

LT

LT

LT



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2009.12.18
KOM(2009)676 galutinis

KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

Antroji geležinkelių transporto rinkos plėtros priežiūros ataskaita

{SEK(2009)1687}

KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

Antroji geležinkelių transporto rinkos plėtros priežiūros ataskaita

(Tekstas svarbus EEE)

I. ĮVADAS

1. Jau kelerius metus Europos geležinkeliai patiria svarbius pokyčius, susijusius tiek su reglamentavimo sistemos Europoje keitimusi, tiek su ekonominiais, socialiniais ir demografiniais veiksniais.
2. Siekiant sukurti laisva geležinkelio įmonių konkurencija pagrįstą Europos geležinkelių erdvę, dešimtajame dešimtmetyje ir vėliau Bendrijos lygmeniu buvo priimtos kelios priemonės, visų pirma trys teisės aktų paketai (žr. 1 priedą¹).
3. Dabar artėja lemiamas etapas – jei iš pradžių buvo atverta tik krovinių vežimo geležinkeliu rinka, tai dabar, nuo 2010 m. sausio 1 d., konkurencijai atviras taps ir tarptautinis keleivių vežimas. Neseniai priėmus direktyvas 2008/57/EB ir 2008/110/EB² taip pat buvo iš dalies pakeista su sąveika ir sauga susijusi reglamentavimo sistema.
4. Šis nuolatinis reglamentavimo sistemos keitimasis paskatino įstatymų leidėją priimti sprendimą, kuriuo Komisija įpareigojama reguliariai sekti Europos geležinkelių transporto rinkos plėtrą, kad būtų galima įvertinti Bendrijos politikos veiksmų įtaką geležinkelių rinkai ir lengviau nustatyti ateityje reikalingas priimti ir įgyvendinti geležinkelių srities priemones.
5. Todėl ši ataskaita atitinka įsipareigojimą stebėti Europos geležinkelių transporto rinką, kaip reikalaujama Direktyvoje 2001/12/EB³.
6. Pirmasis tam skirtas dokumentas buvo 2007 m. spalio 18 d. priimtas komunikatas dėl geležinkelių transporto rinkos plėtros priežiūros⁴. Šioje ataskaitoje ne tik atnaujinama pirmajame dokumente pateikta informacija, bet ir pateikiama naujų detalių, kurių ankstesniajame dokumente nebuvo.

¹ Prie šios geležinkelių transporto rinkos plėtros priežiūros ataskaitos pridamas Komisijos tarnybų darbo dokumentas iš 26 priedų.

² 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje (OL L 191, 2008 7 18) ir 2008 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/110/EB, iš dalies keičianti Direktyvą 2004/49/EEB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose (Saugos geležinkeliuose direktyva) (OL L 345, 2008 12 23).

³ 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2001/12/EB, iš dalies keičiančios Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros, Va skirsnis (OL L 75, 2001 3 15).

⁴ 2007 m. spalio 18 d. Komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui dėl geležinkelių transporto rinkos plėtros priežiūros (COM (2007) 609).

II. GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO RINKOS STEBĖJIMO SISTEMA

7. Kad būtų laikomasi rinkos stebėjimo reikalavimų, Komisija įsteigė Geležinkelių transporto rinkos priežiūros sistemą – GTRPS (*Rail Market Monitoring Scheme* – RMMS).
8. Komisijai stebėjimo užduotis atlikti padeda darbo grupė, sudaryta iš nacionalinių ministerijų ir geležinkelių sektoriaus ekspertų, įskaitant socialinius partnerius. Nuo 2001 m. iki 2009 m. vidurio buvo surengti dvidešimt du GTRPS darbo grupės posėdžiai, keturi iš jų – po ankstesnės ataskaitos priėmimo.
9. Tokie darbai efektyvesni tapo parengus standartinį klausimyną, kurį sudaro su įvairiais geležinkelių transporto rinkos aspektais susijusių rodiklių sąrašas (žr. 26 priedą). Komisija apgailestauja, kad kai kurios valstybės narės į klausimyną neatsakė arba atsakė tik iš dalies. Todėl kai kuriuose prieduose pateikta informacija yra neišsami. Šiuo metu, rengiant naują pirmojo geležinkelių teisės aktų paketo redakciją, nagrinėjama galimybė įtraukti teisinę prievolę pateikti tam tikrą informaciją.
10. Ši analizė grindžiama GTRPS darbo grupės atliktais darbais, visų pirma klausimyno rezultatais, taip pat paskutiniaisiais tyrimais bei Europos Komisijos turimais statistiniais šaltiniais, visų pirma EUROSTAT. Kalbant apie pastarąjį šaltinį, apgailestaujama, kad dėl informatikos pobūdžio problemų nebuvo galima pateikti metinių 2008 m. su transportu susijusių duomenų.

III. TEISINĖS IR INSTITUCIJŲ SISTEMŲ ĮGYVENDINIMAS

11. Visos valstybės narės, kuriose yra geležinkelių tinklai, į nacionalinę teisę perkėlė visas pirmojo geležinkelių sektoriaus teisės aktų paketo direktyvas. Tačiau dėl daugiau ar mažiau netinkamo perkėlimo, kartais dėl skirtingų aspektų, Komisija 2008 m. birželio mėn. turėjo išsiųsti oficialius pranešimus 24 valstybėms narėms, o vėliau – 2009 m. spalio mėn. – pagrįstas nuomones 21 valstybei narei (žr. 3 priedą).
12. Komisija gavo kelis skundus dėl rinkos veikimo, ypač nuo 2008 metų; skundai susiję su rinkos dalyvių elgesiu, pvz., dėl terminalų valdymo ir prieigos prie paslaugų. Būtent atsižvelgdama į tai, Komisija planuoja patikslinti ar iš dalies pakeisti tam tikras pirmojo geležinkelių teisės akto paketo nuostatas, sudarant naują pastarojo redakciją.
13. Be to, reikėtų pabrėžti Komisijos įsteigtos kontrolės institucijų grupės vaidmenį (žr. 4 priedą). Grupė padėjo užmegzti vaisingą dialogą ir palyginti skirtingas nacionalines praktikas.
14. Kalbant apie antrąjį geležinkelių teisės aktų paketą, buvo įsteigtos reikiamos nacionalinės institucijos (žr. 4, 5 ir 6 priedus). Komisijos tarnybos rengiasi tikrinti, kaip įgyvendinami teisės aktai; toks tikrinimas koncentruotas daugiausia į su sauga susijusius aspektus.

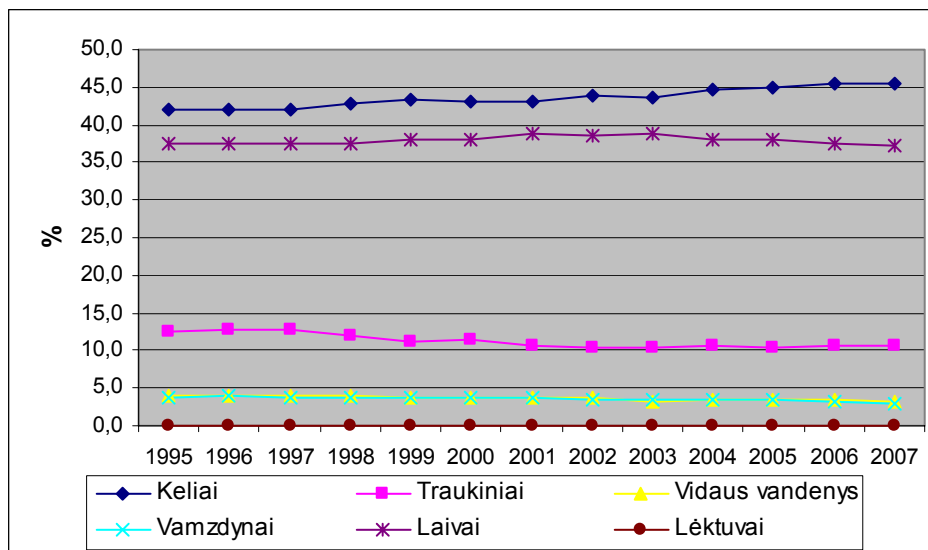
15. Kalbant apie trečiąjį geležinkelių teisės aktų paketą, Direktyva 2007/58/EB dėl tarptautinio keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų rinkos Bendrijos viduje atvėrimo⁵ į nacionalinę teisę turėjo būti perkelta iki 2009 m. birželio 4 d. (2 priedas). 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/59/EB dėl traukinių mašinistų, valdančių lokomotyvus ir traukinius geležinkelių sistemoje Bendrijos teritorijoje, sertifikavimo į nacionalinę teisę turėjo būti perkelta iki 2009 m. gruodžio 4 d.
16. 2006 m. įsteigta Europos geležinkelio agentūra šiuo metu jau dirba visu pajėgumu. Ji užtikrina techninius Europos geležinkelių transporto erdvės įgyvendinimo aspektus.

IV. ES GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO RINKOS VEIKIMAS⁶

IV.1 Geležinkelių transporto padėtis, palyginti su kitomis transporto rūšimis

17. Nors krovinių vežimas geležinkeliais, lyginant su kitomis transporto rūšimis, pastaraisiais dešimtmečiais vis mažėjo, nuo XXI a. pirmojo dešimtmečio pradžios padėtis stabilizavosi. Geležinkeliui tenkanti krovinių vežimo rinkos dalis, skaičiuojant tonas kilometrais, sumažėjo (ES–27) nuo 12,6 % 1995 m. iki 10,5 % 2002 m., o 2007 m. ši dalis pakilo iki 10,7 %.

1 pav.: Geležinkeliui tenkanti krovinių vežimo rinkos dalis (ES–27, 1995–2007 m.)



Šaltinis: ES Energetikos ir Transporto sektorių statistiniai duomenys – Statistinių duomenų knyga, 2009 m.

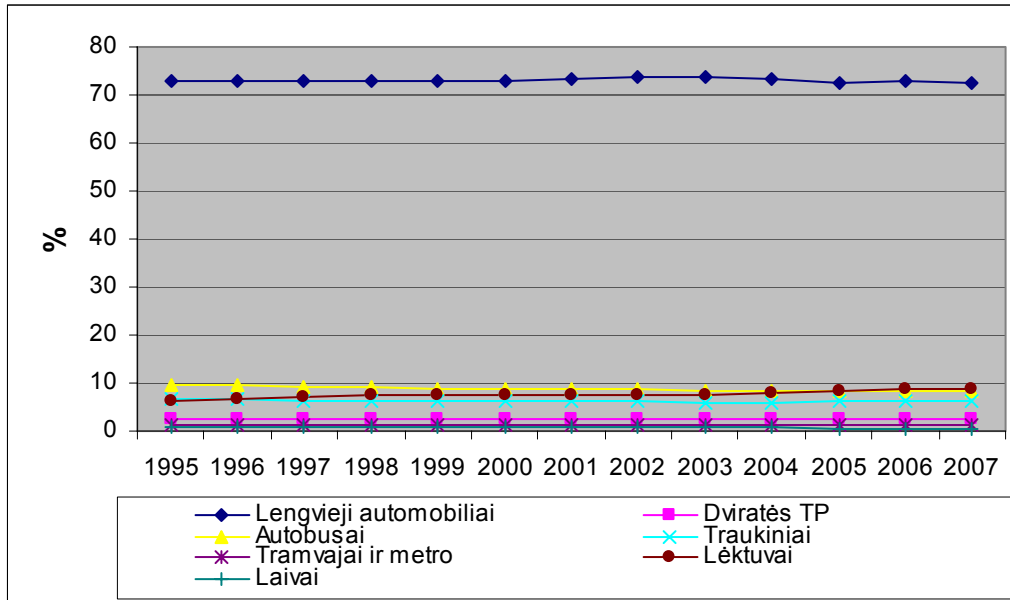
18. Geležinkeliui tenkanti krovinių vežimo sausuma rinkos dalis nuo 2002 m. taip pat stabilizavosi ir siekia 17,1 %, kai 1995 m. ji dar siekė 20,2 %.

⁵ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/58/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ir Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo (OL L 315, 2007 12 13, p. 44).

⁶ Kipro ir Maltos teritorijose nėra geležinkelių tinklų, todėl visos nuorodos į ES–12 ir į ES–27 turi būti suprantamos kaip be šių dviejų valstybių.

19. Paskutiniais trimis dešimtmečiais pastebimas keleivių vežimo mažėjimas neseniai sustojo. Geležinkeliui tenkanti keleivių vežimo rinkos dalis sumažėjo (ES–27) nuo 6,6 % 1995 m. iki 5,9 % 2003 m., o 2007 m. ši dalis pakilo iki 6,1 % (žr. 7 priedą).

2 pav.: Geležinkeliui tenkanti keleivių vežimo rinkos dalis (ES–27, 1995–2007 m.)



Šaltinis: ES Energetikos ir Transporto sektorių statistiniai duomenys – Statistinių duomenų knyga, 2009 m.

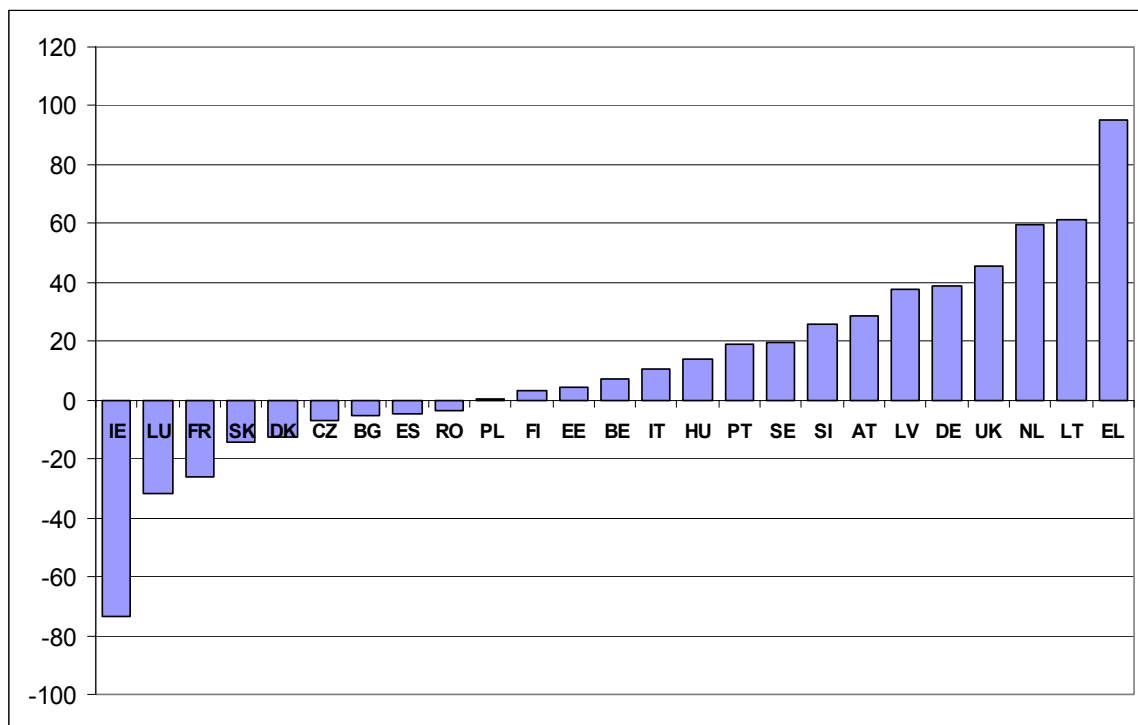
20. Geležinkeliui tenkanti keleivių vežimo sausuma rinkos dalis 2007 m. buvo 6,9 %, o 2003 m. – 6,5 %.

IV.2 Geležinkelių transportu vežtų krovinių ir keleivių skaičiaus ir geležinkelių transporto veiklos rezultatų tendencijos⁷

a) Krovinių vežimas

21. Po ilgai trukusio nuolatinio krovinių vežimo geležinkeliu mažėjimo, ypač naujose valstybėse narėse, 2000–2007 m. toks vežimas pastebimai išaugo (žr. 3 pav.); visų pirma, tai būdinga kai kurioms šalims, kur geležinkelių įmonės rinkos naujokės užėmė didelę rinkos dalį.

3 pav.: Geležinkelių transportu vežto krovinių kiekio pasikeitimas 2000–2007 m.



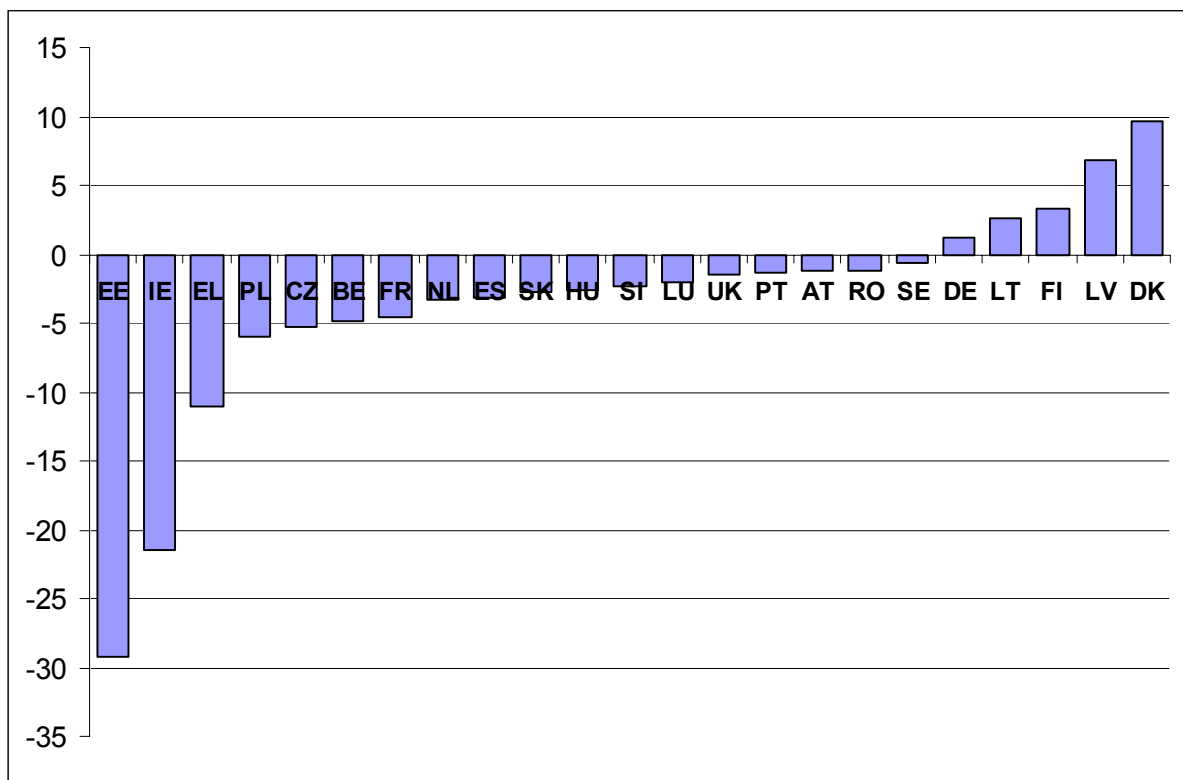
Šaltinis: ES Energetikos ir Transporto sektorių statistiniai duomenys – Statistinių duomenų knyga, 2009 m., 3.2.5 lentelė

22. 2007 m. ES–27 krovinių vežimas geležinkeliu išaugo 2,8 %, ES–12 – 1,1 %, o ES–15 – 3,7 % (žr. 8 ir kitus priedus).

⁷ „Geležinkelių transporto veiklos rezultatai“ – vežimas geležinkelių transportu, išreikštas tonos kilometrais arba keleivių km.

23. 2008 m. kilometrų tonomis išreikšta krovinių vežimo geležinkeliu raida ES–27 buvo labai nevienoda – Estijoje toks vežimas sumažėjo 29,2 %, o Airijoje – 21,5%; tuo tarpu Danijoje padidėjo 9,7 %, o Latvijoje – 6,9 % (žr. 4 pav.).

4 pav.: Geležinkelių transportu vežto krovinių kiekio tendencijos 2007–2008 m.



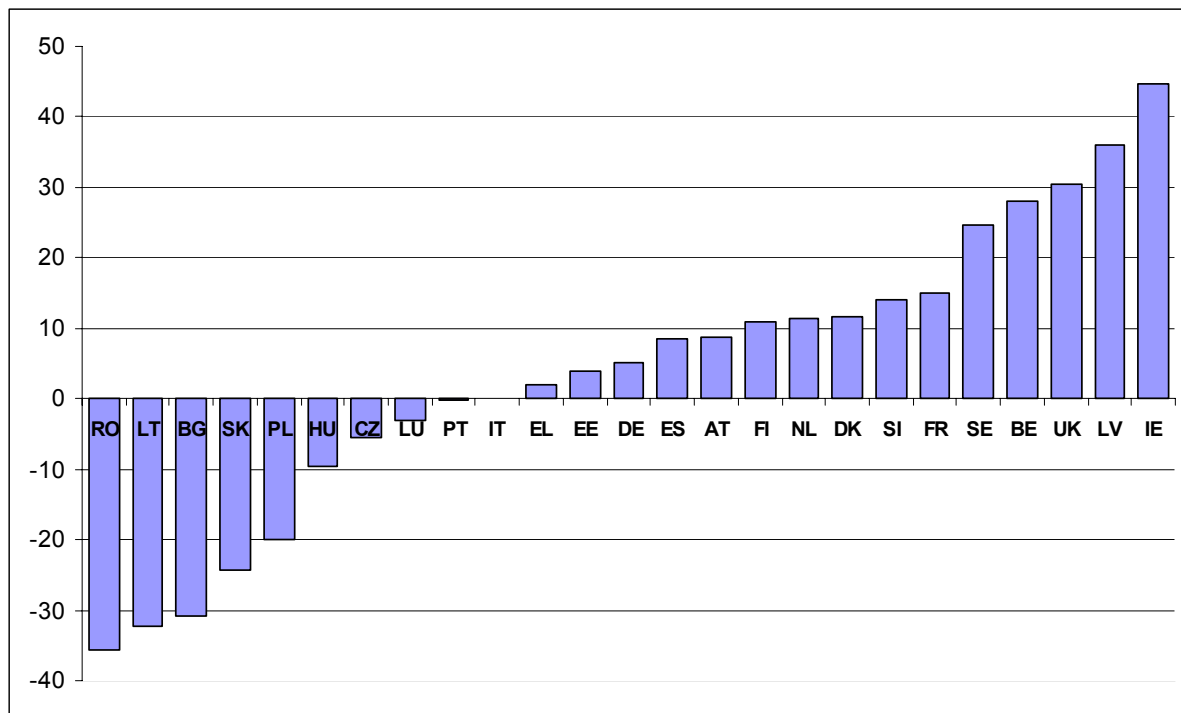
Šaltinis: Geležinkelių transporto rinkos priežiūros sistemos (GTRPS) klausimynas, kurį valstybės narės užpildė 2009 m. gegužės–birželio mėn.

24. Nuo 2008 m. vidurio krovinių vežimą geležinkeliu smarkiai paveikė ekonominė krizė; ji smogė, be kita ko, ir sektoriams, kurie tradiciškai naudojami krovinių vežimo geležinkeliu paslaugomis – metalurgijos, chemijos, automobilių pramonei. Remiantis negalutiniais Europos geležinkelio įmonių ir geležinkelių infrastruktūros valdytojų bendrijos (CER) duomenimis, nuo 2008 m. antrojo ketvirčio iki 2009 m. antrojo ketvirčio visoje ES krovinių vežimas geležinkeliu sumažėjo maždaug 28 %.

b) Keleivių vežimas

25. 2000–2007 m. dauguma valstybių narių ir ypač beveik visos ES–15 valstybės konstatavo keleivių vežimo geležinkeliu augimą. Jis sudaro 44,6 % Airijoje, 36,1 % Latvijoje ir 30,5 % Jungtinėje Karalystėje. Keleivių vežimas smarkiai sumažėjo keliose ES–12 valstybėse – Rumunijoje (-35,7 %), Lietuvoje (-32,3 %) ir Bulgarijoje (-30,8 %) (žr. 5 pav.).

5 pav.: Geležinkelių transportu vežto keleivių kiekio tendencijos 2000–2007 m.

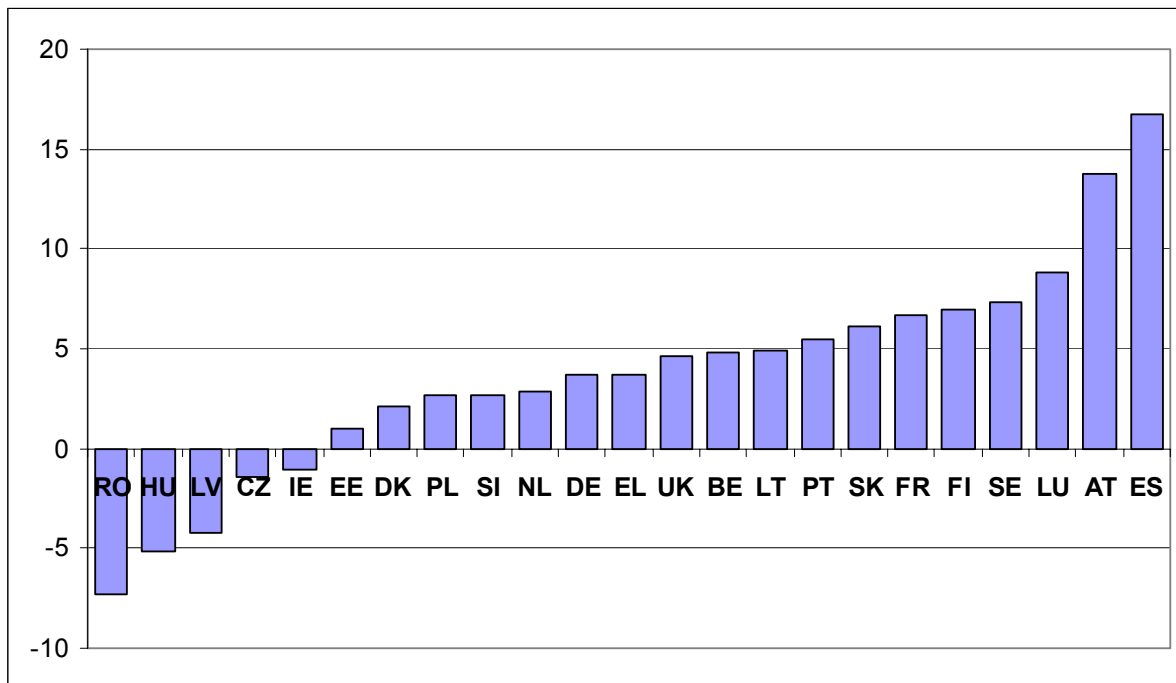


Šaltinis: ES Energetikos ir Transporto sektorių statistiniai duomenys – Statistinių duomenų knyga, 2009 m., 3.3.7 lentelė

26. Vežimas smarkiai padidėjo visų pirma greitojo geležinkelio linijose. Keleivių km skaičius, skaičiuojant milijonais keleivių, nuo 59 mln. 2000 m. pakilo iki 92 mln. 2007 m., iš kurių 48 mln. Prancūzijoje, 22 mln. Vokietijoje ir 8 mln. Italijoje. Greitajam geležinkeliui tenkanti bendro keleivių vežimo dalis 2007 m. ES–27 sudarė 23 %; Prancūzijos atveju šis skaičius yra beveik 60 %.

27. 2008 m. keleivių vežimas toliau augo, ypač Ispanijoje (+16,7%), Austrijoje (+13,8%) ir Liuksemburge (+8,8%). Keleivių vežimas labiausiai sumažėjo Rumunijoje (-7,3 %), Vengrijoje (-5,2 %) ir Latvijoje (-4,2 %) – žr. 6 pav.

6 pav.: Geležinkelių transportu vežto keleivių kiekio tendencijos 2007–2008 m.



Šaltinis: Geležinkelių transporto rinkos priežiūros sistemos (GTRPS) klausimynas, kurį valstybės narės užpildė 2009 m. gegužės – birželio mėn.

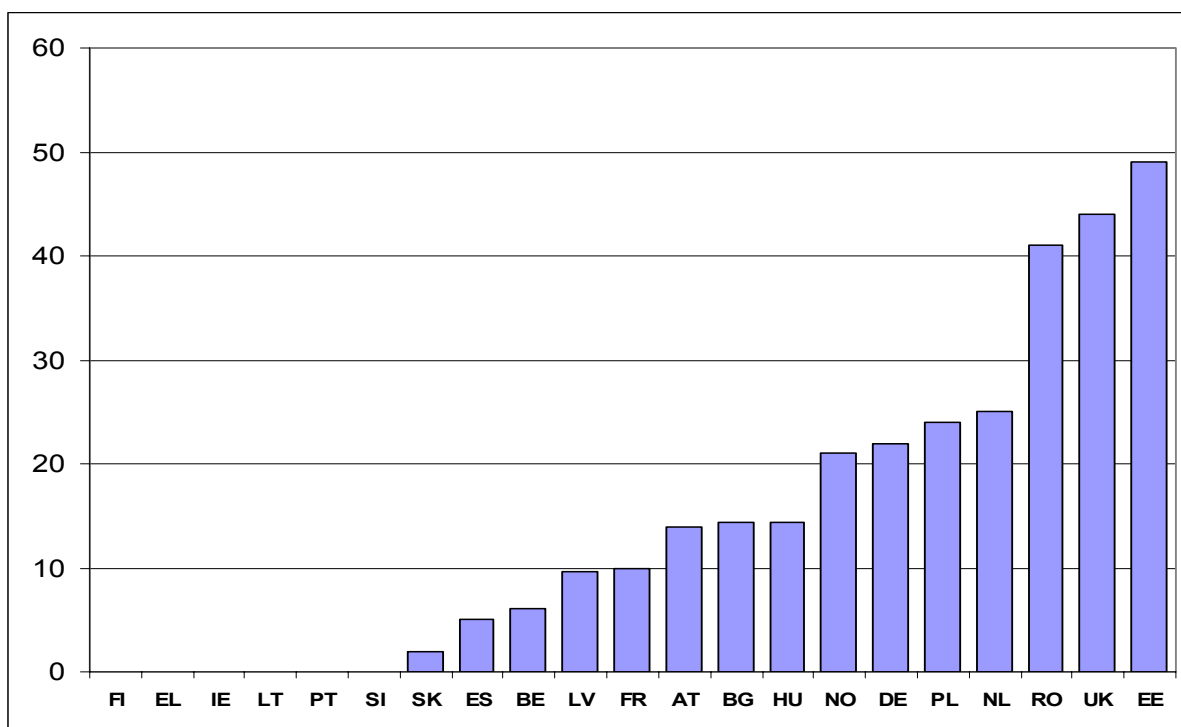
28. Remiantis negalutiniais Europos geležinkelio įmonių ir geležinkelių infrastruktūros valdytojų bendrijos (CER) duomenimis, nuo 2008 m. antrojo ketvirčio iki 2009 m. antrojo ketvirčio, keleivių vežimas ES–15 sumažėjo maždaug 5 %, o ES–12 – 0,7 %. Atrodo, kad toks sumažėjimas labiau pastebimas pirmosios klasės keleivių atveju, kur jis gali siekti daugiau nei 10 %; parduotų antrosios klasės bilietų skaičius išliko palyginti stabilus; tiek dėl dalies keleivių, kurie anksčiau keliaudavo pirmąja klase, tiek dėl palankios geležinkelių bendrovių kainų politikos.

V. GELEŽINKELIO RINKOS ATVĖRIMAS

29. Krovinių vežimo geležinkeliais rinkoje veiklą vykdo daugiau nei 600 licencijas turinčių geležinkelių įmonių, iš kurių 315 įmonių yra Vokietijoje ir 67 – Lenkijoje. Keleivių vežimo sektoriuje licencijas turinčių įmonių skaičius šiuo metu viršija 450, iš kurių 302 įmonės yra Vokietijoje, o 45 – Jungtinėje Karalystėje.
30. 7 pav. nurodoma, kokią rinkos dalį užima geležinkelio įmonės rinkos naujokės, teikiančios krovinių vežimo geležinkelių transportu paslaugas. Vertinant tonas kilometrais, geležinkelio įmonių rinkos naujokių didžiausia rinkos dalis užimama Estijoje (49 %), Jungtinėje Karalystėje (44 %), Rumunijoje (41 %), Nyderlanduose (25 %) ir Lenkijoje (24%). Keleivių vežimo atveju geležinkelio įmonių rinkos naujokės ypač didelę rinkos dalį užima Estijoje (58 %), Švedijoje ir Jungtinėje Karalystėje, kur kelios senojo monopolio

bendrovės įsiliejo į įvairius holdingus. 12 priede nurodoma, kokią rinkos dalį užima ES–27 atskiros bendrovės.

7 pav.: Krovinių vežimo geležinkelių transportu įmonių rinkos naujokių 2008 m. pabaigoje užimama rinkos dalis



Šaltinis: Geležinkelių transporto rinkos priežiūros sistemos (GTRPS) klausimynas, kurį valstybės narės užpildė 2009 m. gegužės – birželio mėn.

31. Krovinių vežimo rinka labiausiai atverta Estijoje, Jungtinėje Karalystėje ir Rumunijoje (žr. 13 priedą). Keliose valstybėse narėse tebėra monopolis *de facto*. Keleivių vežimo atveju dažnai pastebimas vietinių monopolijų sujungimas, kai skirtingų geležinkelio bendrovių konkurencija nevyksta.

VI. GELEŽINKELIO ĮMONIŲ VEIKLOS REZULTATAI

a) Darbo vietos

32. 2008 m. pabaigoje komercines paslaugas teikiančiose geležinkelių transporto įmonėse Lenkijoje dirbo 118 000, Prancūzijoje – 112 000, Vokietijoje – 86 000 darbuotojų (žr. 14 priedą). Tačiau infrastruktūros valdytojų ir geležinkelių transporto įmonių tarpusavio kompetencijos sritys valstybėse narėse yra skirtingos, todėl lyginti yra sudėtinga.

b) Finansinė padėtis

33. Vis dar pastebimas didelis atotrūkis tarp ES–15 ir ES–12 geležinkelio įmonių veiklos rezultatų (žr. 15 priedą). Geležinkelio įmonių prasta finansinė padėtis ES–12 valstybėse iš esmės susiklostė dėl to, kad už viešąsias paslaugas nuolatos buvo kompensuojama tik iš dalies, niekaip nepavyko panaikinti bendrovių išpareigojimų valstybei ir keletas

geležinkelio įmonių pastaraisiais metais ekonominiu atžvilgiu nepagrįstai investavo. Dabartinė krizė veikia visą ES–27, dėl to pastebimas bendras įmonių finansinės padėties pablogėjimas.

c) Riedmenys

34. Pagal Europos geležinkelių transporto pramonės sąjungą (UNIFE)⁸ metinis rinkos augimas 2007–2013 m. laikotarpiu pasaulyje 2008 m. turėjo būti 2,2 %. Tačiau realybėje šie skaičiai greičiausiai bus kuklesni dėl krizės, stipriai veikiančios, be kita ko, kroviniams vežti skirtų riedmenų įsigijimus.
35. 2013 m. ypač greitų traukinių sektorius turėtų būti dinamiškiausias vakarinėje Europos dalyje; rytinėje žemyno dalyje dominuos įprastinių keleivinių ir krovinių traukinių sektorius.

d) Paslaugų kokybė ir bilietų kainų palyginimas

36. Krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų kokybę (šia tema 2008 m. buvo paskelbtas komunikatas⁹) Europos Sąjungoje vis dar sunku įvertinti, nes nėra kokybės indikatorių. Ten, kur tokių indikatorių esama, pvz., įvairiarūšio transporto atveju (žr. 16 priedą), matyti, kad paslaugų kokybė vis dar nepatenkinama.
37. Keleivių vežimo atveju vartotojų pasitenkinimo tarp miestinio transporto paslaugomis lygis tebėra nedidelis: remiantis Komisijos užsakymu atliktu tyrimu (žr. 23 priedą)¹⁰, mažiau nei pusė visų keleivių yra patenkinti.
38. Kito tyrimo¹¹ duomenys rodo, kad traukinių bilietų kainos valstybėse narėse labai skiriasi; antros klasės bilietas 200 km atstumui nuvažiuoti kainuoja 60 eurų ekvivalentą Jungtinėje Karalystėje ir 48 eurus Vokietijoje; bet ne daugiau kaip 5,50 eurų Bulgarijoje ir 6 eurų Latvijoje ekvivalentą. ES–15 pigiausi bilietai yra Graikijoje (8 eurai), Portugalijoje (14) ir Belgijoje (17).

e) Sauga

39. Remiantis Europos geležinkelio agentūros ataskaita, 2007 m. geležinkelio avarijose žuvo 1517 žmonių, o ankstesniais metais – 1319 žmonių; žuvusiųjų padaugėjimas susijęs su didesniu žuvusiųjų skaičiumi pervažose. Skaičiuojant vien tik traukinių keleivius, 2007 m. ES žuvo 70 žmonių, tuo tarpu aukų keliuose skaičius buvo 40 000; be to, geležinkelio avarijų aukų skaičius sumažėjo nuo 400 (1970 m.) iki 77 (2006 m.) (žr. 24 priedą).

VII. GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA

a) Tinklų ilgis

⁸ Tyrimas „UNIFE Worldwide Rail Market Study – Status Quo and Outlook 2016“, 2008 m.

⁹ 2008 m. rugsėjo 8 d. Komisijos komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui „Krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų kokybė“ [COM(2008) 536 galutinis – Oficialiajame leidinyje nepaskelbtas].

¹⁰ Šaltinis: IPSOS 2006 m. ir 2008 m. vartotojų apklausos

¹¹ Šaltinis: UBS tyrimas „Darbo užmokestis ir kainos 2009 m.“

40. Bendras geležinkelio linijų ilgis ES yra maždaug 212 000 km. Valstybės narės, kuriose geležinkelio tinklai ilgiausi, yra Vokietija (33 890 km), Prancūzija (29 918 km) ir Lenkija (19 419 km) (žr. 17 priedą). Malta ir Kipras geležinkelio linijų neturi. Čekijoje, Belgijoje ir Liuksemburge geležinkelio linijų tankumas didžiausias (atitinkamai 122, 111 et 106 km/1000 km²).
41. 2008 m. Europos geležinkelių tinkle buvo eksploatuojama 5 764 km greitojo geležinkelio linijų, nutiestų Prancūzijoje, Ispanijoje, Vokietijoje, Italijoje, Belgijoje ir Jungtinėje Karalystėje. Greitojo geležinkelio tinklas smarkiai plečiamas, ypač Ispanijoje, kur dabar tiesiama daugiau nei 1 600 km linijų (žr. 18 priedą).

b) Investicijos į infrastruktūrą

42. ES–12 šalims būdingos menkos investicijos į geležinkelių transportą; remiantis CER pateiktais 2006 m. duomenimis, vidutinis investavimas į 1 km geležinkelio linijų priežiūrą ES–15 buvo 5 kartus didesnis už ES–12 (žr. 20 priedą).
43. Be to, pastebimas pagal sanglaudos politiką bendrai finansuojamų geležinkelio investicijų sąstingis palyginti su 2000–2006 m. laikotarpio duomenimis. Tenka tai konstatuoti, nepaisant ypač palankių aplinkybių, kai pagal regioninę politiką transportui skiriamas biudžetas padidėjo 69 %. ES–12 iš visų nacionalinių investicijų į transporto sektorių geležinkeliui didžiausia dalis tenka Slovėnijoje (45,6 %), Lietuvoje (36,5 %), Čekijoje ir Slovakijoje (34 %); mažiausia dalis tenka Lenkijoje (20,8 %). Taigi investicijos į kelių infrastruktūras Vakarų Europoje ir tuo labiau ES–12 ir toliau yra daug didesnės už investicijas į geležinkelius, kaip tai matyti iš Tarptautinio transporto forumo (ITF) atlikto tyrimo¹² (žr. 19 priedą).

c) Mokesčiai ir daugiamečiai susitarimai

44. Remiantis minėtuoju ITF, infrastruktūros valdytojų renkami naudojimosi geležinkeliu mokesčiai labai skiriasi (žr. 21 priedą). Paprastai naujosiose valstybėse narėse, ypač Slovakijoje ir Baltijos valstybėse, mokesčiai už krovinių vežimą yra labai dideli; o Danijoje, Ispanijoje ir Švedijoje tokie mokesčiai mažiausi. Tarpmiestiniams keleiviniams traukiniams taikomi mokesčiai už geležinkelio naudojimą didžiausi Belgijoje, Lietuvoje ir Vokietijoje; jie mažiausi Šiaurės šalyse.
45. Tačiau Tarptautinės mišriojo vežimo kelių ir geležinkelių transportu bendrovių sąjungos (UIRR) duomenimis, dėl krizės sumažėję vežimai privertė kai kuriuos infrastruktūros valdytojus sumažinti kroviniams traukiniams taikomus mokesčius, ypač Slovakijoje ir Lenkijoje.
46. Daugiamečių susitarimų klausimu Komisijos komunikate Tarybai ir Europos Parlamentui¹³ valstybėms narėms ir infrastruktūros valdytojams rekomenduojamos tam tikros priemonės, skirtos užtikrinti gerą paslaugų lygį ir būtiną finansinę pusiausvyrą. Daugiamečius susitarimus infrastruktūros valdytojai ir geležinkelių įmonės pasirašė šešiose valstybėse

¹² Tyrimas „Charges for the Use of Rail Infrastructure 2008“.

¹³ 2008 m. vasario 6 d. komunikatas „Daugiamečiai susitarimai dėl geležinkelių infrastruktūros kokybės“, COM(2008) 54.

narėse (žr. 22 priedą).

d) ERTMS diegimas

47. ERTMS (*European Railway Traffic Management System*) sistemos diegimas yra svarbus pažangos veiksnys siekiant didesnės sąveikos. 2009 m. pabaigoje Europos Sąjungoje visas geležinkelio linijų, kuriose įdiegta ERTMS, ilgis yra maždaug 3 000 km. Pagal nacionalinius įdiegimo planus matyti, kad 2012 m. tinklo, kuriame bus įdiegta ERTMS, ilgis turėtų siekti 20 000 km, o 2020 m. – 30 000 km.
48. 2009 m. liepos 22 d. buvo patvirtintas įdiegimo Europoje planas. Tokio plano pagrindas – nacionaliniai planai, tačiau didžiausias dėmesys skiriamas Europos mastu svarbiausioms linijoms. Todėl jame neatkartojami ištisi nacionaliniai planai, bet numatoma, kad pagrindinėse linijose sistemą įdiegti privalu iki tam tikrų datų. Taigi apie 2020 m. pagrindinius Europos krovinių centrus sujungs linijos su įdiegta ERTMS; taip krovinių vežėjams atsivers naujos galimybės.

VIII. IŠVADOS

49. Šioje ataskaitoje pateikiamos pagrindinės tendencijos, kurios per pastaruosius keletą metų, ypač 2008 m., buvo nustatytos ES geležinkelių transporto rinkoje. Nežiūrint dar nežinomo dabartinės ekonominės krizės poveikio, jau aišku, kad dėl Europos geležinkelių transporto erdvės plėtros ir laipsniško rinkos atvėrimo konkurencijai pavyko stabilizuoti geležinkelio užimamą dalį transporto sistemoje.
50. Be to, šiame dokumente apžvelgiami pirmieji apčiuopiami nuo 2008 m. vidurio sektorių palietusios krizės padariniai. Padariniai labiau pastebimi geležinkelių vežamų krovinių sektoriuje, negu keleivių vežimo sektoriuje. Beje, krizės poveikis labiau jaučiamas riedmenų sektoriuje negu infrastruktūros sektoriuje, kurį teigiamai paveikti turėtų valstybių narių numatytos ekonominio atkūrimo priemonės.
51. Paskelbti atkūrimo planai geležinkelių tinklui, daugiausia ES–15 šalyse, turėtų atnešti maždaug 20 mlrd. EUR naudos. Tačiau iškilo tam tikrų abejonių dėl kai kurių valstybių finansinio pajėgumo atlikti visas numatytas investicijas, nepaisant numatomų biudžeto sunkumų ir išiskolinimų didėjimo. Dalyvaudama šiame atkūrime ir siekdama greitinti transeuropinių tinklų plėtrą Europos Sąjunga sutelkė esamas lėšas išsipareigodama skirti 500 mln. EUR iš TEN–T biudžeto.
52. Kita vertus, dėl dabartinės krizės pastebimas krovinių vežimo geležinkelių sektoriaus konsolidacijos pagyvėjimas, kuriam būdinga kai kurių grupių, pvz., *DB Schenker*, ekspansija į užsienį, kaip tai matyti iš 8 pav.

8 pav.: Pagrindiniai geležinkelio srities sektoriaus susijungimai ir įsigijimai nuo 2005 m.

Metai	Bendrovė	ėmė kontroliuoti	bendrovę
2005	DB Schenker (DE)	98%	RBH (DE)
2005	Trenitalia (IT)	51%	TX Logistik (DE)
2006	Babcock & Brown (AU)	100%	Crossrail (CH)
2007	DB Schenker (DE)	100%	WS (UK)
2007	DB Schenker (DE)	55,1%	Tansfesa (ES)
2008	DB Schenker (DE)	49%	Nord Cargo (FR)
2008	SNCF (FR)	75%	ITL (DE)
2008	OKD Doprava (CZ)	100%	Viamont Cargo (CZ)
2008	Rail Cargo Austria (AT)	55%	Linea (FR)
2008	Veolia (IT)	100%	Rail4Chem (DE)
2009	DB Schenker (DE)	100%	PCC (PL)
2009	Europorte 2 (FR)	100%	Veolia Cargo (FR)
2009	SNCF (FR)	100%	Veolia Cargo (DE)
2009	Veolia Transport (IT)	50%	Transdev (FR)
2009	DB Schenker (DE)	95%	PTK Holding (PL)

Šaltinis: Mofair („Wettbewerber-Report Eisenbahn 2008-2009“); Europos Komisija

53. Tebėra matomas aiškus ES–15 ir ES–12 valstybių, kuriose finansinė geležinkelių transporto įmonių padėtis dar dažnai prasta, skirtumas. Kai kuriems ūkinės veiklos vykdytojams šią problemą teko spręsti arba masiškai pereinant prie darbo nevisą darbo dieną, kaip tai atsitiko Slovakijoje, arba atleidžiant dalį darbuotojų, kaip Bulgarijoje.
54. Krovinių vežimas bus atkuriamas pasinaudojant laukiamu krovinių vežimo koridorių sukūrimu¹⁴, taip pat plėtojant vežimą į trečiąsias šalis – ES kaimynės – ir iš jų. Dabar vykstančiomis derybomis dėl sutarties su Balkanų šalimis, Bendrijos priėmimo į OTIF procesą ir techniniu bendradarbiavimu su Geležinkelių bendradarbiavimo organizacija (OSJD) prisidedama prie tokios perspektyvos.
55. Geležinkelių transporto rinkos priežiūros procesą netrukus papildys du tyrimai, kurie Komisijos užsakymu šiuo metu vyksta. Jie atitinkamai vadinasi „Tarptautinio vežimo padėtis ir perspektyvos“ ir „Tollesnio geležinkelių transporto rinkos atvėrimo reglamentavimo alternatyvų tyrimas“.

¹⁴ Reglamentas dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo pasiūlymas, 2008 m. gruodžio 11 d.