



Briuselis, 2014 06 13
COM(2014) 353 final

PART 1/2

KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

Ketvirtoji geležinkelių transporto rinkos plėtros stebėsenos ataskaita

{SWD(2014) 186 final}

KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

Ketvirtoji geležinkelių transporto rinkos plėtros stebėsenos ataskaita

TURINYS

1.	Vidaus rinkos raida geležinkelių paslaugų sektoriuje	4
1.1.	Baltosios knygos dėl transporto tikslai (2011 m.).....	4
1.2.	Keleivių vežimo geležinkeliais rinka šiandien	5
1.3.	Keleivių vežimo geležinkeliais rinkos raida	9
1.4.	Krovinių vežimo geležinkeliais rinka šiandien	12
1.5.	Krovinių vežimo geležinkeliais rinkos raida.....	13
2.	Geležinkelių įmonėms teikiamų paslaugų vidaus rinkos raida	15
2.1.	Stotys.....	16
2.1.1.	Stotys visoje Europos Sąjungoje	16
2.1.2.	Nuosavybė ir valdymas	18
2.1.3.	Galimybė geležinkelių įmonėms naudotis stoties infrastruktūra	20
2.1.4.	Paslaugų kokybė stotyse (įskaitant galimybę jomis naudotis riboto judumo asmenims)	20
2.2.	Krovinių terminalai, manevrinės stotys ir saugyklos	22
2.3.	Techninės priežiūros įrenginiai	24
2.4.	Kiti įrenginiai: prieigos prie uosto, pagalbos teikimo ir degalų atsargų papildymo ..	25
3.	Pagrindinės sąlygos	26
3.1.	Mokesčiai už naudojamą infrastruktūrą	26
3.1.1.	Infrastruktūros mokesčiai teikiant krovinių vežimo paslaugas	26
3.1.2.	Infrastruktūros mokesčiai teikiant tarpmiestinio vežimo paslaugas	28
3.1.3.	Infrastruktūros mokesčiai teikiant vežimo paslaugas priemiesčiuose	30
3.1.4.	Infrastruktūros mokesčiai – bendras vertinimas	32
3.2.	Pajėgumų paskirstymas	33
3.3.	Investicijos į infrastruktūrą	36
3.4.	Pokyčiai kainų srityje	38

Šios ataskaitos priedai pateikiami SWD(2014) 186

IŽANGA

Kaip numatyta 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34, kuria sukurama bendra Europos geležinkelių erdvė (nauja redakcija)¹, 15 straipsnio 4 dalyje, kas dvejus metus Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą, kurioje praneša apie:

- a) vidaus rinkos raidą geležinkelių paslaugų sektoriuje ;
- b) ir geležinkelio įmonėms teiktinas paslaugas (Direktyvos 2012/34/ES II priedas);
- c) bendrąsias sąlygas;
- d) Europos Sąjungos geležinkelių tinklo būklę;
- e) prieigos prie infrastruktūros teisių panaudojimą;
- f) kliūtis, trukdančias teikti veiksmingesnes geležinkelių paslaugas;
- g) infrastruktūros ribotumus;
- h) teisės aktų poreikį.

Kaip numatyta 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES 15 straipsnio 3 dalyje, Komisija turi stebėti „tinklų panaudojimą“ ir „bendrųjų sąlygų raidą geležinkelių sektoriuje“, ypač susijusią su:

- mokesčiais už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra;
- pajėgumų paskirstymu;
- investicijomis į infrastruktūrą;
- pokyčiais kainų srityje;
- geležinkelių transporto paslaugų kokybe;
- geležinkelių transporto paslaugomis, dėl kurių sudarytos viešųjų paslaugų sutartys;
- licencijavimu;
- rinkos atvirumo laipsniu;
- suderinimo tarp valstybių narių laipsniu;
- užimtumo ir susijusių socialinių sąlygų raida.

Palyginti su ankstesne direktyva², Direktyvoje 2012/34/ES buvo išplėsta Komisijos reguliarių ataskaitų apimtis ir dabar Komisijos ataskaitos aprėpia vidaus rinkos raidą geležinkelių paslaugų sektoriuje ir bendrąsias sąlygas, pavyzdžiui, investicijas į infrastruktūrą, paslaugų kokybę, viešųjų paslaugų įsipareigojimus bei užimtumo ir susijusių socialinių sąlygų vystymąsi – pirmą kartą tokie duomenys buvo pateikti Geležinkelių transporto rinkos stebėsenos sistemos (GTRSS) ataskaitoje. Kiti Komisijai taikomi ataskaitų teikimo ir stebėsenos reikalavimai yra nustatyti Direktyvoje 91/440 su pakeitimais, padarytais direktyvomis 2001/12 ir 2004/51, ir įgyvendinami pagal Reglamentą 91/2003 dėl geležinkelių transporto statistikos.

¹ OL L 343, 2012 12 14, p. 32.

² 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo, OL L 75, 2001 3 15, p. 29.

Tai yra ketvirtoji geležinkelių transporto rinkos plėtros ataskaita, prie kurios pridedamas Komisijos tarnybų darbinis dokumentas [SWD(2014) 186] su visais priedais, kuriuose yra daugelis vertinimus pagrindžiančių duomenų. Ankstesnės ataskaitos paskelbtos 2007³, 2009⁴ ir 2012⁵ metais ir prie jų visų pridėti Komisijos tarnybų darbiniai dokumentai su statistinių duomenų priedais.

Dauguma šios ataskaitos duomenų buvo gauta valstybėms narėms atsakius į klausimynų (2011 ir 2012 metais išsiųstų GTRSS klausimynų) klausimus ir panaudojus Eurostato duomenis, tačiau gauta informacija buvo papildyta naudojant kitus šaltinius, kaip antai „Eurobarometro“ apklausą (paslaugų kokybė), viešai prieinamą informaciją apie mokesčius už naudojimąsi geležinkeliais, metines finansines ataskaitas, valstybės pagalbos rezultatų suvestinės duomenis arba tam tikrų suinteresuotųjų šalių (pavyzdžiui, UIC⁶, UNIFE⁷ ir kt.) pateiktus duomenis. Duomenų rinkimas kai kuriose neseniai įtrauktose srityse, pavyzdžiui, vidaus rinkos geležinkelių paslaugų sektoriaus srityje, tebėra svarstomas kartu su GTRSS įgyvendinimo aktu, todėl ataskaitoje pateikiami duomenys apie tokias sritis vis dar yra fragmentiški.

1. VIDAUS RINKOS RAIDĄ GELEŽINKELIŲ PASLAUGŲ SEKTORIJE

1.1. Baltosios knygos dėl transporto tikslai (2011 m.)

Baltojoje knygoje dėl transporto (2011 m.)⁸ rekomenduojama:

- iki 2030 m. 30 proc. daugiau kaip 300 km sausumos keliais vežamų krovinių turėtų būti gabenama kitų rūšių transportu – geležinkelių arba vandens transportu;
- iki 2050 m. 50 proc. daugiau kaip 300 km keliais vežamų krovinių turėtų būti gabenama geležinkelių arba vandens transportu;
- iki 2050 m. didžioji keleivių vežimo vidutiniais nuotoliais dalis turėtų būti vykdoma traukiniais.

1 LAUKAS. GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO MATAVIMO VIENETAI

Keleivinis transportas dažniausiai matuojamas keleivių skaičių padauginus iš kilometrų – tai vadinama keleivio kilometrais. Traukinio kilometrai – tai atstumas, kurį faktiškai nuvažiuoja traukinys.

300 kilometrų nuvažiavęs iš Paryžiaus į Briuselį vykstantis traukinys, kuriuo važiuoja 500 keleivių, nuvažiuos 150 000 keleivio kilometrų ir 300 traukinio kilometrų.

Matuojant krovinį transportą naudojamos tonos, padaugintos iš kilometrų – toks matavimo vienetas vadinamas tonkilometriu.

³ 2007 m. spalio 18 d. Europos Komisija priėmė Komunikatą Tarybai ir Europos Parlamentui dėl geležinkelių transporto rinkos plėtros priežiūros COM(2007) 609, prie kurio pridedamas Komisijos tarnybų darbinis dokumentas SEC(2007) 1323.

⁴ 2009 m. gruodžio 18 d. Europos Komisija priėmė Ataskaitą Tarybai ir Europos Parlamentui dėl geležinkelių transporto rinkos plėtros priežiūros COM(2009) 676, prie kurios pridedamas Komisijos tarnybų darbinis dokumentas SEC(2009) 1687.

⁵ 2012 m. rugpjūčio 21 d. Europos Komisija priėmė Trečiąją ataskaitą Tarybai ir Europos Parlamentui dėl geležinkelių transporto rinkos plėtros priežiūros COM(2012) 0459, prie kurios pridedamas Komisijos tarnybų darbinis dokumentas SWD(2012) 246 galutinis/2.

⁶ *Union Internationale des Chemins de Fer* (UIC).

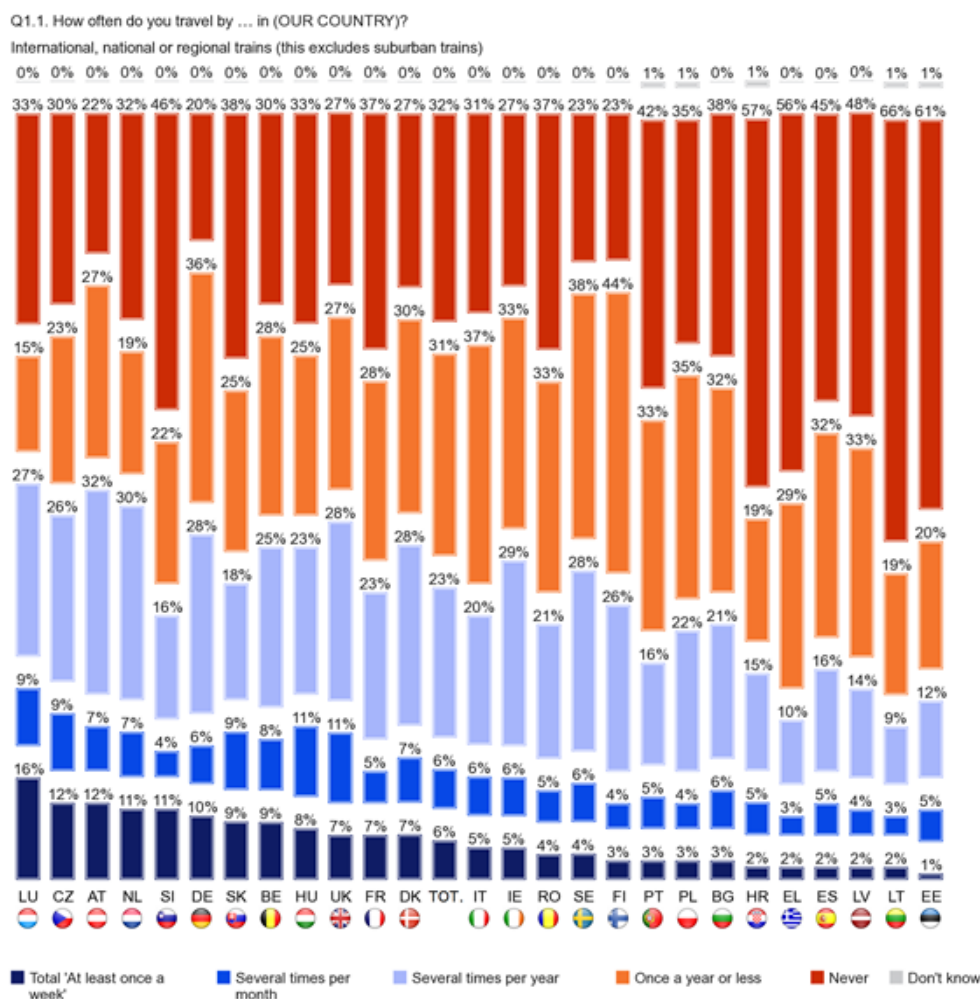
⁷ Europos geležinkelių įrangos gamintojų asociacija.

⁸ Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011) 0144 galutinis).

1.2. Keleivių vežimo geležinkeliais rinka šiandien

2013 metų greitosios „Eurobarometro“ apklausos⁹, kurioje dalyvavo apie 28 000 vyresnių nei 15 metų respondentų, duomenimis, tik 12 proc. europiečių reguliariai naudojami traukiniais (14 proc. naudojami priemiestiniais traukiniais): 6 proc. europiečių traukiniu važiuoja ne rečiau kaip kartą per savaitę ir 6 proc. šią transporto priemonę renkasi kelis kartus per mėnesį, tačiau 32 proc. Europos gyventojų niekada nevažiuoja traukiniu, nors 83 proc. europiečių gyvena ne toliau kaip už 30 min. kelio nuo traukinių stoties¹⁰ (plg. 14a diagramą).

1 diagrama. Naudojimosi geležinkelių transporto paslaugomis dažnumas 2013 metais – šalies, regionų ir tarptautiniai traukiniai



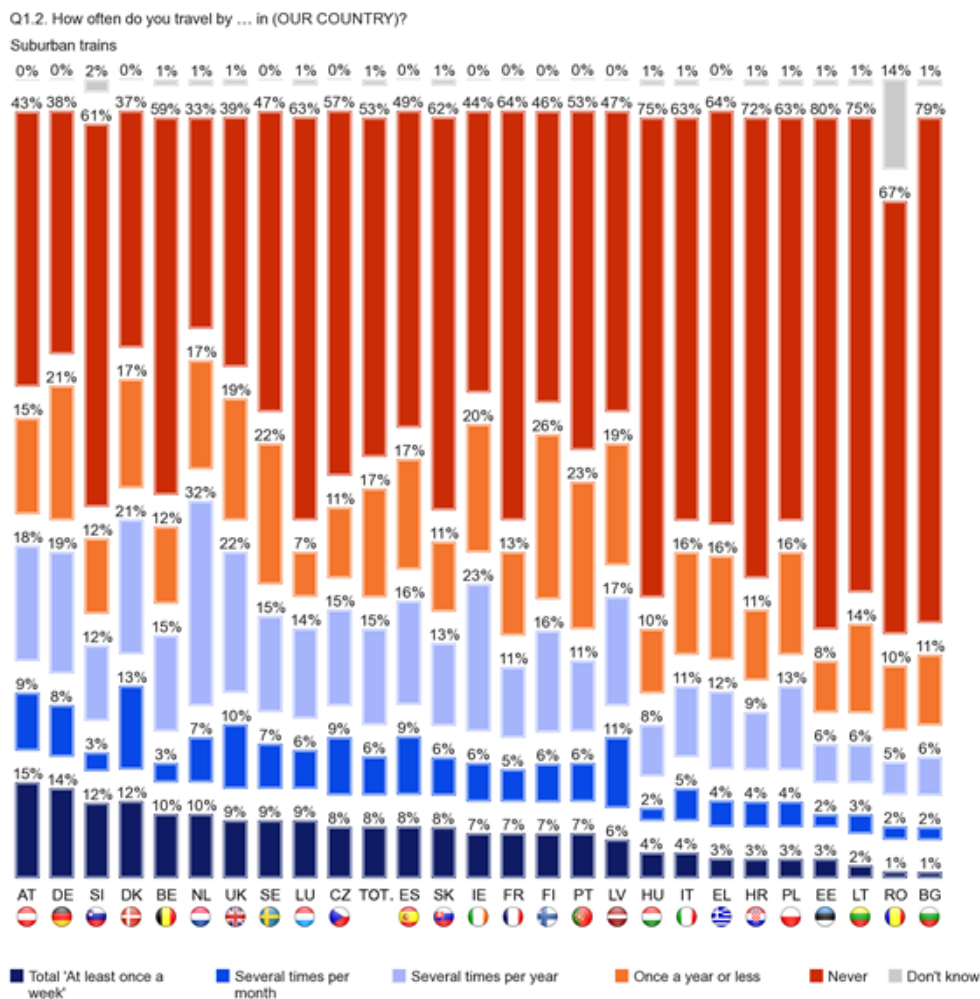
Šaltinis: 382a greitoji „Eurobarometro“ apklausa dėl europiečių pasitenkinimo geležinkelių transporto paslaugomis; Komisijos tarnybų darbinio dokumento SWD(2014) 186 2 priedas.

⁹ 2012 m. gruodžio 16 d. paskelbta 382a greitoji „Eurobarometro“ atlikta apklausa dėl europiečių pasitenkinimo geležinkelių transporto paslaugomis. Telefonu atliktos 28 036 vyresnių nei 15 metų Europos gyventojų apklausos (kiekvienoje valstybėje narėje apklausta apie 1 000 respondentų). Daugiau informacijos pateikiama I priede.

¹⁰ *Ibid.*

Įdomu tai, kad naudojimasis priemiestiniais traukiniais yra daug labiau skiriasi tarp aktyvių šių paslaugų naudotojų (14 proc.) ir jomis nesinaudojančių asmenų (53 proc.), palyginti su naudojimusi paprastaisiais traukiniais. Dažnai šia paslauga besinaudojančiųjų grupę sudaro daugiausia paaugliai ir jaunuoliai, važiuojantys į darbą ar mokslo įstaigą ir atgal¹¹, o nesinaudojančių šia paslauga asmenų grupėje dauguma respondentų buvo vyresni nei 55 metų (39 proc. niekada nevažiavo priemiestiniu traukiniu).

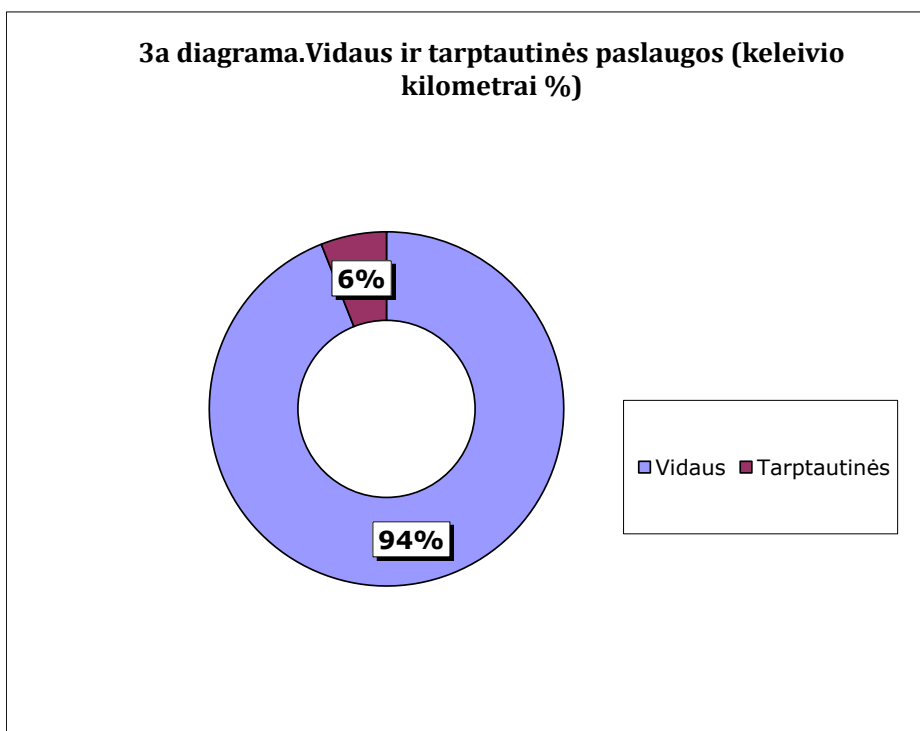
2 diagrama. Naudojimosi geležinkelių transporto paslaugomis dažnumas 2013 metais – priemiestiniai traukiniai



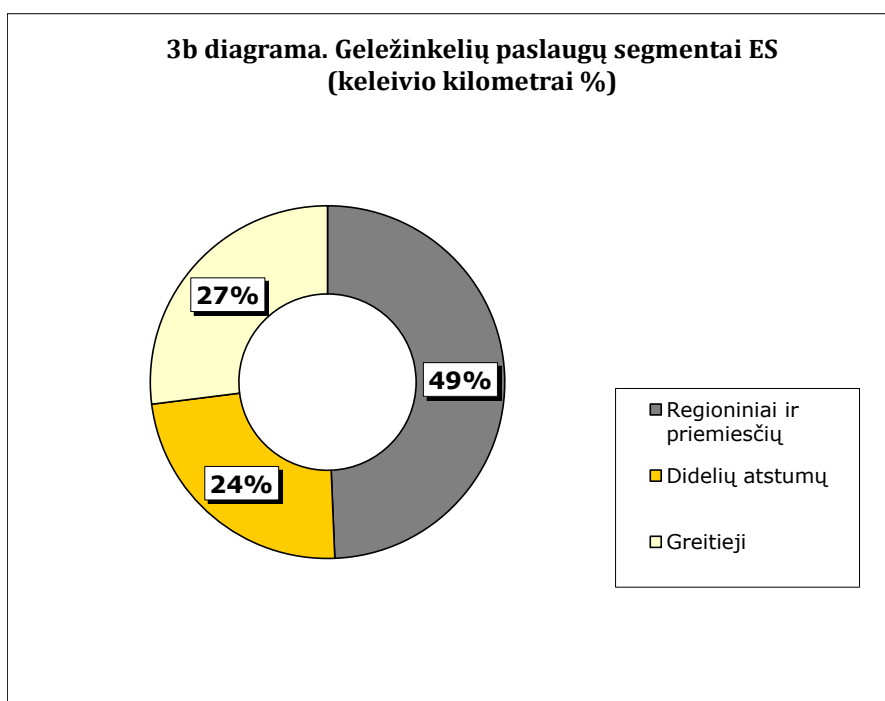
Šaltinis: 382a greitoji „Eurobarometro“ apklausa dėl europiečių pasitenkinimo geležinkelių transporto paslaugomis; Komisijos tarnybų darbinio dokumento SWD(2014) 186 2 priedas.

¹¹ Į darbą, mokyklą ar universitetą važiuojantys studentai ir mokiniai.

Didžioji dalis geležinkelių transporto paslaugų yra vidaus paslaugos – jos sudaro 94 proc. visų keleivio kilometrų ES. Tarptautinės paslaugos sudaro tik 6 proc. visų keleivio kilometrų, bet yra svarbios Liuksemburge (30 proc.), Austrijoje (15 proc.), Belgijoje (13 proc.), Prancūzijoje ir Latvijoje (abiejose šalyse 11 proc.).

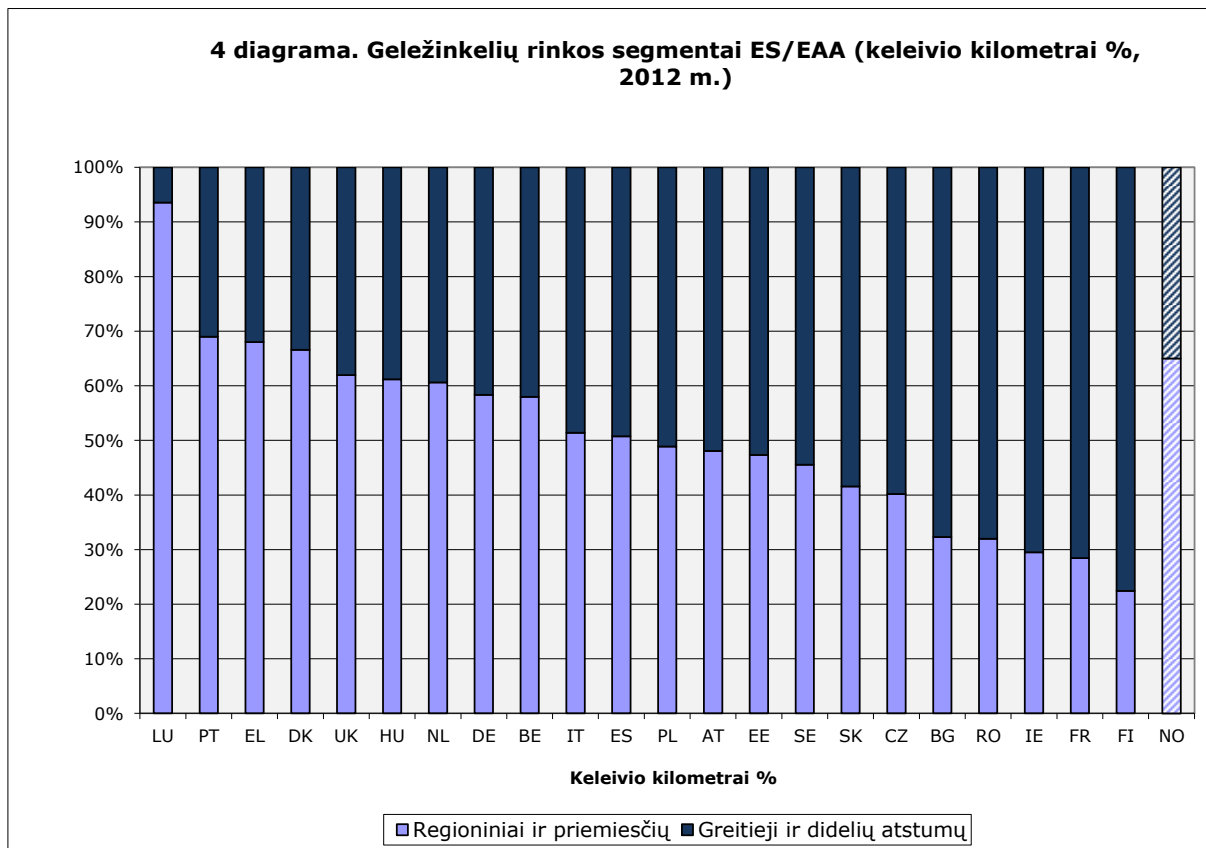


Šaltinis: Eurostatas.



Šaltinis: valstybių narių atsakymai į klausimynų klausimus, skaičiavimai pagal metinių ataskaitų duomenis, Tarptautinės geležinkelių sąjungos (UIC) ir „Steer Davies Gleave“ (4-ojo geležinkelių dokumentų rinkinio tyrimas); ES ir Europos aplinkos agentūros (EAA) duomenys (įskaitant Norvegiją) visiškai sutampa; tarnybų darbinio dokumento SWD(2014) 186 5a priedas.

Vertinant pagal rinkos segmentus, **vieną pusę** kelionių Europos geležinkelių transportu galima priskirti **regioninėms ir priemiesčių paslaugoms**, o **kita pusė** yra susijusi su **didelių atstumų / tarpmiestinėmis arba greitųjų traukinių paslaugomis** (2011 metais 27 proc. visų keleivio kilometrų¹²). Įvairiose valstybėse narėse situacija labai skiriasi, pavyzdžiui, Jungtinė Karalystė iš esmės yra važiuojančiųjų į darbą ir atgal rinka, o Prancūzija dėl TGV veiklos iš esmės yra didelių atstumų rinka.

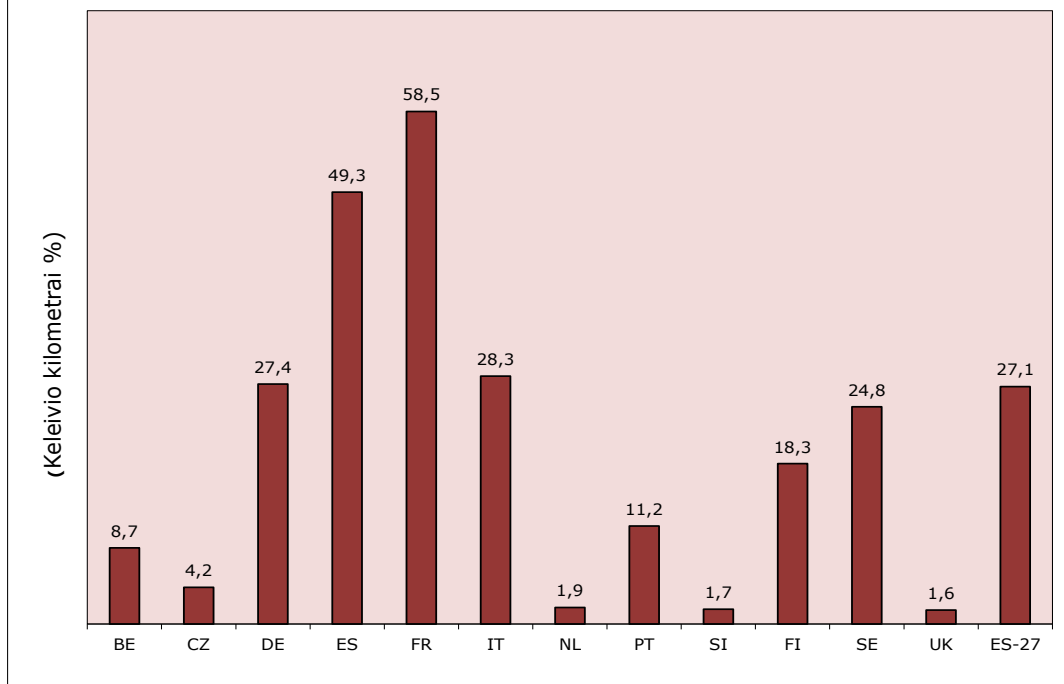


Šaltinis: atsakymai į GTRSS klausimų klausimus ir skaičiavimai (šaltiniai: UIC duomenų rinkiniai, „Amadeus“, CP, FS ir RENFE metinės ataskaitos, Baltoji knyga dėl transporto prielaidų). Nėra duomenų apie Lietuvą, Latviją ir Estiją.

Didelių atstumų rinkoje kai kuriose valstybėse narėse beveik išimtinai dominuoja greitieji traukiniai: 2011 metais Prancūzijoje ir Ispanijoje greitaisiais traukiniais buvo nuvažiuoti atitinkamai 58 proc. ir 49 proc. visų keleivio kilometrų.

¹² 2013 m. statistinių duomenų knygelė „EU transport in figures“, p. 52.

5 diagrama. Greitieji traukiniai 2011 m. (keleivio kilometrai %)



Šaltinis: 2013 m. statistinių duomenų knygelė „EU transport in figures“, kurioje pateikti UIC duomenys, Tarnybų darbinio dokumento SWD(2014) 186 5b priedas. Šioje diagramoje greitųjų geležinkelių transportas apima visus greituosius geležinkelių riedmenis (įskaitant traukinius pakreipiamaisiais kėbulais, galinčius važiuoti 200 km/h greičiu). Tam nebūtinai reikalinga greitųjų geležinkelių infrastruktūra.

2 LAUKAS. GELEŽINKELIŲ RINKOS SEGMENTAI

Greitųjų traukinių (pavyzdžiui, TGV, ICE ir kt.) ir didelių atstumų paprastųjų traukinių (pavyzdžiui, *Intercity*), kuriuose vietas dažnai (bet ne visada) reikia užsisakyti iš anksto, paslaugas teikiančios įmonės daugiausia konkuruoja su oro transportu ir iš dalies su automobiliais ir tarp miestiniais autobusais. Nuo 1990 metų greitieji traukiniai (beveik visada) naudojami specialia infrastruktūra, kelių ilgis išaugo šešis kartus (nuo 1 024 km iki 6 872 km 2009 metais¹³) ir paprastai tokie traukiniai stoja tik didelėse miestų aglomeracijose.

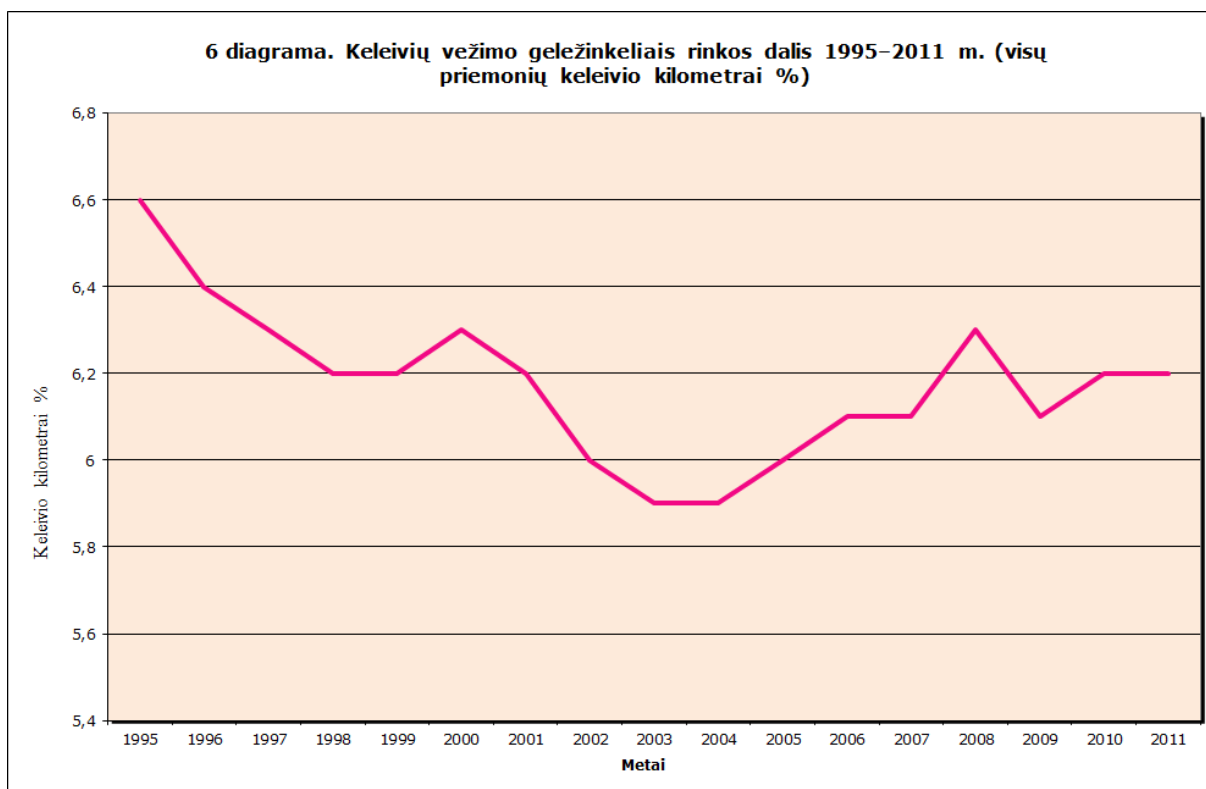
Vidutinio nuotolio / regioninių traukinių (pavyzdžiui, *Inter-Regio*) ir priemiestinių traukinių paslaugos (pavyzdžiui, RER, *S-Bahn*, *Cercanias* ir kt.) daugiausia konkuruoja su automobiliais; tokiuose traukiniuose vietas nėra skirstomos. Priemiestinio traukinio paslaugos dažnai būna susietos su metro tinklais. Tokios paslaugos dažniausiai yra dotuojamos ir teikiamos pagal viešųjų paslaugų sutartis, aptarnaujama daugiau stočių. Dažniausiai priemiestinių traukinių grafikas labai intensyvus (pavyzdžiui, traukiniai atvažiuoja kas 5–15 min.).

1.3. Keleivių vežimo geležinkeliais rinkos raida

Kaip parodyta 6 diagramoje, geležinkelių rinkos dalis auga nuo 2003 metų.

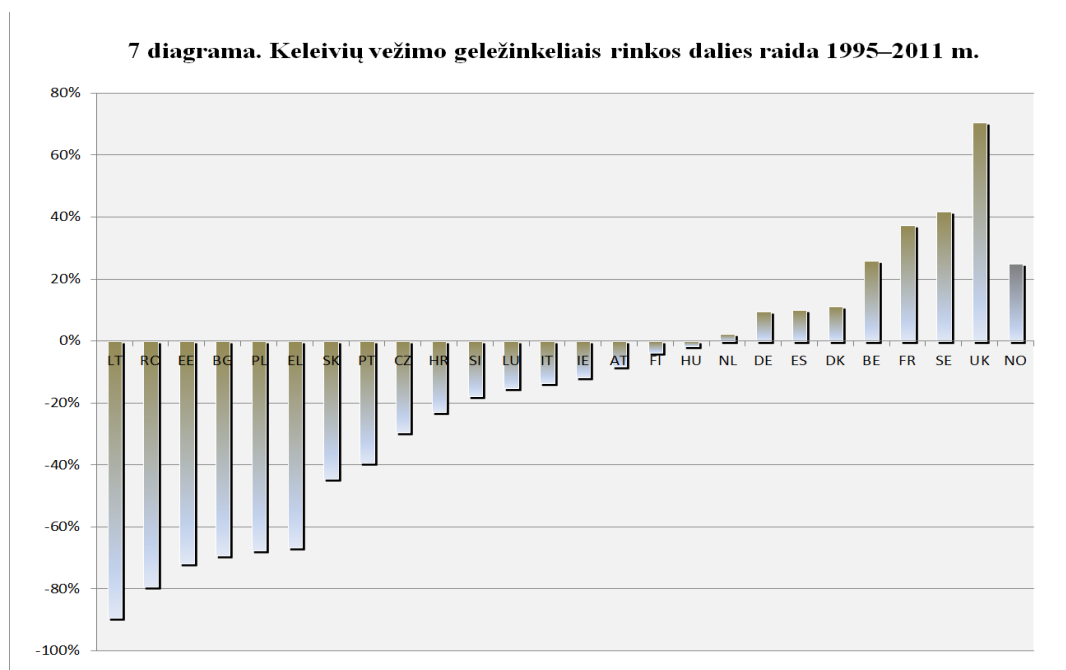
Tačiau, nepaisant tam tikros pažangos, kelionių geležinkelių transportu dalis ES vis dar yra nedidelė, palyginti su kitomis transporto priemonėmis, pavyzdžiui, automobiliais ar oro transporto priemonėmis. Geležinkelių rinkos dalis 2011 metais, palyginti su 2010 metais, nepakito ir siekė 6,2 proc.

¹³ 2013 m. statistinių duomenų knygelė „EU transport in figures“.



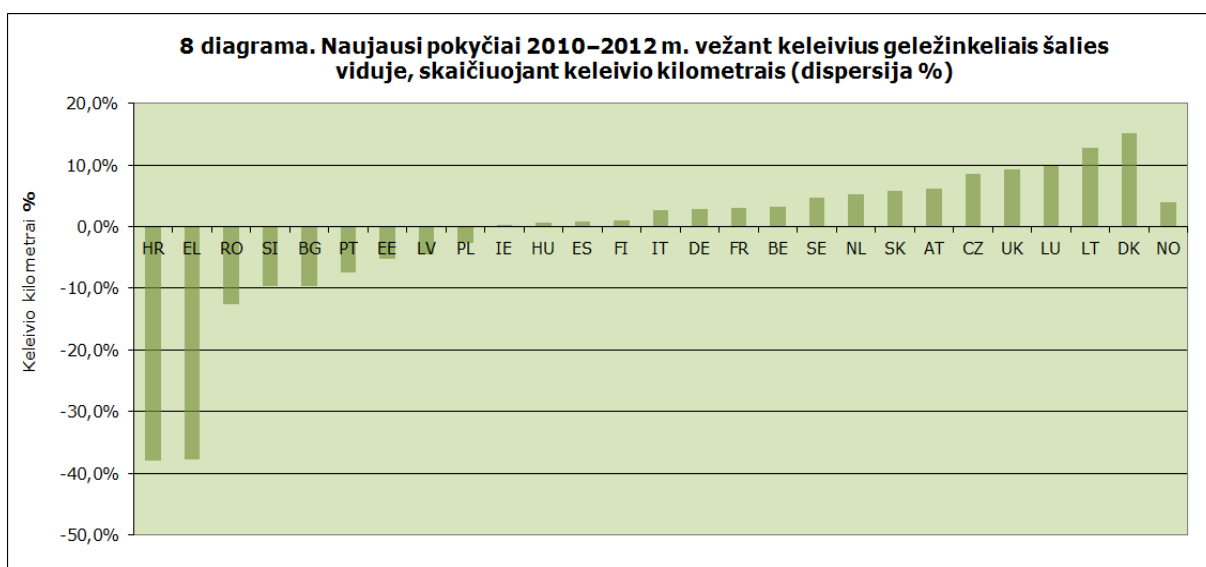
Šaltinis: Eurostatas, tarnybų darbinio dokumento SWD(2014) 186 3 priedas. Dar nėra 2012 metų duomenų.

Nuo 1995 metų kelionės geležinkelių transportu, palyginti su kitomis transporto priemonėmis, daugiausia išaugo Jungtinėje Karalystėje (+70 proc.), Švedijoje (+42 proc.), Prancūzijoje (+37 proc.) ir Belgijoje (+26 proc.). Kita vertus, tokių kelionių sumažėjo daugiau nei 60 proc. Graikijoje, Lenkijoje, Bulgarijoje, Rumunijoje, Estijoje ir Lietuvoje (–90 proc.). Iš viso nuo 1995 metų 15 ES valstybių geležinkelių transporto rinkos dalis išaugo 16 proc. (duomenų apie 25 ES valstybes nėra), o nuo 2000 metų – 3 proc.



Šaltinis: Eurostatas.

Kaip parodyta 8 diagramoje, **keleivių vežimo geležinkeliais paslaugos šalies viduje, kurios 2011 metais sudarė 94 proc. viso keleivių srauto**, nuo 2010 metų labiausiai išaugo Danijoje (+15 proc.), Lietuvoje (+12 proc.), Liuksemburge ir Jungtinėje Karalystėje (+9 proc.). Tose valstybėse narėse, kuriose yra konkurencija didelių atstumų maršrutuose, pavyzdžiui, Austrijoje, Italijoje¹⁴ ir Čekijoje, šios paslaugos taip pat smarkiai augo (6–8 proc.). Po daug metų trukusio geležinkelių transporto rinkos dalies mažėjimo Lietuvoje ir Italijoje šios šalys sugebėjo ją padidinti. Keliose Pietryčių Europos valstybėse narėse sumažėjimą geležinkelių transporto srityje lėmė sumažintas biudžetas kompensacijoms už viešąsias paslaugas (–38 proc. Kroatijoje ir Graikijoje).



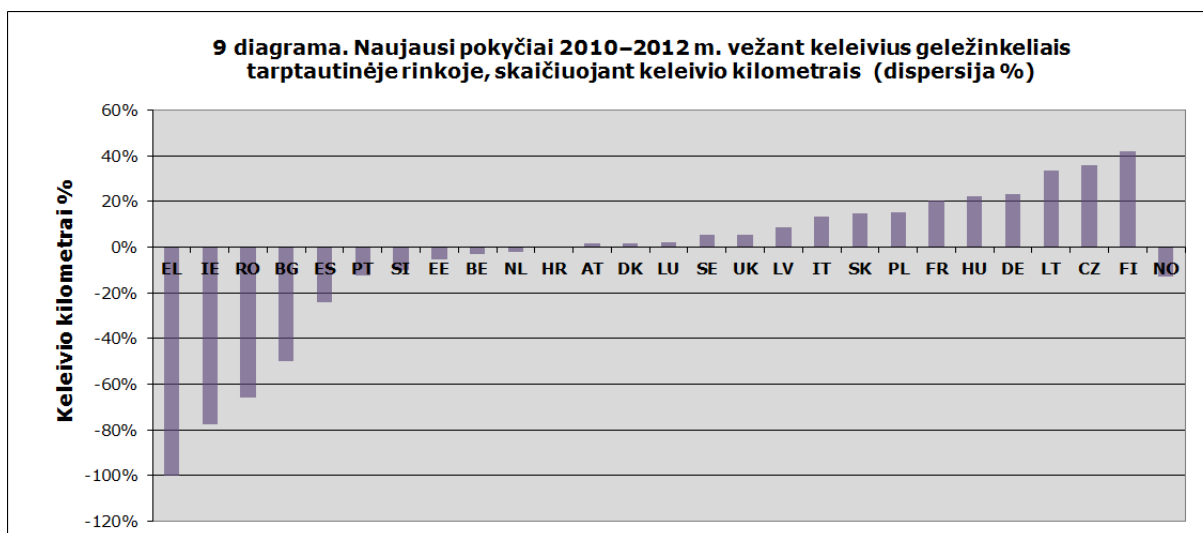
Šaltinis: Eurostatas, valstybių narių atsakymai į GTRSS klausimynų klausimus.

Europos vidaus keleivių vežimo geležinkeliais rinka kinta keliose valstybėse narėse. Šiuo metu yra vienas ar keli nauji rinkos dalyviai – savarankiškos geležinkelių įmonės – konkuruojantys didelių atstumų maršrutuose: Viena–Zalcburgas, Neapolis–Roma–Milanas / Venecija / Turinas ir Praha–Astravas. Maršrute Roma–Milanas geležinkelių transporto užimama rinkos dalis išaugo nuo 36 proc. 2008 metais iki 66 proc. 2012 metais. Rinkoje įsitvirtinusių geležinkelio įmonių šiais maršrutais vežamų keleivių skaičius padidėjo (+10 proc. išaugo Italijos rinkoje įsitvirtinusių įmonių vežamų keleivių skaičius).

Tarptautinės geležinkelių paslaugos, kurios 2012 metais sudarė 6 proc. geležinkelių transportu vežamų keleivių¹⁵, toliau augo (+25 proc. 2004–2011 m.): **2011 metais tokių paslaugų skaičius išaugo maždaug 2 proc., o 2012 m. – apie 13 proc.** Nuo 2010 iki 2012 metų tarptautinės geležinkelių paslaugos labiausiai išaugo Suomijoje (+42 proc.) – tokį augimą šioje šalyje daugiausia lėmė naujas greitųjų traukinių maršrutas iš Helsinkio į Sankt Peterburgą. Tarptautinių geležinkelių paslaugų augimo tempas buvo išpūdingas keliose Vidurio ir Rytų Europos valstybėse narėse ir Vokietijoje (+23 proc.), Prancūzijoje (+20 proc.) bei Italijoje (+13 proc.), kur naujas rinkos dalyvis „Thello“ pasiūlė naują naktinį maršrutą iš Paryžiaus į Veneciją. Toliau augo greitųjų traukinių paslaugų per Lamanšą sektorius (+5 proc. visų tarptautiniais geležinkeliais vežamų keleivių Jungtinėje Karalystėje).

¹⁴ Kaip 2014 m. sausio mėn. nurodė Italijos valdžios institucijos, Italijos duomenys apima ir tarptautinio transporto paslaugas.

¹⁵ Skaičiavimai atlikti naudojant Eurostatą ir GTRSS statistinius duomenis (trūkstantis duomenis papildant informacija iš Eurostatą duomenų sekų).



Šaltinis: Eurostatas, valstybių narių atsakymai į GTRSS klausimynų klausimus.

Tačiau yra ženklų, kad svarbiose tarptautinėse geležinkelių rinkose, kaip antai Belgijoje ir Nyderlanduose, tarptautinis keleivių vežimas patiria sąstingį, nors kelios įmonės pradėjo administracines procedūras arba pareiškė susidomėjimą galimybe teikti geležinkelių paslaugas maršrutais Londonas / Paryžius–Bruselis–Kelnas / Amsterdamas. Be to, tarptautinio keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas teikiančios įmonės krizę patyrusiose valstybėse narėse turėjo nuostolių. Rinkoje įsitvirtinusi Graikijos įmonė „TrainOSE“ sustabdė visų tarptautinių paslaugų teikimą, o tarpvalstybinės keleivių vežimo paslaugos pastebimai sumenko tokiose šalyse kaip Airija (–78 proc.), Kroatija (–75 proc.), Rumunija (–66 proc.), Bulgarija (–50 proc.), Ispanija (–24 proc.), Portugalija (–13 proc.) ir Slovėnija (–10 proc.). Tai gali būti ženklas, kad pagal viešųjų paslaugų sutartis subsidijuojami paprastieji traukiniai, važiuojantys labai dideliais atstumais, yra nekonkurencingi, palyginti su kitomis transporto priemonėmis, ypač pigių skrydžių oro transporto bendrovėmis¹⁶ – tokia pati padėtis buvo susiklosčiusi Italijoje šio amžiaus pirmojo dešimtmečio pradžioje¹⁷.

1.4. Krovinių vežimo geležinkeliais rinka šiandien

Skirtingai nuo keleivių vežimo geležinkeliais, krovinių vežimas geležinkeliais daug labiau orientuotas į tarptautinę rinką: 2011 metais apie 47 proc. visų tonkilometrų ES nuvežta tarptautiniais maršrutais (iš kurių 9 proc. buvo susiję su tranzitu). Belgijoje, Nyderlanduose ir Baltijos šalyse per 70 proc. geležinkeliais vežamų krovinių yra tarptautiniai (iš Vokietijos ir Rusijos), o Jungtinėje Karalystėje tik 2 proc. geležinkeliais vežamų krovinių yra tarptautiniai. Kitose trijose didžiausiose ES ekonomikos – Vokietijoje, Prancūzijoje ir Italijoje – tarptautinių krovinių dalis siekia atitinkamai 39 proc., 19 proc. ir 50 proc. Galiausiai apie 85 proc. Danijos krovinių geležinkeliais vežami tik tranzitu.

Taip pat svarbu pabrėžti, kad Vokietija ir jos geležinkelių infrastruktūra atlieka labai svarbų vaidmenį krovinių vežimo geležinkeliais srityje ir sudaro net 27 proc. visų ES tonkilometrų – tai yra gerokai daugiau, palyginti su antra pagal dydį Europos krovinių vežimo geležinkeliais rinka – Lenkija (12 proc.)¹⁸. Be to, Vokietija yra pačiame ES geležinkelių tinklo centre – tai kartu su Austrija (13 proc. tranzito tonkilometrų) dažniausiai tranzitu kertama valstybė narė (28 proc. visų tranzito tonkilometrų).

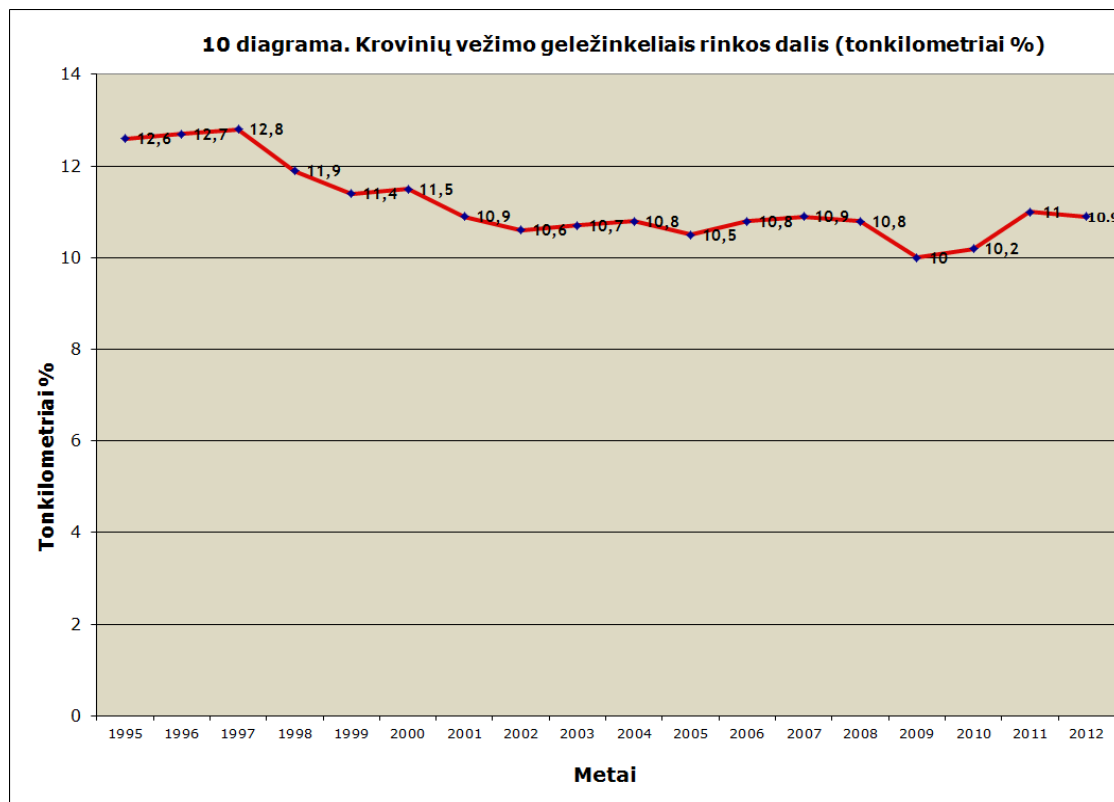
¹⁶ Oro eismas Lisabonos–Madrido maršrutu 2009–2011 metais toliau (po truputį) didėjo.

¹⁷ Nuo 2004 metų tarptautinis keleivių vežimas geležinkeliais Italijoje sumenko 50 proc.

¹⁸ Prancūzija (8 proc.), Italija ir Jungtinė Karalystė (5 proc.).

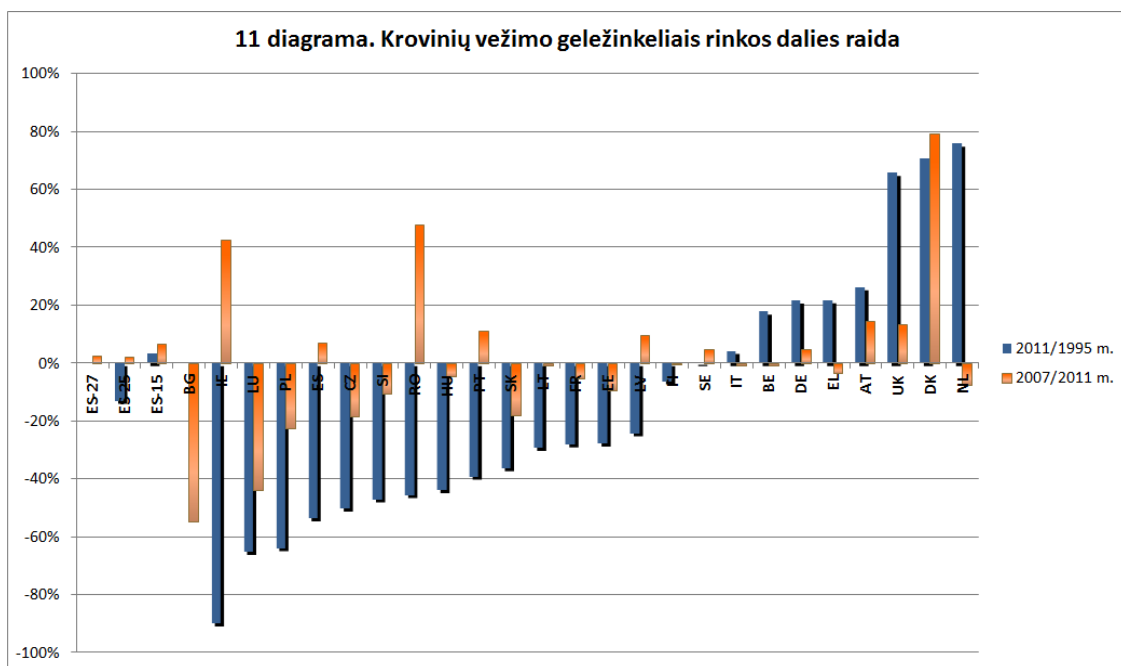
1.5. Krovinių vežimo geležinkeliais rinkos raida

Krovinių vežimo geležinkeliais dalis visų transporto priemonių rinkoje nesikeitė nuo 1995 metų ir 2010 metais siekė 10,2 proc., 2011 metais šoktelėjo iki 11 proc., o 2012 metais – iki 10,9 proc. **Krovinių vežimas geležinkeliais atsilieka nuo bendro krovinių vežimo augimo ES – nuo 1995 metų krovinių vežimas geležinkeliais padidėjo tik 5 proc., skaičiuojant tonkilometrais, o bendras krovinių vežimas visomis transporto priemonėmis išaugo 22 proc.**



Šaltinis: Eurostatas, tarnybų darbinio dokumento SWD(2014) 186 3 priedas.

Nuo 1995 metų geležinkelių užimama rinkos dalis labiausiai išaugo Šiaurės Europoje, o Pietų ir Rytų Europoje – sumenko (Baltijos šalyse sumažėjimas buvo ne toks didelis). Sparčiausiai geležinkelių rinkos dalis augo Nyderlanduose (+76 proc.), Danijoje (+71 proc.) ir Jungtinėje Karalystėje (+66 proc.), taip pat Vokietijoje, kuri yra didžiausia krovinių vežimo geležinkeliais rinka Europoje. Nors Italijoje vežimas geležinkeliais šiek tiek padidėjo (+4 proc.), Prancūzijoje (–5 proc.) ir Ispanijoje (–54 proc.) jis sumenko.



Šaltinis: Eurostatas.

Nuo 2007 metų, kai krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos pradėjo konkuruoti ES lygmeniu, vežamų krovinių skaičius toliau pastebimai augo Danijoje (+79 proc.), Austrijoje (+15 proc.), Jungtinėje Karalystėje (+14 proc.), taip pat Rumunijoje, Airijoje, Portugalijoje ir Latvijoje. Nors Rumunijoje ekonomikos krizė truko ilgiau nei Šiaurės Europoje, krovinių vežimas geležinkeliais augo dėl nuo 2007 metų itin efektyviai dirbančių nepriklausomų krovinių operatorių.

Įvairiarūšis krovinių vežimas geležinkeliais auga, o krovinių vežimas pavieniais vagonais – mažėja. Įvairiarūšis krovinių vežimas padidėjo nuo **15 proc.** 2007 metais iki **18 proc.** **2011 metais**, nors daugiausia Vokietijoje, Airijoje ir Ispanijoje. Prancūzijoje ir Italijoje įvairiarūšis krovinių vežimas patiria sąstingį, o Lenkijoje ir Baltijos šalyse vis dar yra nedidelis (nors sparčiai auga¹⁹). Kita vertus, **atrodo, kad krovinių vežimas pavieniais vagonais mažėja visose šalyse**²⁰ (Eurostato duomenų sekoje pateikiami ne visi duomenys). Vokietijoje šios rūšies krovinių vežimas pagal bendrą tonkilometrų skaičių sumenko nuo 39 proc. 2004 metais iki vos 26 proc. 2011 metais. Lenkijoje įvairiarūšis krovinių vežimas 2010 metais siekė vos 17 proc. visų tonkilometrų.

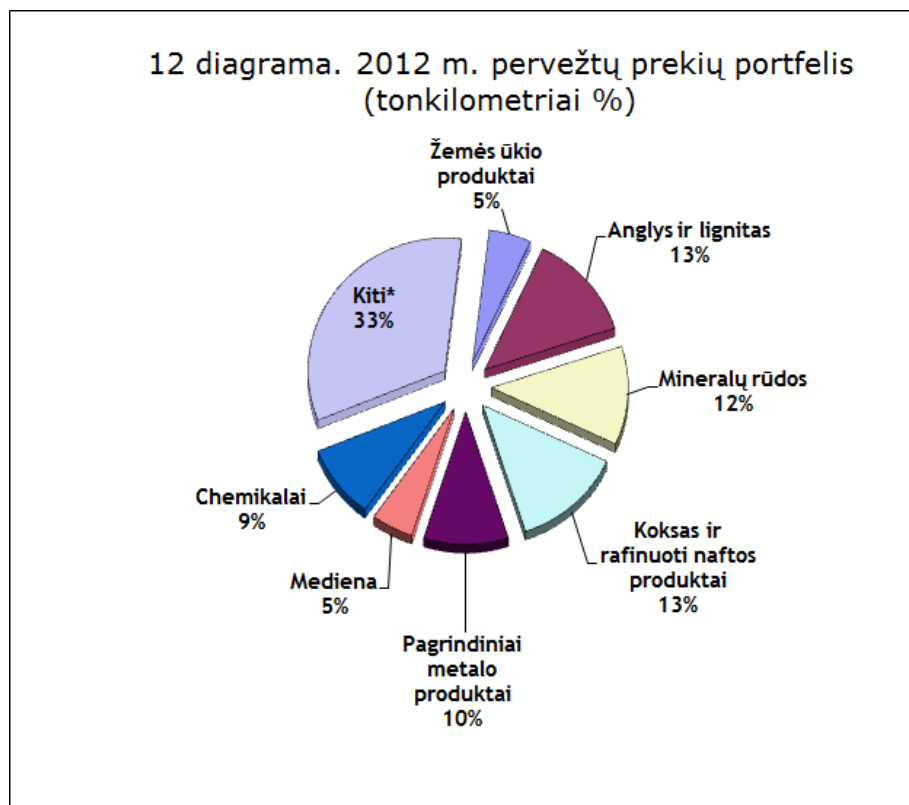
Pervežamų prekių asortimentas (plg. diagramą) liko stabilus ir didžiąją jo dalį sudaro biržos prekės (žemės ūkio produktai, naudingosios iškasenos) arba pirminio apdorojimo gaminiai (pagrindiniai metalai, chemikalai)²¹. Anglys, mineralų rūda, naftos produktai ir chemikalai sudaro 57 proc., skaičiuojant tonkilometrais. Chemijos produktų pervežimas yra vienintelis segmentas, kuris nuo 2007 metų augo, matuojant absoliučiąja ir santybine verte (+7 proc.). Tačiau įdomu tai, kad toks augimas susitelkė Vokietijoje, Skandinavijos ir Baltijos šalyse, o Lenkijoje ir Prancūzijoje chemikalų vežimo apimtys sumenko (-38 proc.). Reikia pabrėžti, kad keliose valstybėse narėse kai kurių krovinių vežimas yra labai svarbus – anglių vežimas

¹⁹ Lenkijoje įvairiarūšio krovinių vežimo apimtys nuo 2007 metų išaugo dvigubai (šaltinis: Eurostatas).

²⁰ Europos geležinkelių bendrijos 2013 m. ataskaitoje *Rail Freight Status Report* (p. 37, pav. 24) nurodoma, remiantis įvairiais šaltiniais (Eurostatas, „McKinsey“, „XRail“), kad krovinių vežimo pavieniais vagonais rinkos dalis sumenko nuo 41 proc. 2002 metais iki 31 proc. 2008 metais.

²¹ 33 proc., matuojant tonkilometrais (skiltyje „Kiti“, plg. 12 diagramą), dažniausiai apima įvairiarūšių transportu vežamus gatavus produktus.

geležinkeliais Lenkijoje užima didesnę dalį nei dvidešimties valstybių narių krovinių vežimo geležinkeliais rinka (kartu).



Šaltinis: Eurostatas. Skiltyje „Kiti*“ nurodyti skirtingų rūšių gaminiai (plg. 21 išnašą).

Daugiau nei pusę krovinių vežimo sumažėjimo 2008–2012 metais galima paaiškinti tam tikrais pokyčiais šiame segmente. Vokietijoje chemikalų ir transporto įrangos vežimo augimas nekompensavo didelio sumažėjimo žemės ūkio produktų, kokso, medienos ir pagrindinių metalų vežimo geležinkeliais srityje. Prancūzijoje didžiausias nuosmukis įvyko chemikalų (skirtingai nuo Vokietijos), pagrindinių metalų (kaip Vokietijoje) ir metalo rūdų srityse, tačiau šioje šalyje augo mišrių krovinių (kurie įtraukti į skiltį „kiti“) vežimas. Galiausiai daugiau nei pusę sumažėjimo Lenkijoje – antroje pagal dydį krovinių vežimo geležinkeliais ES rinkoje – lėmė sumenkusios anglių vežimo apimtys.

Taip pat būtina išsiaiškinti, ar dėl to, kad krovinių vežimas geležinkeliais specializuojasi biržos prekių ir pagrindinių pramonės produktų srityse, šio verslo ciklas netampa itin priklausomas nuo ekonomikos ciklų (biržos prekių kainų kitimo), energetikos politikos (tam tikrų energijos šaltinių pasirinkimo) ir atsargų valdymo (saugoti biržos prekes yra pigiau nei gatavus pramoninius produktus). Be to, kad krovinių vežimo geležinkeliais veikla būtų sėkminga, ją reikia perkelti į didesnės pridėtinės vertės nišas ir padidinti vidutinius vežimo atstumus.

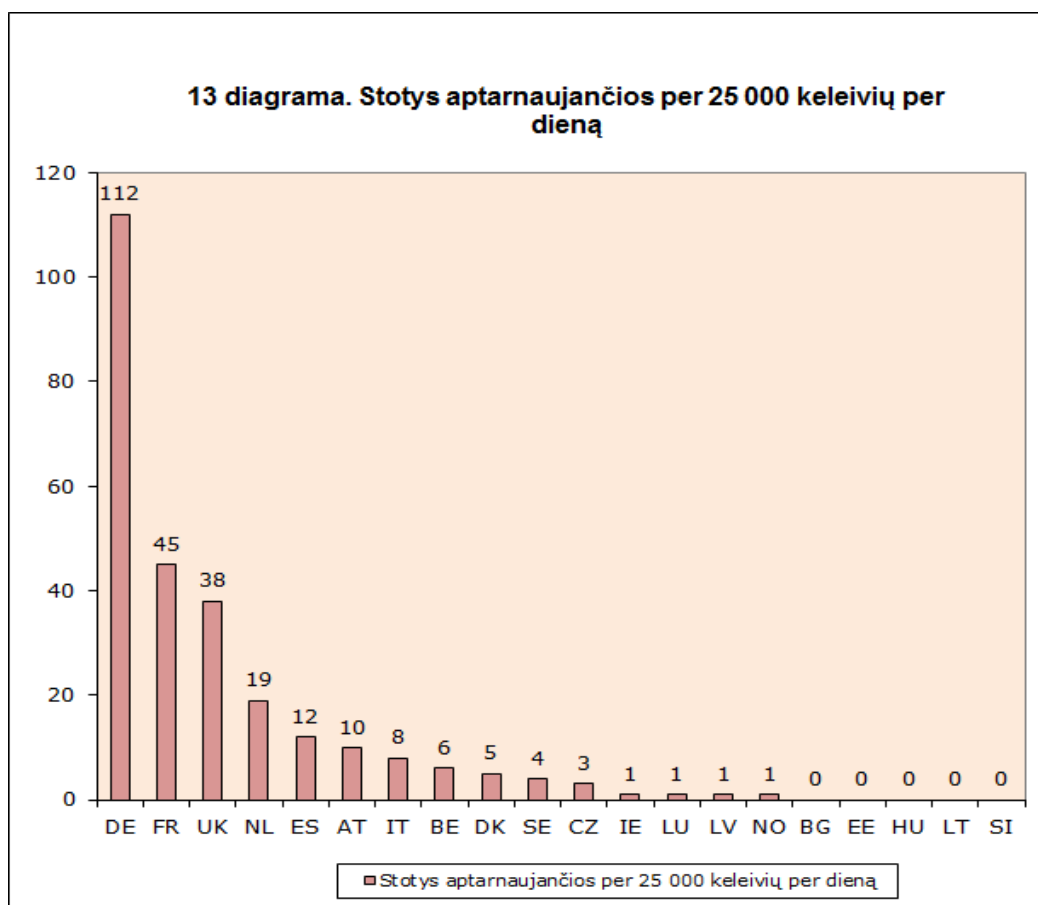
2. GELEŽINKELIŲ ĮMONĖMS TEIKIAMŲ PASLAUGŲ VIDAUS RINKOS RAIDA

Informacija šioje srityje vis dar yra fragmentiška. Šioje ataskaitoje daugiausia dėmesio skiriama nuosavybės ir valdymo struktūroms bei nurodoma, su kokiomis oficialiai praneštomis problemomis susiduriama siekiant naudotis įranga.

2.1. Stotys

2.1.1. Stotys visoje Europos Sąjungoje

ES yra apie 22 000 stočių²², iš kurių maždaug 250 yra didelės stotys, aptarnaujančios per 25 000 keleivių per dieną. Kai kuriose mažose valstybėse narėse, pavyzdžiui, Nyderlanduose, yra daugiau didelių stočių, nei tokiose šalyse kaip Ispanija ar Italija – taip yra todėl, kad šiose šalyse labai svarbios geležinkelių paslaugos priemiesčiuose, kur pervežama daug daugiau keleivių (pavyzdžiui, Liuksemburge yra viena didelė stotis). Svarbu ir tai, kad vieni svarbūs priemiesčių tinklai priklauso geležinkelių tinklui, kuriam taikomos geležinkelių direktyvos, o kiti – ne²³. Miestų decentralizacija taip pat turi įtakos tam, kad Vokietijoje yra maždaug 112 didelių stočių, o Jungtinėje Karalystėje ir Prancūzijoje atitinkamai 45 ir 38 (Paryžius–Nord yra daugiausia keleivių aptarnaujanti stotis Europoje).

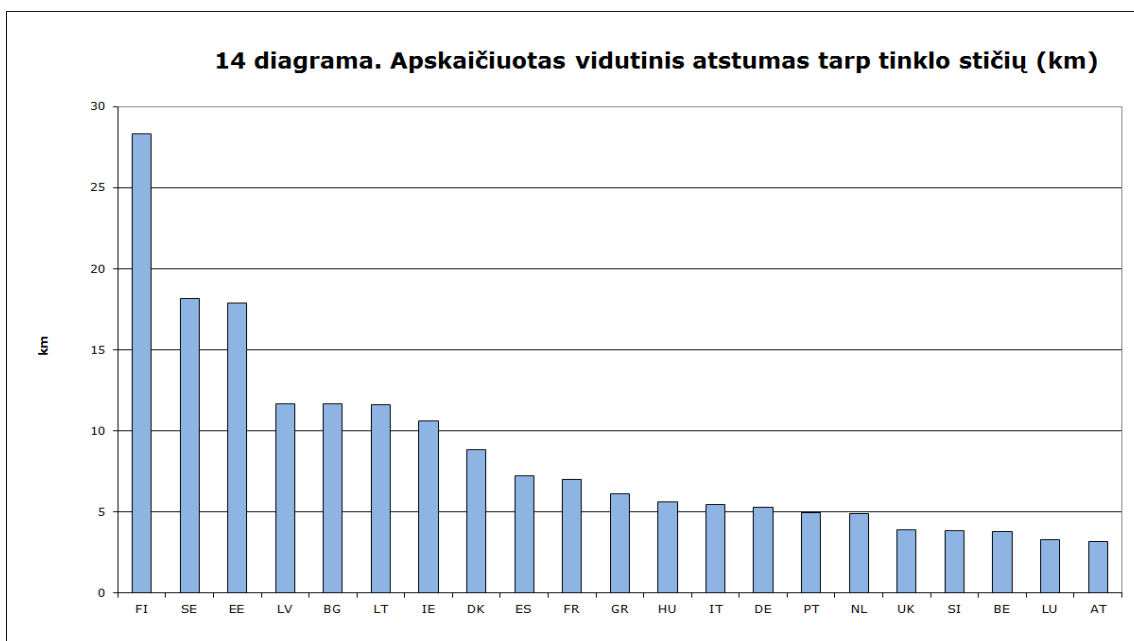


Šaltinis: atsakymai į GTRSS klausimų klausimus, Tarnybų darbinio dokumento SWD(2014) 186 6 priedas.

Stočių tinklo tankumas įvairiose valstybėse narėse taip pat skiriasi. Čekijoje, Slovakijoje, Graikijoje ir Austrijoje vidutinis atstumas tarp dviejų geležinkelių tinklo stočių neviršija 5 km, o Suomijoje šis atstumas vidutiniškai siekia beveik 28 km.

²² Nėra duomenų apie Rumuniją, Lenkiją, Suomiją ir Portugaliją.

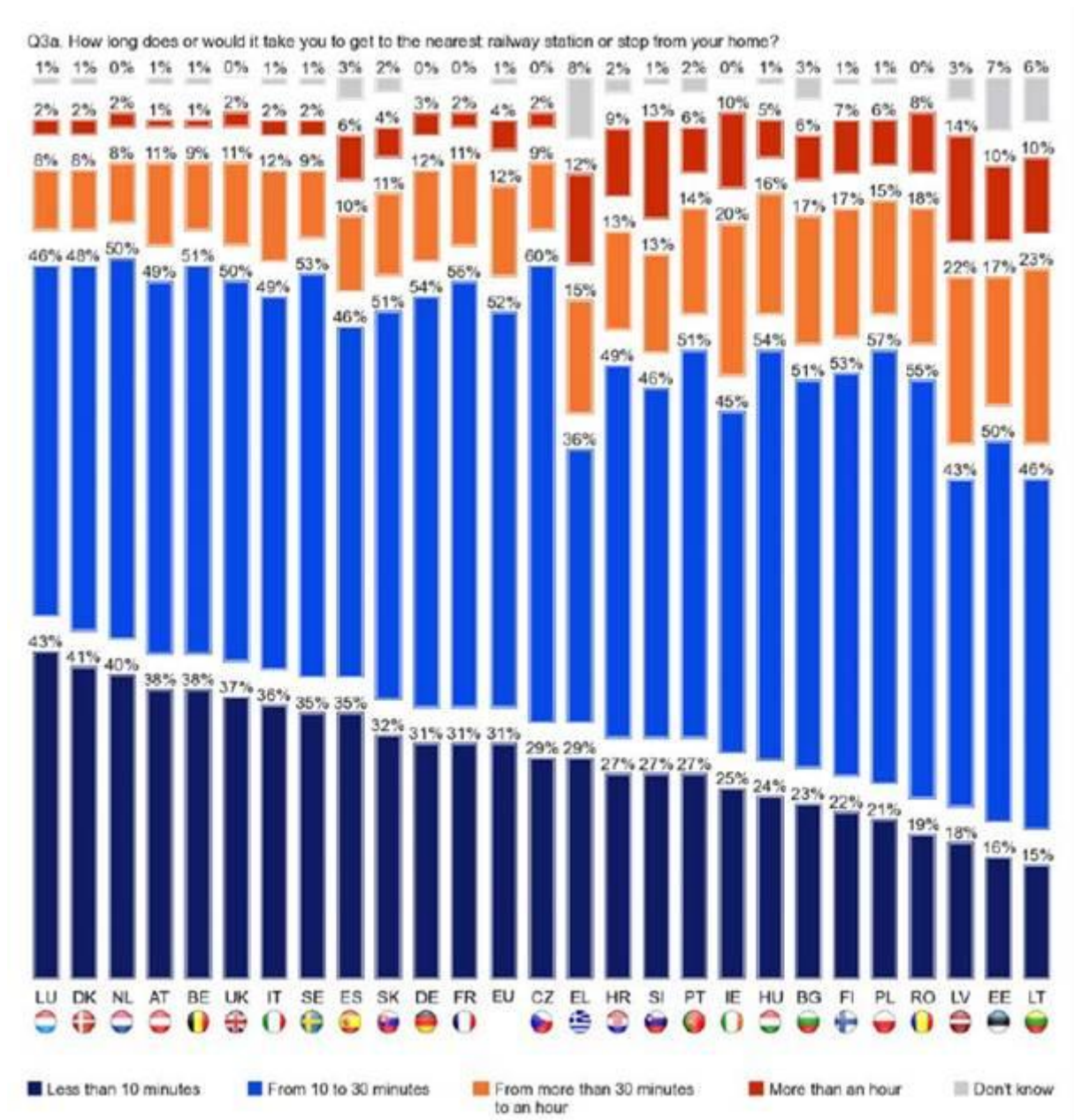
²³ Šio rodiklio apibrėžimas gali būti tikslinamas GTRSS įgyvendinimo akte.



Šaltinis: Eurostatas, naujausi duomenys apie maršrutų ilgį, EIM, CER, infrastruktūros valdytojų tinklų ataskaitos, stočių skaičius kiekvienoje valstybėje narėje, kaip nurodyta valstybių narių atsakymuose į GTRSS klausimynų klausimus.

Šis rodiklis nereiškia, kad traukiniai būtinai sustos visose šiose stotyse. Jis taip pat nenurodo vidutinio atstumo iki artimiausios Europos gyventojams stoties. Naujausio „Eurobarometro“ duomenimis, valstybių narių, kuriose didžiausia gyventojų dalis gyvena ne toliau kaip už 10 min kelio nuo artimiausios stoties, stočių tinklas nėra tankiausias. Liuksemburge ir Danijoje ši proporcija yra didžiausia, o vidutinis nuotolis tarp stočių yra didesnis nei 25 ES valstybių vidurkis. Ir priešingai – Čekijoje ir Slovakijoje gyventojų, gyvenančių ne toliau kaip už 10 min kelio nuo artimiausios stoties, dalis maždaug atitinka 25 ES valstybių vidurkį, nors šiose dviejose valstybėse narėse atstumas tarp stočių yra mažiausias. Panašu, kad tai rodo, jog stočių pasiskirstymas šalies teritorijoje ir gyventojų pasiskirstymas nesutampa.

14a diagrama. Gyventojų skaičius iki artimiausios stoties



Šaltinis: 382a greitoji „Eurobarometro“ apklausa dėl europiečių pasitenkinimo geležinkelių transporto paslaugomis – (28 036 vyresnių nei 15 metų ES piliečių apklausa telefonu), Komisijos tarnybų darbinio dokumento SWD(2014) 186 7 priedas.

2.1.2. Nuosavybė ir valdymas

Nors stočių nuosavybės struktūra skiriasi (plg. 1 lentelę), daugeliu atvejų stotys yra glaudžiai susijusios su rinkoje įsitvirtinusioms geležinkelių įmonėms – per rinkoje įsitvirtinusių įmonių kontroliuojančiąsias bendroves (pavyzdžiui, Airijoje ir Lenkijoje), tokių bendrovių pavaldžiąsias įmones (pavyzdžiui, Vokietijoje) arba per kontroliuojančiosios bendrovės infrastruktūros valdytoją (pavyzdžiui, Austrijoje ir Italijoje). Daugeliu atvejų stočių nuosavybės santykiai yra kompleksiniai: platformos priklauso infrastruktūros valdytojams, o terminalas yra rinkoje įsitvirtinusių geležinkelių įmonių nuosavybė (pavyzdžiui, Prancūzijoje,

Nyderlanduose ir Belgijoje). Kitose valstybėse narėse stotys priklauso nepriklausomiems infrastruktūros valdytojams (pavyzdžiui, Jungtinėje Karalystėje ir Ispanijoje) arba nacionalinei vyriausybei (Portugalijoje, Liuksemburge, Slovakijoje ir Bulgarijoje).

1 lentelė. Stotų nuosavybės struktūra Europoje

	Stotys, aptarnaujančios per 25 000 keleivių per dieną	Stotys, aptarnaujančios per 10 000 keleivių per dieną	Stotys, aptarnaujančios per 1 000 keleivių per dieną	Stotys, aptarnaujančios mažiau nei 1 000 keleivių per dieną
AT	„ÖBB Infra“		„ÖBB Infra“ ir kiti IV	„ÖBB Infra“ ir kiti IV
BE	„NMBS-SNCB Holding“			„NMBS-SNCB Holding“ ir „Infrabel“
BG	Nėra	Nėra	Nacionalinė vyriausybė	
CZ	Dauguma stočių priklauso IV, išskyrus pagrindines stotis, kurios yra CD („Čekijos geležinkelių“) nuosavybė.			
DE	„DB-Stations & Services AG“		„DB-Stations & Services AG“	
DK	Atrodo, kad savininkas yra DSB			
EE	„Eesti Raudtee“ IV ir „Edelraudtee“ IV			
ES	Savininkas nežinomas. Kai kurie prekybos centrai stotyse, atrodo, priklauso ADIF (metinių ataskaitų duomenimis).			
FI	Keli savininkai: „VR Ltd.“, „Finnish Transport Agency“ ir „Senate Properties Co.“. „VR Ltd.“ priklauso apie 40 stočių, be to, ji nuomoja bilietų pardavimo priemonės maždaug 20 stočių.			
FR	RFF priklauso platformos ir prieiga / SNCF priklauso keleivių terminalai.			
GR	Atrodo, kad stotys priklauso Graikijos infrastruktūros valdytojui OSE.			
HU	Nacionalinė vyriausybė	Nacionalinė vyriausybė / IV (t. y. MAV arba „GySEV“)		
IE	„CIE Holding“			
IT	Atrodo, kad stotys ir terminalai priklauso „Ferrovia dello Stato“ per jos infrastruktūros valdytoją „Rete Ferroviaria Italiana“ (RFI).			
LT	UAB „Lietuvos geležinkeliai“ (LG)			
LU	Nacionalinė vyriausybė			
LV	VAS „Latvian Railways“ (AS LDz)			
NL	NS ir „ProRail“ (Nyderlandų IV)			
PL	PKP (kontroliuojančioji bendrovė)			PKP PLK (Lenkijos IV)
PT	Nacionalinė vyriausybė			
RO	CFR			
SE	Atrodo, kad daug stočių priklauso „Jernhusen“, valstybinei įmonei, sukurtai žlugus SJ.			
SI	Nėra	Nėra	„SZ Infrastrktutura“ (Slovėnijos IV)	„SZ Infrastrktutura“ (Slovėnijos IV)
SK	Nacionalinė vyriausybė			
UK	„Network Rail“ (Jungtinės Karalystės IV)			
NO	„NSB-ROM Eiendom“	JBV (Norvegijos IV)	JBV (Norvegijos IV) ir „NSB- ROM Eiendom“	Ne vienas savininkas: JBV, „NSB-ROM Eiendom“, bendroji nuosavybė

Šaltiniai: valstybių narių atsakymų į GTRSS klausimynų klausimus duomenys, savarankiškas tyrimas ieškant trūkstamos informacijos (pilkas fonas).

Stočių valdymo struktūros iš esmės yra tokios pačios kaip ir nuosavybės. Tačiau tose valstybėse narėse, kurių stotys priklauso nacionalinėms vyriausybėms (Bulgarija, Slovakija, Portugalija, Vengrija ir Liuksemburgas), valdymas yra patikėtas infrastruktūros valdytojui²⁴. Prancūzijoje visa stočių valdymo atsakomybė tenka rinkoje įsitvirtinusiai įmonei („SNCF Gares et Connexions“), nors stočių bendrasavininkis yra ir Prancūzijos infrastruktūros valdytojas RFF. Jungtinėje Karalystėje „Network Rail“ valdo keturiolika jai priklausančių didžiausių stočių, o kitos stotys priklauso „Network Rail“, bet pagal nuomos sutartį jas valdo franšizės pagrindu dirbantis pagrindinis operatorius.

Bet kuriuo atveju visose valstybėse narėse, išskyrus Bulgariją, Portugaliją, Slovakiją, Ispaniją ir Jungtinę Karalystę, stotys vis dar priklauso arba jas valdo (bent iš dalies) rinkoje įsitvirtinę geležinkelių operatoriai.

2.1.3. Galimybė geležinkelių įmonėms naudotis stoties infrastruktūra

Stotys gali kelti pralaidumo kliūčių, ypač tose vietose, kur susitelkusios svarbios stotys (pavyzdžiui, aštuonios itin didelės Italijos stotys arba Paryžiaus stotys). Italijos rinkos naujokei NTV, dirbančiai greituoju maršrutu Roma–Milanas, keleivius tenka vežti iš Romos stoties „Ostiense“ (vietoje „Termini“) ir Milano stoties „Porta Garibaldi“ (vietoje „Centrale“). Kita vertus, periferijose esančių stočių naudojimas gali būti ir verslo strategijos dalis – pigių geležinkelių paslaugų įmonė „Ouigo“, vežanti keleivius iš Paryžiaus į Lioną, taiko mažesnius mokesčius už važiavimą išvykstantiems iš Marn la Valée stoties („Eurodisney“), kuri yra Paryžiaus pakraštyje.

Kadangi stotys priklauso ir jas valdo rinkoje įsitvirtinusioms įmonėms, gali kilti įtarimų dėl interesų konflikto arba atsirasti pagrindas skundams. NTV pateikė skundą Italijos konkurencijos tarnybai prieš „Trenitalia“ dėl piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi, be kita ko, reklamos valdymo Italijos stotyse.

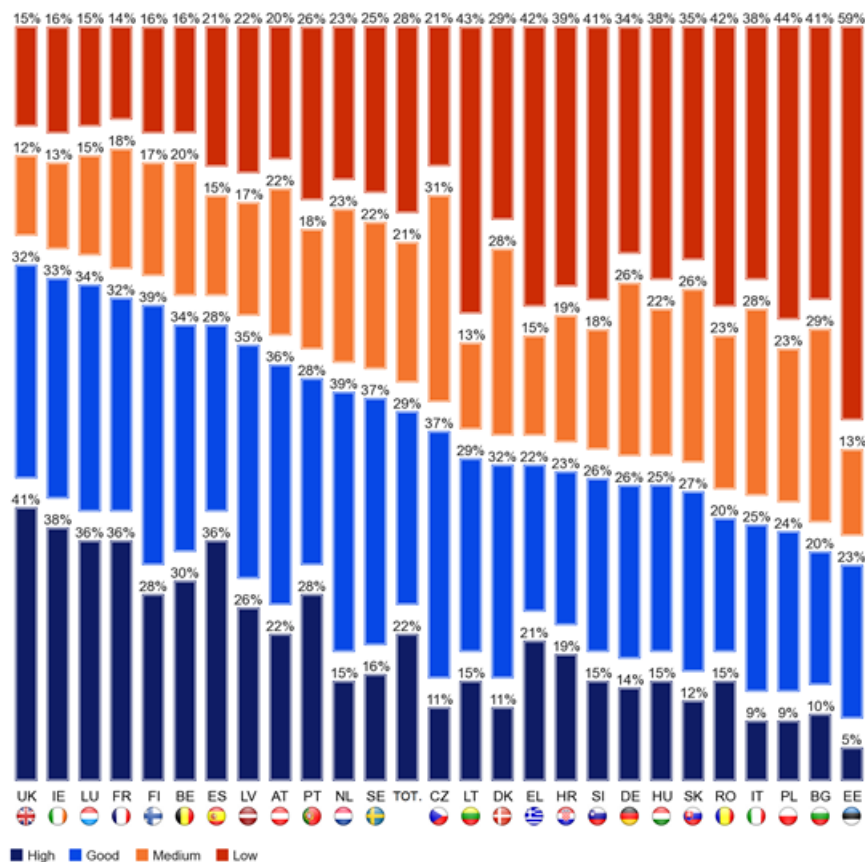
2.1.4. Paslaugų kokybė stotyse (įskaitant galimybę jomis naudotis riboto judumo asmenims)

Apskritai europiečiai gana gerai vertina stotis (pasitenkinimo rodikliai nuo 2011 metų šiek tiek išaugo). 2013 metais atliktos greitosios „Eurobarometro“ apklausos duomenimis, 51 proc. europiečių yra „labai patenkinti“ arba „patenkinti“ stotimis, o 49 proc. europiečių yra jomis „vidutiniškai patenkinti“ arba „nepatenkinti“. Labiausiai stotimis buvo patenkinti Jungtinės Karalystės (73 proc.), Airijos (71 proc.) ir Liuksemburgo (70 proc.) gyventojai. Mažesnis nei Europos pasitenkinimo vidurkis buvo Vokietijoje (40 proc.), Italijoje (34 proc.) ir Vidurio bei Pietryčių Europoje.

²⁴ Liuksemburge infrastruktūros valdytojas priklauso rinkoje įsitvirtinusioms įmonėms kontroliuojančiajai bendrovei.

15 diagrama. Pasitenkinimo geležinkelių stotimis lygis (2013 m.)

Q4a1. Satisfaction index of railway stations

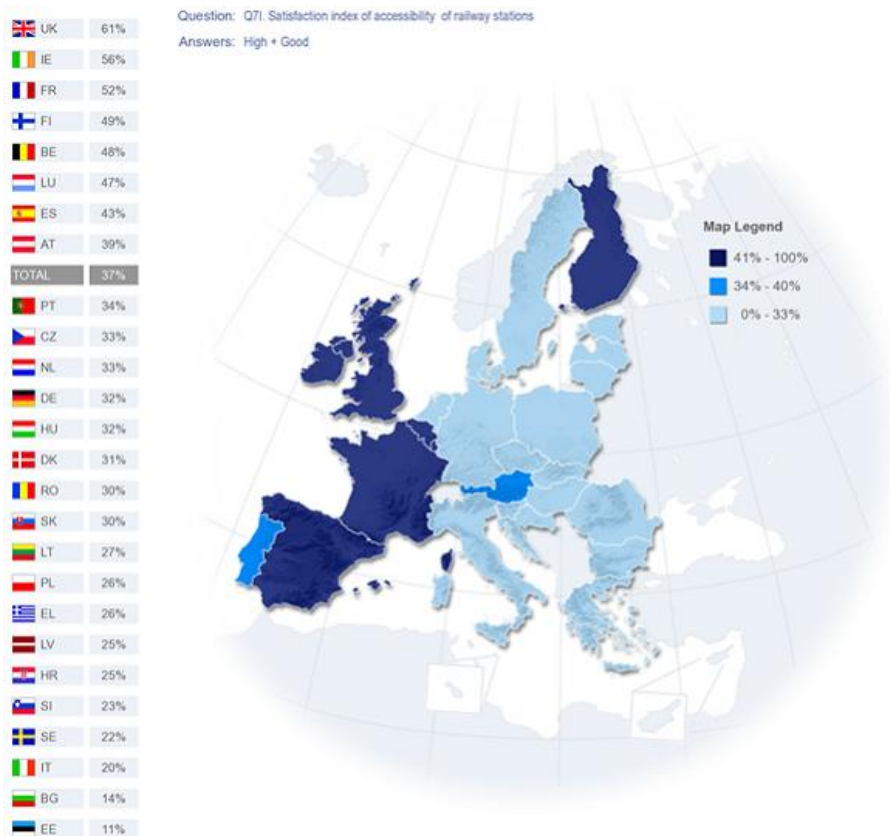


Šaltinis: 382a greitoji „Eurobarometro“ apklausa dėl europiečių pasitenkinimo geležinkelių transporto paslaugomis (28 036 vyresnių nei 15 metų ES piliečių apklausa telefonu), Komisijos tarnybų darbinio dokumento SWD(2014) 186 7 priedas.

Tos pačios apklausos duomenimis, 68 proc. europiečių yra patenkinti teikiama informacija apie traukinių tvarkaraščius ir 67 proc. – galimybėmis nusipirkti bilietą. Ne taip palankiai europiečiai įvertino švarą stotyse (ja patenkinti 57 proc.) ir galimybe pasinaudoti skundų nagrinėjimo mechanizmais (37 proc.). Švara stotyse labiausiai buvo patenkinti Liuksemburgo, Austrijos (80 proc.) ir Jungtinės Karalystės (79 proc.) gyventojai. Mažesnis nei Europos pasitenkinimo vidurkis buvo Vokietijoje, Italijoje ir Vidurio bei Pietryčių Europoje.

Tik 37 proc. europiečių nurodė esantys „labai patenkinti“ arba „patenkinti“ visais geležinkelio stočių pritaikymo riboto judėjimo asmenims aspektais. Šioje srityje labiausiai buvo patenkinti Jungtinės Karalystės (61 proc.), Airijos (56 proc.) ir Prancūzijos (52 proc.) gyventojai. Mažesnis nei Europos pasitenkinimo vidurkis buvo Vokietijoje, Italijoje ir Vidurio bei Pietryčių Europoje.

16 diagrama. Pasitenkinimo stočių pritaikymu neįgaliesiems lygis (2013 m.)



Šaltinis: 382a greitoji „Eurobarometro“ apklausa dėl europiečių pasitenkinimo geležinkelių transporto paslaugomis (28 036 vyresnių nei 15 metų ES piliečių apklausa telefonu), Komisijos tarnybų darbinio dokumento SWD(2014) 186 7 priedas.

Dauguma ES piliečių teigiamai vertina galimybę naudotis bilietų kasomis ir automatais (51 proc.), bet yra ne tokie patenkinti galimybėmis patekti į peronus (46 proc.) ir vagonus (42 proc.). Dar prastiau europiečiai vertina prieš kelionę suteikiamą informaciją apie pritaikymą neįgaliesiems (39 proc.) ar pagalbą riboto judėjimo asmenims (37 proc.). Ypač šioje srityje nepatenkinti tie asmenys, kuriuos tai liečia tiesiogiai (40 proc. buvo nepatenkinti galimybėmis patekti į peronus ir 42 proc. neigiamai vertino galimybę patekti į vagonus).

Su pritaikymu neįgaliesiems susijusių problemų sprendimas yra labai svarbus siekiant padidinti geležinkelių užimamą rinkos dalį, ypač atsižvelgiant į Europos gyventojų senėjimą. 34 proc. europiečių, kurie niekada nesinaudoja traukiniais, nurodė bent vieną su pritaikymu susijusią problemą kaip priežastį, kodėl jie to nedaro. **Atrodo, kad maždaug 19 proc. ES gyventojų nesinaudoja geležinkelių paslaugomis dėl pritaikymo problemų.**

2.2. Krovinių terminalai, manevrinės stotys ir saugyklos

Apskritai krovinių terminalai, manevrinės stotys ir skirstymo keliai daugiausia priklauso ir juos valdo rinkoje įsitvirtinusių įmonių kontroliuojančiosios bendrovės (ypač svarbiose krovinių vežimo rinkose, kaip antai Vokietijoje, Austrijoje, Lenkijoje, Lietuvoje ir Latvijoje), išskyrus Jungtinę Karalystę ir Nyderlandus, kur jie daugiausia priklauso nepriklausomiems infrastruktūros valdytojams. Portugalijoje, Bulgarijoje, Liuksemburge ir Slovakijoje jie priklauso valstybei, bet juos valdo infrastruktūros valdytojas. 25 proc. visų krovinių terminalų yra Vokietijoje²⁵.

²⁵ Nėra duomenų apie Jungtinę Karalystę, Ispaniją, Suomiją, Latviją ir Belgiją.

2 lentelė. Krovinių terminalų, manevrinių stočių ir saugyklų nuosavybės struktūra Europoje

	Krovinių terminalai	Manevravimo stotys ir traukinių formavimo infrastruktūra	Skirstymo keliai
AT	„ÖBB Infra“ ir privačios įmonės	„ÖBB Infra“	„ÖBB Infra“ ir kiti IV
BE	Nėra	Nėra	Nėra
BG	Nacionalinė vyriausybė	Nacionalinė vyriausybė	Nacionalinė vyriausybė
CZ	Nėra	Nėra	Nėra
DE	„DB-Stations“ ir kiti	„DB-Stations“ ir kiti	„DB-Stations“ ir kiti
DK	„Banedanemark“	„Banedanemark“	„Banedanemark“
EE	Nėra	„Eesti Raudtee“ IV	Nėra
ES	Nėra	Nėra	Nėra
FI	„VR Ltd.“	Nėra	Nėra
FR	„SNCF Fret“	Nėra	Nėra
GR	Nėra	Nėra	Nėra
HU	Nacionalinė vyriausybė arba privatūs investuotojai	Nacionalinė vyriausybė / IV (t. y. MAV arba „GySEV“)	Nėra
IE	„CIE Holding“	„CIE Holding“	„CIE Holding“
IT	Nėra	Nėra	Nėra
LT	UAB „Lietuvos geležinkeliai“ (LG)	UAB „Lietuvos geležinkeliai“ (LG)	UAB „Lietuvos geležinkeliai“ (LG)
LU	Nacionalinė vyriausybė	Nacionalinė vyriausybė	Nacionalinė vyriausybė
LV	VAS „Latvian Railways“ (AS LDz)	VAS „Latvian Railways“ (AS LDz)	Nėra
NL	„ProRail“ (Nyderlandų IV)	„ProRail“ (Nyderlandų IV)	„ProRail“ (Nyderlandų IV)
PL	Privačios įmonės	PKP PLK (Lenkijos IV)	PKP PLK (Lenkijos IV)
PT	Keli savininkai: nacionalinė vyriausybė, bet taip pat geležinkelių įmonės ir kiti	Keli savininkai: nacionalinė vyriausybė, bet taip pat geležinkelių įmonės ir kiti	Keli savininkai: nacionalinė vyriausybė, bet taip pat geležinkelių įmonės ir kiti
RO	Privačios įmonės	CFR	Daug savininkų: CFR ir privačios įmonės
SE	Nėra	Nėra	Nėra
SI	„SZ Infrastruktura“ (Slovėnijos IV)	„SZ Infrastruktura“ (Slovėnijos IV)	„SZ Infrastruktura“ (Slovėnijos IV)
SK	Nacionalinė vyriausybė	Nacionalinė vyriausybė	Nėra
UK	„Network Rail“ (Jungtinės Karalystės IV)	„Network Rail“ ir geležinkelių įmonės	„Network Rail“ ir geležinkelių įmonės
NO	JBV ir „ROM Eiendom“/NSB AS	Nėra	Nėra

Šaltiniai: valstybių narių atsakymų į GTRSS klausimynų klausimus duomenys, savarankiškas tyrimas ieškant trūkstamos informacijos (pilnas fonas).

2.3. Techninės priežiūros įrenginiai

Daugelyje valstybių narių techninės priežiūros įrenginiai priklauso rinkoje įsitvirtinusių geležinkelių įmonių grupėms, išskyrus Rumuniją, Jungtinę Karalystę ir Nyderlandus.

3 lentelė. Techninės priežiūros įrenginių nuosavybės struktūra Europoje

	Techninės priežiūros įrenginiai	Techninės priežiūros įrenginiai (išskyrus greituosius traukinius ir riedmenis, kuriems reikia specialios įrangos)	Kita techninės priežiūros įranga
AT	ÖBB TS, ÖBB PR, kitos geležinkelių įmonės	ÖBB TS, ÖBB PR, kitos geležinkelių įmonės	ÖBB TS, ÖBB PR, kitos geležinkelių įmonės
BE	Nėra	Nėra	Nėra
BG	Nacionalinė vyriausybė	Nacionalinė vyriausybė	Nacionalinė vyriausybė
CZ	Nėra	Nėra	Nėra
DE	„DB station“ ir kiti	„DB station“ ir kiti	„DB station“ ir kiti
DK	Nėra	Nėra	Nėra
EE	„Eesti Raudtee“ ir „ühinenud Depood“ IV	0	„Eesti Raudtee“ krovinius ir keleivius vežanti geležinkelių įmonė
ES	Nėra	Nėra	Nėra
FI	„VR Ltd.“	„VR Ltd.“	„VR Ltd.“
FR	SNCF / „Matériel“	SNCF / „Matériel“	SNCF / „Matériel“
GR	Nėra	Nėra	Nėra
HU	Nacionalinė vyriausybė / IV (t. y. MAV arba „GySEV“)	Nėra	Nacionalinė vyriausybė
IE	„CIE Holding“	„CIE Holding“	„CIE Holding“
IT	Nėra	Nėra	Nėra
LT	UAB „Lietuvos geležinkeliai“ (LG)	Nėra	UAB „Lietuvos geležinkeliai“ (LG)
LU	Nacionalinė vyriausybė	CFL	Nacionalinė vyriausybė
LV	Nėra	Nėra	Nėra
NL	Privačios įmonės	Privačios įmonės (bėgių keliai priklauso „ProRail“)	Privačios įmonės (bėgių keliai priklauso „ProRail“)
PL	PKP PLK (Lenkijos IV)	PKP PLK (Lenkijos IV)	Nėra
PT	Keli savininkai: nacionalinė vyriausybė, bet taip pat geležinkelių įmonės ir kiti	Keli savininkai: nacionalinė vyriausybė, bet taip pat geležinkelių įmonės ir kiti	Keli savininkai: nacionalinė vyriausybė, bet taip pat geležinkelių įmonės ir kiti
RO	Privačios įmonės	Privačios įmonės	Kelios geležinkelių įmonės
SE	Nėra	Nėra	Nėra
SI	„SZ - Traction & Technics“	„SZ - Traction & Technics“	„SZ - Traction & Technics“
SK	Nėra	Nėra	Nėra
UK	„Network Rail“ ir geležinkelių įmonės	„Network Rail“ ir geležinkelių įmonės	„Network Rail“ ir geležinkelių įmonės
NO	NSB	Nėra	NSB

Šaltiniai: valstybių narių atsakymų į GTRSS klausimų klausimus duomenys, savarankiškas tyrimas ieškant trūkstamos informacijos (pilnas fonas).

2.4. Kiti įrenginiai: prieigos prie uosto, pagalbos teikimo ir degalų atsargų papildymo

Atrodo, kad rinkoje įsitvirtinusios geležinkelių įmonės mažiau kontroliuoja kitus įrengimus – didesnę jų dalis priklauso privačioms įmonėms. Tačiau Vokietijoje, Airijoje, Latvijoje ir Lietuvoje kiti įrenginiai dažniausiai yra įsitvirtinusių geležinkelių įmonių nuosavybė.

4 lentelė. Prieigos prie uosto, pagalbos teikimo ir degalų atsargų papildymo įrenginių nuosavybės struktūra Europoje

	Laivybos ir uosto įrenginiai	Pagalbai teikti reikalingi įrenginiai	Kuro užpildymo įrenginiai
AT	PF	Įvairiai	Įvairiai
BE	Nėra	Nėra	Nėra
BG	-	Nacionalinė vyriausybė	Nacionalinė vyriausybė
CZ	Nėra	Nėra	Nėra
DE	„DB station“ ir kiti	„DB station“ ir kiti	„DB station“ ir kiti
DK	Nėra	Nėra	Nėra
EE	PF	Nėra	Riedmenų įmonės
ES	Nėra	Nėra	Nėra
FI	Nėra	Nėra	„VR Ltd.“
FR	Nėra	Nėra	Nėra
GR	Nėra	Nėra	Nėra
HU	Nacionalinė vyriausybė / IV (t. y. MAV arba „GySEV“)	Nacionalinė vyriausybė	Nacionalinė vyriausybė
IE	Nėra	„CIE Holding“	„CIE Holding“
IT	Nėra	Nėra	Nėra
LT	UAB „Lietuvos geležinkeliai“ (LG)	UAB „Lietuvos geležinkeliai“ (LG)	UAB „Lietuvos geležinkeliai“ (LG)
LU	Nacionalinė vyriausybė	Nacionalinė vyriausybė	Nacionalinė vyriausybė
LV	Nėra	VAS „Latvian Railways“ (AS LDz)	VAS „Latvian Railways“ (AS LDz)
NL	Privačios įmonės	Nėra	„ProRail“
PL	Privačios įmonės	Nėra	Nėra
PT	Nacionalinė vyriausybė	Keli savininkai: nacionalinė vyriausybė, bet taip pat geležinkelių įmonės ir kiti	Keli savininkai: nacionalinė vyriausybė, bet taip pat geležinkelių įmonės ir kiti
RO	Privačios įmonės	Privačios įmonės	Kelios geležinkelių įmonės
SE	Nėra	Nėra	Nėra
SI	Privati įmonė („Luka Koper“)	„SZ Infrastruktura“ (Slovėnijos IV)	Privati įmonė („Petrol d.d.“)
SK	Nėra	Nėra	Nėra
UK	„Network Rail“ ir geležinkelių įmonės	„Network Rail“ ir geležinkelių įmonės	„Network Rail“ ir geležinkelių įmonės
NO	Nėra	NSB	JBV ir „Mantena“

Šaltiniai: valstybių narių atsakymų į GTRSS klausimynų klausimus duomenys, savarankiškas tyrimas ieškant trūkstamos informacijos (pilkas fonas).

3. PAGRINDINĖS SĄLYGOS

3.1. Mokesčiai už naudojimąsi infrastruktūra

Pagrindiniai infrastruktūros valdytojai (plg. 3.2 dalį) 2012 metais iš geležinkelių įmonių²⁶ už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra surinko apie 15,7 mlrd. eurų mokesčių (iki 3 proc. daugiau, palyginti su 2011 metais), remiantis finansinių ataskaitų duomenimis²⁷. Mokesčiai už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra sudarė 41 proc. visų pagrindinių infrastruktūros valdytojų pajamų (viešosios lėšos sudarė 48 proc. – plg. 3.2 dalį).

3 LAUKAS. MOKESČIAI UŽ NAUDOJIMĄSI INFRASTRUKTŪRA IR GELEŽINKELIŲ RINKOS SEGMENTAI

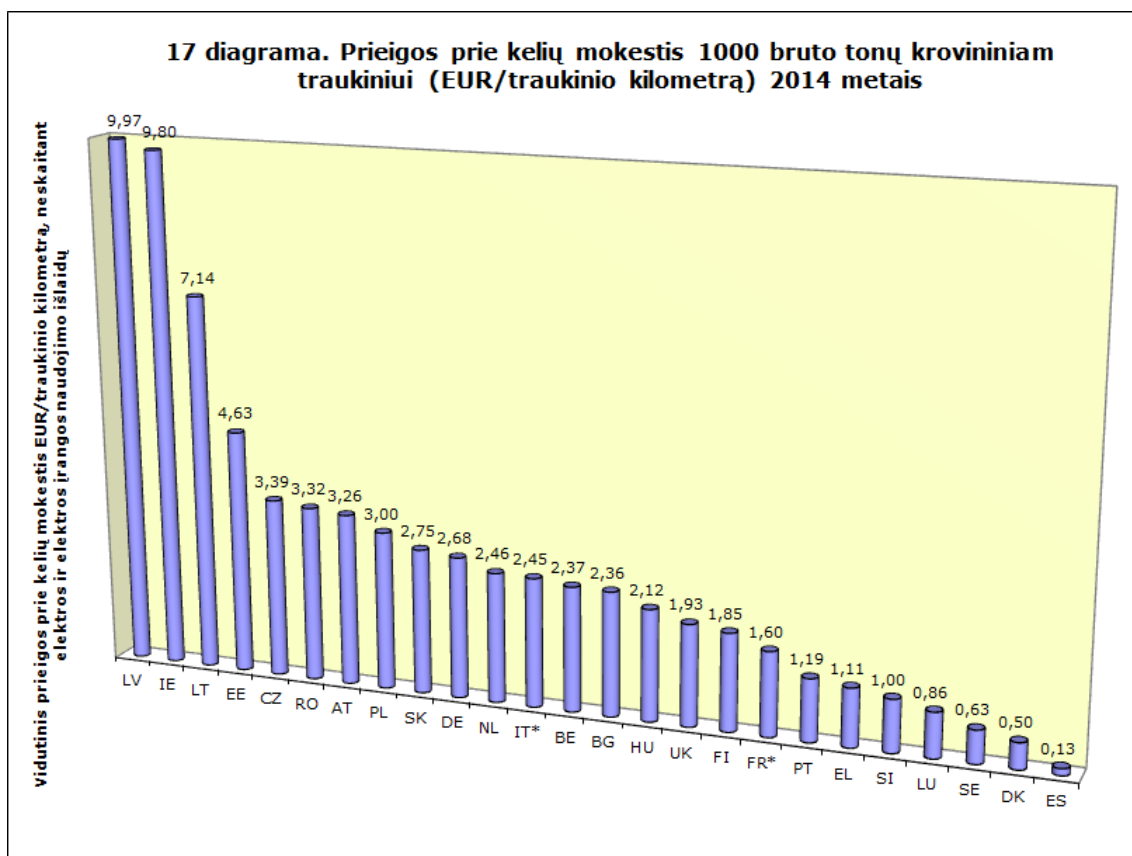
Geležinkelių įmonės moka infrastruktūros mokesčius infrastruktūros valdytojams už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra. Mokesčiai už naudojimąsi infrastruktūra turi skirtingą poveikį krovinių vežimo geležinkeliu, tarpmiestinio susisiekimo ir priemiesčių paslaugoms. Manoma, kad prieigos prie kelių mokesčių svyravimai didžiausią poveikį turi krovinių vežimui. Prieigos prie kelių mokesčiai taip pat turi įtakos tarpmiestinio susisiekimo paslaugų išlaidų struktūrai, bet jų poveikis galutinei kainai labai nedidelis. Su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų (kurių geležinkelių transporto kainos bet kuriuo atveju yra reguliuojamos) srityje prieigos prie kelių mokesčio dydis yra įskaičiuojamas į geležinkelių sistemos finansinę struktūrą.

3.1.1. Infrastruktūros mokesčiai teikiant krovinių vežimo paslaugas

Kaip parodyta 17 diagramoje, 2014 metais vidutinis prieigos prie kelių mokestis už 1 000 t svorio krovinių traukinį svyruoja nuo 1,60 iki 3,40 eurų už traukinio kilometrą, išskyrus Baltijos šalis ir Airiją. Baltijos šalyse infrastruktūros valdytojai pritraukia didelius krovinių srautus iš Rusijos, kurie vežami iš pakrantės į šalies gilumą labai dideliais atstumais ir vidutinė tokių traukinių masė taip pat yra didesnė. Europos pakraščiuose esančių tinklų mokesčiai paprastai yra labai maži arba, kaip Airijoje, labai dideli. Tai galioja ir mažiausiems tinklams, kur didžiausios problemos yra susijusios su sienos kirtimu ir todėl krovinių traukiniai negali mokėti didelių mokesčių.

²⁶ Kai kuriose valstybėse narėse sunku atskirti viešąsias lėšas ir infrastruktūros mokesčius. Prancūzijoje patys regionai pagal su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus moka vadinamąjį *redevance d'accès* už naudojimąsi geležinkelių paslaugomis, kurias jie perka iš SNCF. Siekiant iš geležinkelių įmonių gauti lėšų srautus priskirti infrastruktūros valdytojams, *redevance d'accès* buvo prilygintas subsidijai.

²⁷ Finansinės ataskaitos gali skirtis nuo reguliuojamojo pobūdžio ataskaitų, kurių priežiūrą vykdo nacionalinės reguliavimo institucijos.



Šaltinis: atsakymai į GTRSS klausimų klausimus. Duomenų apie Norvegiją nėra. * Prancūzijos ir Norvegijos duomenys yra 2013 metų, nes šios valstybės narės nepateikė 2014 metų duomenų. tarnybų darbinio dokumento SWD(2014) 186 8 priedas.

Nors manoma, kad pakilusios kainos kelia sunkumų krovinius geležinkeliais gabenantiems vežėjams, nes jų pelno marža labai nedidelė, atrodo, kad už prieigą prie kelių krovininiai traukiniai moka daugiau nei keleiviniai – visų valstybių narių **vidutinio mokesčio už krovininių traukinių prieigą prie kelių mediana yra didesnė nei tarp miestinių ir priemiestinių traukinių**²⁸, netgi, kai į skaičiavimus neįtraukiami Airijos ir Baltijos šalių duomenys²⁹. Galiausiai reikia pažymėti, kad visiškai izoliuotų tinklų infrastruktūros mokesčiai paprastai yra mažesni³⁰.

Nurodyti prieigos prie kelių mokesčiai 2014 metais sumažėjo Bulgarijoje (–36 proc.), Čekijoje (–7 proc.) ir Nyderlanduose (–1 proc.), o aštuoniose valstybėse narėse nepakito (taigi *de facto* sumažėjo³¹). Kita vertus, jie gerokai išaugo Lenkijoje (+13 proc.) ir Švedijoje

²⁸ Vidutinio mokesčio už prieigą prie kelių valstybėse narėse mediana tūkstančiui krovininio traukinio tonų yra 2,31, palyginti su 1,81 ir 1,30 atitinkamai už tarp miestinių ir priemiestinių traukinių paslaugas.

²⁹ Atėmus keturių brangesnių tinklų (Baltijos šalių ir Airijos) vidutinį mokestį už prieigą prie kelių, krovininių traukinių mediana sumažėja iki 2,12 (palyginti su 1,51 ir 1,29 atitinkamai už tarp miestinių ir priemiestinių traukinių paslaugas), o dispersija sumažėja iki 0,98 (ir yra mažesnė nei priemiestinių ir tarp miestinių traukinių).

³⁰ Vidutinio mokesčio už prieigą prie kelių mediana visiškai izoliuotuose tinkluose (BG, CZ, DK, EE, ES, FI, GR, NL, RO, SE, SK ir UK) buvo 1,93 euro už traukinio kilometrą, palyginti su kitais tinklais; taip pat jų mediana buvo dešimta, palyginti su penkiolikta kitų tinklų mediana. Pagrindinės išimtys yra LU ir SI, kuriose mokesčiai už prieigą prie kelių krovininiams traukiniams yra maži.

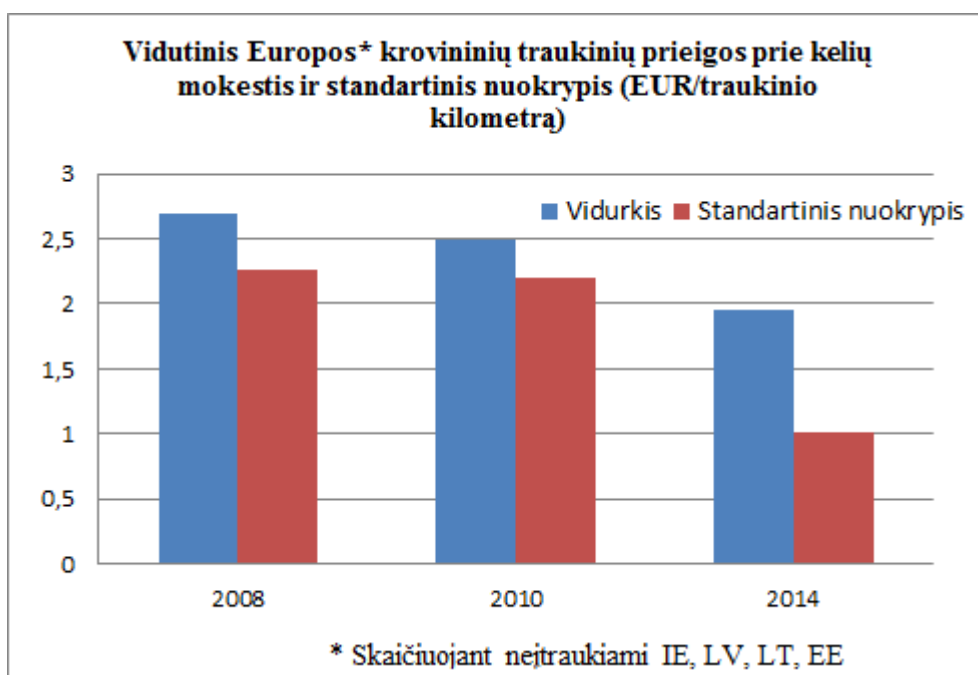
³¹ Danija, Ispanija, Suomija, Vengrija, Liuksemburgas, Latvija, Rumunija ir Slovakija – visose šiose valstybėse narėse infliacija buvo skaičiuojama remiantis 2013 m. lapkričio mėn. įvertintu dvylikos mėnesių infliacijos lygiu; Graikijoje infliacija buvo skaičiuojama pagal tą patį rodiklį – dėl defliacijos (–0,7 proc. infliacija) nepakitęs mokestis už prieigą prie kelių *de facto* išaugo.

(+6,8 proc.). Išskyrus Lenkijos ir Baltijos šalių tinklus, kitose valstybėse narėse tebevyksta tam tikras mokesčių suvienodėjimo procesas.

Kai kuriais atvejais mokesčiai išaugo tik tam tikruose atskiruose segmentuose: Vokietijoje dėl išaugusio transporto sistemos apkrovimo mokestis už prieigą prie atšakinių kelių kroviniams traukiniams, kurių greitis yra 50–100 km/h, 2014 metais, palyginti su 2013 metais, padidėjo 12 proc., nors vidutinis mokestis už prieigą prie kelių išaugo tik 2 proc. (taigi tiek pat, kiek infliacija).

Lyginant, kaip Europoje³² keitėsi vidutinis mokestis už prieigą prie kelių kroviniams traukiniams, matyti, kad pastaraisiais metais jis nuolat mažėja (nuo 2008 iki 2014 metų sumažėjo 28 proc.). Dar įdomiau tai, kad standartinis verčių nukrypimas nuo vidurkio sumažėjo nuo 2,26 iki vos 1. Kitaip tariant, atrodo, kad skirtingi nacionaliniai prieigos prie kelių mokesčiai vis labiau artėja prie Europos vidurkio, o tai skatina bendros Europos krovinių vežimo geležinkeliais erdvės plėtrą, kurioje mokesčiai būtų ne tik mažesni, bet ir standartizuoti. 17a diagrama.

17a diagrama. Mokesčių už prieigą prie kelių kroviniams traukiniams supanašėjimas

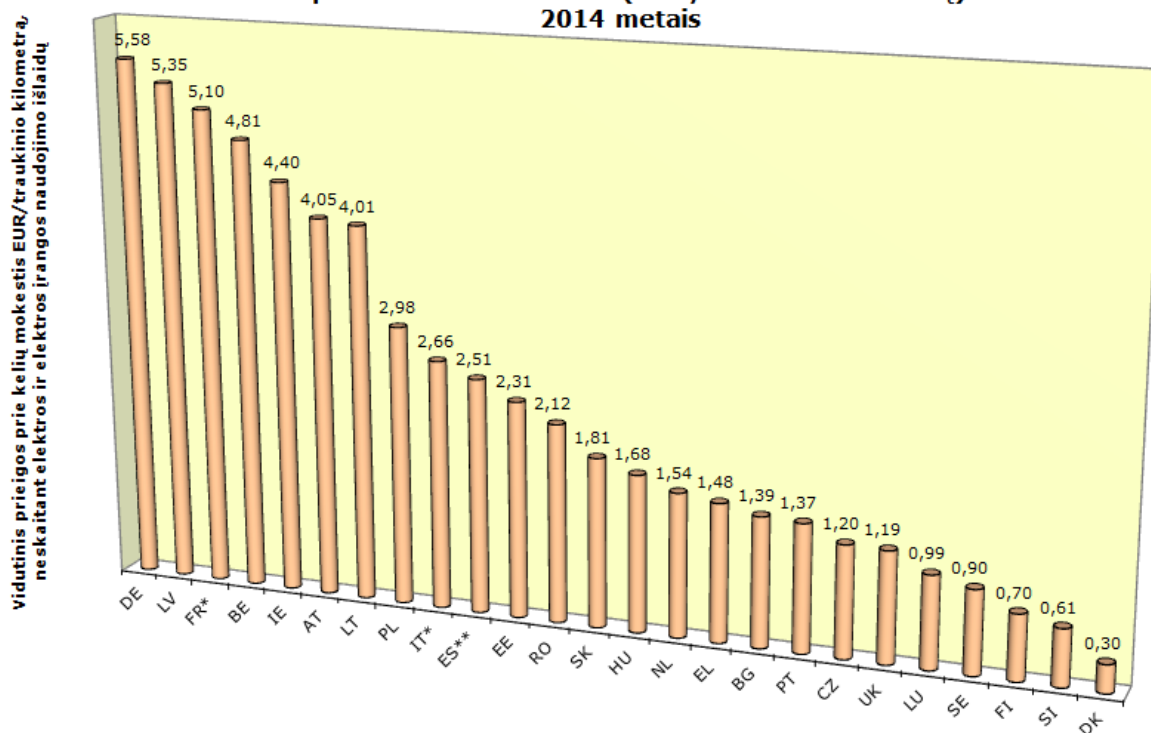


3.1.2. Infrastruktūros mokesčiai teikiant tarpmiestinio vežimo paslaugas

Kaip matyti diagramoje, 2014 metais vidutinis mokestis už prieigą prie kelių 500 t sveriantiems tarpmiestiniams traukiniams taip pat labai skiriasi: tarpmiestinio traukinio eksploatavimas Vokietijoje ar Prancūzijoje (ir Belgijoje) kainuoja vidutiniškai dvigubai brangiau nei Italijoje ar Ispanijoje (kuriose taip pat yra greitųjų traukinių tinklai) ir penkis kartus brangiau nei Jungtinėje Karalystėje, Čekijoje ar Švedijoje. Didžiausi mokesčiai yra tinkluose su nutiestomis greitųjų traukinių linijomis (BE, DE, FR, AT, IT, ES) ir Baltijos šalių bei Airijos tinkluose.

³² Airijos ir Baltijos šalių duomenys skaičiuojant nebuvo įtraukiami, nes jos yra izoliuotos nuo likusio Europos tinklo. Visi duomenys gauti iš atsakymų į GTRSS klausimynų klausimus.

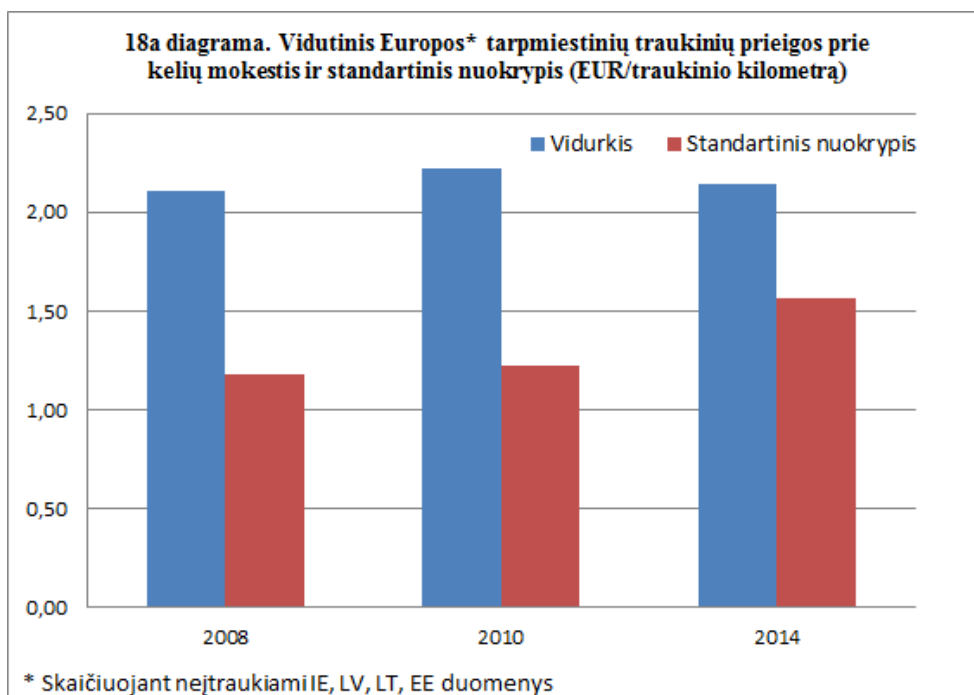
**18 diagrama. Prieigos prie kelių mokestis 500 bruto tonų
tarp miestiniam traukiniui (EUR/traukinio kilometra)
2014 metais**



Šaltinis: valstybių narių atsakymų į GTRSS klausimynų klausimus duomenys. * Prancūzijos ir Italijos duomenys yra 2013 metų, nes šios valstybės narės nepateikė 2014 metų duomenų. ** Ispanijoje vidutinis mokestis už prieigą prie kelių greitiesiems traukiniams, kurie tinklu važiuoja ne greitesniu nei 260 km/h greičiu; nėra duomenų apie Norvegiją. Tarnybų darbinio dokumento SWD(2014) 186 8 priedas.

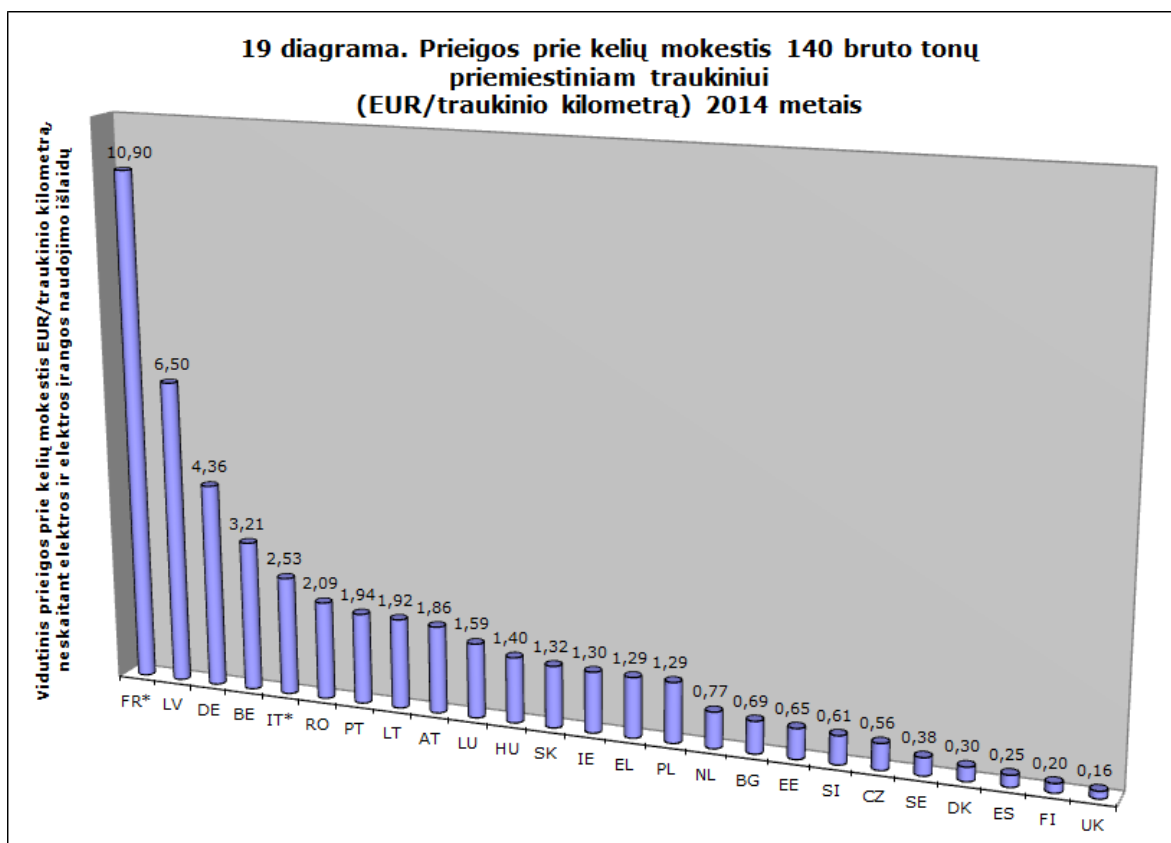
Nurodytas mokestis už prieigą prie kelių tarp miestiniams traukiniams 2014 metais keliose valstybėse narėse išaugo: Lenkijoje (+43 proc.), Austrijoje (+23 proc.), Ispanijoje (+14 proc.) ir Švedijoje (+8,4 proc., nors pirminis jo dydis buvo labai mažas). Austrijoje 23 proc. padidėjimą lėmė papildomas mokestis greitiesiems traukiniams, kurį Austrijos reguliuojanti institucija panaikino 2013 m. rugsėjo 27 d., atsižvelgusi į naujo rinkos dalyvio „Westbahn“ skundą, bet šiuo metu „ÖBB Infrastruktur“ pateikė apeliaciją Austrijos Vyriausiajam administraciniam teismui.

Galiausiai prieigos prie kelių mokesčiai tarpmiestiniams traukiniams nepakito, bet padidėjo jų nukrypimas nuo vidurkio.



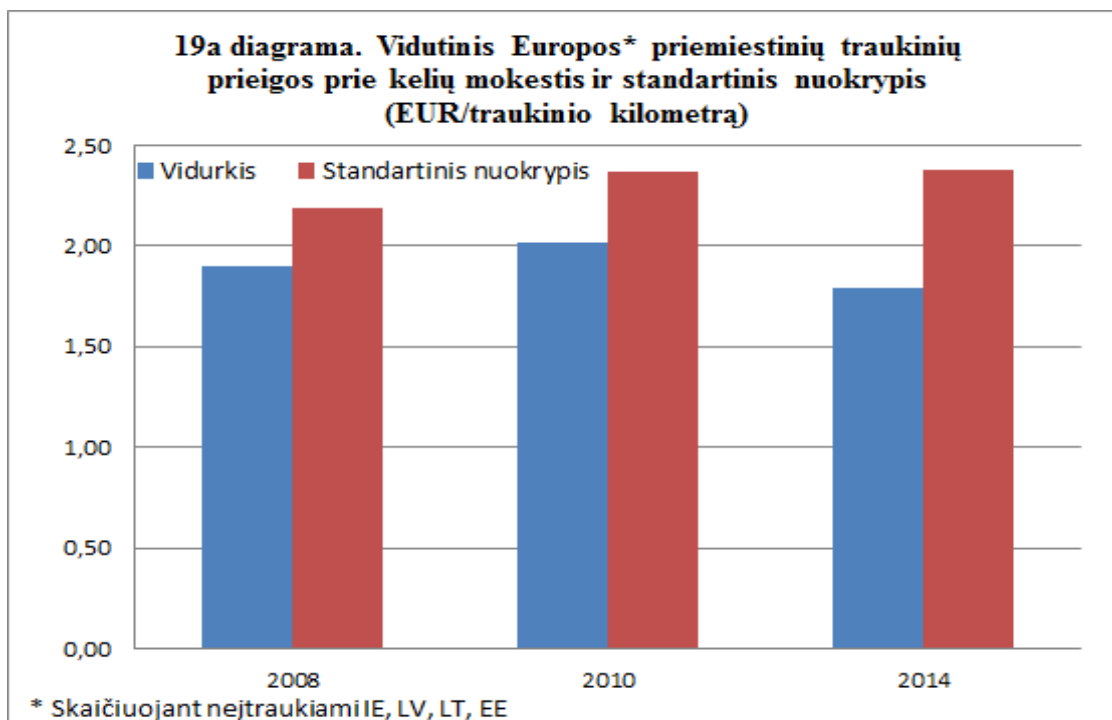
3.1.3. *Infrastruktūros mokesčiai teikiant vežimo paslaugas priemiesčiuose*

Kaip parodyta 19 diagramoje, 2014 metais vidutiniai prieigos prie kelių mokesčiai 140 t priemiestiniam traukiniui yra pasiskirstę asimetriškai. 2013 metais Prancūzijoje prieigos prie kelių mokestis priemiestiniams traukiniams buvo didesnis nei 10 eurų už traukinio kilometrą, o kitose 20 valstybių narių šis mokestis neviršija dviejų eurų už traukinio kilometrą. Vokietijoje prieigos prie kelių mokestis priemiestiniams traukiniams taip pat yra gerokai didesnis nei daugelyje valstybių narių (tačiau Prancūzijoje jis vis tiek yra dvigubai didesnis nei Vokietijoje). Ši situacija parodo geležinkelių finansavimo struktūrą Prancūzijoje (kur regionai moka prieigos prie kelių mokesčius kaip viešosios paslaugos išipareigojimą tiesiogiai infrastruktūros valdytojui, kuris, savo ruožtu, moka pagrindinei geležinkelių įmonei SNCF, teikiančiai infrastruktūros priežiūros paslaugas) ir Vokietijoje (kur regionų valdžios institucijos subsidijuoja viešųjų paslaugų išipareigojimus, taip suteikdamos galimybę mokėti prieigos prie kelių mokesčius). Mažiausi prieigos prie kelių mokesčiai priemiestiniams traukiniams yra Jungtinėje Karalystėje ir Suomijoje.



Šaltinis: atsakymai į GTRSS klausimynų klausimus. * Prancūzijos ir Italijos duomenys yra 2013 metų, nes šios valstybės narės nepateikė 2014 metų duomenų. Tarnybų darbinio dokumento SWD(2014) 186 8 priedas.

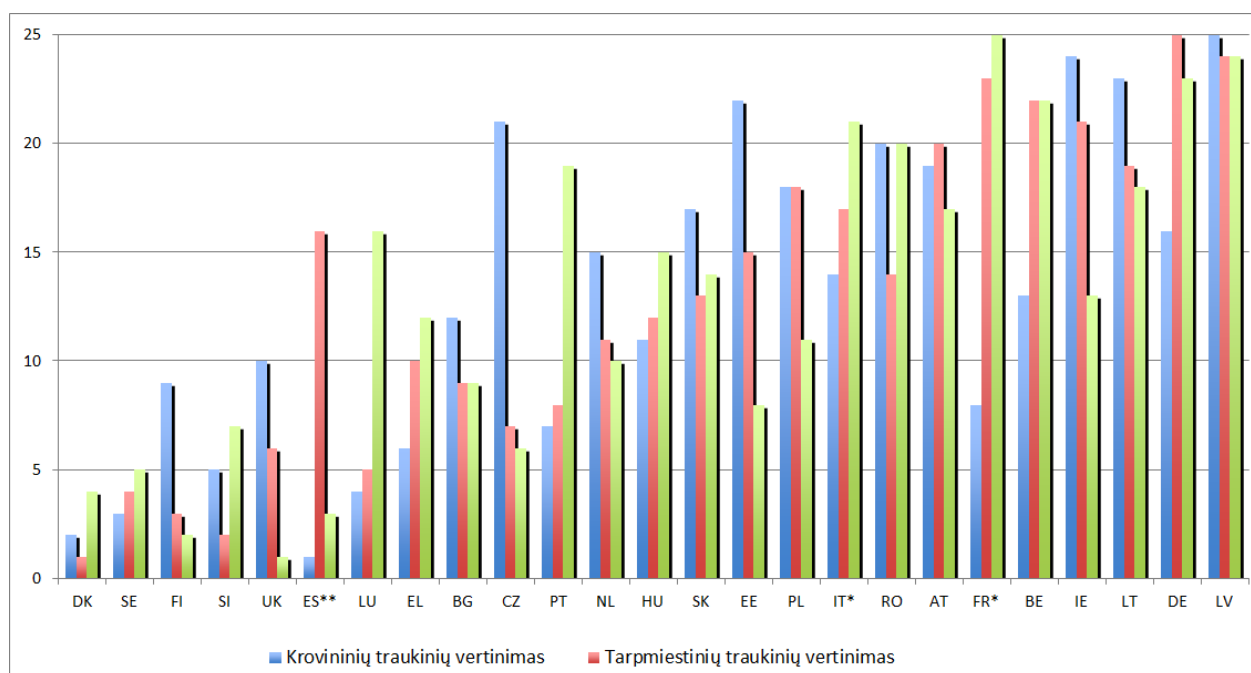
Prieigos prie kelių mokesčiai priemiestiniams traukiniams beveik nepakito (šiek tiek sumažėjo), bet padidėjo jų nuokrypiams nuo vidurkio.



3.1.4. Infrastruktūros mokesčiai – bendras vertinimas

Apskritai prieigos prie kelių mokesčiai yra mažiausi Danijoje ir Švedijoje, o didžiausi – Vokietijoje (daugiausiai tranzitinių pervežimų paslaugų Europoje teikiančiame tinkle) ir Lietuvoje, Latvijoje bei Estijoje, kurių geležinkelių tinklai yra gana izoliuoti nuo pagrindinių Europos tinklų³³. Siekiant geriau atspindėti rinkos struktūrą ateityje praverstų ir reikėtų toliau tobulinti šią analizę ir atskirti regionų tarpmiestines ir greitųjų traukinių paslaugas (užuoat atlikus bendrą tarpmiestinių traukinių analizę). Galiausiai ir ne mažiau svarbu labiau pasigilinti į tai, kad kai kurios valstybės narės yra gerai vertinamos dėl mažų mokesčių – pagal Direktyvą 2012/34/ES valstybės narės privalo tinkamai finansuoti savo infrastruktūrą (Jungtinėje Karalystėje maži prieigos prie kelių mokesčiai yra susiję su šalies sprendimu skirti dideles investicines dotacijas).

20 diagrama. Mažiausi prieigos prie kelių mokesčiai – trijų segmentų vertinimai



Šaltinis: atsakymai į GTRSS klausimynų klausimus. Duomenų apie Norvegiją nėra. * Prancūzijos ir Norvegijos duomenys yra 2013 metų, nes šios valstybės narės nepateikė 2014 metų duomenų. ** Ispanijoje vidutinis mokestis už prieigą prie kelių greitiesiems traukiniams, kurie tinklu važiuoja ne greitesniu nei 260 km/h greičiu.

Infrastruktūros apmokestinimas yra susijęs su trimis pagrindinėmis problemomis:

- svarbiuose tranzito tinkluose, esančiuose Europos geležinkelių sistemos centre, arba kuriuose kroviniai ar keleiviai vežami nuo pakrantės į krašto gilumą, mokesčiai yra didesni nei mažesniuose ir pakraščiuose esančiuose tinkluose. Tokia padėtis būdinga tiek krovininių, tiek keleivinių traukinių rinkoms. Ji trukdo integruoti nacionalines geležinkelių sistemas, nes didelė geležinkelių sistemos sąveikos kaina blogina tarpvalstybinio vežimo padėtį;
- prieigos prie kelių mokesčiai ES rytuose išlieka didesni krovininiams traukiniams nei (priemiestiniam) keleiviniam transportui; ekonomine prasme tai rodo, kad kompensavimo

³³ Danijos geležinkelių tinklas užima antrą vietą pagal pigumą (Švedijos – ketvirtą), o Latvijos geležinkelių tinklas yra 24 pagal brangumą (Vokietijos tinklas yra 21 pagal pigumą arba 4 pagal brangumą).

lygis už paslaugas, teikiamas pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimą, yra nepakankamas: infrastruktūros valdytojai gali kompensuoti patiriamus nuostolius didindami mokesčius kroviniams traukiniams. Todėl krovinių vežimas geležinkeliais tampa mažiau konkurencingas, palyginti su automobilių keliais, o geležinkelių įmonės negauna pakankamai lėšų, kurių joms reikia vagonų parkui atnaujinti.

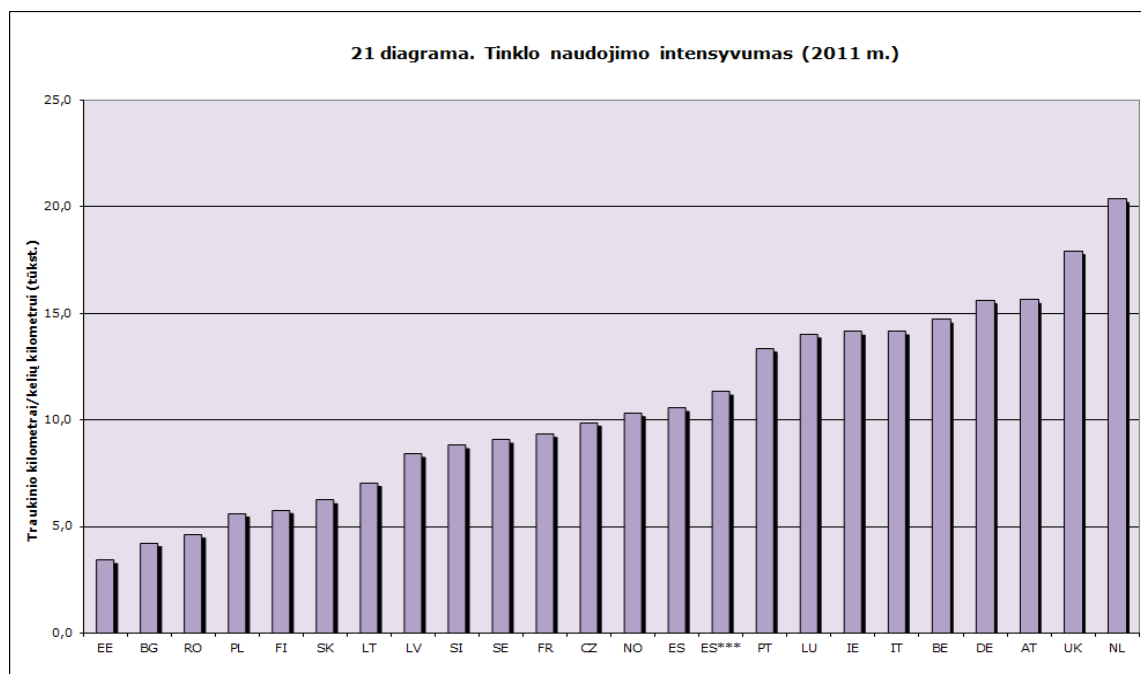
Galiausiai nebuvo įmanoma tinkamai pasinaudoti prašymais suteikti duomenis apie stočių ir įrangos mokesčius, elektros srove ir dyzeliniais varikliais varomų traukinių, nes valstybės narės renka tik dalinius duomenis. Kai traukiniai važiuoja mažus atstumus ir dažnai stoja, stočių ir terminalų mokesčiai sudaro didelę visų infrastruktūros mokesčių dalį – kai kuriose valstybėse narėse tokie mokesčiai sudaro daugiau nei pusę visų infrastruktūros mokesčių. Mažiausia konkurencija yra tuose rinkos segmentuose, kuriuose tenka intensyviai naudotis įvairia įranga, pavyzdžiui, laisvos prieigos regioninių keleivinių traukinių ir pavienių vagonų.

3.2. Pajėgumų paskirstymas

4 LANGAS. PAJĖGUMŲ PASKIRSTYMAS

Infrastruktūros valdytojai kasmet geležinkelių įmonėms paskirsto prieigos prie kelių teises atsižvelgdamos į jų prašymus. Be to, infrastruktūros valdytojai gauna *ad hoc* prieigos prie kelių prašymus iš tų krovinių vežimo geležinkeliais įmonių, kurios negali planuoti savo paslaugų vieniems metams į priekį. Jei susidaro spūstys, prašymai suteikti prieigą prie kelių gali būti nepatenkinti.

Geležinkelio linijų produktyvumas įvairiose valstybėse narėse skiriasi: vienas kraštutinis yra tankūs Nyderlandų ir Jungtinės Karalystės tinklai, kuriais labai aktyviai naudojasi priemiestiniai traukiniai (Vokietijoje, Austrijoje ir Belgijoje priemiestiniai geležinkelių tinklai taip pat naudojami labai intensyviai), o kitas kraštutinis – tai santykinai nepakankamai išnaudojami Baltijos šalių ir Pietryčių Europos geležinkelių tinklai. Nyderlanduose vienam geležinkelio linijos kilometrui tenka keturis kartus daugiau traukinio kilometrų³⁴ nei Bulgarijoje, Rumunijoje ir Estijoje.



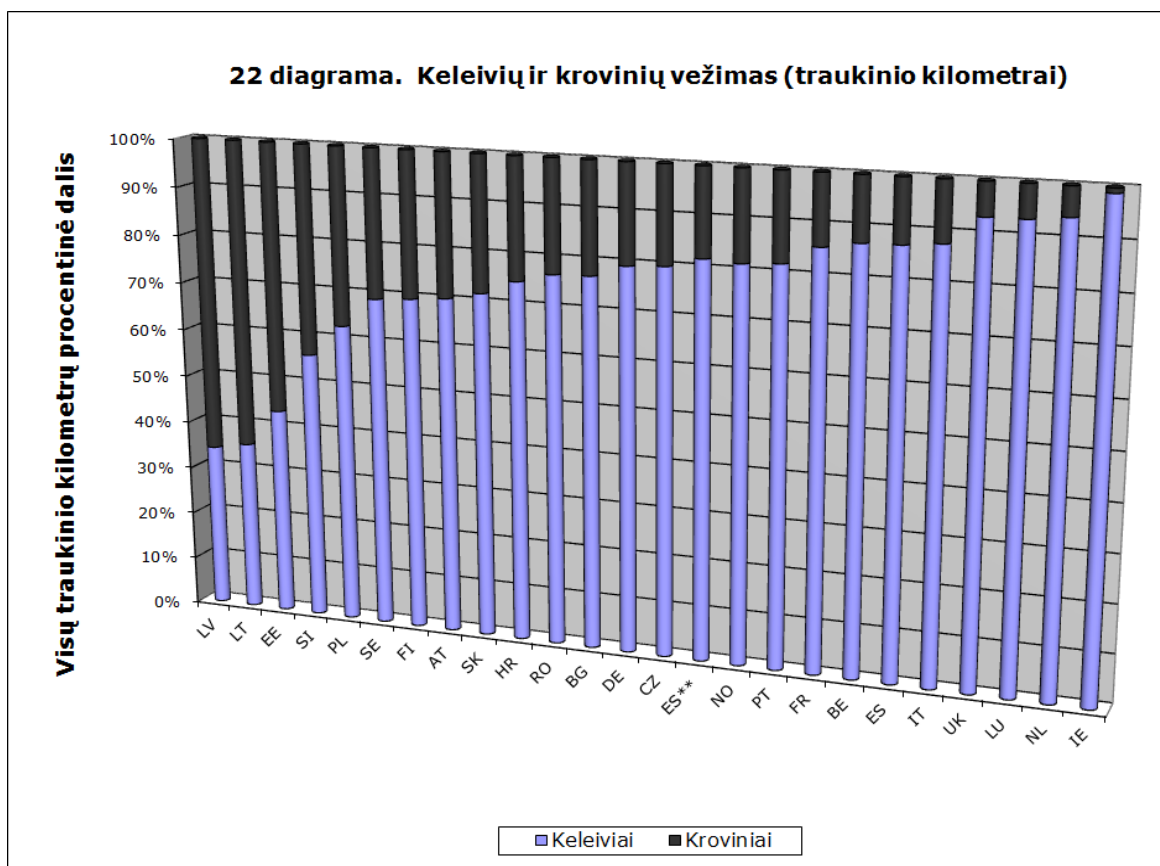
³⁴ Šie skaičiavimai apima linijas, kurias valdo UIC nariai, o kitos linijos, ypač vadinamosios pramoninės linijos, į šiuos skaičiavimus nebuvo įtrauktos.

5 LANGAS. GELEŽINKELIŲ INFRASTRUKTŪROS PERKROVA

Pagal su viešąja paslauga susijusius išpareigojimus teikiamoms paslaugoms keliai paprastai rezervuojami iš anksto, nes tokie traukiniai visą dieną važiuoja labai dažnai (ypač priemiestiniai traukiniai). Greitieji traukiniai (beveik visada) naudojami specialia infrastruktūra ir paprastai stoja tik didelėse miestų aglomeracijose. Krovininiai traukiniai dažnai naudojami *ad hoc* tvarka jiems skirtais keliais.

Kiekvienai geležinkelio linijai yra numatytas teorinis maksimalus traukinių skaičius (maksimalus pajėgumas). Tačiau, realus ir teorinis pajėgumas skiriasi dėl įvairių veiksnių, dėl kurių reikia susitarti, pavyzdžiui, remonto darbų, sustojimų modelių, prieštaringų veiksmų geležinkelių mazguose (traukinių prie išėjimų), mišrių riedmenų ir su keliais nesusijusių apribojimų. Geležinkelių tinklų forma taip pat yra svarbi: mazginiuose tinkluose (pavyzdžiui, Vokietijoje) traukinius daug lengviau nukreipti kitu maršrutu nei žvaigždės formos tinkluose (pavyzdžiui, Prancūzijoje ir Ispanijoje).

Europos geležinkelių tinklais daugiausia naudojami keleiviniai traukiniai (78 proc. visų traukinio kilometrų), nors įvairiose valstybėse narėse tinklų teikiamos paslaugos skiriasi. Jungtinėje Karalystėje ir Nyderlanduose, o taip pat Airijoje ir Liuksemburge intensyviai naudojamais tinklais daugiausia važiuoja keleiviniai traukiniai. Retai naudojamais tinklais Baltijos šalyse daugiausia važiuoja krovininiai traukiniai. Šaltinis:



Šaltinis: Eurostatas, DB, ISTAT, INSEE. Padėtis 2011 metais. ES vidurkis be DK, HU ir GR, apie kurias nebuvo rasta duomenų.

Tik penkios ES valstybės narės (Vokietija, Danija, Nyderlandai, Rumunija ir Jungtinė Karalystė) ir Norvegija atsakydamos į GTRSS klausimyno klausimus nurodė, kad dalis jų infrastruktūros yra perkrauta. Nurodoma, kad iš viso perkrauta yra 1 324 km geležinkelio

linijų³⁵ (0,6 proc. visų ES linijų) ir didžiausios pralaidumo kliūtys absoliučiais dydžiais yra Vokietijoje (399 km), tačiau Danijoje ir Rumunijoje taip pat yra didelių pralaidumo kliūčių.

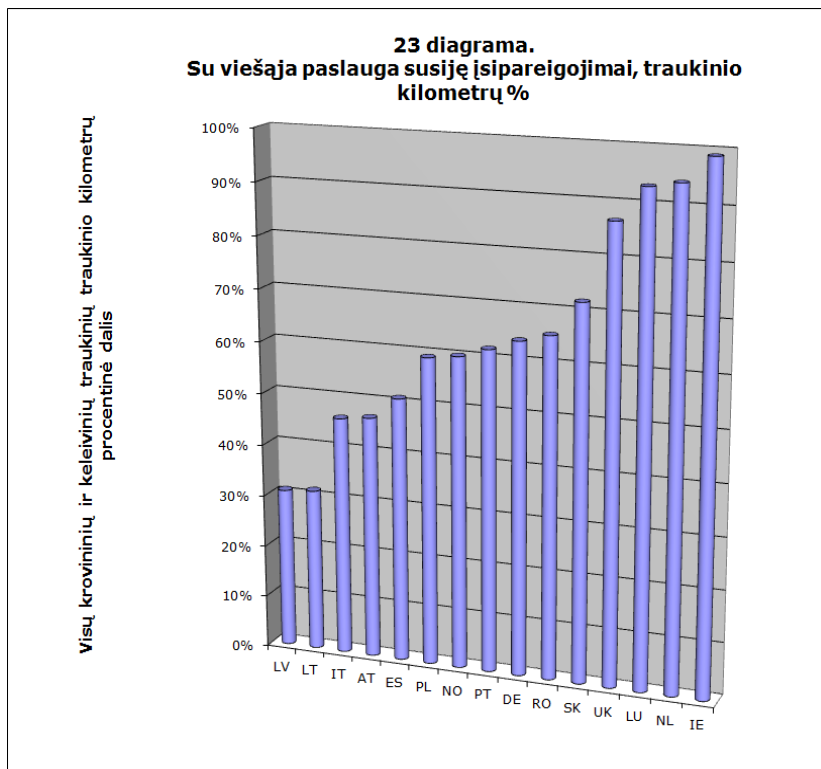
Daugelis valstybių narių nusprendė pirmenybę teikti su viešąja paslauga susijusiems įsipareigojimams (plg. 5 lentelę), paslaugoms, turinčioms tiesioginės vertės visuomenei, ir didelio dažnumo paslaugoms, kurios praktikoje dažniausiai apima vykstančių į darbą, mokslo įstaigą ar iš jų grįžtančių žmonių vežimo paslaugas. Patekimo į ES rinką įstatyme skirstant kelius leidžiama pirmenybę teikti toms paslaugoms, kurios suteikia vertės visuomenei, su viešąja paslauga susijusiems įsipareigojimams ir tarptautinėms krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms. Atsakydama į GTRSS klausimyno klausimus Prancūzija nenurodė teikianti pirmenybę kokioms nors geležinkelių transporto paslaugoms. Nyderlanduose, Jungtinėje Karalystėje, Liuksemburge ir Airijoje tokios prioritetinės paslaugos apima 85 proc. visų traukinio kilometrų (plg. 23 diagramą).

5 lentelė. Prioritetai skirstant kelius

	Su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai / vertė visuomenei / didelio dažnumo, kitos paslaugos	Keleiviai > kroviniai	Tarptautinė pralaida > pralaida šalies viduje	Kita
AT	x			
BE		x		
BG		x		
CZ	Nėra	Nėra	Nėra	
DE	x			
DK	x			
EE	Nėra	Nėra	Nėra	
EL	0	0	0	
ES	x			
FI	x			
FR	0	0	0	
HU	0	0	0	
IE	x	x		
IT	x			
LT			x	
LU	x			
LV	x			
NL	x			
NO	x			Tarptautiniams kroviniams teikiamas 2-as prioritetas
PL	x			
PT	x			
RO	x			Tarptautiniams kroviniams teikiamas 2-as prioritetas
SE	Nėra	Nėra	Nėra	
SI	Nėra	Nėra	Nėra	
SK	x			
UK	x			

Šaltinis: valstybių narių atsakymų į GTRSS klausimynų klausimus duomenys.

³⁵ Duomenys apie perkrautus tinklus: Jungtinėje Karalystėje – 551 km, Vokietijoje – 399 km, Rumunijoje – 170 km, Norvegijoje – 70 km ir Nyderlanduose – 47 km.



Šaltinis: valstybių narių atsakymų į GTRSS klausimynų klausimus duomenys.

Galiausiai pirmas bandymas įvertinti, kiek kartų buvo atsisakyta suteikti prieigą prie kelių, rodo, kad daugiausia atsisakymų suteikti prieigą prie kelių pateikiama Prancūzijoje (4,1 proc.) ir Lenkijoje (1,3 proc.). Prancūzijoje, kurioje nėra nustatyta, kokioms paslaugoms teikiama pirmenybė, daugelis nepatenkintų prašymų buvo susiję su vietos ir regionų paslaugomis (2,3 proc. visų vietos ir regionų paslaugų teikėjų prašymų suteikti prieigą prie kelių, t. y. 42 proc. visų nepatenkintų prašymų), tačiau didžiausią poveikį tokie nepatenkinti prašymai turėjo vidaus ir tarptautinių krovinių vežimo segmentui (atitinkamai 18 proc. ir 13 proc. nepatenkintų prašymų). Nurodoma, kad suteikti prieigą prie kelių buvo atsisakyta ir Vokietijoje, Nyderlanduose, Norvegijoje ir Vengrijoje (visose mažiau nei 0,1 proc.).

3.3. Investicijos į infrastruktūrą

Bendra nurodoma **valstybės dotacijų geležinkelių infrastruktūros valdytojams** suma skiriasi, priklausomai nuo šaltinių, pagal kuriuos ji gali būti vertinama (infrastruktūros valdytojų finansinės ataskaitos, valstybės pagalbos rezultatų suvestinės ir atsakymai į GTRSS klausimynų klausimus apie kompensacijas pagal daugiametes sutartis), ir nuo trūkstamos informacijos duomenų sekose, bet bendra tokių dotacijų suma 2012 metais buvo apie 18–21 mlrd. eurų.

Visos, išskyrus septynias (AT, CZ, EE, FI, GR, LV ir PL), valstybės narės sudarė daugiametes sutartis su savo infrastruktūros valdytojais. Tokios sutartys aprėpia 73 proc. visos ES geležinkelių infrastruktūros ir galioja vidutiniškai penkerius metus (Ispanijoje tokios sutartys galioja dvejus metus, Liuksemburge daugiametės sutarties galiojimas numatytas net iki 2024 metų). Vertinant veiklos rezultatus naudojami įvairūs rodikliai. Įdomu tai, kad kai kurios valstybės narės Vidurio ir Pietryčių Europoje traukinio greitį naudoja kaip veiklos paskatą, o pernelyg apkrautuose tinkluose (Nyderlanduose, Vokietijoje ir Belgijoje) vienas iš veiklos rodiklių yra punktualumas arba vėlavimas.

Kaip nurodoma prie šios ataskaitos pridedamame Komisijos tarnybų darbinio dokumento SWD(2014) 186 10b priede, 2012 metais į paprastą geležinkelių tinklą buvo investuoti beveik **29 mlrd. eurų** (maždaug 7 proc. daugiau nei 2011 metais) ir apie **34,5 mlrd. eurų** – į visą geležinkelių tinklą (įskaitant greitųjų traukinių tinklą). 2012 metais investicijų paskirstymas buvo beveik toks pats kaip ir 2011 metais – investicijos buvo skirtos paprasto tinklo **techninei priežiūrai** (29 proc.), **gerinimui** (36 proc.) ir **atnaujinimui** (35 proc.) (šiek tiek mažiau nei 2011 metais, kai atnaujinimui buvo skirta 39 proc.).

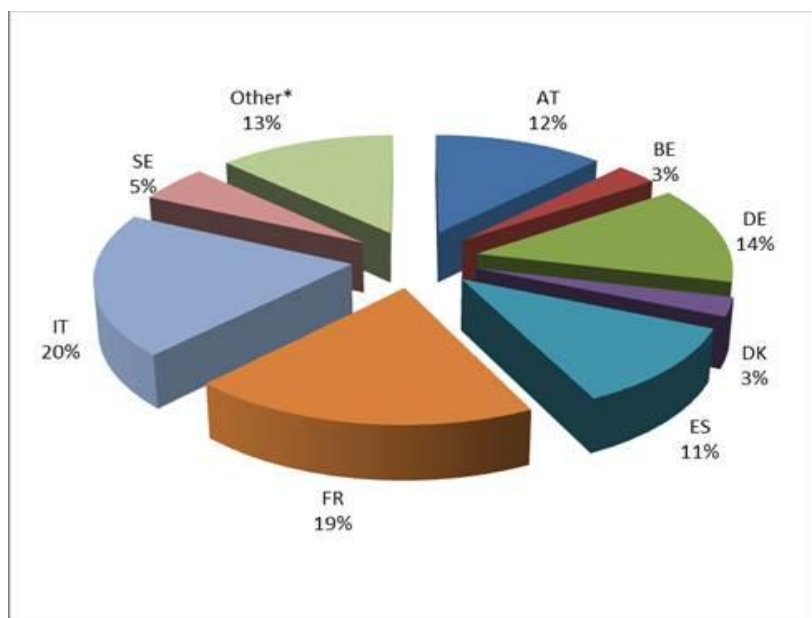
6 LANGAS. TECHNINĖ PRIEŽIŪRA, GERINIMAS IR ATNAUJINIMAS

Techninė priežiūra, gerinimas ir atnaujinimas gali būti apibrėžiami įvairiai. Tačiau plačiąja prasme gerinimas iš esmės apima infrastruktūros išplėtimą ir modernizavimą, pavyzdžiui, taikant naujas technologijas (pavyzdžiui, Europos geležinkelių eismo valdymo sistemą (ERTMS) vietoje pervažų su tuneliais ar viadukais), atnaujinimas apima turto pakeitimą, grąžinant infrastruktūrą į tokią pačią būklę, kokios ji buvo nauja (pavyzdžiui, keičiant pabėgius, skaldą arba bėgius, atnaujinant tiltą), o techninė priežiūra – tai veiksmai, kuriais užtikrinamas turimo turto veikimas ir prailginamas jo naudojimo laikas (pavyzdžiui, šlifavimas, plūkinimas, medžių ir krūmų genėjimas šalia geležinkelio).

Galiausiai su geležinkeliu susiję projektai, kuriuos finansavo ES pagal TEN-T programą arba struktūrinių fondų lėšomis, 2007–2013 metais sudarė apie **22 mlrd. eurų** – maždaug po **3 mlrd. eurų per metus**, t. y. apie 2 proc. ES metinio biudžeto.

Iš viso iki 2013 metų pabaigos **Europos Sąjunga geležinkelių infrastruktūrai pagal 2007–2013 metų TEN-T bendrąją programą skyrė maždaug 4,4 mlrd. eurų** (įskaitant ERTMS), t. y. **65 proc. visų TEN-T lėšų**, skirtų šiai programai iki 2013 metų pabaigos. Nuo 2007 iki 2013 metų aštuonios valstybės narės (IT, FR, DE, AT, ES, SE, BE ir DK) pritraukė 87 proc. visų pagal TEN-T programą geležinkeliams skirtų lėšų, o likusios 19 valstybių narių įsisavino 587 mln. eurų (taigi kiekviena jų įsisavino mažiau nei po 110 mln. eurų). 24a diagrama.

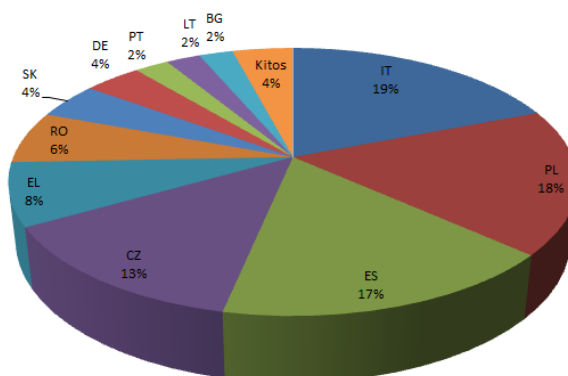
24a diagrama. Pagal TEN-T programą iki 2013 metų pabaigos geležinkeliams faktiškai skirtos lėšos pagal valstybes nares



*Šaltinis: Inovacijų ir tinklų programų vykdomoji įstaiga (angl. INEA). * Valstybės narės, kurioms pagal TEN-T programą skirta mažiau nei 100 mln. eurų (kiekvienai atskirai – šios valstybės narės iš viso įsisavino joms skirtus 587 mln. eurų).*

2007–2012 metais didžioji geležinkelių projektų dalis buvo finansuojama iš struktūrinių ir sanglaudos fondų (17 mlrd. eurų). Svarbiausi gavėjai buvo Italija, Lenkija, Ispanija, Čekija ir Vengrija (visos gavo per 2 mlrd. eurų).

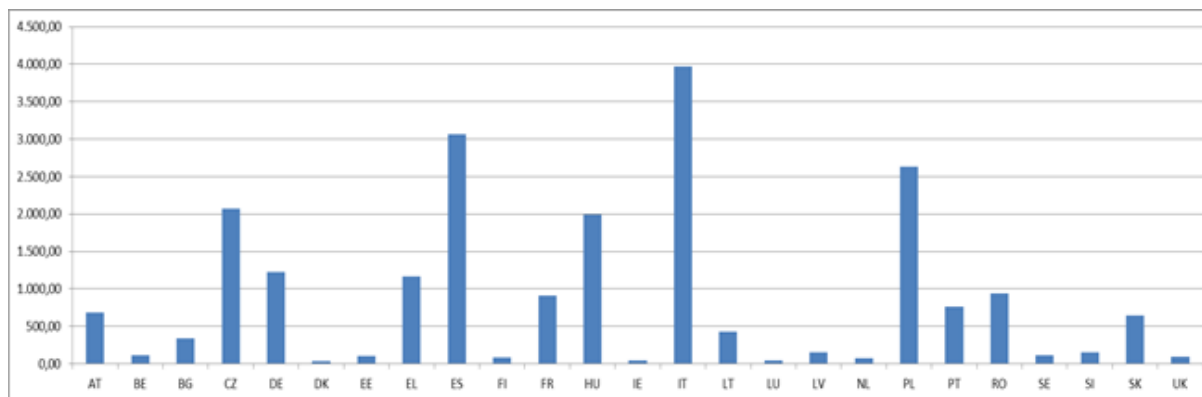
24b diagrama. ES struktūrinių fondų lėšų paskirstymas pasirinktiems geležinkelių projektams (2007–2012 m.)



Šaltinis: Europos Komisija, Regioninės politikos GD.

Taigi 2007–2012 metais ES daugiausia pasirinko finansuoti geležinkelių projektus Italijoje, Ispanijoje, Lenkijoje ir Čekijoje. Tokios valstybės narės kaip Danija, Švedija ir Jungtinė Karalystė iš esmės nepasinaudojo tokiems projektams skirtomis lėšomis. 24c diagrama.

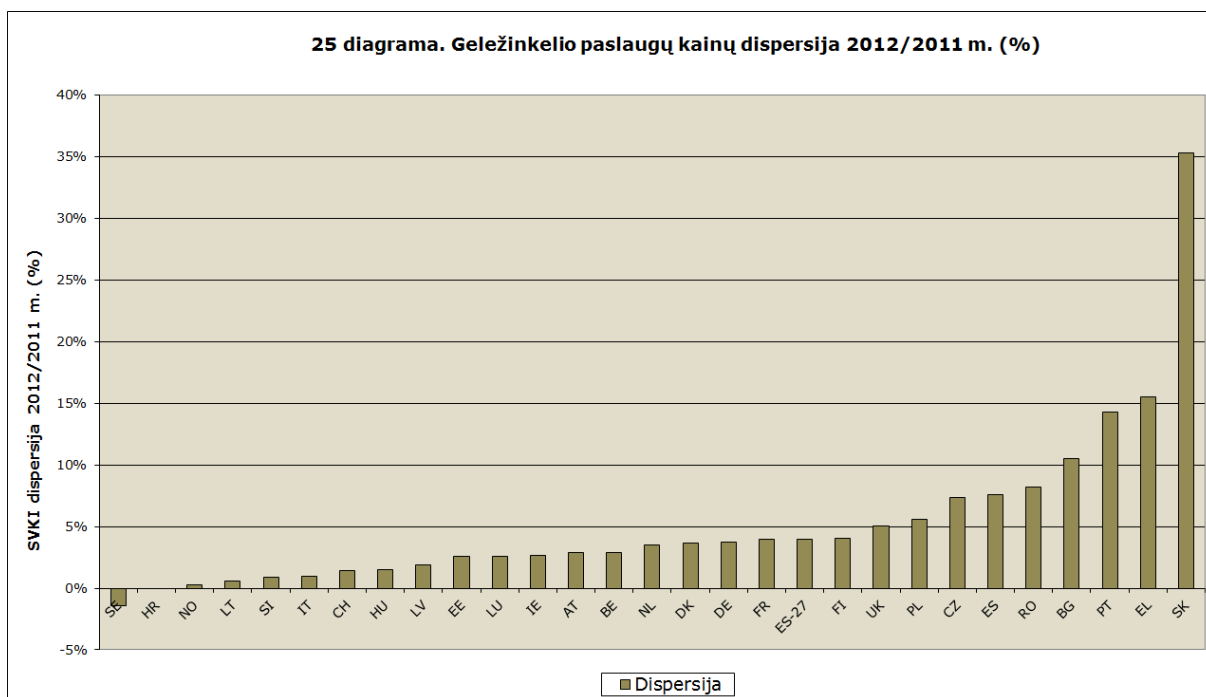
24c diagrama. 2007–2012 metais ES skirtos lėšos atrinktiems geležinkelių projektams ir Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos projektams (mln. eurų).



Šaltinis: Inovacijų ir tinklų programų vykdomoji įstaiga, Europos Komisija, Regioninės politikos GD.

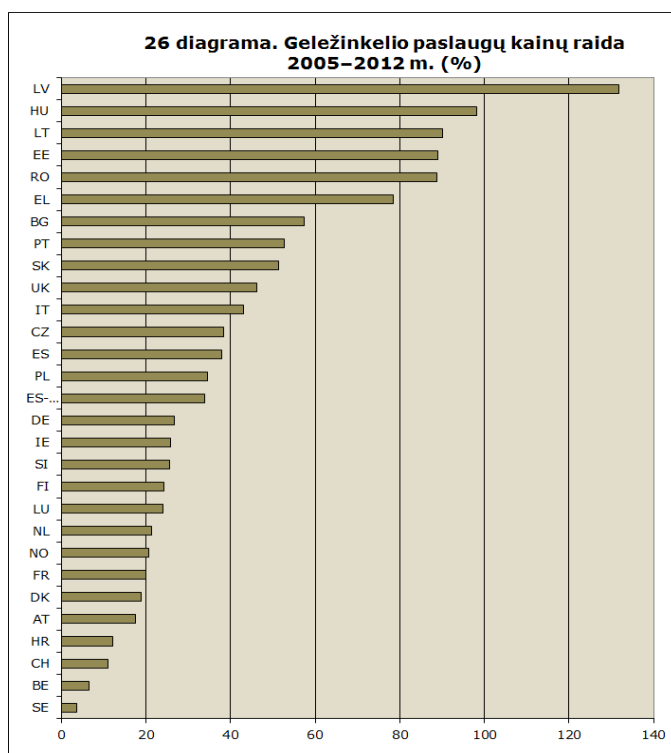
3.4. Pokyčiai kainų srityje

2012 metais, palyginti su 2013 metais, nominalios kainos už geležinkelių paslaugas išaugo 4 proc., skaičiuojant pagal suderintą vartotojų kainų indeksą (SVKI), kuris apima miesto transportą. Labiausiai kainos išaugo Vidurio ir Pietryčių Europoje (Slovakijoje kainos padidėjo 35 proc.). Švedijoje tokių paslaugų kainos **1 proc. sumažėjo**.



Šaltinis: Eurostatas.

Tokie pirmiau nurodyti skirtumai rodo panašią tendenciją. Nuo 2005-ųjų – atskaitinių SVKI metų – kainos už geležinkelių paslaugas daugelyje Vidurio ir Pietryčių Europos šalių išaugo daugiau nei 50 proc. Jungtinėje Karalystėje ir Italijoje jos nominaliai padidėjo daugiau nei 40 proc.³⁶ Kita vertus, Švedijoje geležinkelių transporto kainos nominaliai padidėjo tik 3,7 proc.

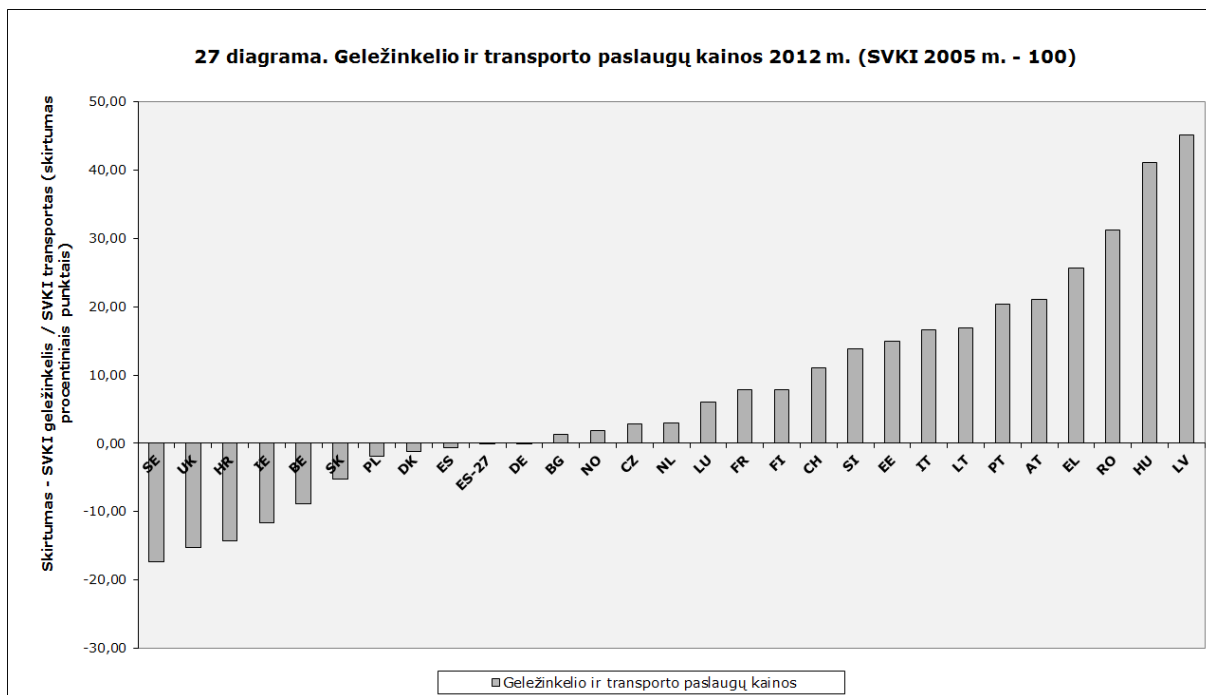


Šaltinis: Eurostatas.

³⁶

Jungtinės Karalystės reguliuojančios įstaigos (ORR) pateiktais duomenimis, per tą patį laikotarpį mokesčiai už naudojimąsi geležinkelių transportu kito skirtingai: 2005–2012 metais išankstiniai bilietai Londono priemiestiniais traukiniais pabrango tik 14 proc., o bilietai, skirti važiuoti ne piko metu ir bet kuriuo metu, atitinkamai pabrango 44 proc. ir 42 proc.

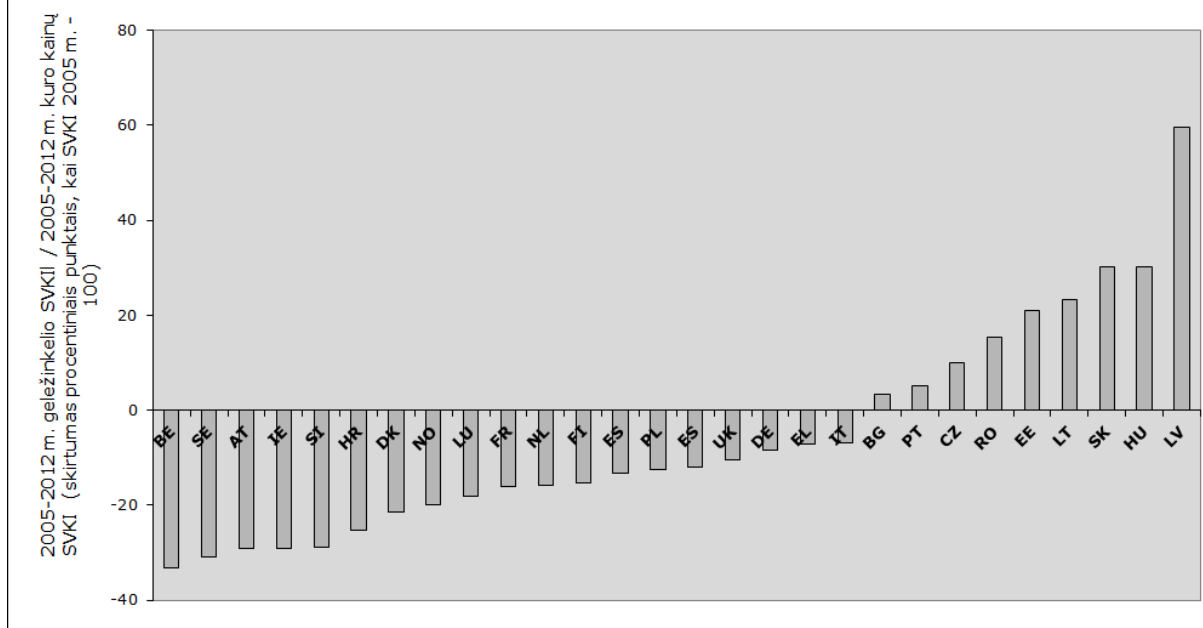
Tačiau geležinkelio bilių kainos nuo 2005 metų padidėjo mažiau, palyginti su kitomis transporto priemonėmis. Iš esmės 27 ES valstybių geležinkelio bilių kainos išaugo 0,15 procentiniais punktais mažiau nei bendros transporto kainos. Tai ypač svarbu Švedijoje ir Jungtinėje Karalystėje, kur važiavimo kitomis transporto priemonėmis kainos išaugo atitinkamai 17 ir 15 procentinių punktų daugiau nei geležinkelio bilių kainos. Kita vertus, Pietų, Vidurio ir Rytų Europoje spartus geležinkelio bilių kainų augimas pralenkė važiavimo kitomis transporto priemonėmis kainų augimą. Vokietijoje geležinkelio bilių kainos padidėjo tiek pat, kiek augo bendros transporto kainos.



Šaltinis: Eurostatas.

Geležinkelio bilių paslaugų kainos išaugo kartu su transporto įrangos valdymo kainomis, tačiau įdomu pažymėti tai, kad nuo 2005 metų kuro kainos padidėjo 12 procentinių punktų daugiau nei geležinkelio bilių kainos. Tačiau Portugalijoje ir kai kuriose Pietų, Vidurio ir Rytų Europos valstybėse narėse geležinkelio bilių kainos padidėjo labiau nei kuro kainos (pavyzdžiui, ypač didelis 50 procentinių punktų augimas buvo Latvijoje). Seniausiose valstybėse narėse (ir Lenkijoje) geležinkelio bilių kainos padidėjo mažiau nei kuro kainos. Belgijoje ir Švedijoje kuro kainų augimas daugiau kaip 30 procentinių punktų pralenkė geležinkelio bilių kainų didėjimą.

28 diagrama. Geležinkelio paslaugų ir kuro kainos 2012 m.



Šaltinis: Eurostatas.

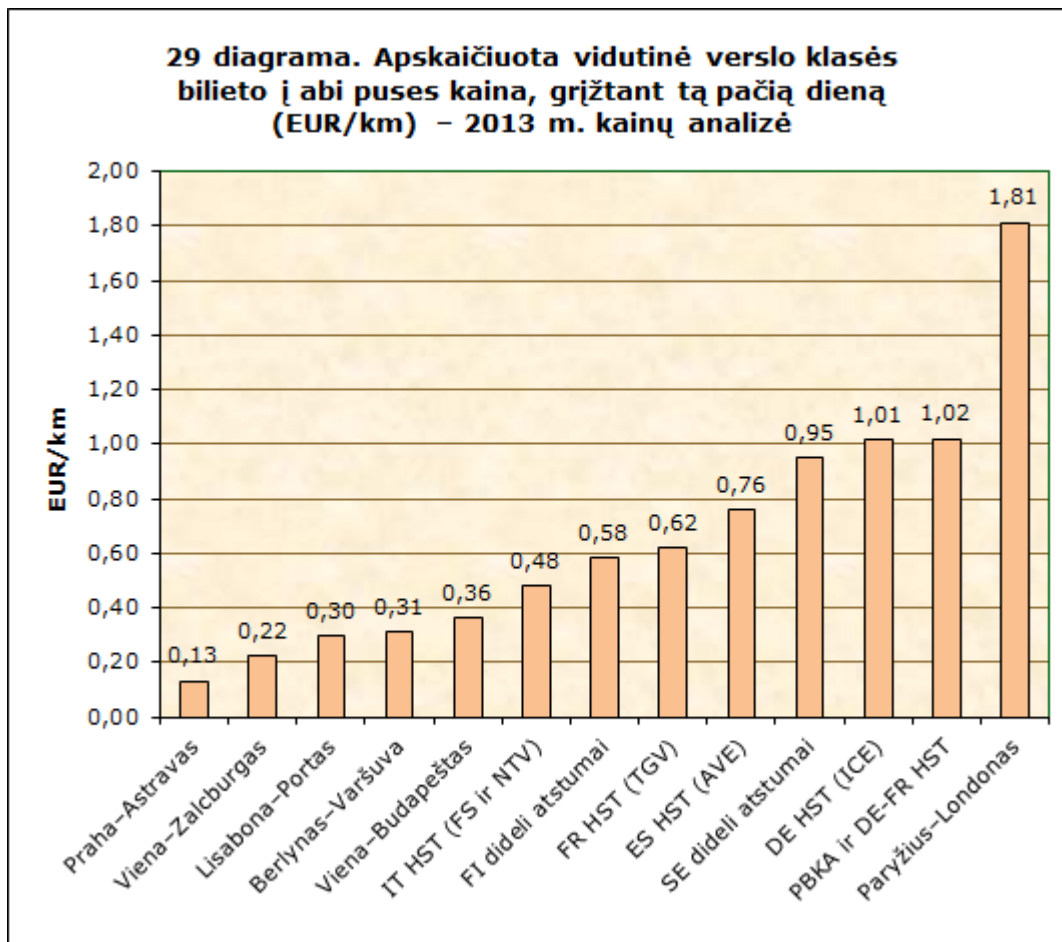
Derėtų atsižvelgti ne tik į šią makroekonominę apžvalgą, bet taip pat prisiminti, kad kainų skirtumai labai priklauso nuo geležinkelių rinkos finansavimo struktūros. Su viešąja paslauga susijusių išsipareigojimų kainos paprastai būna reguliuojamos, o komercinių paslaugų – ne. Kai kuriose valstybėse narėse su viešąja paslauga susiję išsipareigojimai apima visą šalies teritoriją (plg. toliau pateikiamą informaciją). Todėl Jungtinėje Karalystėje, kuri patenka į šią kategoriją, nereguliuojamos kainos taikomos kartu su viešosios paslaugos išsipareigojimų reguliuojamomis kainomis. Nyderlandų rinkoje įsitvirtinusi NS kainas gali nustatinėti pati. Galiausiai svarbu pabrėžti, kad daugelis didelių atstumų ir tarptautinių paslaugų yra komercinės (plg. toliau pateikiamą informaciją).

Skirtingose ES šalyse geležinkelių transporto paslaugų santykinės kainos kai kuriuose komerciniuose maršrutuose gali labai skirtis. Reikėtų pabrėžti, kad kai kuriuose maršrutuose vienos dienos kelionės pirmyn ir atgal vartotojui vis dar yra brangios, net jei kartais geležinkelių lojalumo kortelės sumažina kainą per pusę³⁷ (plg. toliau pateikiamą informaciją). Remiantis 2013 m. vasario mėn. Komisijos tarnybų atliktu kainų tyrimu, nustatyta, kad verslo klasės kelionė grįžtant tą pačią dieną tokiuose maršrutuose kaip Paryžius–Londonas, Madridas–Barselona ir Kelnas–Miunchenas kainuoja apie 400 eurų³⁸. Prieš dvi savaites savaitgaliui užsisakant kelionę iš Paryžiaus į Londoną ji kainuotų 260 eurų, o išvykimas iš Madrido į Barseloną, neužsisakant vietų iš anksto, gali kainuoti 173 eurus. Geležinkelių įmonių kainoms komercinėse linijose įtakos turi ir konkurencija su kitomis transporto priemonėmis (oro ir kelių transportu). Be to, atrodo, kad kai kuriose linijose, kaip antai Londonas–Paryžius, daugelis bilietų rezervuojama už mažesnę kainą prieš šešias savaites ar dar anksčiau, tačiau nėra aišku, ar paklausa lemia užsakymo laiką ar kainodaros struktūra suformuoja paklausą. Galiausiai Vokietijos valdžios institucijų teigimu, bendros geležinkelio bilietų Vokietijoje svyruoja nuo 0,18 iki 0,66 euro už kilometrą, ypač dėl lojalumo kortelių poveikio.

³⁷ „Heute vom Gleis gegenüber“, *Der Spiegel*, 14/2003 – 2013 3 30.

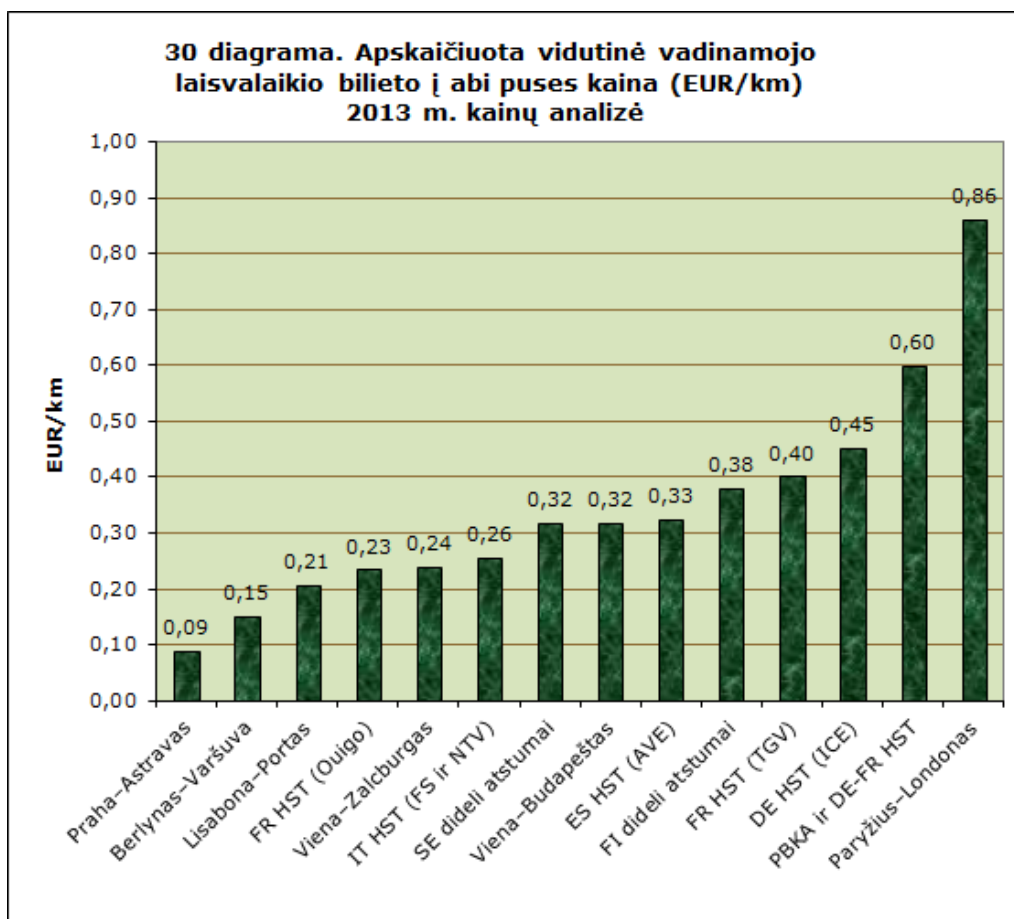
³⁸ Kainų analizės metodika pateikiama prie šios ataskaitos pridedamame Komisijos tarnybų darbiniam dokumente ir bus toliau tobulinama kartu su valstybėmis narėmis dirbant Bendros Europos geležinkelių erdvės komiteto Geležinkelių rinkos stebėsenos darbo grupėje.

Vidutinė verslo klasės bilieto į abi puses kaina 2013 m. vasario mėn. svyravo nuo 0,13 euro už kilometrą Prahos–Astravo linijoje (kur tarpusavyje konkuruoja trys įmonės) iki 1,81 euro už kilometrą Paryžius–Londonas linijoje. Panašiai kito ir kainos už vadinamuosius laisvalaikio bilietus³⁹ – nuo 0,09 euro už kilometrą Prahos–Astravo linijoje iki 0,86 euro už kilometrą Paryžius–Londonas linijoje. Įdomu, kad, SNCF pigių paslaugų teikėjas „Ouigo“, vežantis keleivius iš Paryžiaus priemiesčio Marn la Valè, ir Italijos greitųjų traukinių operatoriai teikė pigiausias greitųjų traukinių paslaugas už maždaug 0,25 euro už kilometrą – dvigubai pigiau, nei Prancūzijoje ir Vokietijoje kainuoja TGV ir ICE paslaugos (atitinkamai 0,40 ir 0,45 euro už kilometrą), t. y. gerokai pigiau, nei tarptautinės paslaugos kainuoja vadinamajame PBKA⁴⁰ kvadrato arba Prancūzijos–Vokietijos linijose, kur dar nėra tikros konkurencijos (0,60 euro už kilometrą).



³⁹ Buvo apskaičiuotas kelionių mieste kainų vidurkis, bilietą rezervuojant prieš dvi savaites ir išvykstant iš karto.

⁴⁰ PBKA reiškia Paryžius–Briuselis–Kelnas–Amsterdamas.



Šaltinis: Komisijos tarnybų atlikti kainų tyrimai ir savarankiški skaičiavimai. Žr. pridėtus duomenis (duomenys rinkti 2013 m. vasario 19 d., kovo 8 d. ir balandžio 1 d.). Tarnybų darbinio dokumento SWD(2014) 186 11 priedas.

Netikslinga lyginti su viešąja paslauga susijusių išipareigojimų kainų, nes jos yra reguliuojamos. Tiksliau palyginti keleivių ir viešojo transporto institucijų finansavimo santykį.