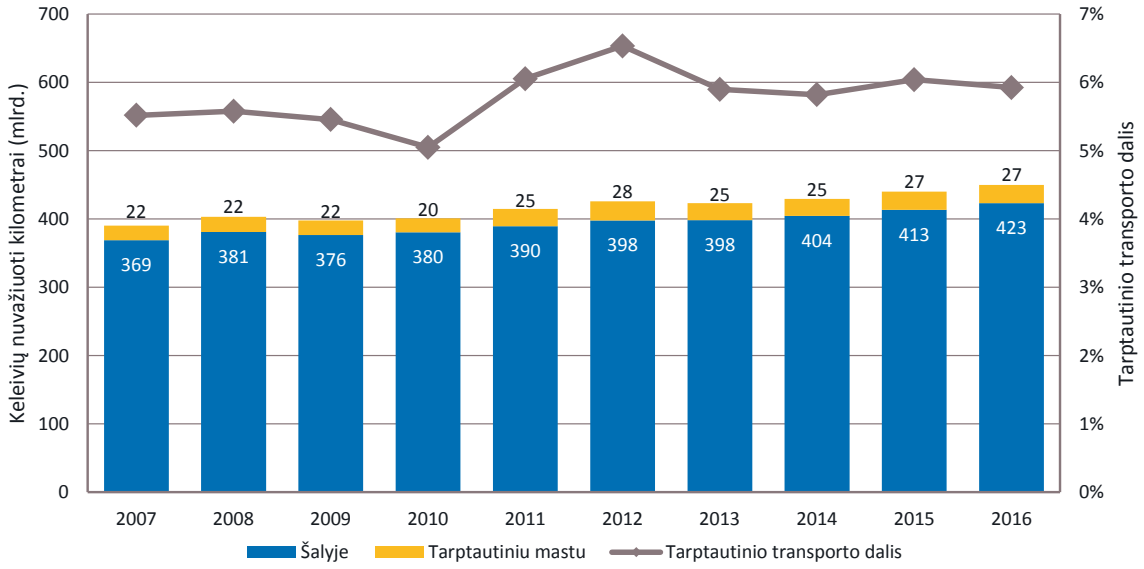
[12] Duomenys apie apimtis, nurodyti metiniame GTRSS klausimyne, gali skirtis nuo Eurostato nurodytų duomenų, nes skiriasi duomenų rinkimo aprėptis, tranzito apimtys gali būti suskaičiuotas du kartus ir gali būti atlikta korekcijų (dėl apskaičiavimų ir kitų šaltinių duomenų integravimo).

[13] Išskyrus netiesiogiai išmetamus teršalus, susijusius su elektros energijos suvartojimu.

Keleivių vežimas

2016 m. ES keleivių vežimo apimtis pasiekė 450 mlrd. keleivių nuvažiuotų kilometrų iš bendros maždaug 6 trln. keleivių nuvažiuotų sausumos transporto kilometrų sumos. Keleiviai vežami geležinkeliais daugiausia šalies viduje, 2016 m. tik 6 proc. jų kirto sienas.

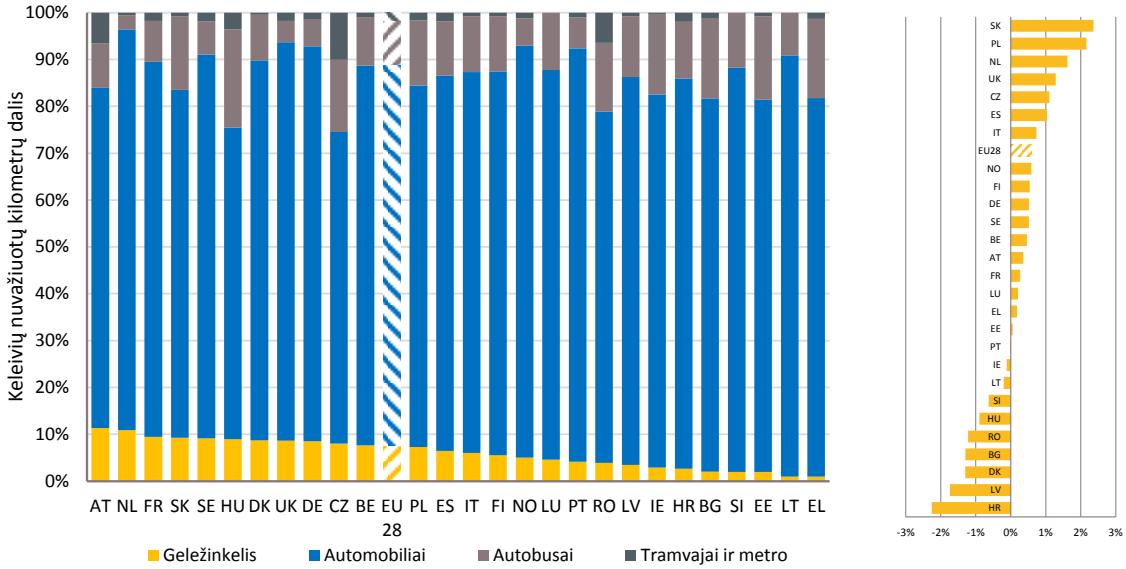
3 pav. Keleivių vežimo geležinkeliais apimties raida 2007–2016 m.



Šaltinis: GTRSS, 2018 m. Atnaujinami duomenys iš įvairių kitų šaltinių ir skaičiavimai.

Vidutinis polinkis keliauti ES padidėjo nuo 830 keleivių nuvažiuotų kilometrų vienam gyventojui 2011 m. iki 882 2016 m. (+1,2 proc. per metus). Nors lengvaisiais automobiliais **keliavo** daugiau negu 80 proc.**sausumos transportu pasinaudojusių keleivių**, 2007–2016 m. važiuojančiųjų geležinkeliais pagausėjo nuo 7,0 proc. iki 7,6 proc.

4 pav. Kokios rūšies sausumos transportą rinkosi keleiviai ES šalyse 2016 m. ir kaip keitėsi geležinkelio keleivių nuošimtis 2011–2016 m.

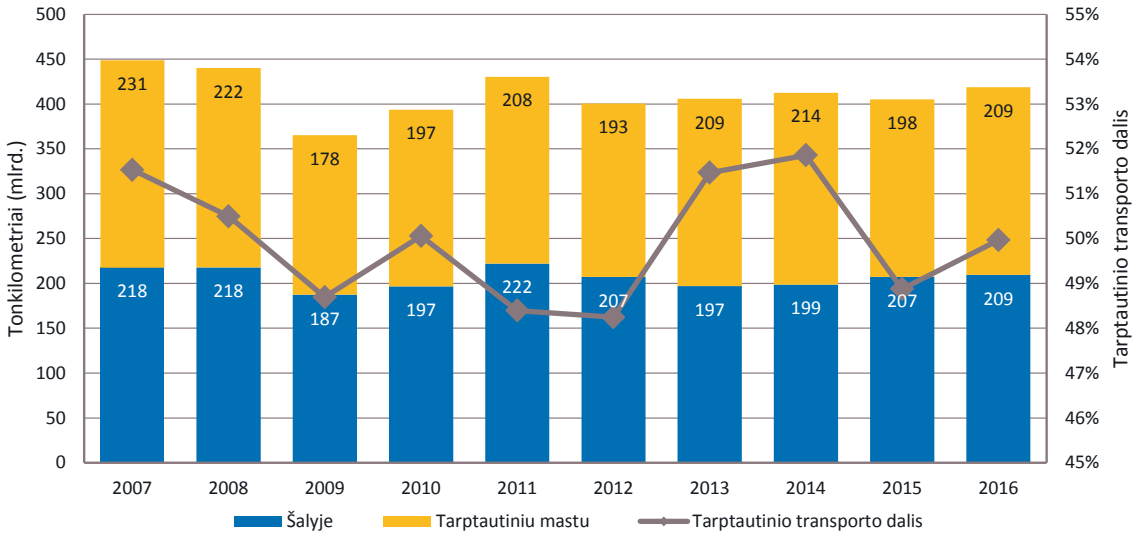


Šaltinis: 2018 m. Eurostatas ir statistinių duomenų leidinys. 2011 m. ES 27 duomenys.

Krovinių vežimas

2016 m. ES krovinių vežimo geležinkeliais apimtis pasiekė 419 mlrd. tonkilometrių iš bendros 2,5 trln. sausumos transporto tonkilometrių apimties. Maždaug pusė viso krovinių vežimo geležinkeliais vykdoma tarpvalstybiniu lygmeniu. Taigi krovinių vežimas geležinkeliais įgyja svarbų europinį aspektą, todėl jį dar labiau veikia nacionalinių geležinkelių tinklų sąveikos ir bendradarbiavimo trūkumas, kuris gali turėti įtakos jo konkurencingumui.

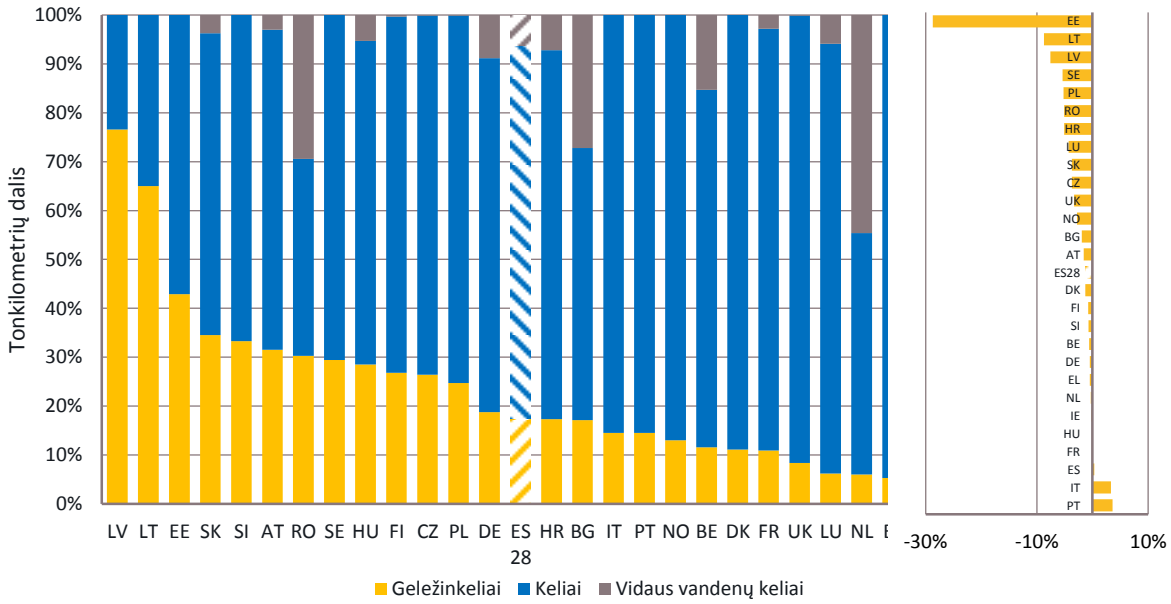
5 pav. Krovinių vežimo geležinkeliais apimties raida 2007–2016 m.



Šaltinis: GTRSS, 2018 m. Atnaujinami duomenys iš įvairių kitų šaltinių ir skaičiavimai.

Geležinkeliams tenkanti visų sausumos krovinių vežimo dalis ES 2011 m. pasiekė aukščiausią lygį (19 proc.), o paskui sumažėjo, nors 2016 m. tebesiekė apie 17 proc. Tuo tarpu vežimo keliais dalis išaugo nuo 75 proc. iki 76 proc.

6 pav. Krovininio sausumos transporto pasiskirstymas pagal šalis 2016 m. ir geležinkeliams tenkančios dalies pokytis 2011–2016 m.



Šaltinis: Eurostatas.

5. Bendrųjų sąlygų raida geležinkelių sektoriuje

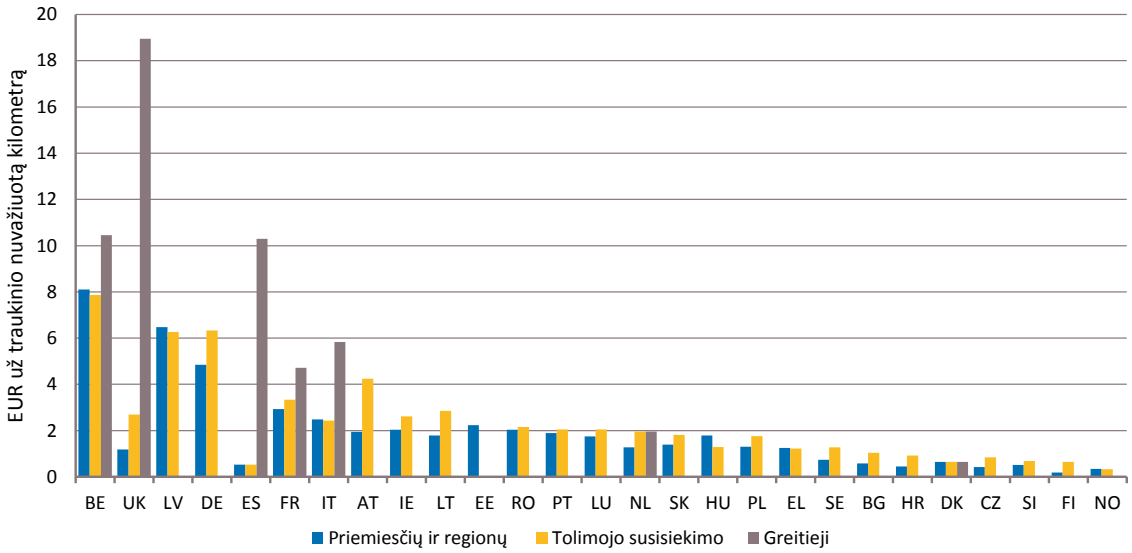
5.1. Infrastruktūros apmokestinimas

Daugumoje šalių prieigos prie kelių mokesčiai sudarė daugiau kaip 80 proc. infrastruktūros valdytojų surenkamų pajamų iš mokesčių ir už keleivinius traukinius, ir už krovininius traukinius.

Prieigos prie kelių mokesčiai už greitųjų traukinių geležinkelio linijas (neįskaitant antkainių) yra didesni nei kiti keleivių mokesčiai. Jungtinėje Karalystėje jie yra didžiausi (19 EUR už traukinio nuvažiuotą kilometrą 2016 m.).

Daugumoje šalių prieigos prie kelių mokesčiai už naudojimąsi įprastiniais tolimojo susisiekimo traukiniais (neįskaitant antkainių-) buvo mažesni nei 3 EUR už traukinio nuvažiuotą kilometrą.

7 pav. Prieigos mokesčiai (neįskaitant antkainių): keleiviniai traukiniai pagal tipą kiekvienoje šalyje, 2016 m.

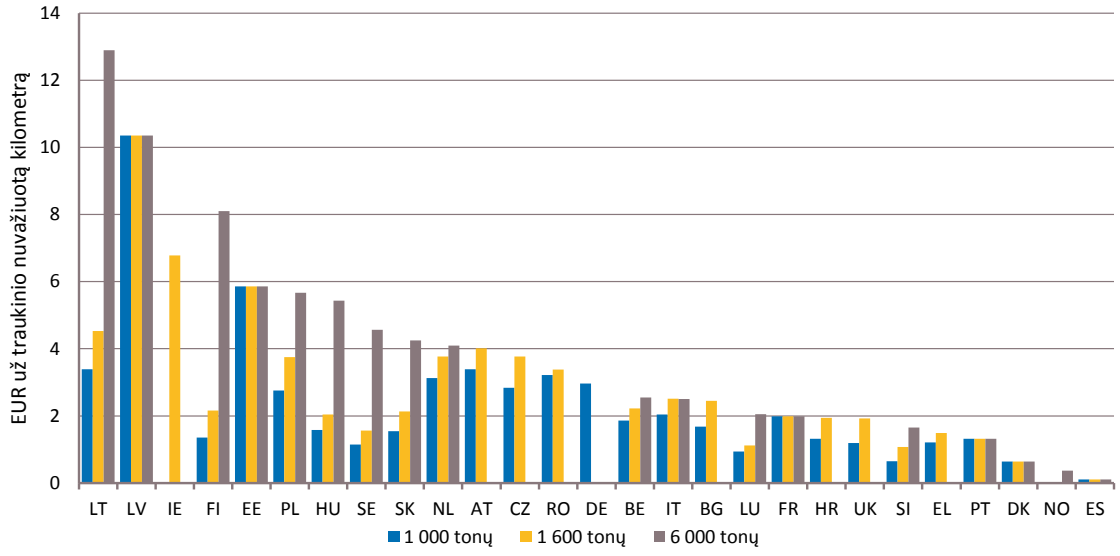


Šaltinis: GTRSS, 2018 m. DE duomenys pateikti įskaitant antkainius.

Krovinių vežimo mokesčių (neįskaitant antkainių) stebėsena vykdoma vertinant tris skirtingas didžiausias bendrąsias talpas (1 000, 1 600 ir 6 000). Penkios valstybės narės (Latvija, Estija, Prancūzija, Portugalija ir Danija) vienam traukinio kilometrui taiko fiksuotą mokestį. Daugumoje kitų valstybių narių prieigos mokesčiai didėja atsižvelgiant į traukinio dydį, nors nebūtinai proporcingai tonoms.

Vertinant 2013–2016 m. apmokestinimo lygius (kai tai įmanoma) matyti, kad nėra aiškios keleivinių ir krovininių traukinių mokesčių didėjimo arba mažėjimo tendencijos.

8 pav. Prieigos mokesčiai (neįskaitant antkainių): krovininiai traukiniai pagal tipą kiekvienoje šalyje, 2016 m.

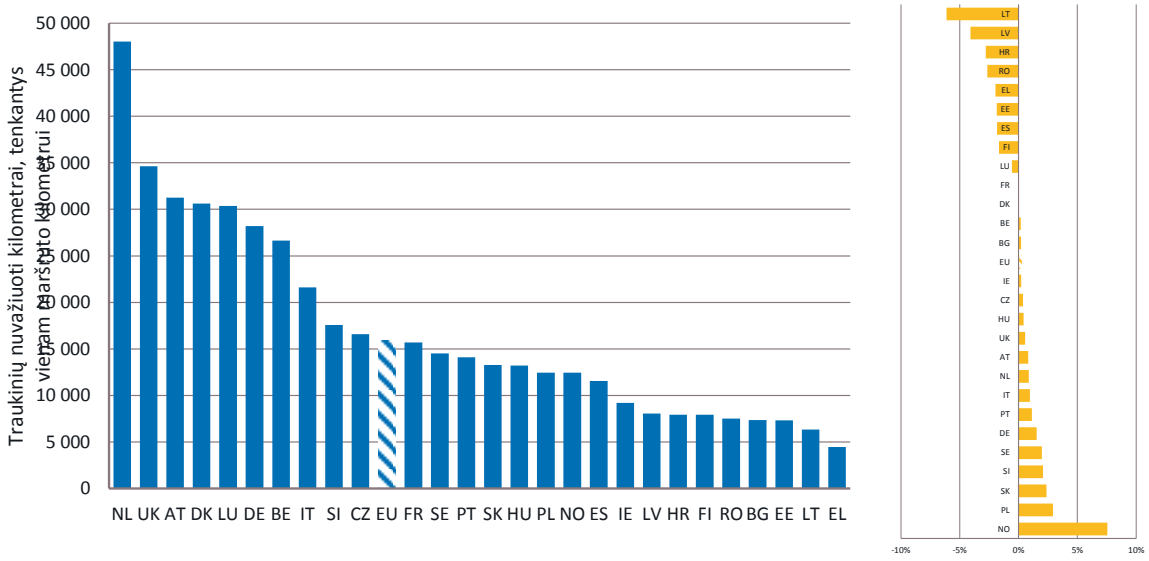


Šaltinis: GTRSS, 2018 m. DE: suskirstymas pagal traukinių tipą nepateikiamas, į čia nurodytus skaičius įtraukti ir antkainiai.

5.2. Pajėgumų paskirstymas, infrastruktūros apribojimai ir kliūtys, trukdančios teikti veiksmingesnes geležinkelių paslaugas

Intensyviausiai naudojami Šiaurės Vakarų Europos tinklai, įskaitant Nyderlandus (2016 m. pasiekta beveik 50 000 traukinių nuvažiuotų kilometrų vienam maršruto kilometrui) ir Jungtinę Karalystę, Austriją, Daniją, Liuksemburgą, Vokietiją ir Belgiją. Šiose šalyse tinklo naudojimo lygis buvo apie 70 proc. didesnis už ES vidurkį.

9 pav. Tinklo panaudojimas 2016 m. ir sudėtinis vidutinis augimo greitis 2011–2016 m.



Šaltinis: 2018 m. GTRSS ir 2018 m. statistinių duomenų leidinys.

Perkrovos rodo, kad yra infrastruktūros apribojimų; todėl neįmanoma pasiekti, kad tinke vyktų visas galimas eismas. Bendras perkrautų bėgių kelių, apie kuriuos pranešta, ilgis (įskaitant Norvegiją) didėja ir 2016 m. pasiekė beveik 3 000 km, įskaitant 1 000 km krovinių vežimo geležinkeliais koridorių; 40 proc. visų bėgių kelių spūsčių susidaro Jungtinėje Karalystėje. Vokietijoje, Italijoje ir Rumunijoje taip pat susidaro didelė perkrova: visos šios šalys paskelbė, kad jose yra daugiau kaip 100 km perkrautų bėgių kelių.

Dažniausiai valstybės narės teikia pirmenybę paslaugoms, kurios teikiamos pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimą: pirmenybė joms teikiama 11 valstybių narių, toliau pirmumo eilėje rikiuojasi tarptautinės keleivių ir krovinių vežimo paslaugos.

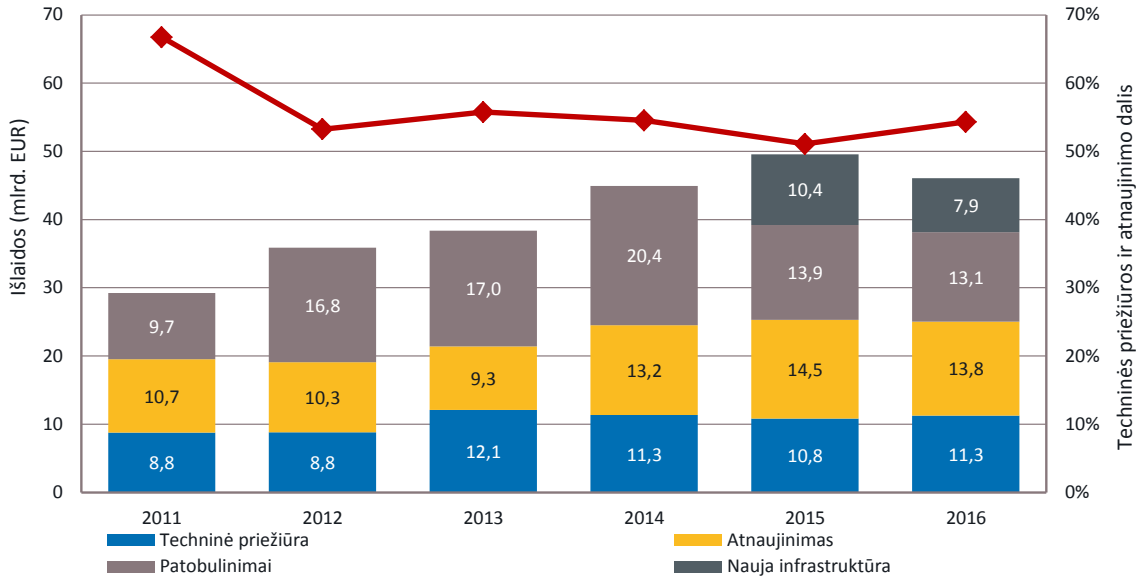
Eksploataciniai infrastruktūros apribojimai taip pat gali riboti geležinkelių transportą ir trukdyti veiksmingiau teikti geležinkelių transporto paslaugas. Visų pirma ypač didelė sąveikos kliūtis yra traukinių eismo nacionalinių senųjų kontrolės sistemų nesuderinamumas. Todėl Sąjunga sukūrė bendrą Europos signalizacijos sistemą – Europos geležinkelių eismo valdymo sistemą (ERTMS). Pagal naująjį Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (ERTMS) diegimo Europoje planą[14], iki 2023 m. ERTMS turi būti įrengta apie 30-40 proc. pagrindinio tinklo koridorių (15 672 km): šiuo metu ji veikia tik trečdalyje jų, todėl ateinančiais metais dar daug reikia nuveikti.

[14] 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.

5.3. Infrastruktūros išlaidos ir finansavimas

Bendros ES infrastruktūros išlaidos padidėjo nuo 29 mlrd. EUR 2011 m. iki 50 mlrd. EUR 2015 m., o 2016 m. sumažėjo iki 3,5 mlrd. EUR[15]

10 pav. Su infrastruktūra susijusios išlaidos ir techninės priežiūros ir atnaujinimo išlaidų dalis, 2011–2016 m.



Šaltinis: GTRSS, 2018 m.

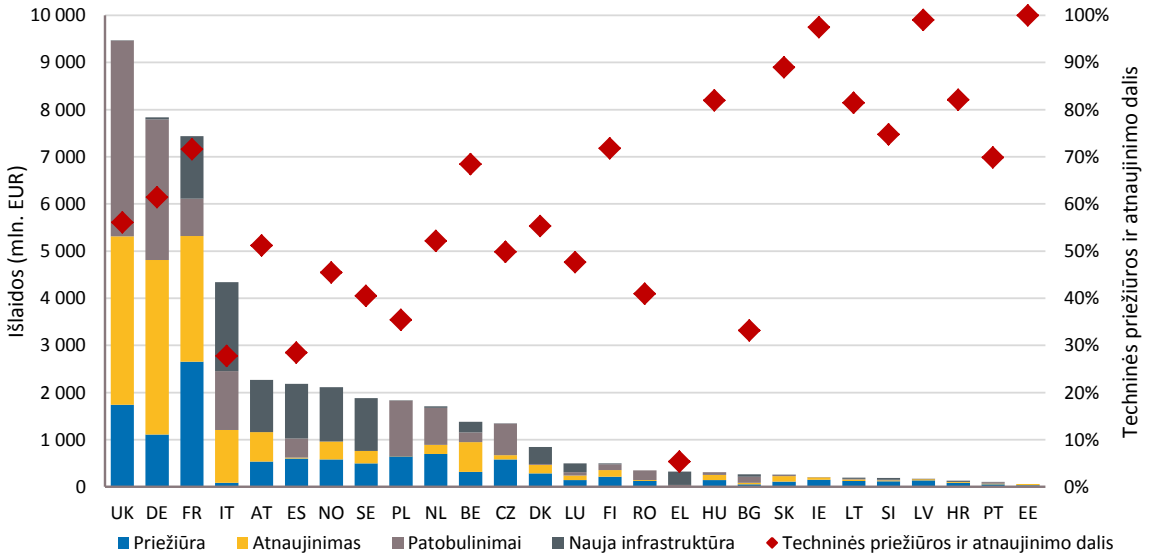
Geležinkelių investicinius projektus ES gali bendrai finansuoti arba remti skirdama Sanglaudos fondo, Europos regioninės plėtros fondo, Europos infrastruktūros tinklų priemonės, Europos investicijų banko ir Europos strateginių investicijų fondo lėšų. Dabartinėje ES finansinėje programoje (2014–2020 m.) su geležinkeliais susijusioms investicijoms numatyta skirti daugiau nei 33 mlrd. EUR dotacijų.

Esamo tinklo priežiūra ir atnaujinimas siekiant pagerinti saugą ir eksploatacines savybes ir užtikrinti patikimą paslaugų teikimą yra pagrindinis infrastruktūros valdytojų uždavinys – ypač turint omenyje didėjantį transporto srautą ir aukštus veiklos tikslus, dėl kurių susitarė nacionalinės institucijos ir operatoriai.

2016 m. techninės priežiūros ir atnaujinimo išlaidos iš viso sudarė 26 mlrd. EUR[16]. Techninės priežiūros ir atnaujinimo išlaidų dalis sudarė 54 proc. bendros sumos, tačiau įvairiose šalyse ji skyrėsi. Vidurio ir Rytų Europos šalys didžiąją dalį išlaidų skyrė geležinkelio linijų techninei priežiūrai ir atnaujinimui.

15 Išskyrus Norvegiją.
16 Įskaitant Norvegiją.

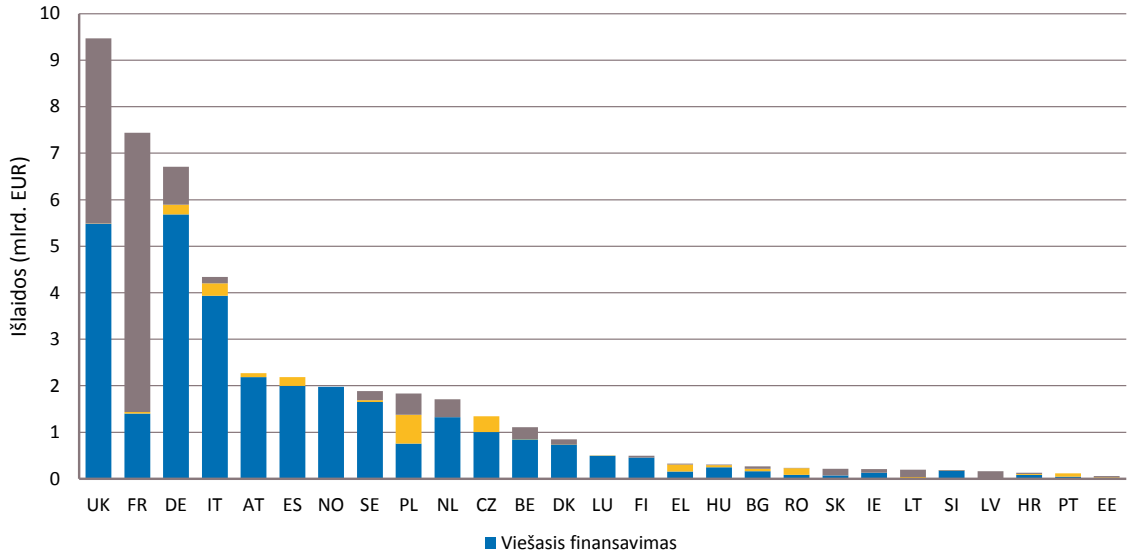
11 pav. Su infrastruktūra susijusios išlaidos ir techninės priežiūros ir atnaujinimo išlaidų dalis pagal šalis, 2016 m.



Šaltinis: GTRSS, 2018 m. NO ir SE duomenys apima patobulinimus, susijusius su atnaujinimu.

Infrastruktūros valdytojai iš įvairių šaltinių gauna išteklių, kad galėtų išlaikyti ir pagerinti savo geležinkelių infrastruktūrą, tiesa, 2016 m. 70 proc. jų išteklių sudarė nacionalinių biudžetų lėšos. Jų turimi ištekliai apima prieigos prie infrastruktūros mokesčius. Visų vidaus finansavimo lėšų dalis buvo didžiausia Latvijoje (100 proc.), Lietuvoje ir Prancūzijoje (po 81 proc.), toliau – Slovakijoje (69 proc.) ir Jungtinėje Karalystėje (42 proc.).

12 pav. Valstybinis geležinkelių infrastruktūros finansavimas pagal šaltinius ir šalis, 2016 m.



Šaltinis: GTRSS, 2018 m.

5.4. Geležinkelių transporto paslaugų kokybė

Keleivių vežimo paslaugų punktualumas ir patikimumas

Remiantis taikoma apibrėžtimi[17], vidutiniškai 90 proc. vietos ir regioninio keleivių vežimo paslaugų buvo **teikiamos punktualiai**. Tolimojo susisiekimo paslaugos paprastai būna teikiamos ne taip punktualiai, nes dažnai ilgesni atstumai būna susiję su mišraus eismo linijomis, kuriose eismas intensyvesnis. Paslaugų **patikimumo** trūkumas, vertinamas pagal atšauktų traukinių nuošimtį, paprastai nesiekia 2 proc. tiek tolimojo susisiekimo traukinių, tiek vietinių bei regioninių traukinių atveju.

Krovinių vežimo paslaugų teikimo punktualumas ir patikimumas

Turimi duomenys apie krovinių vežimo paslaugų **patikimumą** yra neišsamūs, nes valstybės narės vis dar naudojasi pereinamuoju laikotarpiu, kad prisitaikytų prie naujų GTRSS reglamente nustatytų ataskaitų teikimo reikalavimų. Dauguma valstybių narių pranešė, kad vidaus krovinių vežimo paslaugos buvo teikiamos **punktualiau**[18] už tarptautines krovinių vežimo paslaugas. Iš turimų neišsamių duomenų matyti, kad krovinių vežimo paslaugų patikimumas yra daug mažesnis nei keleivių vežimo paslaugų patikimumas ir kad tarptautinės paslaugos, daugiausia dėl ilgesnių atstumų, nukenčia labiau nei vidaus paslaugos.

Sauga

Geležinkeliai išlieka viena saugiausių transporto rūšių. 2016 m. Europoje užfiksuotos 964 su geležinkelio transportu susijusios žūtys[19]: dauguma jų buvo susijusios su žmonėmis pervažose (255) ir leidimo neturinčiais asmenimis (600). Žuvusių darbuotojų ir keleivių skaičius atitinkamai buvo 32 ir 44. 2010–2015 m. geležinkelių sauga toliau gerėjo, tačiau 2016 m. žūčių ir sunkių sužalojimų skaičius šiek tiek padidėjo. 2011–2015 m. geležinkelių transportas buvo daugiau kaip 25 kartus saugesnis už keliones automobiliu.

Klientų pasitenkinimas keleiviams teikiamomis paslaugomis

Remiantis 2018 m. rugsėjo mėn. paskelbto „Eurobarometro“ apklausos[20] duomenimis, 66 proc. europiečių yra patenkinti keleivinių traukinių dažnumu, 59 proc. – punktualumu ir patikimumu, o 55 proc. – kelionių informacija kelionių metu, ypač kai vėluojama. Šie skaičiai rodo didelį pagerėjimą, palyginti su panašia 2013 m. atlikta apklausa.

Atlikus apklausą taip pat gauta įžvalgų apie keliavimo įpročius. Traukiniais keliauja keturi iš penkių (80 proc.) europiečių. Dažniausiai kelionės vyksta priemiesčių maršrutais (67 proc.). Tačiau dar reikia daug ką tobulinti: tik 38 proc. europiečių yra patenkinti skundų nagrinėjimo tvarka ir reikia dar gerinti keleivinio geležinkelių transporto paslaugų prieinamumą riboto judumo asmenims. Iš apklausos taip pat matyti, kad 75 proc. europiečių mano, jog įsigyti traukinio bilietus yra paprasta, o 62 proc. yra

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

[18] GTRSS laikoma, kad krovininis traukinys atvyksta laiku, jei jis vėluoja 15 minučių arba mažiau.

[19] Išskyrus savižudybes. Daugiau informacijos pateikiama agentūros ataskaitoje „2018 m. geležinkelių saugos ir sąveikos ES ataskaita“ .

[20] http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/flash/surveyky/2172.

patenkinti galimybe įsigyti bilietus kelionėms, kurių metu naudojamasi keliais traukiniais ar kelių rūšių transporto priemonėmis.

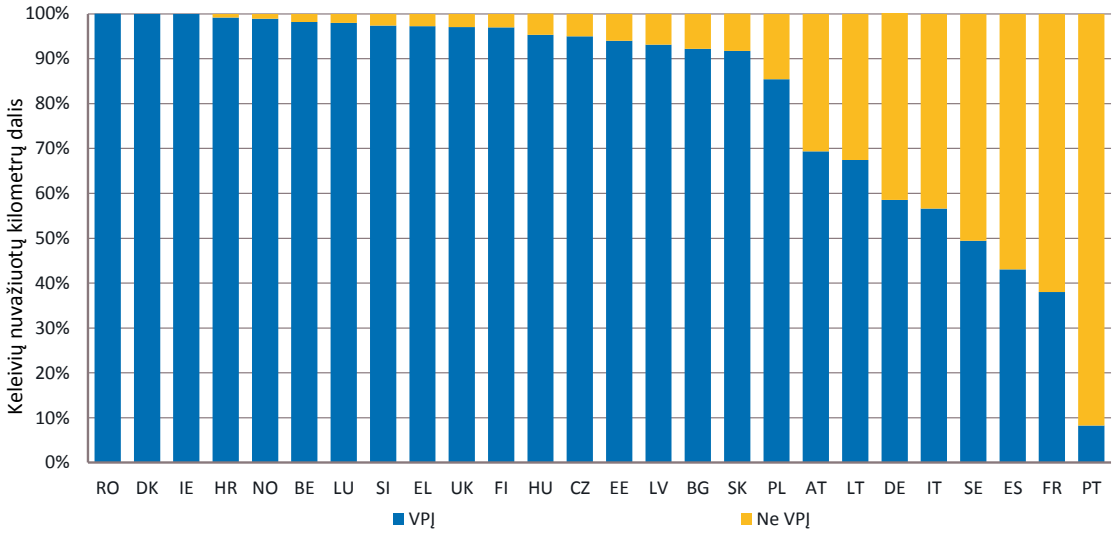
Suinteresuotųjų šalių pasitenkinimas krovinių vežimo geležinkeliais koridorių paslaugomis

ES mastu nėra atlikta palyginamos klientų pasitenkinimo krovinių vežimo geležinkeliais paslaugomis apklausos[21]. Vis dėlto atrodo, kad suinteresuotosios šalys sutaria, kad krovinių vežimo geležinkeliais klientų pasitenkinimą lemia trys pagrindiniai veiksniai: patikimumas, lankstumas ir patikimos informacijos apie vežimą teikimas.

5.5. Viešųjų paslaugų sutartys

2016 m. daugiau nei 60 proc. visų ES geležinkeliais keleivių nuvažiuotų kilometrų buvo nuvažiuota naudojantis paslaugomis, teikiamomis pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimą, o kompensacijos už viešųjų paslaugų įsipareigojimą ir toliau lieka svarbiu geležinkelio įmonių pajamų šaltiniu daugumoje valstybių narių. Viešųjų paslaugų įsipareigojimas dažniau taikomas šalies ir regionų geležinkelių transporto paslaugoms, o ne tolimojo susisiekimo paslaugoms; tik kelios šalys pranešė turinčios viešųjų paslaugų įsipareigojimų tarptautinių paslaugų srityje.

13 pav. Keleivių nuvažiuoti kilometrai pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimą ir komercinių geležinkelių paslaugas, 2016 m.

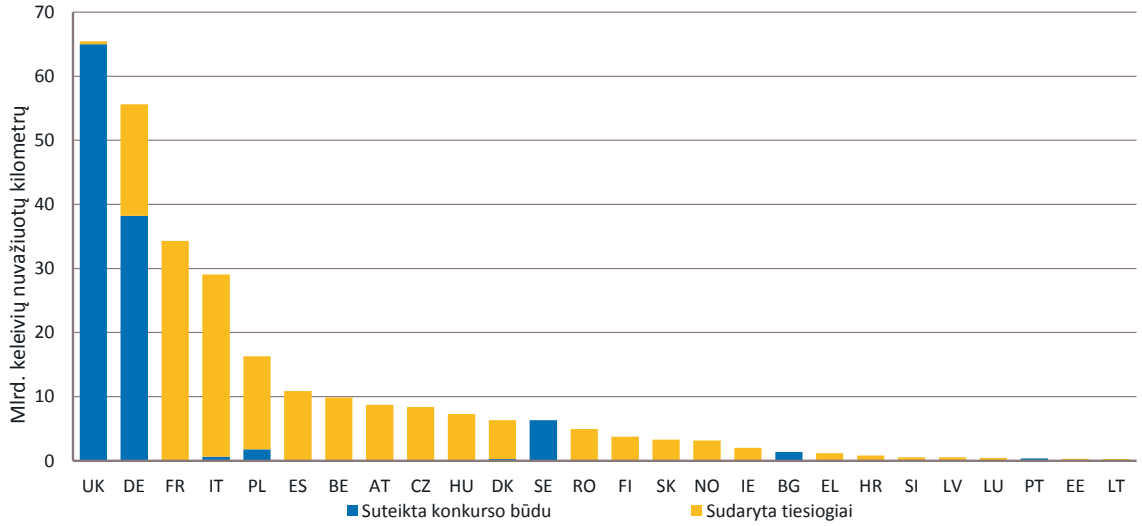


Šaltinis: GTRSS, 2018 m. Naujausių NL duomenų nėra.

Konkurso tvarka suteikta tik 41 proc. visų 2016 m. viešųjų paslaugų įsipareigojimų dėl susisiekimo paslaugų ir beveik vien tik trijose valstybėse narėse, kurios seniai liberalizavo rinką (Jungtinė Karalystė, Vokietija ir Švedija). Priėmus ketvirtąjį geležinkelių dokumentų rinkinį, konkurso tvarka palaipsniui taps įprastine, o tiesiogiai sutartys bus sudaromos tik išimtiniais atvejais. 2016 m. laimėjus konkursus buvo sudaryta naujų sutarčių dėl daugiau kaip 32 mln. traukinių nuvažiuotų kilometrų per metus.

[21] Krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai skelbia kasmetines apklausas pagal standartizuotą klausimyną.

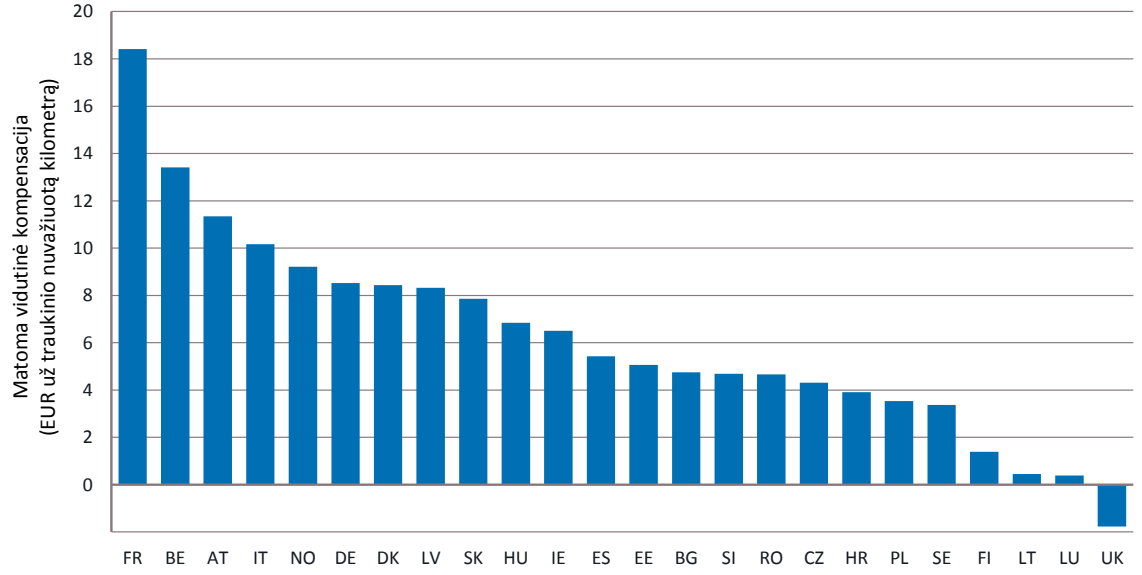
14 pav. Viešųjų paslaugų įsipareigojimai, suteikti konkurso būdu ir paskirti tiesiogiai, 2016 m.



Šaltinis: GTRSS, 2018 m. NL duomenų nėra.

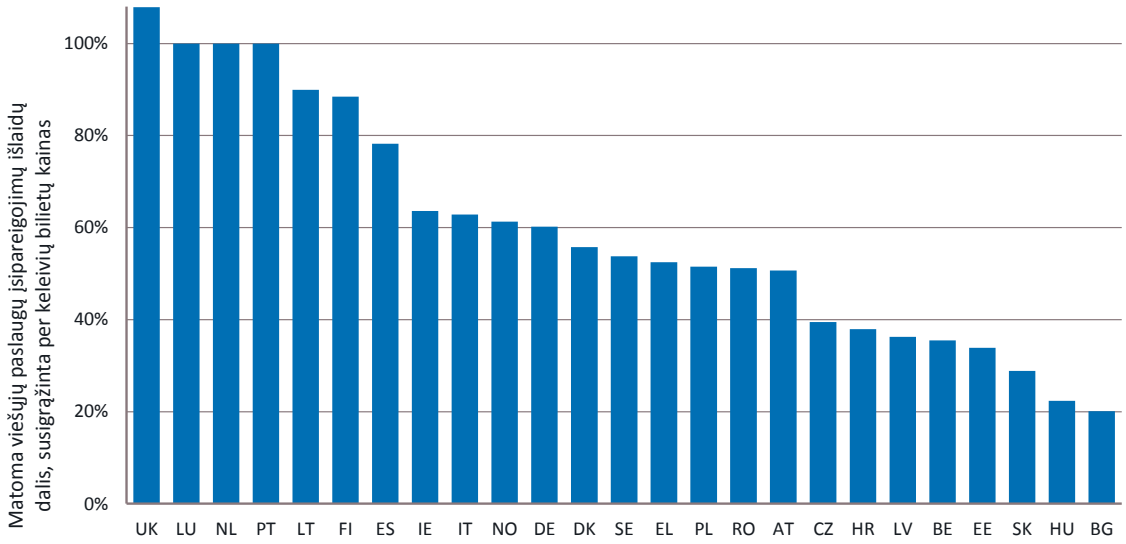
Kompensacijos už traukinių nuvažiuotą kilometrą pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimą ir patirtų išlaidų dalis, kuri susigrąžinama per keleivių bilietų kainas, įvairiose šalyse labai skiriasi. Vidutinė kompensacija pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimą yra neigiama Jungtinėje Karalystėje, kurioje konkurso dalyviai, siekiantys išimtinių teisių pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimo sutartis (franšizes), gali mokėti priemoką, jei mano, kad paslaugos gali būti teikiamos pelningai esant dabartiniam (reglamentuojamam) prieigos mokesčių lygiui ir tarifams.

15 pav. Matoma vidutinė kompensacija pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimą, 2016 m.



Šaltinis: GTRSS, 2018 m. EL, NL, PT duomenų nėra.

16 pav. Matoma viešųjų paslaugų įsipareigojimų išlaidų dalis, susigrąžinta per keleivių bilietų kainas, 2016 m.



Šaltinis: GTRSS, 2018 m. FR ir SI duomenų nėra.

5.6. Licencijavimas

2016 m. geležinkelio įmonių **galiojančių licencijų skaičius** svyravo nuo 448 Vokietijoje iki 2 Liuksemburge ir Airijoje. Lenkija ir Čekija taip pat pranešė apie daugiau kaip 100 aktyvių licencijų, o Jungtinė Karalystė – apie daugiau kaip 50.

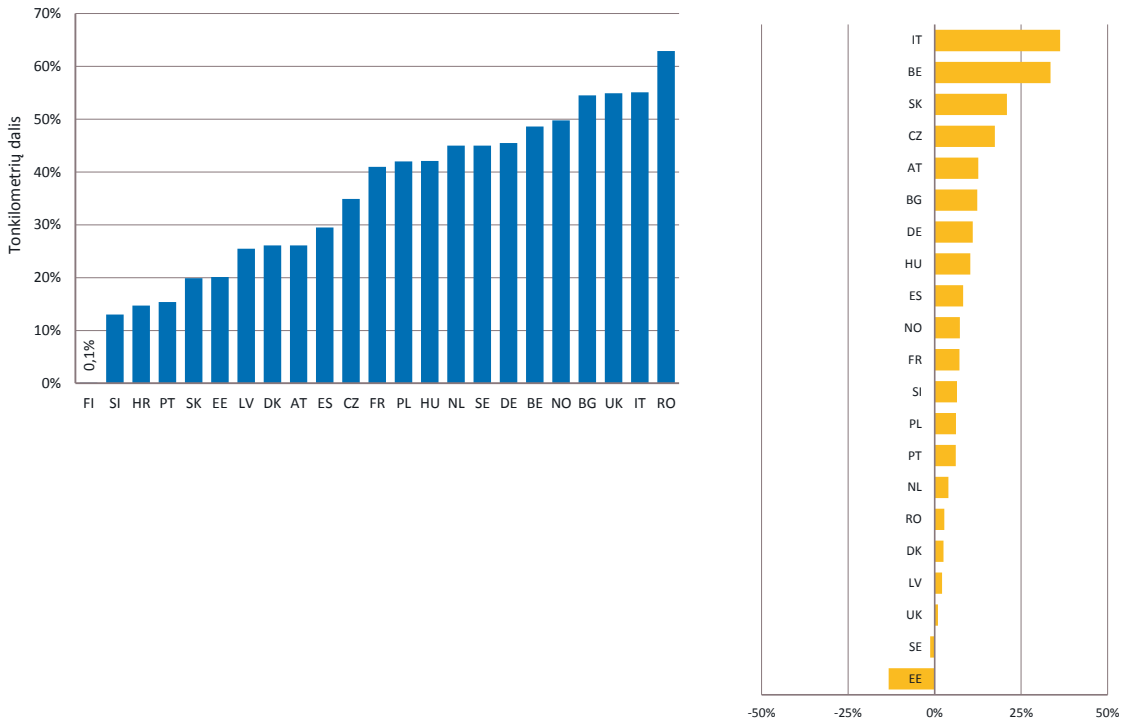
Vidutiniai mokesčiai norint įsigyti licenciją 2016 m. svyravo nuo 37 500 EUR Portugalijoje iki 10 EUR Kroatijoje.

Švedija, Ispanija ir Lenkija pranešė apie ilgiausią **vidutinį licencijos įsigijimo laiką** (daugiau kaip 100 dienų).

5.7. Rinkos atvirumo laipsnis ir naudojimasis prieigos teisėmis

ES teisės aktais **krovinių vežimo geležinkeliais** rinka 2007 m. buvo atverta **konkurencijai**. 2016 m. visose šalyse, išskyrus Graikiją, Airiją, Lietuvą ir Liuksemburgą, veikė nauji operatoriai, konkuruojantys su nacionalinėse rinkose įsitvirtinusiomis įmonėmis, o pusėje jų konkurentų **rinkos dalis** sudarė daugiau kaip 40 proc. 2011–2016 m. konkurentų užimama rinkos dalis nuolat didėjo visose ES šalyse. Konkurentai prarado rinkos dalį tik Švedijoje ir Estijoje. Estijoje jų užimama rinkos dalis sumažėjo nuo 41 proc. iki 20 proc.

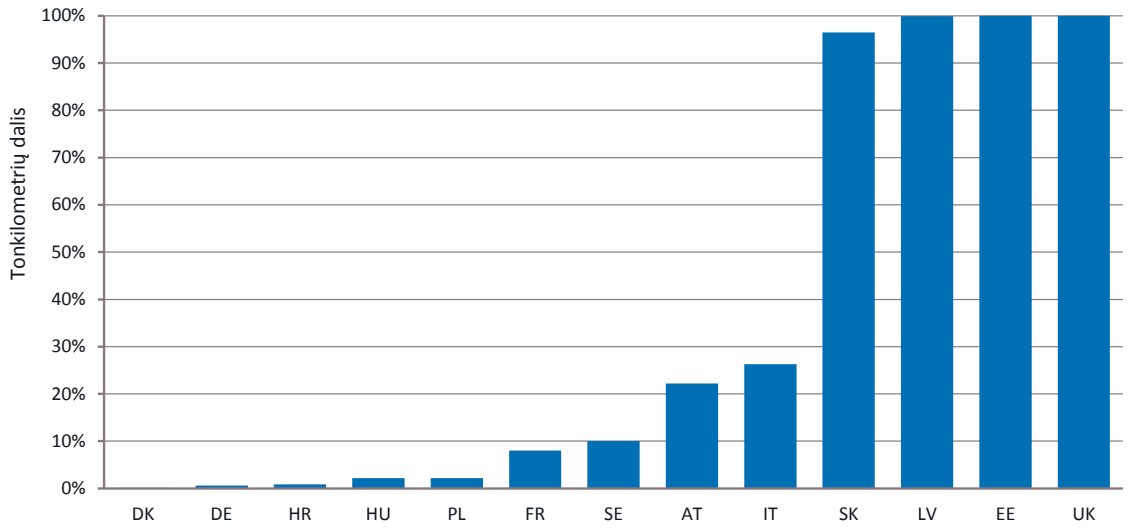
17 pav. Konkurentai krovinių vežimo srityje, rinkos dalis ir sudėtinis vidutinis augimo greitis 2011–2016 m.



Šaltinis: GTRSS, 2018 m. 100 proc. priklauso vienam operatoriui EL, IE, LT, LU.

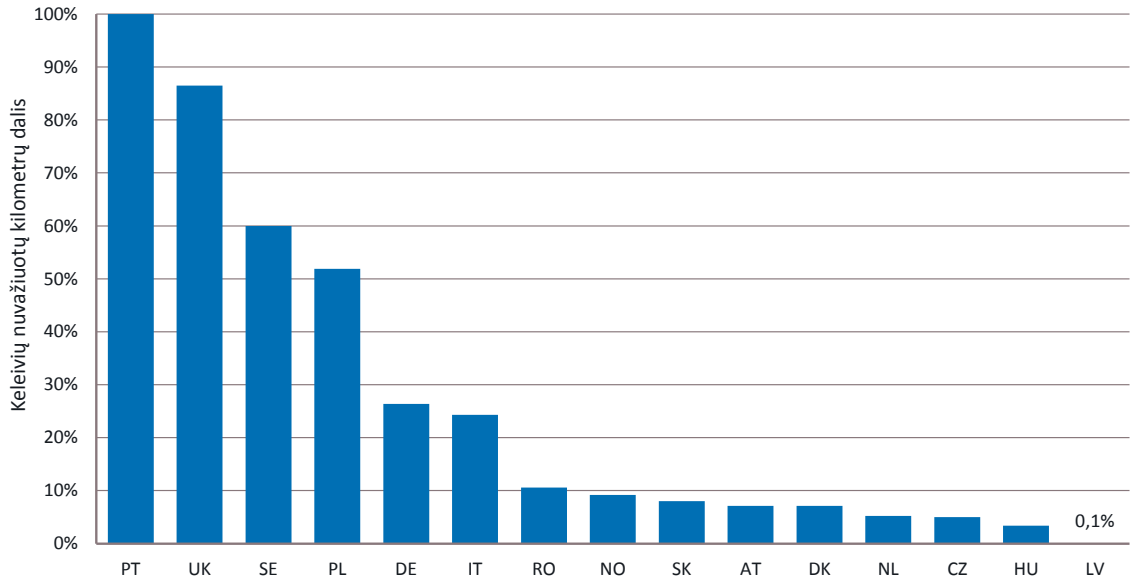
Nors **tarptautinė keleivių vežimo** rinka buvo **atverta konkurencijai** nuo 2010 m., valstybės narės ir toliau reguliuoja prieigą prie **keleivių vežimo šalyje rinkos**, kol bus įgyvendintas ketvirtasis geležinkelių dokumentų rinkinys. Keleivių vežimo geležinkeliais įmonės gali teikti savo paslaugas pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimų sistemą arba vien komercinėmis sąlygomis (t. y. be viešosios kompensacijos). Abiejose rinkose paslaugas gali siūlyti tik monopolinė rinkoje įsitvirtinusi įmonė arba jos gali būti atviros kitoms konkuruojančioms geležinkelio įmonėms. Remiantis pateiktais duomenimis, tik pusėje valstybių narių yra konkurentų, veikiančių komercinėje keleivių vežimo rinkoje. Jų užimama **rinkos dalis** paprastai yra didesnė nei 10 proc., o keturiose valstybėse narėse nauji rinkos dalyviai siūlo beveik visas komercines paslaugas. Viešųjų paslaugų įsipareigojimų segmente taip pat veikia alternatyvūs operatoriai; tačiau jų užimama rinkos dalis viršija 10 proc. tik keliose valstybėse narėse.

18 pav. Konkurentai komercinėje keleivių vežimo rinkoje ir jų rinkos dalis 2016 m.



Šaltinis: GTRSS, 2018 m. BE, CZ, IE, NL ir RO duomenų nėra.

19 pav. Konkurentai viešųjų paslaugų įsipareigojimų keleivių vežimo rinkoje ir jų rinkos dalis, 2016 m.



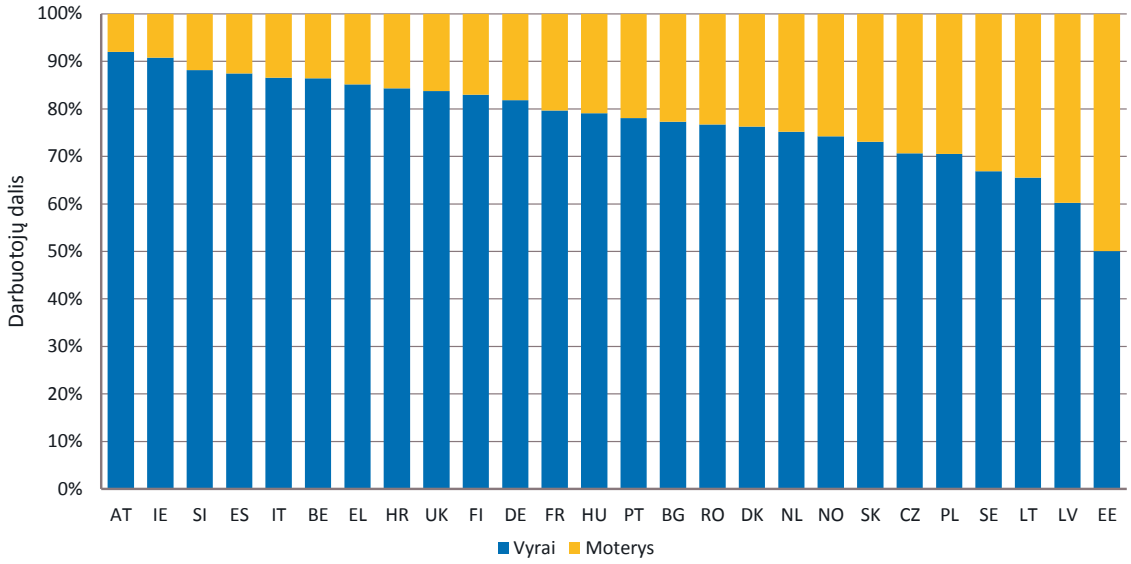
Šaltinis: GTRSS, 2018 m. Visos kitos valstybės narės pranešė apie vieną operatorių.

5.8. Darbo ir socialinės sąlygos

Remiantis GTRSS duomenimis, kuriuos pateikė valstybės narės ir Norvegija, 2016 m. pabaigoje Europos geležinkelių sektoriuje dirbo šiek tiek daugiau nei 1 mln. žmonių, apie 600 000 iš jų – geležinkelio įmonių darbuotojai, o 440 000 – infrastruktūros valdytojų darbuotojai.

Darbuotojai – daugiausia vyrai; vidutiniškai tik 21 proc. buvo moterys. Moterų darbuotojų dalis svyruoja nuo 50 proc. Estijoje iki 8 proc. Austrijoje.

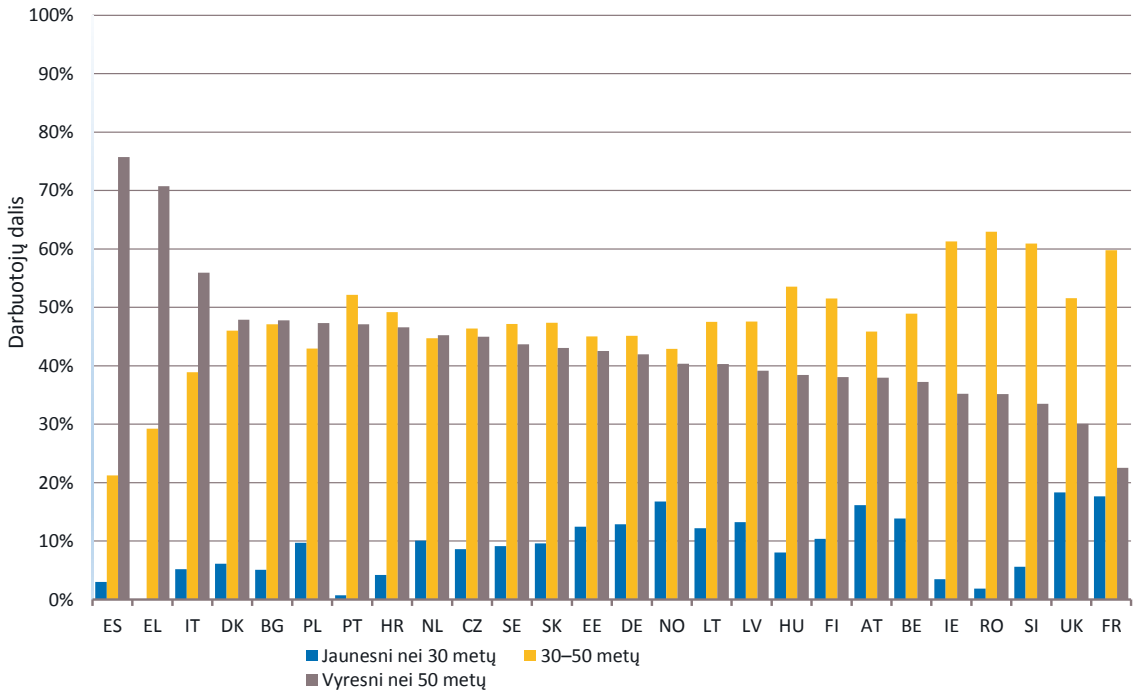
20 pav. Darbuotojai pagal lytį ir šalį, 2016 m.



Šaltinis: GTRSS, 2018 m. LU duomenų nėra.

Darbo jėgos senėjimas ir toliau kelia susirūpinimą, ypač Ispanijoje, Graikijoje ir Italijoje, kuriose daugiau kaip 50 proc. darbuotojų 2016 m. buvo vyresni negu 50 metų.

21 pav. Darbuotojai pagal amžiaus grupę ir šalį, 2016 m.



Šaltinis: GTRSS, 2018 m. LU duomenų nėra.

Duomenys rodo, kad 90 proc. arba daugiau darbuotojų turi nuolatines sutartis, kuriose atsižvelgiama tiek į poreikį išlaikyti aukštos kvalifikacijos darbuotojus, kaip antai traukinių mašinistus ir signalų operatorius, tiek į ankstesnę užimtumo politiką. 80 proc. arba daugiau darbuotojų dirba visą darbo dieną.

Tik kelios valstybės narės pranešė, kad taikomos gamybinės praktikos ir stažuočių programos. Austrijoje jas dažniau taiko geležinkelio įmonės, o Vokietijoje – infrastruktūros valdytojai.

6. Išvados

Šiame skirsnyje daromos išvados pagal šioje ataskaitoje ir pridedamame tarnybų darbiniame dokumente atliktą analizę ir nagrinėjama Komisijos vykdomų iniciatyvų svarba ir būtinybė priimti teisės aktus geležinkelių sektoriuje.

ES geležinkelių transporto rinka toliau auga – ypač keleivių skaičius labai padidėjo 2011–2016 m. Tačiau krovinių kiekis toliau svyruoja, todėl geležinkelių transportui tenkanti rinkos dalis, palyginti su kelių transportu, 2016 m. sumažėjo. Tuo pat metu geležinkelių rinkos laipsniškai atveriamos ir sauga lieka aukšto lygio. Sektoriaus veikla palaipsniui tampa labiau orientuota į rezultatus ir inovacijas, be to, daugiau atsižvelgiama į vartotojų poreikius.

Geležinkeliai labai padeda įvairinti ES transportą ir užtikrina netaršų susisiekimą ir didelį veiksmingumą. Nors europiečių pasitenkinimas keleivių vežimo geležinkeliais paslaugomis, palyginti su padėtimi prieš penkerius metus, išaugo, keleivių teises dar reikia stiprinti. Derybos su teisės aktų leidėjais dėl 2017 m. Komisijos pasiūlymo peržiūrėti Reglamentą (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų[22] dar tebevyksta.

Tokia padėtis susiklostė šiame sektoriuje vykstant esminiam pokyčiui, kurį lėmė ES teisės aktų daugiau nei prieš 20 metų inicijuoti ir 2016 m. ketvirtuoju geležinkelių dokumentų rinkiniu užbaigti struktūriniai pokyčiai. Nuo 2019 m. birželio mėn. įgyvendinant dokumentų rinkinio technines taisykles toliau gerės nacionalinių geležinkelių tinklų sąveikumas. Taip pat sumažės biurokratizmo, susijusio su operacijomis už vienos valstybės narės ribų, ir sustiprės Europos Sąjungos geležinkelių agentūros vaidmuo. 2019 m. gruodžio mėn. įsigaliojus rinkos taisyklėms, bus užbaigtas vidaus rinkų atvėrimas. Ne vėliau kaip 2023 m. gruodžio mėn., norint skirti viešųjų paslaugų sutartis, ES bus privaloma laikytis konkurencinio konkurso principo, o sutartis bus tiesiogiai sudaroma tik išimtiniais atvejais.

Komisija toliau deda pastangas, kad būtų įgyvendintos veiksmingam rinkos veikimui būtinos priemonės. Dabar daugiausia dėmesio skiriama vykdymo užtikrinimui siekiant, kad abu taisyklių rinkiniai būtų tinkamai perkelti į nacionalinę teisę ir įgyvendinti ir kad būtų priimti ir vykdomi įgyvendinamieji teisės aktai.

Kalbant apie pastangas didinti krovinių vežimo geležinkeliais dalį, pasakytina, kad šios paslaugos yra tarptautinio pobūdžio, todėl jautriai reaguoja į sąveikumo kliūtis ir tarpvalstybinio koordinavimo problemas. Siekdama gerinti padėtį, Komisija vykdo viena kitą papildančių iniciatyvų ir priemonių darbotvarkę. Komisijos ilgalaikė sąveikumo užtikrinimo politika (įskaitant veiksmingą ir koordinuotą ERTMS diegimą) neseniai buvo sustiprinta daugiausia dėmesio skiriant praktinių tarpvalstybinės veiklos problemų sprendimui.

[22] 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.

Komisijos infrastruktūros vystymo politikos tikslas yra pagerinti infrastruktūrą transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) priemonėmis šalinant kliūtis ir nutiesiant trūkstamas jungtis. Kad būtų paspartintas ir geležinkelių skaitmeninimas, kitu finansiniu laikotarpiu Komisija pasiūlė panaudoti naujos kartos Europos infrastruktūros tinklų priemonę, Sanglaudos fondą, Europos regioninės plėtros fondą ir programos „InvestEU“ finansinę paramą. Siekdama padėti geležinkelių sektoriui gauti finansavimą, Komisija pagal tvaraus finansavimo veiksmų planą[23] rengia metodiką, kaip vertinti geležinkelio projektų žaliąsias sudedamąsias dalis.

Krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai Komisijai ir toliau yra svarbi priemonė, kuria siekiama padidinti krovinių vežimą geležinkeliais. Tebesitęsia Krovinių vežimo geležinkeliais reglamento[24] ir Traukinių mašinistų direktyvos[25] vertinimas. Siekdama paskatinti krovinių vežimą geležinkeliais, 2017 m. lapkričio mėn. Komisija kaip antrojo susisiekimo dokumentų rinkinio dalį pateikė pasiūlymą iš dalies pakeisti Kombinuoto krovinių vežimo direktyvą 92/106/EB[26], kad būtų nustatytos naujos veiksmingesnės paramos priemonės, kurios paskatintų krovinius vežti ne keliais, o geležinkeliais.

Vykdant šias pagrindines politikos priemones taip pat dedamos pastangos spręsti geležinkelių transporto keliamo triukšmo problemą, į daugiarūšio transporto sistemą geriau integruoti skaitmenines technologijas ir skatinti inovacijas, visų pirma bendrosios įmonės „Shift2Rail“[27] pastangomis.

Be to, geležinkelių negalima vertinti atskirai nuo kitų transporto rūšių: jų konkurencingumas taip pat priklauso nuo įvairių rūšių transporto konkurencijos taisyklių. Todėl Komisija siekia sudaryti vienodas sąlygas įvairių rūšių transporto konkurencijai, pavyzdžiui, priėmė judumo dokumentų rinkinį, įskaitant pasiūlymą iš dalies pakeisti Eurovinjetės direktyvą[28]. Komisija taip pat užsakė atlikti išsamų tyrimą dėl išorės sąnaudų internalizavimo transporto sektoriuje. Tai padės įvertinti, kokiu mastu valstybėse narėse visų rūšių transportui taikomi principai „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“.

Patikima geležinkelių rinkos stebėsena išlieka prioritetas, kad būtų galima stebėti rinkos pokyčius ir lyginti veiklos rezultatus.

---

23 https://ec.europa.eu/info/publications/180308-action-plan-sustainable-growth_en.

24 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.

25 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/59/EB dėl traukinių mašinistų, valdančių lokomotyvus ir traukinius geležinkelių sistemoje Bendrijos teritorijoje, sertifikavimo, OL L 315, 2007 12 3, p. 51–78.

26 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo, OL L 368, 1992 12 17, p. 38.

27 https://shift2rail.org/.

28 https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en.