EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 6.2.2019.
COM(2019) 51 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

Sestais ziņojums par dzelzceļa tirgus attīstības pārraudzību

{SWD(2019) 13 final}

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

Sestais ziņojums par dzelzceļa tirgus attīstības pārraudzību atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES 15. panta 4. punktam

1. Ievads

Dzelzceļa nozare[1] sniedz būtisku devumu ES ekonomikā, un šajā nozarē tieši ir nodarbināti vairāk nekā viens miljons strādājošo (dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos, infrastruktūras pārvaldītājos). Katru gadu pa dzelzceļu Eiropā tiek pārvadāti aptuveni 1,6 miljardi tonnu kravu un deviņi miljardi pasažieru. Dzelzceļa pārvadājumiem ir svarīga nozīme, īstenojot ES stratēģiju par ilgtspējīgāku transporta nozari, ekonomisko un sociālo kohēziju un Eiropas iedzīvotāju savienojamību gan dalībvalstīs, gan to starpā.

Šis ir sestais ziņojums par dzelzceļa tirgus pārraudzību, ko Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei atbilstīgi Direktīvas 2012/34/ES[2] 15. panta 4. punktam. Šā ziņojuma mērķis ir sniegt pārskatu par galvenajām norisēm dzelzceļa tirgos, ņemot vērā ES dzelzceļa tirgus politikas mērķus[3]. Tas aptver plašu jautājumu loku: dzelzceļa pakalpojumu iekšējā tirgus attīstība, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamā infrastruktūra un pakalpojumi, pamatnosacījumi (tostarp maksas[4]), dzelzceļu tīkla stāvoklis, piekļuves tiesību izmantošana un šķēršļi dzelzceļa pakalpojumu lielākai efektivitātei. Sīkāka analīze ir sniegta pievienotajā dienestu darba dokumentā.

Šis ir pirmais ziņojums, kurā izmantoti dati, kas paziņoti ar anketu atbilstīgi Komisijas Īstenošanas regulai (ES) 2015/1100 par dzelzceļa tirgus uzraudzību[5] (turpmāk "*RMMS* regula"). *RMMS* regula tiek piemērota kopš 2016. gada 1. janvāra, un tās mērķis ir pakāpeniski izveidot konsekventāku un saskaņotāku datu kopumu pēc pārejas perioda, kas beidzās 2016. pārskata gadā.

Papildus *RMMS* datiem, ko sniedz dalībvalstis un Norvēģija, šajā ziņojumā arī izmantota informācija no statistikas bukleta "ES transports skaitļos"[6], Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras ziņojumi[7], *Eurostat* dati[8], nozares organizāciju apkopotā statistika, prezentācijas un pētījumi.

---

1 Šajā ziņojumā termins "dzelzceļa nozare" attiecas uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem.

2 Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīva 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).

3 Norvēģija piedalās dzelzceļa tirgus pārraudzības apsekojumā (*RMMS*), bet dati par šo valsti nav iekļauti ES kopējos un vidējos rādītajos. Papildus ziņojumam par dzelzceļa tirgu Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra reizi gadā publicē ziņojumu par dzelzceļu drošību un divas reizes gadā ziņojumu par dzelzceļu savstarpējas izmantojamības rādītājiem.

4 Plašā piedāvāto pakalpojumu klāsta dēļ nav iespējams aptveroši pārraudzīt dzelzceļa pārvadājumu cenas pasažieriem.

5 Komisijas 2015. gada 7. jūlija Īstenošanas regula (ES) 2015/1100 par dalībvalstu ziņošanas pienākumu dzelzceļa tirgus uzraudzības ietvaros (OV L 181, 9.7.2015., 1. lpp.).

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

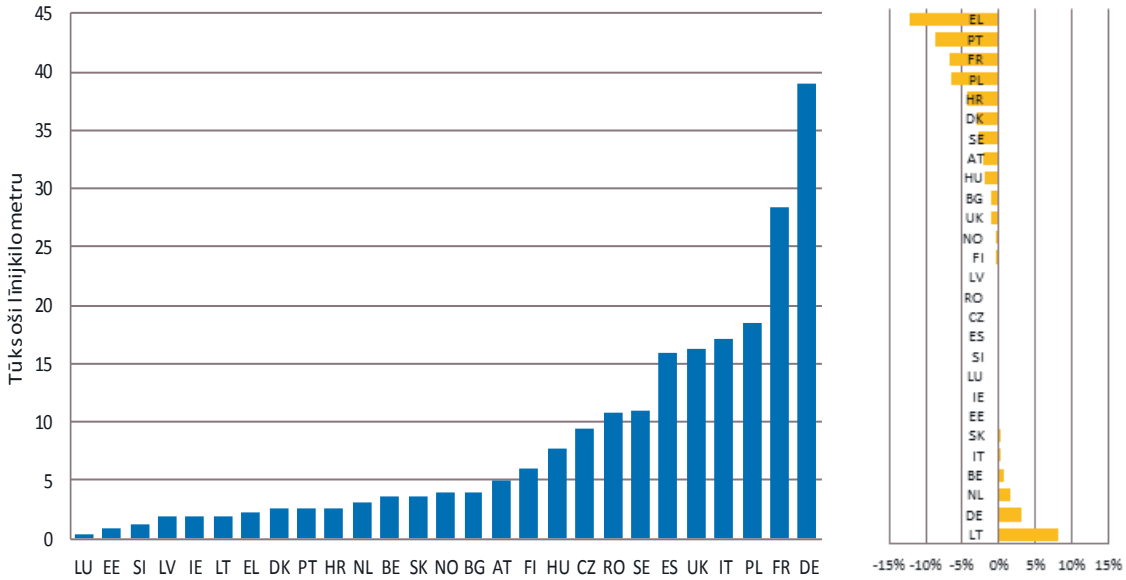
7 https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en.

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

2. ES dzelzceļu tīkls

ES dzelzceļu tīkla kopējais **garums**[9] 2016. gadā bija aptuveni 221 000 līnijkilometru (kas ir par 1,6 % mazāk nekā 2011. gadā). **Valstu dzelzceļu tīklu blīvums** rāda valstu atšķirīgās ģeogrāfiskās iezīmes: Ziemeļvalstīs un Baltijas valstīs dzelzceļu tīklu blīvums ir viszemākais salīdzinājumā ar virsmas kopējo laukumu un visaugstākais salīdzinājumā ar iedzīvotāju skaitu. Aptuveni 54 % no ES tīkla bija elektrificēti 2016. gadā, un kopš 2011. gada elektrificēti vēl 2097 km (palielinājums par 1,7 %). Līdz 2017. gada beigām ES **ātrgaitas dzelzceļu tīkls** pārsniedza 8400 līnijkilometrus, un kopš 2003. gada tā garums ir palielinājies vairāk nekā divas reizes.

1. attēls. Valstu dzelzceļu tīklu garums 2016. gadā un relatīvās pārmaiņas, 2011.–2016. gads



Avots: 2018. gada statistikas buklets. Dati no dažādiem citiem avotiem.

3. Pakalpojumi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem

Apkalpes vietu kartēšana joprojām ir aktuāls problēmjautājums, ņemot vērā sniegto pakalpojumu dažādību un dažāda lieluma dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu lielo skaitu.

Saskaņā ar pieejamajiem *RMMS* datiem[10] 2016. gadā bija:

– pasažieru stacijas — 31 000;

– kravas terminmāļi — 2358;

– šķirotavas — 452;

– apkopes iekārtas — 1667;

– jūras un iekšzemes ostu iekārtas — 702; kā arī

[9] Ieskaitot Norvēģiju.

[10] Dati nav pilnīgi, jo to trūkst un tiek piemērotas dažādas definīcijas. Datos ir iekļauta Norvēģija.

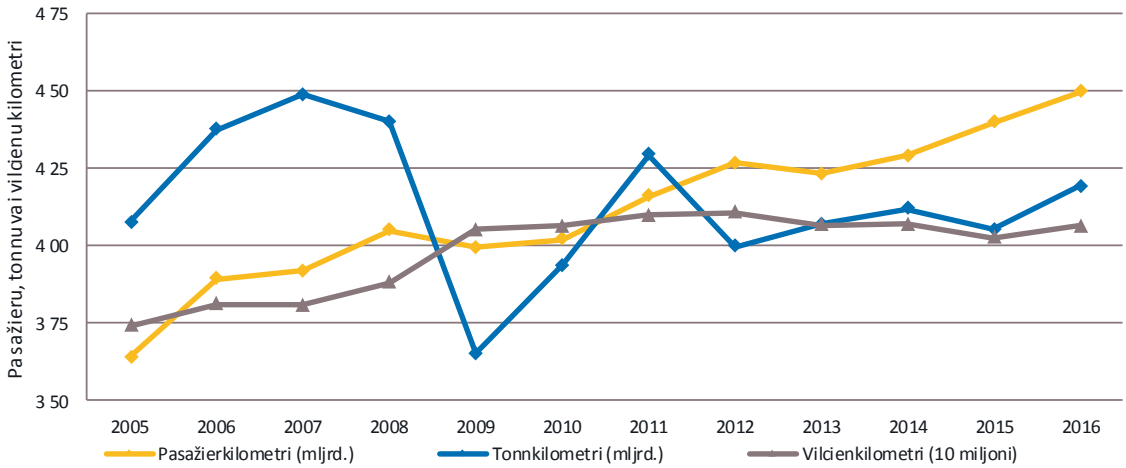
– degvielas uzpildes iekārtas — 954.

Komisija strādā, lai īstenotu Regulu (ES) 2017/2177 par piekļuvi apkalpes vietām[11], izveidotu ES dzelzceļa iekārtu portālu ar šādu vietu karti un labāk īstenotu *RMMS* regulu šādu vietu pārraudzībai.

4. Dzelzceļa pakalpojumu attīstība

Laikā no 2009. gada līdz 2016. gadam kopējais ES vilcienkilometru skaits (kas ir gan pasažieru, gan kravas pārvadājumiem pa dzelzceļu) bija stabils. Dzelzceļa pasažieru pārvadājumi turpināja palielināties par 1,7 % gadā. Savukārt dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoms, kas 2009. gadā — ekonomiskās krīzes zemākajā punktā — būtiski samazinājās, arvien nevarēja pilnībā sasniegt pirmskrīzes līmeni. 2011. gadā šis apjoms sasniedza augstāko punktu, un tad, sākot no 2012. gada, bija vērojama lēna atgūšanās[12].

2. attēls. Pasažieru un kravu pārvadājumu apjoms, 2005.–2016. gads



Avots: RMMS, 2018. gads Dati no dažādiem citiem avotiem un aplēsēm.

Dzelzceļa transportam ir potenciāls ieņemt nozīmīgu lomu, veicinot transporta radīto emisiju ātrāku samazināšanu. Dzelzceļa transports veido 2 % no kopējā ES enerģētikas patēriņa transporta nozarē, tomēr 2016. gadā pa dzelzceļu tika veikti 11,2 % no visiem kravu un 6,6 % no visiem pasažieru pārvadājumiem. Tas ir vienīgais transporta veids, kam kopš 1990. gada gandrīz nepārtraukti samazinājušās CO_2 emisijas: līdz 2016. gadam dzelzceļa transports veidoja tikai 0,5 % no visu veidu transportlīdzekļu radītajām CO_2 emisijām[13].

Pasažieru pārvadājumi

Līdz 2016. gadam ES pasažieru pārvadājumu apjoms bija sasniedzis 450 miljardus pasažierkilometru no aptuveni 6 triljoniem pasažierkilometru, ko vispārēji veidoja

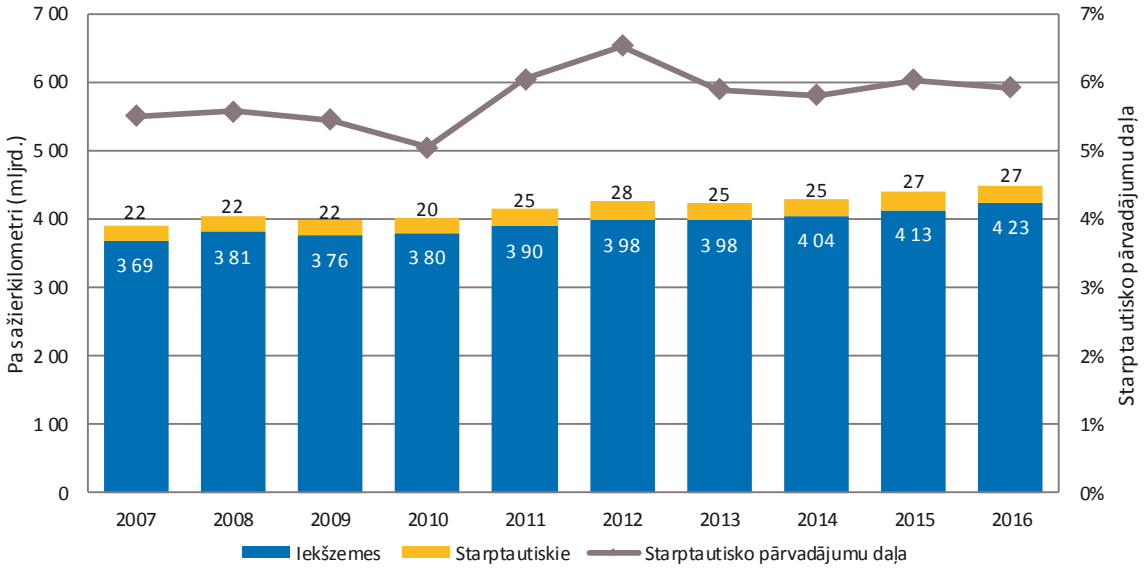
[11] Komisijas 2017. gada 22. novembra Īstenošanas regula (ES) 2017/2177 par piekļuvi apkalpes vietām un ar dzelzceļu saistītajiem pakalpojumiem (OV L 307, 23.11.2017., 1.–13. lpp.).

[12] Dati par apjomu, kas tiek ziņoti reizi gadā *RMMS* aptaujas ietvaros, var atšķirties no *Eurostat* ziņotajiem datiem, ņemot vērā atšķirīgo tvērumu, potenciāli dubultu uzskaiti par tranzīta apjomu un korekcijas (aplēses un integrēti dati no citiem avotiem).

[13] Izņemot netiešās emisijas no elektrības patēriņa.

sauszemes pārvadājumi. Dzelzceļa pasažieru pārvadājumi 2016. gadā lielākoties bija vietēja rakstura, un tikai 6 % bija pārvadājumi uz citām valstīm.

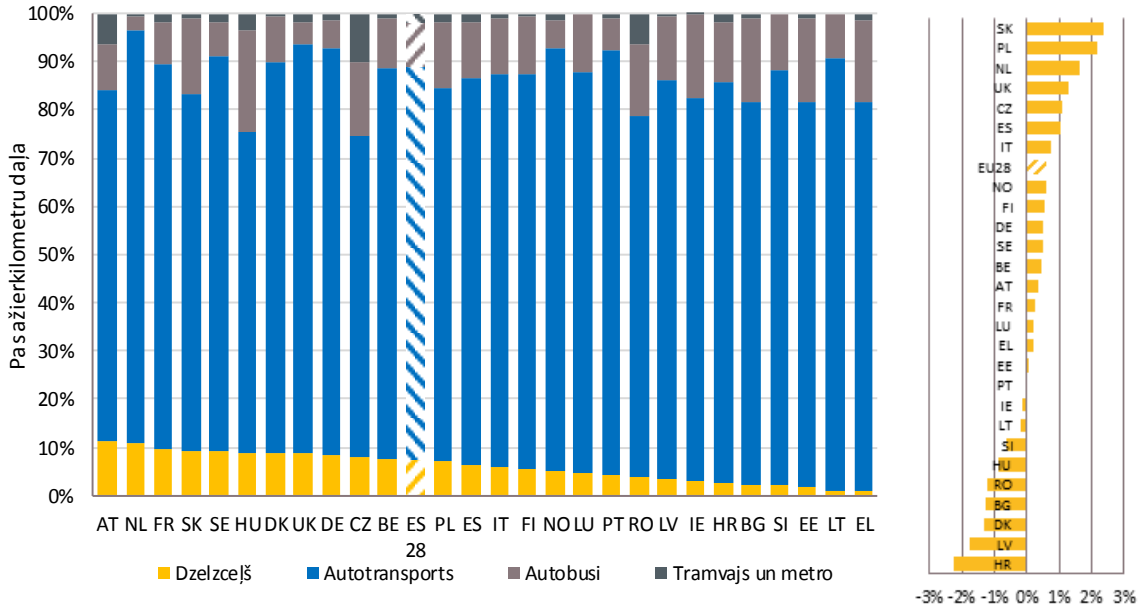
3. attēls. Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu apjoma pārmaiņas, 2007.–2016. gads



Avots: RMMS, 2018. gads Dati no dažādiem citiem avotiem un aplēsēm.

Vēlme ceļot ES vidēji palielinājās no 830 pasažierkilometriem uz vienu iedzīvotāju 2011. gadā līdz 882 2016. gadā (par 1,2 % gadā). Lai gan pasažieru automobiļu **modālā daļa sauszemes pārvadājumos** turpināja pārsniegt 80 %, dzelzceļa pasažieru pārvadājumu daļa laikā no 2007. gada līdz 2016. gadam palielinājās no 7,0 % līdz 7,6 %.

4. attēls. Pasažieru sauszemes transporta modālais sadalījums pa valstīm 2016. gadā un dzelzceļa pārvadājumu daļas pārmaiņas, 2011.–2016. gads

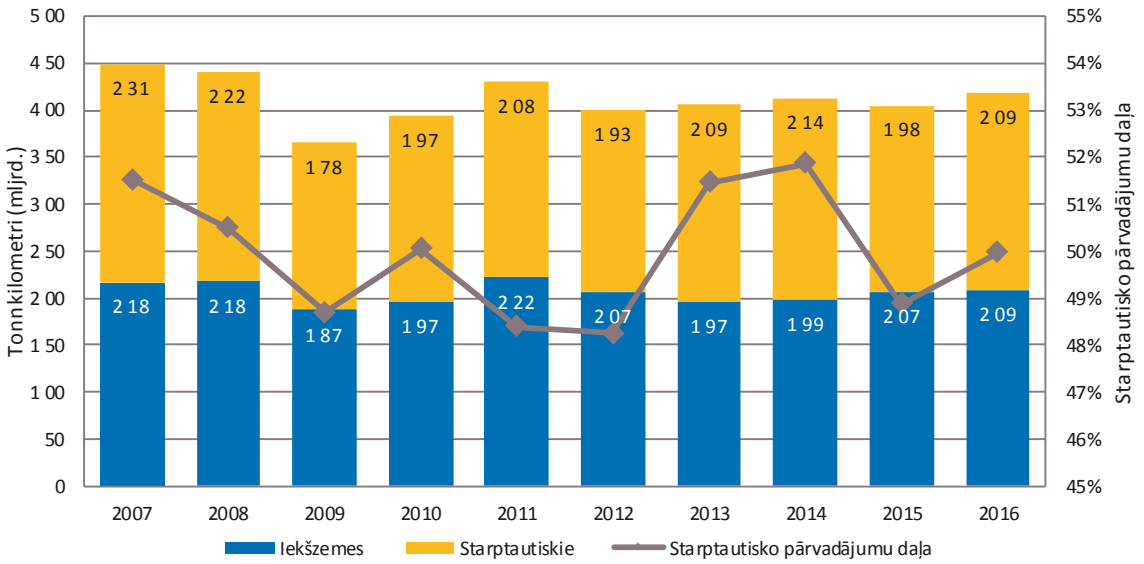


Avots: Eurostat un 2018. gada statistikas buklets. 2011. gada dati par ES–27.

Kravu pārvadājumi

2016. gadā ES kravu pārvadājumu apjoms sasniedza 419 miljardus tonnkilometrus no 2,5 triljoniem tonnkilometru, ko vispārēji veidoja sauszemes pārvadājumi. Aptuveni puse no kopējiem kravu pārvadājumiem tika veikta uz citām valstīm. Tādējādi dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā Eiropas dimensija ir daudz būtiskāka, un daudz izteiktāk ir jūtams savstarpējas izmantojamības un sadarbības trūkums starp valstu dzelzceļu tīkliem, kas var ietekmēt konkurētspēju.

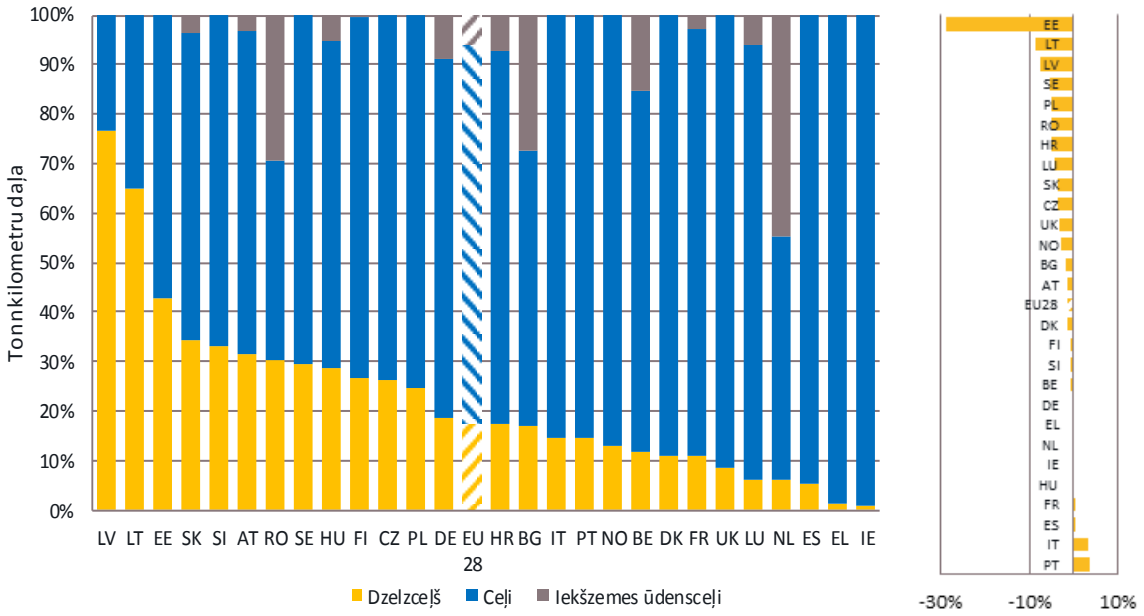
5. attēls. Dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoma pārmaiņas, 2007.–2016. gads



Avots: RMMS, 2018. gads Dati no dažādiem citiem avotiem un aplēsēm.

Kopš 2011. gadā tika sasniegts augstākais punkts (19 %), dzelzceļa kravu pārvadājumu modālā daļa ES sauszemes kravu pārvadājumos samazinājās, kaut gan 2016. gadā tā arvien bija aptuveni 17 %, savukārt auto pārvadājumu daļa palielinājās no 75 % līdz 76 %.

6. attēls. Kravu sauszemes pārvadājumu modālais sadalījums pa valstīm 2016. gadā un dzelzceļa pārvadājumu daļas pārmaiņas, 2011.–2016. gads



Avots: Eurostat.

5. Pamatnosacījumu attīstība dzelzceļa nozarē

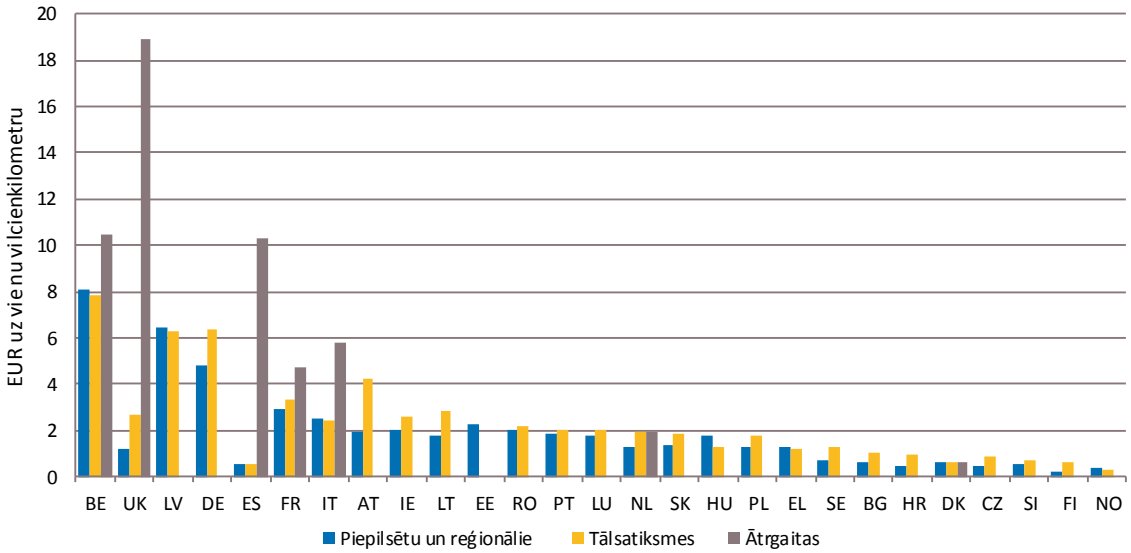
5.1. Infrastruktūras maksu noteikšana

Maksas par piekļuvi sliežu ceļiem veidoja vairāk nekā 80 % no infrastruktūras pārvaldītāju ieņēmumiem, kas gūti no maksām lielākajā daļa valstu saistībā ar pasažieru un kravas vilcieniem.

Maksas par piekļuvi ātrgaitas līnijām (izņemot uzcenojumu) ir augstākas nekā citas maksas, ko piemēro pasažieru pārvadājumiem, un vislielākās tās bija Apvienotajā Karalistē (19 EUR par vienu vilcienkilometru 2016. gadā).

Maksas par piekļuvi tradicionālajām tālsatiksmes pasažieru vilcienu līnijām (izņemot uzcenojumu) bija mazāk par 3 EUR par vienu vilcienkilometru lielākajā daļā valstu.

7. attēls. Maksas par piekļuvi sliežu ceļiem (izņemot uzcenojumu): pasažieru vilcienu veidi pa valstīm, 2016. gads

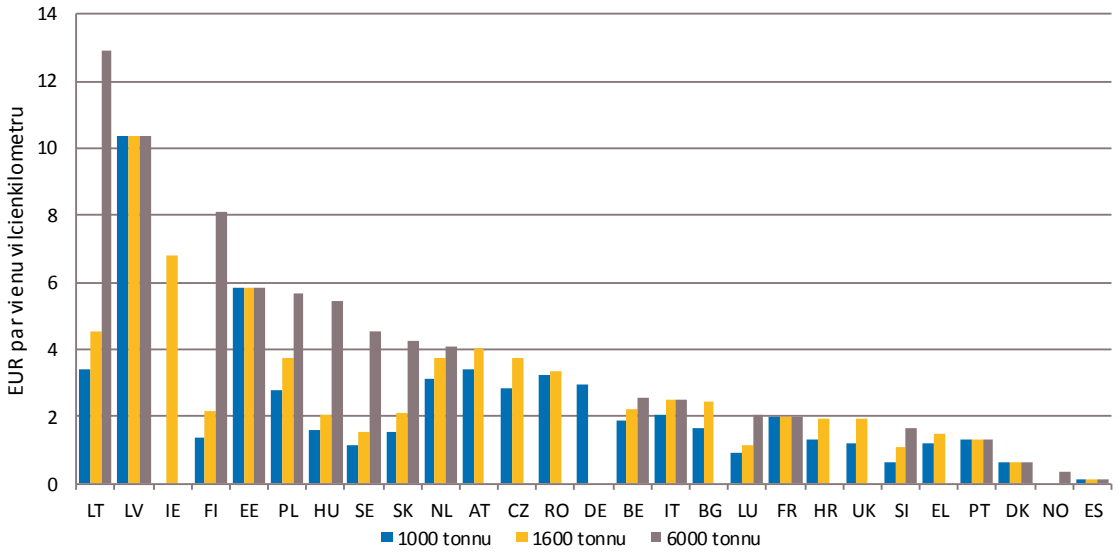


Avots: RMMS, 2018. gads. Datos par Vāciju ir iekļauts uzcenojums.

Kravas vilcieniem piemērotās maksas (izņemot uzcenojumu) tiek pārraudzītas trīs dažādām maksimālajām bruto tonnāžām (1000, 1600 un 6000). Piecas dalībvalstis (Latvija, Igaunija, Francija, Portugāle un Dānija) piemēro nemainīgu maksu par vienu vilcienkilometru. Lielākajā daļā pārējo dalībvalstu maksas par piekļuvi sliežu ceļiem palielinās atkarībā no vilciena lieluma, kaut gan ne vienmēr tas ir proporcionāli tonnāžai.

Runājot par maksu līmeni laikā no 2013. gada līdz 2016. gadam (gadījumos, kad dati bija pieejami), nav skaidras augšupvērstas vai lejupvērstas tendences ne pasažieru, ne kravas vilcieniem.

8. attēls. Maksas par piekļuvi sliežu ceļiem (izņemot uzcenojumu): kravas vilcienu veidi pa valstīm, 2016. gads

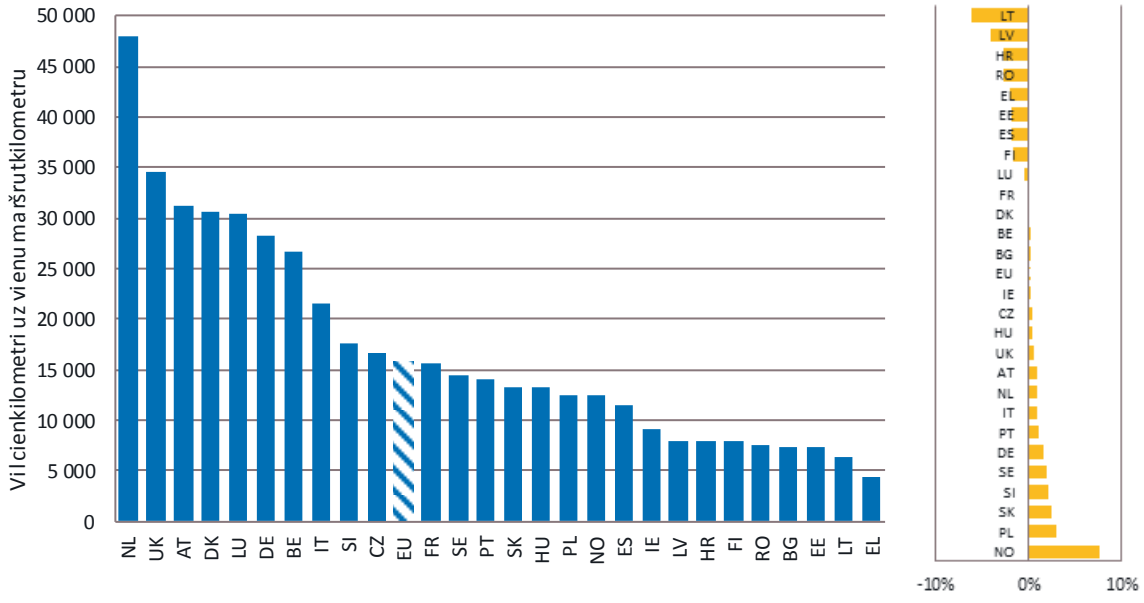


Avots: RMMS, 2018. gads. Dati par Vāciju: nav pieejami dalījumā pa vilcienu veidiem, ir iekļauts uzcenojums.

5.2. Jaudas sadale, infrastruktūras ierobežojumi un šķēršļi dzelzceļa pakalpojumu lielākai efektivitātei

Visintensīvāk tiek izmantoti dzelzceļu tīkli Eiropas ziemeļrietumu daļā, tostarp Nīderlandē (2016. gada šajā valstī darbojās gandrīz 50 000 vilcienkilometru uz vienu maršruta kilometru), kā arī Apvienotajā Karalistē, Austrijā, Dānijā, Luksemburgā, Vācijā un Beļģijā, kur Tīkla izmantošanas koeficienti bija par aptuveni 70 % lielāki nekā vidējais rādītājs ES.

9. attēls. Tīkla izmantošana 2016. gadā un saliktais vidējais pieauguma koeficients, 2011.–2016. gads



Avots: RMMS un statistikas buklets, 2018. gads.

Infrastruktūras ierobežojumi tiek noteikti, pamatojoties uz pārslodzi; tas neļauj visiem potenciālajiem transportlīdzekļiem izmantot tīklu. Kopējais sliežu ceļu garums, kurā tiek norādītas pārslodzes (t. sk. Norvēģijā), palielinās, un 2016. gadā tas sasniedzis gandrīz 3000 km, tostarp 1000 km dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoros, un 40 % no visiem pārslogotajiem sliežu ceļiem ir Apvienotajā Karalistē. Ievērojama pārslodze pastāv arī Vācijā, Itālijā un Rumānijā, un visas šīs valstis norādījušas, ka pārslodze sliežu ceļos ir vairāk nekā 100 km garumā.

Dalībvalstis visbiežāk piešķir prioritāti pakalpojumiem, kas tiek sniegti atbilstīgi sabiedrisko pakalpojumu saistībām (SPS) — 11 dalībvalstis tos norādījušas kā pirmo prioritāšu sarakstā, un tad seko starptautisko pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumi.

Darbības infrastruktūras ierobežojumi var arī ierobežot dzelzceļa pārvadājumus un būt par šķērsli dzelzceļa pakalpojumu lielākai efektivitātei. Jo īpaši nesaderība starp valstu pārņemtajām vilcienu vadības sistēmām ir nopietns šķērslis savstarpējas izmantojamības nodrošināšanai. Tādēļ Savienībā ir ieviesta kopīga Eiropas signālu sistēma — Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (*ERTMS*). Atbilstīgi jaunajam *ERTMS* Eiropas stratēģiskajam izvēršanas plānam[14] līdz 2023. gadam aptuveni 30-40 % no pamattīkla koridoriem jābūt aprīkotiem ar *ERTMS* (15 672 km): patlaban darbojas tikai viena trešdaļa no plānotā apjoma, tāpēc nākamo gadu laikā būs daudz darāmā.

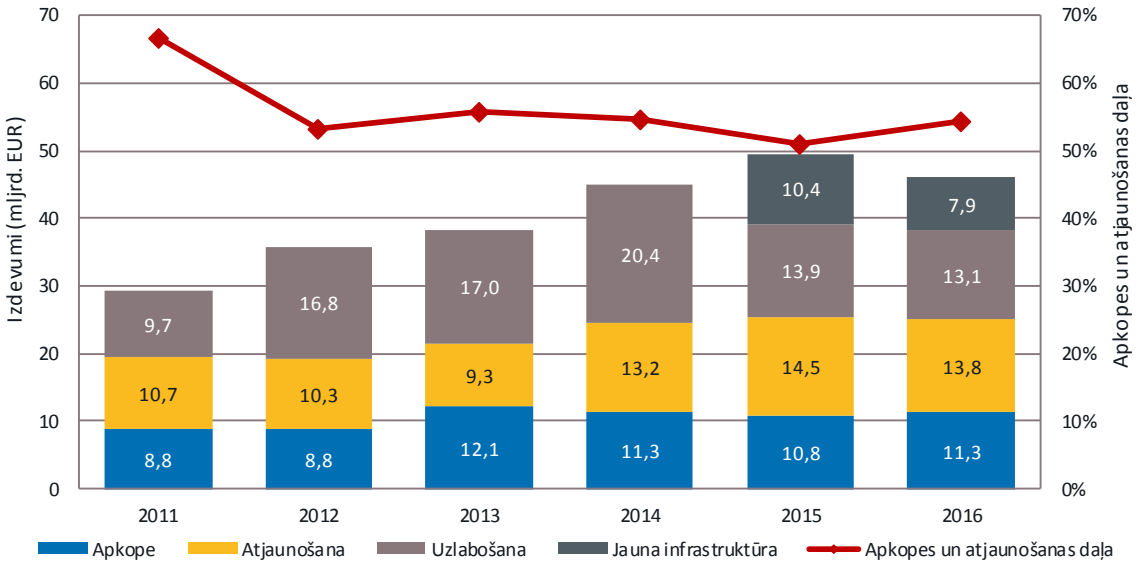
5.3. Infrastruktūras izdevumi un finansējums

Kopējie ES infrastruktūras izdevumi palielinājās no 29 miljardiem euro 2011. gadā līdz 50 miljardiem euro 2015. gadā, savukārt 2016. gadā tie samazinājās par 3,5 miljardiem euro[15].

[14] Komisijas 2017. gada 5. janvāra Īstenošanas regula (ES) 2017/6 attiecībā uz Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas Eiropas stratēģisko izvēršanas plānu (OV L 3, 6.1.2017., 6.–28. lpp.).

[15] Izņemot Norvēģiju.

10. attēls. Infrastruktūras izdevumi un tehniskās apkopes un atjaunošanas izdevumu daļa, 2011.–2016. gads



Avots: RMMS, 2018. gads.

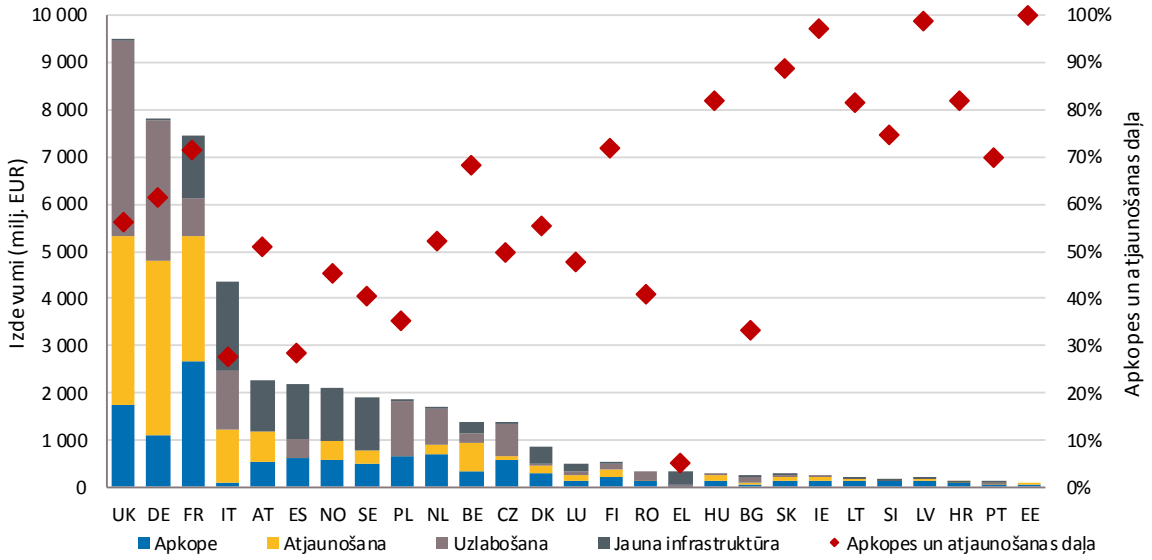
ES var līdzfinansēt vai atbalstīt ieguldījumus dzelzceļa nozares projektos, izmantojot finansējumu no Kohēzijas fonda, Eiropas Reģionālās attīstības fonda, Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta, Eiropas Investīciju bankas un Eiropas Stratēģisko investīciju fonda. Ieguldījumiem dzelzceļa nozarē šajā ES finanšu shēmā (2014.–2020. gadam) dotāciju veidā ir atvēlēti vairāk nekā 33 miljardi euro.

Esošā tīkla tehniskā apkope un atjaunošana, kas jāveic, lai uzlabotu tā drošību un darbības efektivitāti un nodrošinātu uzticamus pakalpojumus, ir nozīmīgs uzdevums infrastruktūras pārvaldītājiem, īpaši ņemot vērā pārvadājumu skaita palielināšanos un pieaugošās prasības darbības mērķu sasniegšanai, par ko vienojās valstu iestādes un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi.

2016. gadā kopējie ziņotie tehniskās apkopes un atjaunošanas izdevumi bija 26 miljardi euro[16]. Tehniskās apkopes un atjaunošanas izdevumu daļa kopējos izdevumos bija 54 %, bet tā bija atšķirīga dažādās valstīs, jo Centrāleiropas un Austrumeiropas valstis tērēja ievērojamus līdzekļus dzelzceļa līniju tehniskajai apkopei un atjaunošanai.

16 Ieskaitot Norvēģiju.

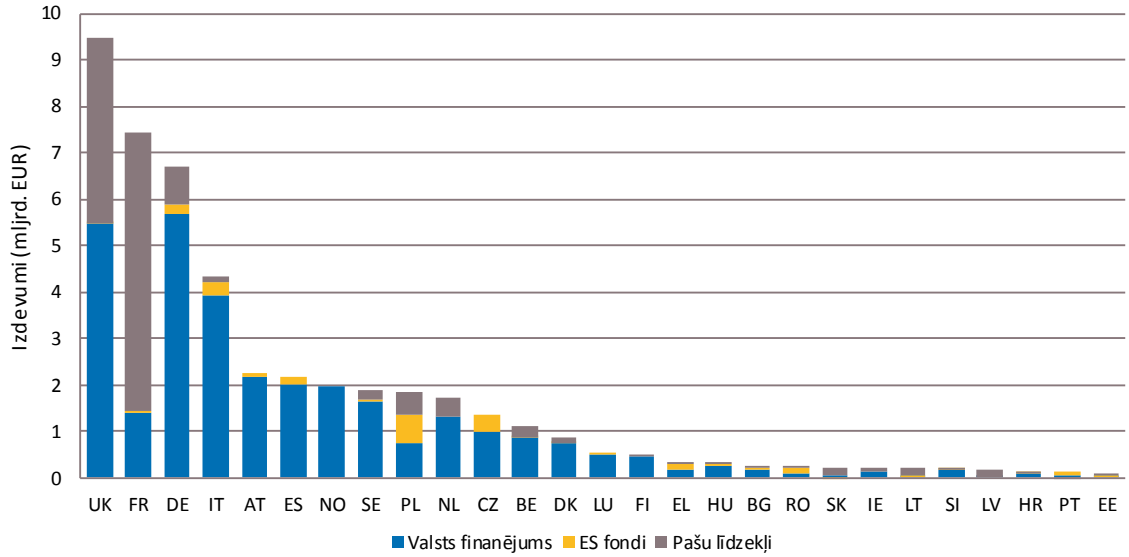
11. attēls. Infrastruktūras izdevumi un tehniskās apkopes un atjaunošanas izdevumu daļa valstu dalījumā, 2016. gads



Avots: RMMS, 2018. gads. Norvēģija un Zviedrija atjaunošanā iekļāva uzlabošanu.

Infrastruktūras pārvaldnieki līdzekļus dzelzceļa infrastruktūras tehniskajai apkopei un uzlabošanai iegūst no dažādiem avotiem, tomēr 2016. gadā 70 % līdzekļu bija no valsts budžeta. Maksas par piekļuvi infrastruktūrai ir iekļautas pārvaldnieku pašu līdzekļos. Iekšēji radītā kopējā finansējuma daļa vislielākā bija Latvijā (100 %), Lietuvā un Francijā (81 % abās valstīs), Slovākijā (69 %) un Apvienotajā Karalistē (42 %).

12. attēls. Valsts dzelzceļu infrastruktūras finansējums: avoti un valstis, 2016. gads



Avots: RMMS, 2018. gads.

5.4. Dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu kvalitāte

Pasažieru pārvadājumu pakalpojumu precizitāte un uzticamība

Pamatojoties uz izmantoto definīciju[17], vidēji 90 % no vietējiem un reģionālajiem pasažieru pārvadājumiem bija **precīzi**. Tālsatiksmes pārvadājumu pakalpojumi ir mazāk precīzi, jo lielāki attālumi bieži ir saistīti ar noslogotākām līnijām un tās izmanto dažādiem pārvadājumiem. Pakalpojumu **uzticamība,** ko nosaka, pamatojoties uz pakalpojumu atcelšanas rādītājiem, parasti ir zem 2 % gan tālsatiksmes, gan vietējos un reģionālos pārvadājumos.

Kravu pārvadājumu pakalpojumu precizitāte un uzticamība

Par kravu pārvadājumu pakalpojumu **uzticamību** ir pieejami ierobežoti dati, jo dalībvalstis turpināja izmantot pārejas periodu, lai pielāgotos *RMMS* regulā noteiktajām jaunajām ziņošanas prasībām. Lielākā daļa dalībvalstu norādīja, ka vietējie kravu pārvadājumi bija **precīzāki**[18] nekā starptautiskie kravu pārvadājumi. Pieejamie ierobežotie dati liecina, ka kravu pārvadājumu pakalpojumu uzticamība ir ievērojami mazāka nekā pasažieru pārvadājumu pakalpojumu uzticamība un ka salīdzinājumā ar vietējiem pārvadājumiem starptautiskie pārvadājumi ir mazāk uzticami galvenokārt tādēļ, ka tie ir saistīti ar lielākiem attālumiem.

Drošība

Dzelzceļa pārvadājumi joprojām ir viens no drošākajiem pārvadājumu veidiem. 2016. gadā Eiropā nāves gadījumu skaits dzelzceļa satiksmē bija 964 gadījumi[19]: lielākajā daļā gadījumu cilvēki bija šķērsojuši dzelzceļu uz pārbrauktuvēm (255) un bija nepiederošas personas (600). Darbinieku un pasažieru nāves gadījumu skaits bija attiecīgi 32 un 44 personas. Laikā no 2010. gada līdz 2015. gadam dzelzceļa satiksmes drošība turpināja uzlaboties, kaut gan 2016. gadā nedaudz palielinājās nāves gadījumu un nopietnu ievainojumu skaits. Laikā no 2011. gada līdz 2015. gadam pārvietoties pa dzelzceļu bija 25 reizes drošāk nekā pārvietoties ar automobili.

Klientu apmierinātība ar pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem

Saskaņā ar Eirobarometra apsekojumu[20], kas tika publicēts 2018. gada septembrī, 66 % Eiropas iedzīvotāju ir apmierināti ar pasažieru vilcienu biežumu, 59 % — ar precizitāti un uzticamību, un 55 % — ar ceļojuma informāciju brauciena laikā, īpaši gadījumos, kad vilciens kavējas. Šie skaitļi rāda ievērojamu uzlabojumu salīdzinājumā ar iepriekšējo apsekojumu 2013. gadā.

Apsekojums arī dod priekšstatu par ceļošanas paradumiem. Četri no pieciem Eiropas iedzīvotājiem (80 %) ceļo ar vilcienu un visdrīzāk izmantos vilcienu piepilsētas braucieniem (67 %). Arvien pastāv iespējas veikt uzlabojumus: tikai 38 % Eiropas

[17] Saskaņā ar *RMMS* pasažieru pārvadājums tiek uzskatīts par precīzu, ja tas kavējas piecas minūtes vai īsāku laiku.

[18] Saskaņā ar *RMMS* kravu pārvadājums tiek uzskatīts par precīzu, ja tas kavējas 15 minūtes vai īsāku laiku.

[19] Izņemot pašnāvību gadījumus. Sīkāku informāciju skatīt aģentūras ziņojumā par dzelzceļa satiksmes drošību un savstarpējo izmantojamību ES 2018. gadā.

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

.

iedzīvotāju ir apmierināti ar sūdzību izskatīšanas kārtību, un turpmāks darbs jāveic, lai pasažieriem ar ierobežotām iespējām brīvi pārvietoties uzlabotu piekļuvi dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem. Apsekojumā arī norādīts, ka 75 % Eiropas iedzīvotāju uzskata, ka ir viegli nopirkt vilciena biļeti, un 62 % ir apmierināti ar biļešu pieejamību braucieniem, kuros tiek izmantoti vairāki vilcieni vai vairāki transportlīdzekļu veidi.

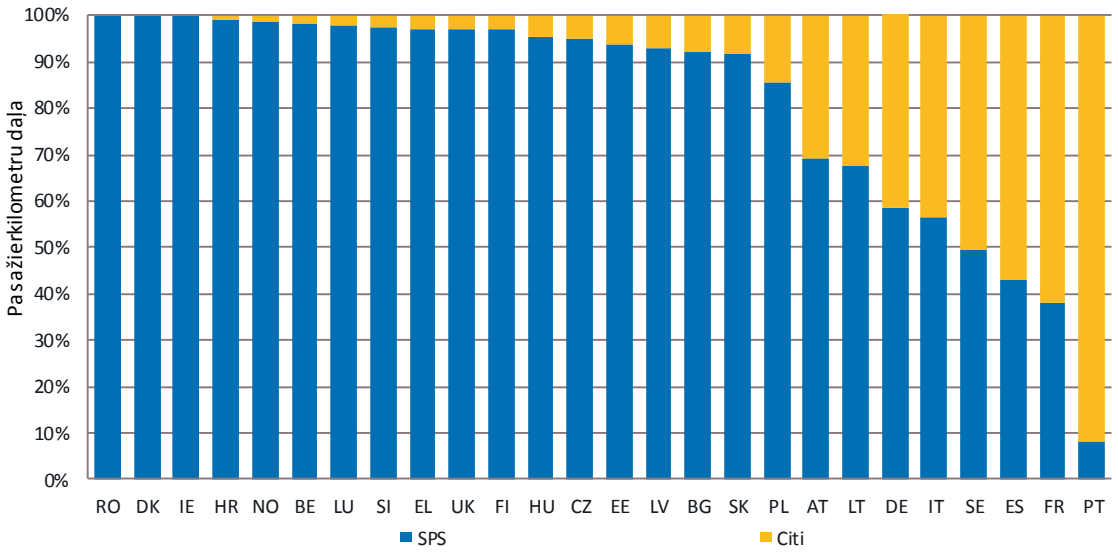
Ieinteresēto personu apmierinātība ar pakalpojumiem kravu pārvadājumu koridoros

ES nav veikts salīdzinošs apsekojums par klientu apmierinātību ar kravu pārvadājumu pakalpojumiem[21]. Tomēr starp ieinteresētajām personām pastāv zināma vienprātība par to, ka klientu apmierinātību ar kravu pārvadājumiem veido trīs nozīmīgi faktori: uzticamība, elastīgums un uzticamas sūtījuma informācijas sniegšana.

5.5. Sabiedrisko pakalpojumu līgumi

2016. gadā vairāk nekā 60 % no ES kopējiem dzelzceļa pasažierkilometriem tika izmantoti pakalpojumi, kas tika sniegti, pamatojoties uz SPS, un kompensācija par SPS arvien ir nozīmīgs ieņēmumu avots dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem lielākajā daļā dalībvalstu. SPS vairāk tiek izmantotas vietējiem un reģionāliem, nevis tālsatiksmes dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem, jo tikai dažas valstis ziņoja, ka tajās SPS tiek piemērotas starptautiskiem pārvadājumu pakalpojumiem.

13. attēls. Pasažierkilometri par SPS un dzelzceļa komerciālie pakalpojumi, 2016. gads

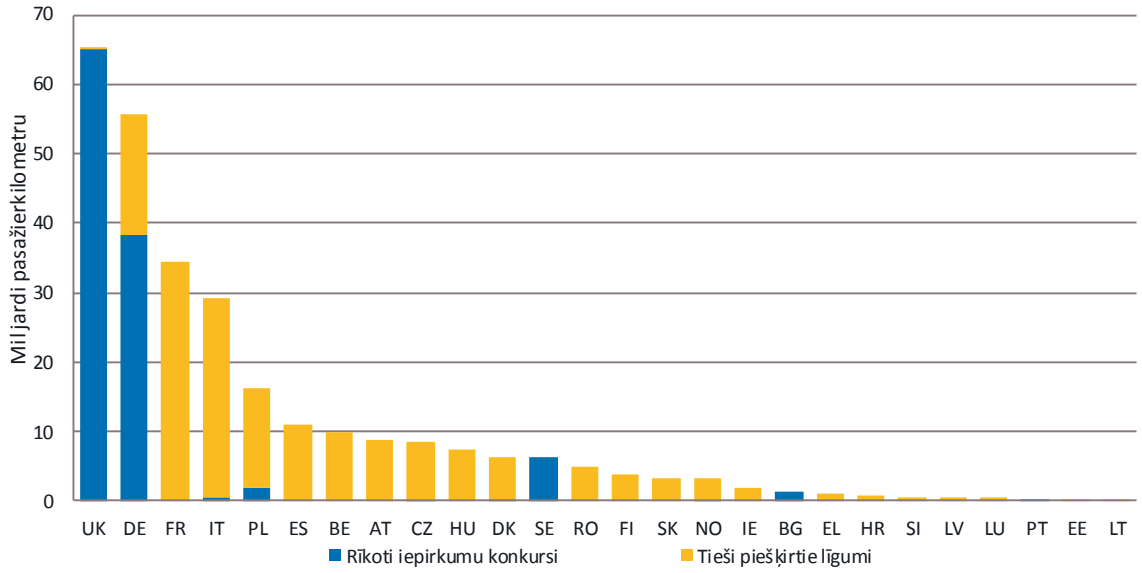


Avots: RMMS, 2018. gads. Nav jaunāko datu par Nīderlandi.

Iepirkumu konkurss saistībā ar visiem SPS pakalpojumiem 2016. gadā tika izmantots tikai 41 % gadījumu, gandrīz vienīgi trijās dalībvalstīs, kurās liberalizācija tika veikta agrīnā posmā (Apvienotajā Karalistē, Vācijā un Zviedrijā). Pateicoties ceturtajam dzelzceļa nozares tiesību aktu kopumam, iepirkumu konkurss pakāpeniski kļūs par normu, atļaujot piešķirt līgumus tieši tikai izņēmuma gadījumos. 2016. gadā jauni līgumi iepirkumu konkursa ietvaros tika piešķirti par vairāk nekā 32 miljoniem vilcienkilometru gadā.

[21] Kravu pārvadājumu koridori publicē gada apsekojumus, kuru pamatā ir standarta anketas.

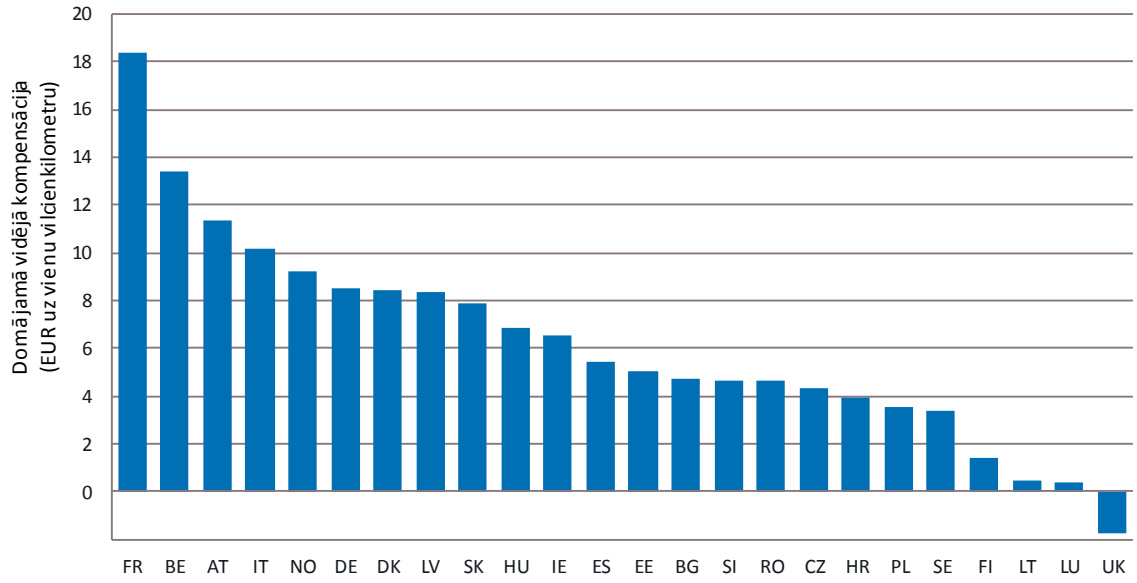
14. attēls. SPS, kam rīkoti iepirkumu konkursi un kuru ietvaros līgumi ir tieši piešķirti, 2016. gads



Avots: RMMS, 2018. gads. Nav datu par Nīderlandi.

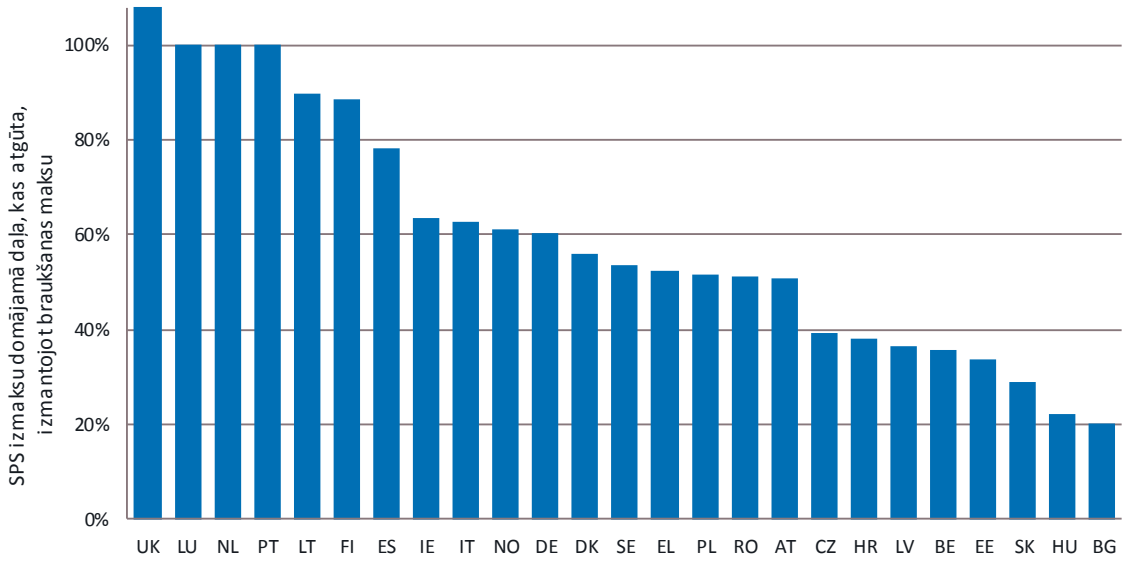
Kompensācija par SPS par vienu vilcienkilometru un SPS izmaksu daļa, kas tiek atgūta, izmantojot braukšanas maksu, dažādās valstīs lielā mērā atšķiras. Vidējā kompensācija par SPS ir negatīva Apvienotajā Karalistē, jo pretendenti uz ekskluzīvām tiesībām SPS līgumos ("franšīzēs") var veikt "prēmijas" maksājumu, ja tie uzskata, ka pakalpojums nevar tikt nodrošināts rentabli ar maksām un biļešu cenām esošajā (regulētajā) līmenī.

15. attēls. Domājamā vidējā kompensācija par SPS, 2016. gads



Avots: RMMS, 2018. gads. Nav datu par Grieķiju, Nīderlandi un Portugāli.

16. attēls. SPS izmaksu domājamā daļa, kas atgūta, izmantojot braukšanas maksu, 2016. gads



Avots: RMMS, 2018. gads. Nav datu par Franciju un Slovēniju.

5.6. Licencēšana

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem izsniegto **aktīvo licenču skaits** 2016. gadā svārstījās no 448 licencēm Vācijā līdz divām attiecīgi Luksemburgā un Īrijā. Polija un Čehija arī ziņoja, ka ir izsniegtas vairāk nekā 100 aktīvas licences, un Apvienotā Karaliste ziņoja par vairāk nekā 50 izsniegtām licencēm.

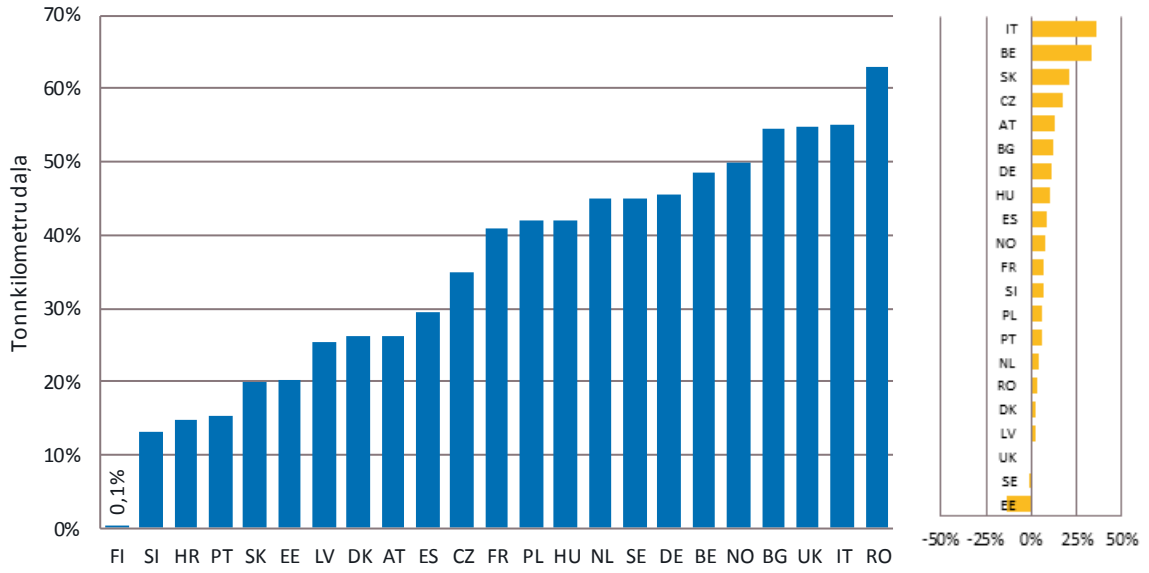
Vidējā maksa par licences saņemšanu 2016. gadā svārstījās no 37 500 EUR Portugālē līdz 10 EUR Horvātijā.

Zviedrija, Spānija un Polija ziņoja, ka šajās valstīs pastāv visgarākais **vidējais laiks licences saņemšanai** (vairāk nekā 100 dienas).

5.7. Tirgus atvērtības līmenis un piekļuves tiesību izmantošana

Pateicoties ES tiesību aktiem, **dzelzceļa kravu pārvadājumu** tirgus tika atvērts **konkurencei** 2007. gadā. 2016. gadā jauni dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kuri konkurēja ar valsts vēsturiskajiem uzņēmumiem, bija aktīvi visās valstīs, izņemot Grieķiju, Īriju, Lietuvu un Luksemburgu, un pusē šo valstu konkurentu **tirgus daļa** pārsniedza 40 %. Laikā no 2011. gada līdz 2016. gadam konkurentu tirgus daļa stabili palielinājās visās ES valstīs. Konkurentu tirgus daļa samazinājās vienīgi Zviedrijā un Igaunijā; tirgus daļa Igaunijā samazinājās no 41 % līdz 20 %.

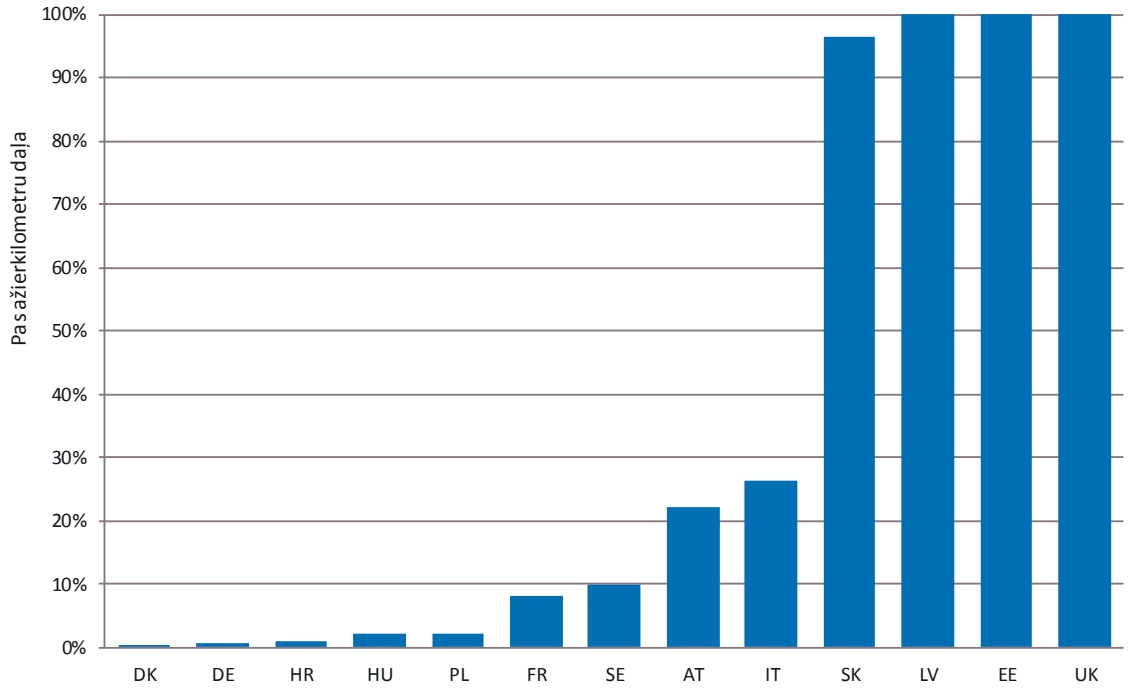
17. attēls. Konkurenti kravas pārvadājumu jomā, to tirgus daļa un saliktais vidējais izaugsmes līmenis, 2011.–2016. gads



Avots: RMMS, 2018. gads. Viens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kura tirgus daļa Grieķijā, Īrijā, Lietuvā un Luksemburgā ir 100 %.

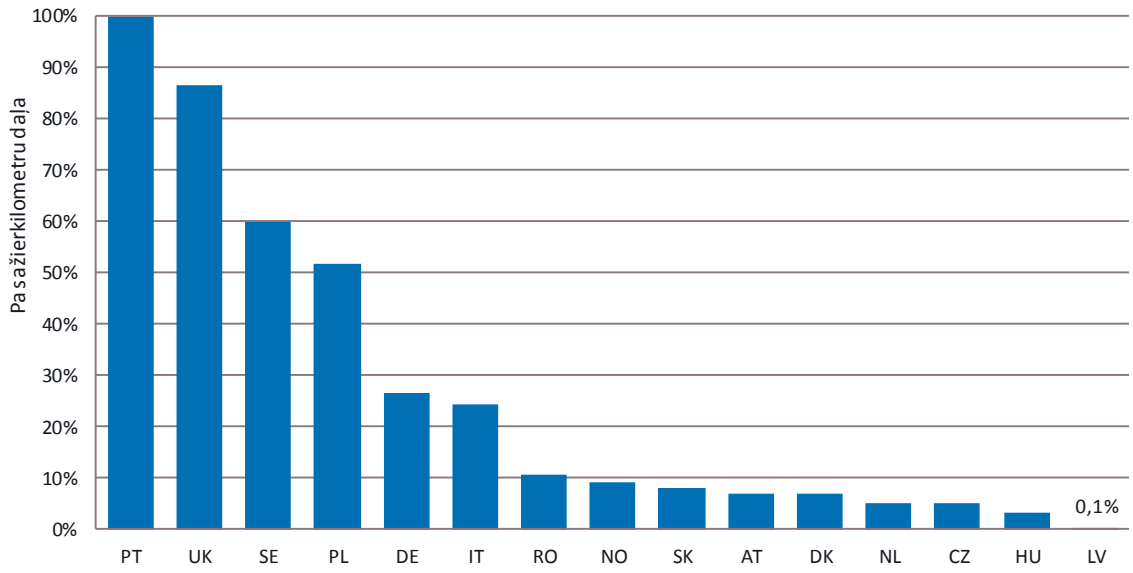
Lai gan **starptautisko pasažieru pārvadājumu** tirgus **ir atvērts konkurencei** kopš 2010. gada, dalībvalstis turpina regulēt piekļuvi savam **vietējo pasažieru pārvadājumu tirgum**, līdz tiks ieviests ceturtais dzelzceļa nozares tiesību aktu kopums. Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu uzņēmumi var piedāvāt savus pakalpojumus SPS sistēmas ietvaros vai saskaņā ar vienīgi komerciāliem nosacījumiem (t. i., bez valsts kompensācijas). Abos tirgos pakalpojumus var piedāvāt tikai monopols vēsturiskais uzņēmums vai tie var tikt atvērti citiem konkurējošiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Saskaņā ar paziņotajiem skaitļiem tikai pusē dalībvalstu komerciālo pasažieru pārvadājumu tirgū darbojas konkurenti. To **tirgus daļa** vispārīgi pārsniedz 10 %, un četrās dalībvalstīs jaunie tirgus dalībnieki piedāvā gandrīz visus komercpakalpojumus. Alternatīvi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi darbojas arī SPS segmentā, tomēr to tirgus daļa pārsniedz 10 % tikai dažās dalībvalstīs.

18. attēls. Konkurenti pasažieru komercpakalpojumu tirgū, tirgus daļa, 2016. gads



Avots: RMMS, 2018. gads. Nav datu par Beļģiju, Čehiju, Īriju, Nīderlandi un Rumāniju.

19. attēls. Konkurenti SPS pasažieru pakalpojumu tirgū, tirgus daļa, 2016. gads



Avots: RMMS, 2018. gads. Visas pārējās dalībvalstis ziņoja par vienu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu.

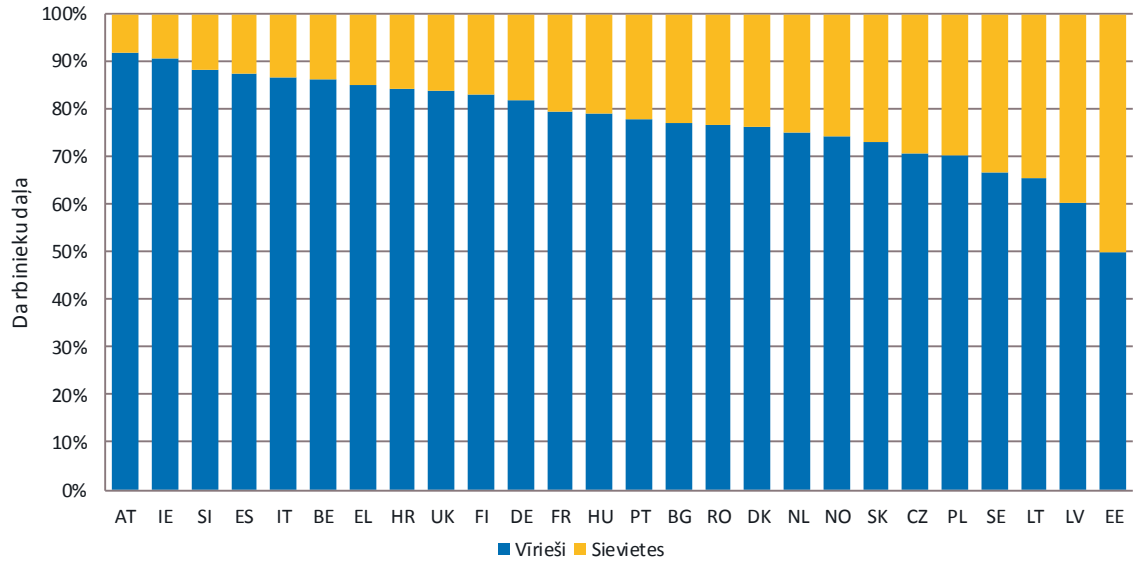
5.8. Nodarbinātība un sociālie nosacījumi

Saskaņa ar *RMMS* datiem, kurus paziņoja dalībvalstis un Norvēģija, 2016. gada beigās Eiropas dzelzceļa nozarē bija nodarbināti vairāk nekā viens miljons strādājošo, un no

tiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi nodarbināja aptuveni 600 000 strādājošo un infrastruktūras pārvaldītāji nodarbināja 440 000 strādājošo.

Lielākā daļa nodarbināto ir vīrieši, un vidēji tikai 21 % strādājošo bija sievietes. Sieviešu daļa svārstās no 50 % Igaunijā līdz 8 % Austrijā.

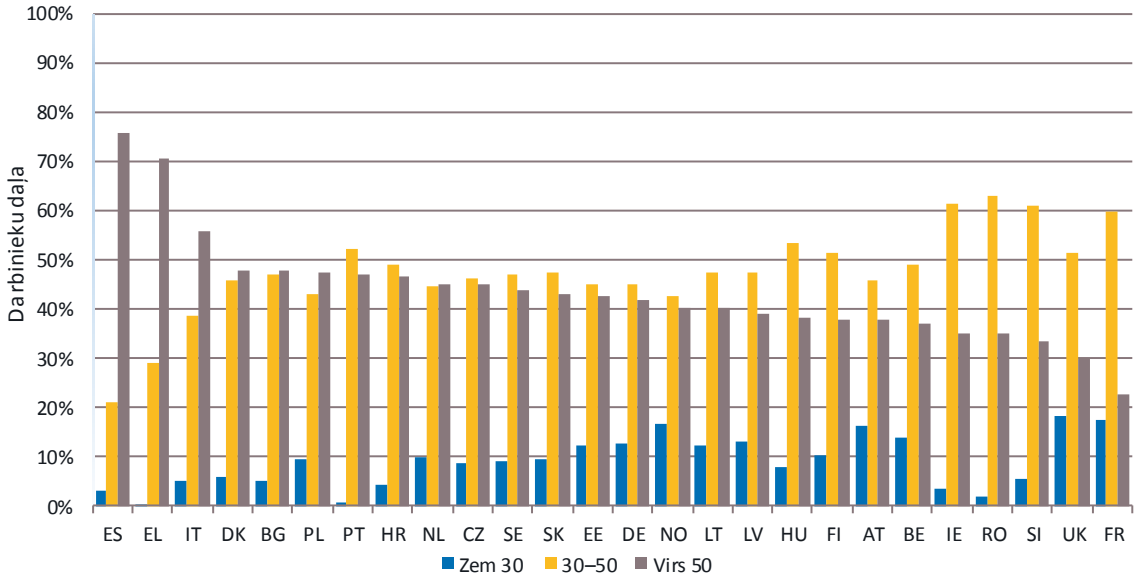
20. attēls. Darba ņēmēji pa dzimumiem un valstīm, 2016. gads



Avots: RMMS, 2018. gads. Nav datu par Luksemburgu.

Bažas rada strādājošo novecošanās, īpaši Spānijā, Grieķijā un Itālijā, kur 2016. gadā vairāk nekā 50 % no darbaspēka bija vecāki par 50 gadiem.

21. attēls. Darba ņēmēji pa vecuma grupām un valstīm, 2016. gads



Avots: RMMS, 2018. gads. Nav datu par Luksemburgu.

Saskaņā ar datiem beztermiņa darba līgumi ir 90 % vai vairāk strādājošo, kas liecina, ka ir nepieciešams noturēt gan augsti kvalificētus darbiniekus, piem., vilcienu vadītājus un signāloperatorus, gan arī vēsturisko nodarbinātības politiku. Pilna slodze ir 80 % vai vairāk strādājošo.

Tikai dažas dalībvalstis ziņoja, ka tās izmanto mācekļu vai stažēšanās programmas; šādas programmas Austrijā biežāk izmanto dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un Vācijā — infrastruktūras pārvaldītāji.

6. Secinājumi

Šajā iedaļā secinājumi izdarīti, balstoties uz ziņojumā un tam pievienotajā dienestu darba dokumentā veikto analīzi, un aplūkots pašreizējo Komisijas iniciatīvu būtiskums un tiesību aktu nepieciešamība dzelzceļa nozarē.

ES dzelzceļu skaits turpina palielināties, un pasažieru apjoms īpaši nozīmīgi palielinājās laikā no 2011. gada līdz 2016. gadam. Tomēr kravu apjomi arvien ir nepastāvīgi, kā rezultātā 2016. gadā to modālā daļa ir samazinājusies salīdzinājumā ar autotransportu. Tajā pašā laikā dzelzceļa tirgus tiek pakāpeniski atvērts un drošības līmenis arvien ir augsts. Nozarē arvien lielāka loma ir darbības rezultātiem, tā kļūst arvien inovatīvāka un atsaucīgāk reaģē uz klientu vajadzībām.

Dzelzceļi ievērojami veicina transporta veidu dažādību ES, un tie nodrošina tīru mobilitāti un augstu efektivitāti. Lai gan Eiropas iedzīvotāju apmierinātība ar dzelzceļa pasažieru pakalpojumiem ir lielāka nekā pirms pieciem gadiem, arvien pastāv iespēja veikt uzlabojumus pasažieru tiesību jomā. Turpinās sarunas ar likumdevējiem par Komisijas 2017. gada priekšlikumu pārskatīt Regulu (EK) Nr. 1371/2007[22] par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem.

Šīs tendences bija vērojamas laikā, kad nozarē notika ievērojamas pārmaiņas tādu strukturālo pārmaiņu dēļ, kas aizsākās pirms vairāk nekā 20 gadiem, pateicoties ES tiesību aktiem, un ko pabeidza ceturtā dzelzceļa nozares tiesību aktu kopuma pieņemšana 2016. gadā. Sākot īstenot tiesību aktu kopuma tehnisko pīlāru 2019. gada jūnijā, tiks tālāk uzlabota valstu dzelzceļa tīklu savstarpējā izmantojamība. Tiks arī apkarota birokrātija saistībā ar darbībām, kas tiek veiktas vairāk nekā vienā dalībvalstī, un stiprināta Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras loma. Patiecoties tirgus pīlāram, tiks pabeigta vietējo tirgu atvēršana, sākot no 2019. gada decembra, un tiks noteikts, ka vēlākais līdz 2023. gada decembrim iepirkumu konkursa rīkošanas princips kļūs par normu sabiedrisko pakalpojumu līgumiem ES, atļaujot piešķirt līgumus tieši tikai izņēmuma gadījumos.

Komisija turpina darbu pie īstenošanas pasākumu izstrādāšanas, kas ir nepieciešami tirgus efektīvai darbībai. Patlaban Komisija lielāko uzmanību pievērš tiesību aktu piemērošanai, lai nodrošinātu tiesību aktu kopuma abu pīlāru transponēšanu valstu tiesību aktos un pareizu ieviešanu, kā arī īstenošanas aktu pieņemšanu un ievērošanu.

Saistībā ar dzelzceļa kravu pārvadājumu nozares centieniem palielināt savu modālo daļu būtu jāņem vērā, ka savas starptautiskās dimensijas dēļ šādi pakalpojumi strauji reaģē uz savstarpējās izmantojamības šķēršļiem un pārrobežu koordinācijas problēmām. Situācijas

[22] Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (OV L 315, 3.12.2007., 14.–41. lpp.).

risināšanai Komisijas īstenotajā darba plānā ir paredzētas papildu iniciatīvas un pasākumi. Komisija nesen pastiprināja savu ilgtermiņa politiku savstarpējās izmantojamības panākšanai (tostarp *ERTMS* efektīvai un koordinētai izvietošanai), uzsvaru liekot uz praktisku pārrobežu darbības problēmu risināšanu.

Komisijas politikai infrastruktūras attīstības jomā, kas izpaužas kā Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) politika, ir mērķis uzlabot infrastruktūru, risinot t. s. "šaurās vietas" un neesošas sasaistes. Nākamajā finanšu periodā Komisija ierosinājusi izmantot Otro Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, Kohēzijas fondu, Eiropas Reģionālās attīstības fondu un programmas *InvestEU* finansiālo atbalstu, lai paātrinātu dzelzceļa digitalizāciju. Lai palīdzētu dzelzceļa nozarei piekļūt finansējumam, Komisija patlaban izstrādā metodiku zaļo komponentu novērtēšanai dzelzceļa projektos saistībā ar savu rīcības plānu finanšu ilgtspējīguma jomā[23].

Dzelzceļa kravu pārvadājumu koridori arvien ieņem nozīmīgu vietu Komisijas politikā dzelzceļa kravu pārvadājumu veicināšanai. Turpinās regulas par dzelzceļa kravu pārvadājumiem[24] un direktīvas par vilcienu vadītājiem[25] izvērtēšana. Dzelzceļa kravu pārvadājumu veicināšanai Komisija 2017. gada novembrī ierosināja grozīt Direktīvu 92/106/EEK[26] par kombinētā kravas transporta veidiem otrā mobilitātes tiesību aktu kopuma ietvaros, lai nodrošinātu jaunus un efektīvākus atbalsta pasākumus kravu pārvadājumu novirzīšanai no ceļiem uz dzelzceļu.

Šīs nozīmīgās politikas papildina centieni risināt tādu problēmu kā vilcienu radītais troksnis, labāk iekļaut dzelzceļu multimodālā transporta sistēmā, izvietojot digitālās tehnoloģijas, un veicināt inovāciju, īpaši izmantojot kopuzņēmuma *Shift2Rail*[27] darbību.

Turklāt dzelzceļu nevar aplūkot atrauti no citiem transporta veidiem: tā konkurētspēja ir arī atkarīga no pamatnostādnēm par multimodālo konkurenci. Šī iemesla dēļ Komisijas mērķis ir panākt vienlīdzīgus nosacījumus multimodālās konkurences jomā, piem., izmantojot mobilitātes tiesību aktu kopumu, tostarp grozot direktīvu par *Eurovignette*[28]. Komisijas uzdevumā tiek arī veikts aptverošs pētījums par ārējo izmaksu internacionalizāciju saistībā ar pārvadājumiem. Tas palīdzēs novērtēt, kādā mērā principi "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā" tiek īstenoti dalībvalstīs saistībā ar visiem transporta veidiem.

Dzelzceļa tirgus uzticama pārraudzība arvien ir prioritāte, lai varētu nodrošināt, ka tiek ņemtas vērā tirgus tendences un tiek veikta darbības salīdzinoša novērtēšana.

---

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

[24] Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 22. septembra Regula (ES) Nr. 913/2010 par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem (OV L 276, 20.10.2010., 22.–32. lpp.).

[25] Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Direktīva 2007/59/EK par to vilcienu vadītāju sertifikāciju, kuri vada lokomotīves un vilcienus Kopienas dzelzceļu sistēmā (OV L 315, 3.12.2007., 51.–78. lpp.).

[26] Padomes 1992. gada 7. decembra Direktīva 92/106/EEK par kopīgu noteikumu ieviešanu dažiem kombinētā kravas transporta veidiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp.).

[27] https://shift2rail.org/ .

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