EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2019.2.6.
COM(2019) 51 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

A vasúti piac fejlődésének nyomon követéséről szóló hatodik jelentés

{SWD(2019) 13 final}

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

A vasúti piac fejlődésének nyomon követéséről szóló hatodik jelentés, a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 15. cikkének (4) bekezdése alapján

1. Bevezetés

A vasúti ágazat[1] jelentős mértékben járul hozzá az uniós gazdasághoz; közvetlenül több mint 1 millió főt foglalkoztat (vasúti társaságok, pályahálózat-működtetők). Az európai vasúti ágazat évente mintegy 1,6 milliárd tonna árut és 9 milliárd utast szállít. A vasúti szállítás az EU azon stratégiájának szempontjából is kritikus fontosságú, amelynek célja a fenntarthatóbb közlekedési ágazat, a gazdasági és társadalmi kohézió, valamint az európaiak tagállamokon belüli és tagállamok közötti összekapcsolása.

Ez a jelentés a Bizottság által a 2012/34/EU irányelv[2] 15. cikkének (4) bekezdése alapján az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak benyújtott, a vasúti piac fejlődésének nyomon követéséről szóló jelentés hatodik kiadása. E jelentés célja, hogy az EU vasúti piaccal kapcsolatos szakpolitikai célkitűzéseinek összefüggésében áttekintést nyújtson a vasúti piacokon bekövetkezett főbb fejleményekről[3]. A jelentés számos témára kitér, mint például a vasúti szolgáltatások belső piacának alakulása, a vasúti társaságok rendelkezésére álló infrastruktúra és szolgáltatások, a keretfeltételek (az infrastruktúra-díjakat[4] is beleértve), a vasúti hálózat állapota, a hozzáférési jogok felhasználása, valamint a hatékonyabb vasúti szolgáltatásokat akadályozó tényezők. A jelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum részletes elemzést tartalmaz.

Ez az első jelentés, amely a vasúti piac nyomon követéséről szóló (EU) 2015/1100 bizottsági végrehajtási rendeletben[5] (a továbbiakban: az RMMS-rendelet) meghatározott kérdőív alapján készült. A 2016. január 1-jén hatályba lépett RMMS-rendelet eredményeként és a 2016-os jelentéstételi évvel végződő átmeneti időszakot követően fokozatosan egységesebb és következetesebb adatállomány áll majd rendelkezésre.

A tagállamok és Norvégia által benyújtott RMMS-adatok mellett a jelentés „Az EU közlekedése számokban” (EU transport in figures)[6] című statisztikai zsebkönyvet, az Európai Unió Vasúti Ügynökségének jelentéseit[7], az Eurostat adatait[8], a különféle ágazati

---

[1] E jelentésben a „vasúti ágazat” fogalma a vasúti társaságokra és a pályahálózat-működtetőkre vonatkozik.

[2] Az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU irányelve (2012. november 21.) az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (HL L 343., 2012.12.14., 32. o.).

[3] Norvégia részt vesz ugyan az RMMS-ben, de a Norvégiára vonatkozó adatok nem számítanak bele az összesített uniós adatokba és átlagokba. A vasúti piaci jelentésen túl az Európai Unió Vasúti Ügynöksége évente jelentést tesz közzé a vasúti ágazat biztonsági, kétévente pedig az interoperabilitási teljesítményéről.

[4] A vasúti fogyasztói árak nyomon követése a kínált szolgáltatások sokfélesége miatt nem lehetséges.

[5] A Bizottság (EU) 2015/1100 végrehajtási rendelete (2015. július 7.) a vasúti piac nyomon követése keretében fennálló tagállami jelentéstételi kötelezettségekről (HL L 181., 2015.7.9., 1. o.).

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

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

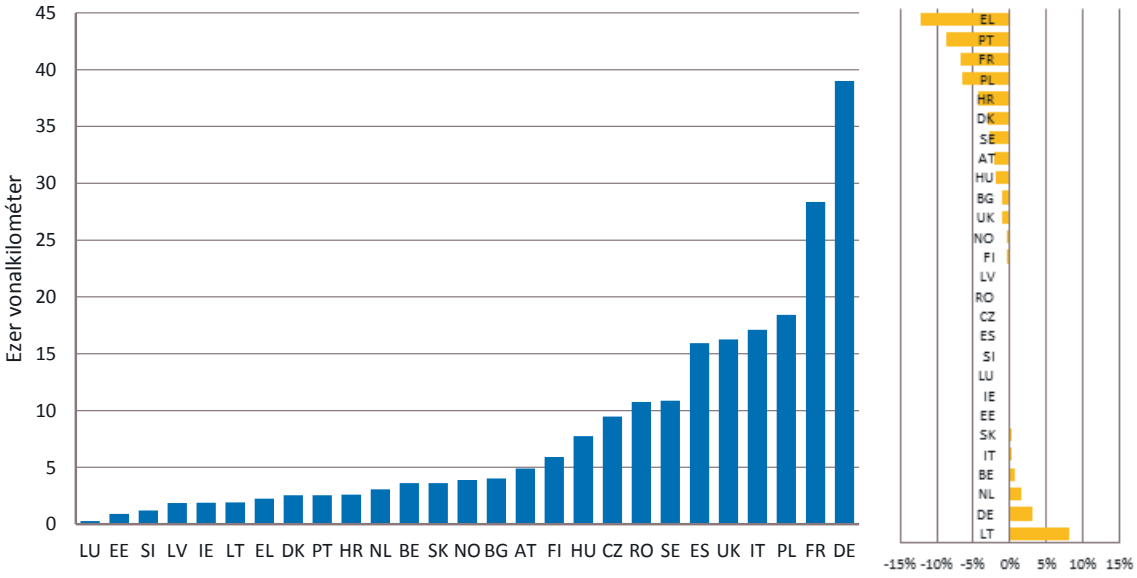
[8] http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database

szervezetek által összegyűjtött statisztikákat, valamint előadásokat és tanulmányokat is felhasznált forrásként.

2. Az Európai Unió vasúti hálózata

Az uniós vasúti hálózat[9] teljes hossza 2016-ban mintegy 221 000 vonalkilométer volt, ami 2011-hez képest 1,6 %-os csökkenést jelent. A nemzeti vasúti hálózatok sűrűsége az országok különféle földrajzi jellemzőit tükrözi: a skandináv és a balti országokban például a vasúti hálózat az ország területéhez viszonyítva a legalacsonyabb sűrűséget, míg a népességhez viszonyítva a legmagasabb sűrűséget mutatja. 2016-ban az uniós hálózat mintegy 54 %-a volt villamosítva; 2011 óta pedig további 2097 km útvonal villamosítása zajlott le (+1,7 %). Az EU nagysebességű hálózata 2017 végére elérte a 8400 vonalkilométert, hossza 2003 óta több mint kétszeresére nőtt.

1. ábra: Nemzeti hálózatok hossza 2016-ban és relatív változásuk (2011–2016)



Forrás: 2018. évi statisztikai zsebkönyv. Adatpótlás különféle egyéb forrásokból.

3. A vasúti társaságok számára nyújtandó szolgáltatások

A kínált szolgáltatások változatossága és a különféle méretű szolgáltatók nagy száma miatt a kiszolgáló létesítmények feltérképezése folyamatos kihívást jelent.

A rendelkezésre álló RMMS-adatok[10] szerint 2016-ban mintegy:

- 31 000 személypályaudvar;
- 2358 áruterminál;
- 452 rendező-pályaudvar;
- 1667 karbantartó létesítmény;

[9] Norvégiával együtt.

[10] Hiányos adatok, eltérő fogalommeghatározások alkalmazása. Az adatok Norvégiát is tartalmazzák.

– 702 tengeri és kikötői létesítmény; valamint

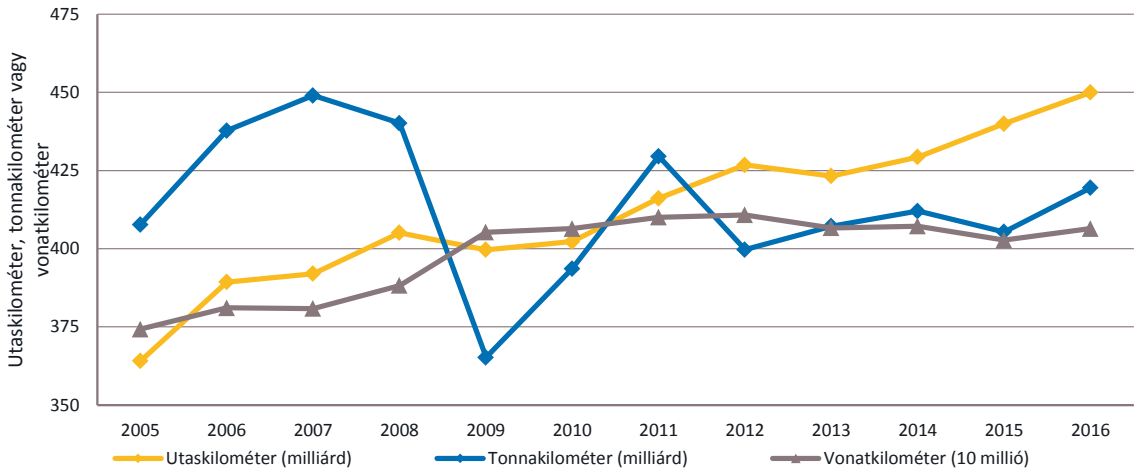
– 954 üzemanyagtöltő berendezés működött.

A Bizottság jelenleg a kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférésről szóló (EU) 2017/2177 rendelet[11] végrehajtásán, e létesítmények feltérképezése céljából egy uniós vasúti létesítményeket tartalmazó portál létrehozásán, nyomon követésük céljából pedig az RMMS-rendelet jobb végrehajtásán dolgozik.

4. A vasúti szolgáltatások alakulása

A személyszállító és a tehervonatok mozgásait egyaránt magában foglaló összes uniós vonatkilométer 2009 és 2016 között változatlan maradt. A vasúti személyforgalom bővülése továbbra is évi 1,7 % volt. Ezzel szemben a vasúti teherforgalom nehezen tudott a 2009-ben, a gazdasági válság mélypontjakor elszenvedett jelentős volumencsökkenésből kilábalni. A 2011-es csúcspontot 2012-től lassú fellendülés követte[12].

2. ábra: Személy- és áruszállítás volumene (2005–2016)



Forrás: RMMS, 2018. Adatpótlás különféle egyéb forrásokból és becslésekből.

A vasút jelentős szerepet játszhat a közlekedésből származó kibocsátások csökkentésének felgyorsításában. A vasút a teljes uniós közlekedési ágazat energiafogyasztásának mindössze 2 %-át teszi ki, ugyanakkor 2016-ban az összes közlekedési mód viszonylatában a vasút szolgáltatta az áruszállítás 11,2 %-át, továbbá a személyszállítás 6,6 %-át. Ez az egyetlen közlekedési mód, amely 1990 óta szinte folyamatosan csökkentette a CO2-kibocsátást: 2016-ban az összes közlekedési módból származó CO2-kibocsátásnak[13] csupán 0,5 %-át tette ki.

[11] A Bizottság (EU) 2017/2177 végrehajtási rendelete (2017. november 22.) a kiszolgáló létesítményekhez és a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatásokhoz való hozzáférésről (HL L 307. 2017.11.23., 1–13. o.).

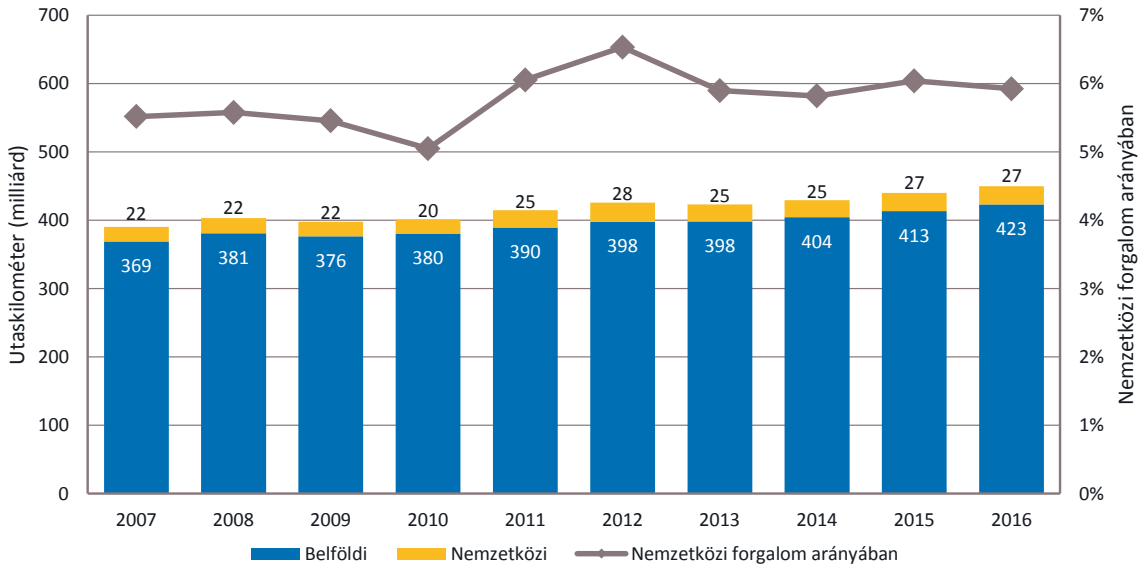
[12] Az eltérő hatály, az átmenő forgalom esetleges kettős beszámítása és a kiigazítások (becslések és az egyéb forrásokból származó adatok beépítése) miatt az éves RMMS-kérdőíven bejelentett volumenadatok eltérhetnek az Eurostat által közölt adatoktól.

[13] Kivéve a villamosenergia-fogyasztásból származó közvetett kibocsátásokat.

Személyforgalom

2016-ra az uniós személyforgalom volumene elérte a 450 milliárd utaskilométert a teljes szárazföldi közlekedés által megtett mintegy 6 billió utaskilométerből. A vasúti személyforgalom főként belföldi, 2016-ban csupán 6 %-a lépte át a határokat.

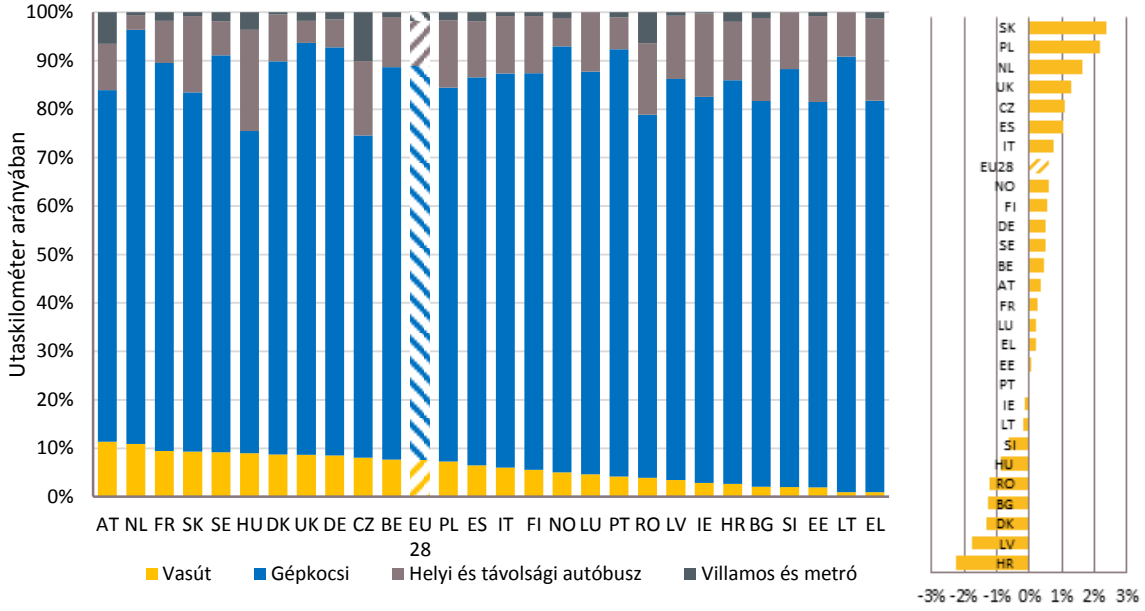
3. ábra: A vasúti személyforgalom volumenének alakulása (2007–2016)



Forrás: RMMS, 2018. Adatpótlás különféle egyéb forrásokból és becslésekből.

Az EU-ban az átlagos utazási hajlandóság a 2011-es 830 utaskilométer/lakosról 2016-ban 882-re emelkedett (évente +1,2 %). Míg a személygépkocsi modális részaránya a szárazföldi közlekedésben 80 % felett maradt, a vasúti személyszállításé 2007 és 2016 között 7,0 %-ról 7,6 %-ra nőtt.

4. ábra: Szárazföldi személyszállítás modális megoszlása országonként (2016) és a vasút részarányának változása (2011–2016)

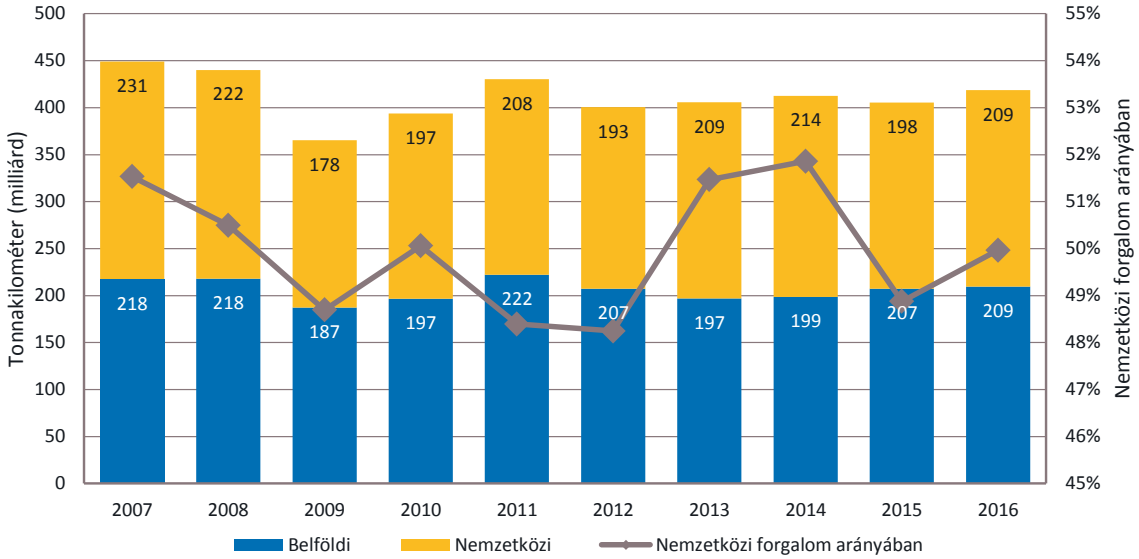


Forrás: Eurostat és a statisztikai zsebkönyv, 2018. 2011-es adatok a 27 EU-tagállamra vonatkozóan.

Teherforgalom

2016-ban az uniós teherforgalom volumene elérte a 419 milliárd tonnakilométert a teljes szárazföldi közlekedés által megtett 2,5 billió tonnakilométerből. A teljes vasúti áruszállítás mintegy fele határokon átnyúlóan zajlik. Ennek következtében a vasúti áruszállítás markáns európai dimenzióval rendelkezik, így még érzékenyebben reagál a nemzeti vasúti hálózatok közötti interoperabilitás és együttműködés hiányára, amely befolyásolhatja versenyképességét.

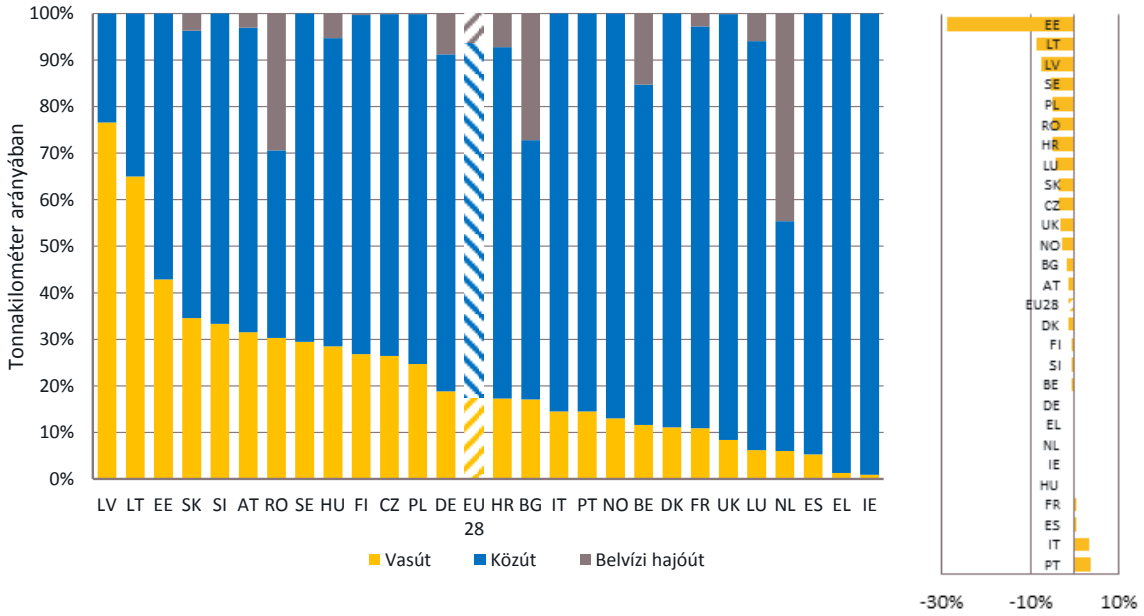
5. ábra: A vasúti teherforgalom volumenének alakulása (2007–2016)



Forrás: RMMS, 2018. Adatpótlás különféle egyéb forrásokból és becslésekből.

A modális részarányt illetően: a 2011-es csúcs (19 %) óta csökkent a vasútnak az uniós szárazföldi áruszállításból való részesedése, bár 2016-ban sikerült 17 % körül maradnia, miközben a közúti áruszállítás részaránya 75 %-ról 76 %-ra nőtt.

6. ábra: Szárazföldi áruszállítás modális megoszlása országonként (2016) és a vasút részarányának változása (2011–2016)



Forrás: Eurostat.

5. A vasúti ágazat keretfeltételeinek alakulása

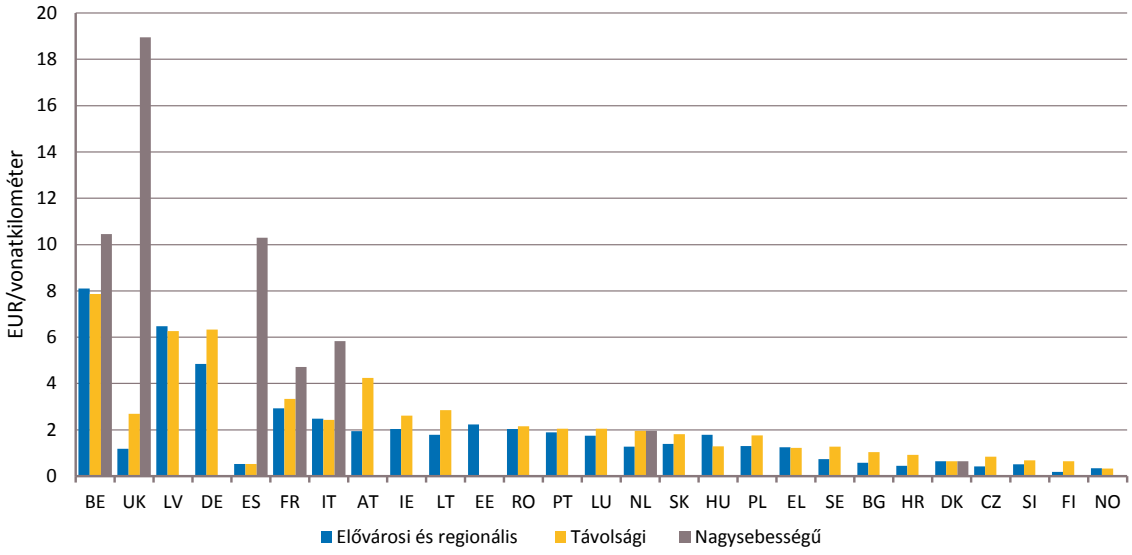
5.1. Infrastruktúradíjak

Az országok többségében, továbbá a személyszállító és a tehervonatok esetében egyaránt a pályahasználati díjak jelentették az infrastruktúra-kezelők díjakból származó bevételeinek több mint 80 %-át.

A nagysebességű vasút esetében a pályahasználati díjak (felár nélkül) magasabbak az egyéb személyszállítási díjaknál; a legmagasabb díjakat az Egyesült Királyságban kell fizetni (2016-ban vonatonként 19 EUR-t).

A hagyományos távolsági személyszállító vonatokra kivetett pályahasználati díjak (felár nélkül) az országok többségében nem érték el vonatkilométerenként a 3 EUR-t.-

7. ábra: Pályahasználati díjak (felár nélkül): személyszállító vonatok típusonként és országonként (2016)

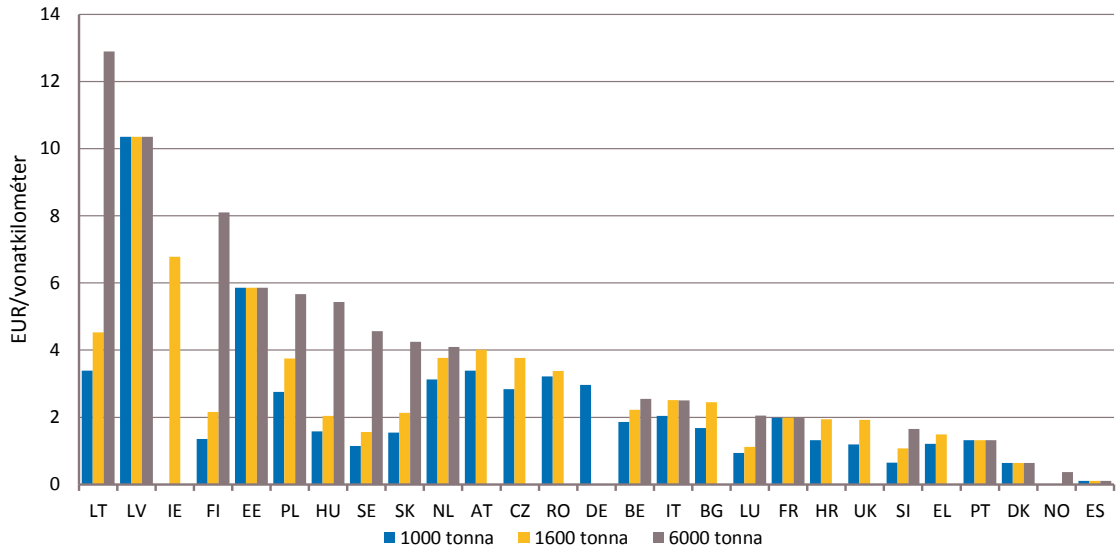


Forrás: RMMS, 2018. A Németországra (DE) vonatkozó adatok a felárat is tartalmazzák.

A (felár nélküli) áruszállítási díjak nyomon követése három különböző legnagyobb bruttó tonnatartalom (1000, 1600 és 6000) vonatkozásában történik. Öt tagállam (Lettország, Észtország, Franciaország, Portugália és Dánia) vonatkilométerenként előre meghatározott díjat alkalmaz. A legtöbb tagállamban a pályahasználati díjak a vonat mérete alapján emelkednek, de nem feltétlenül a tonnatartalommal arányosan.

A 2013 és 2016 között beszedett díjak szintjét illetően (ahol van ilyen adat) a személyszállító és tehervonatok esetében nem figyelhető meg egyértelműen növekvő vagy csökkenő trend.

8. ábra: Pályahasználati díjak (felár nélkül): tehervonatok típusonként és országonként (2016)

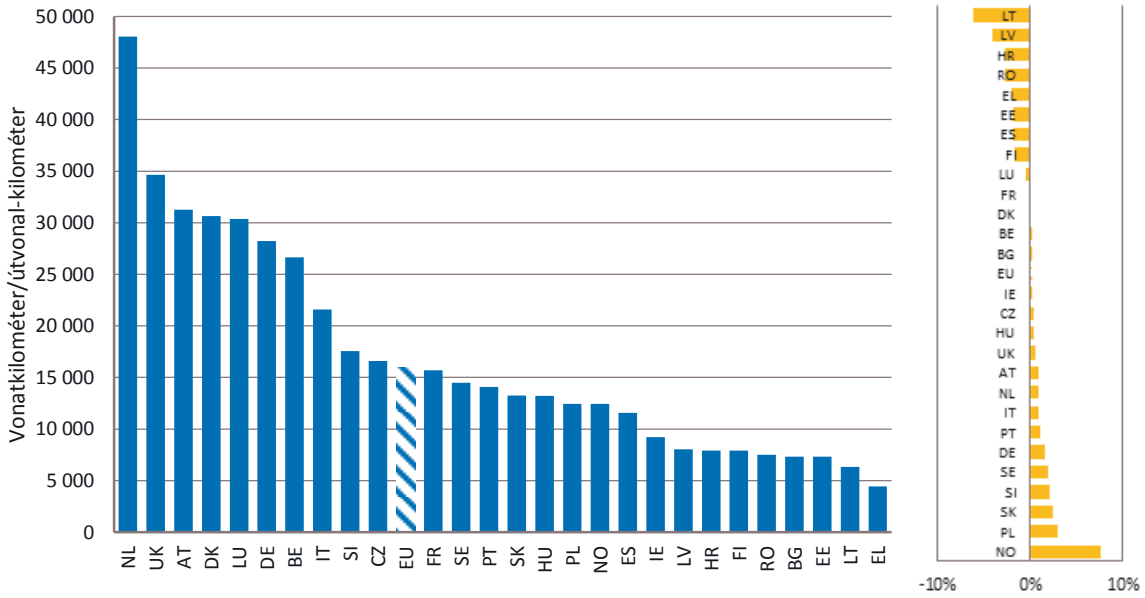


Forrás: RMMS, 2018. Németország esetében: nem áll rendelkezésre vonattípus szerinti lebontás, ez az adat a felárat is magában foglalja.

5.2. Kapacitáselosztás, az infrastruktúra korlátai és a hatékonyabb vasúti szolgáltatásokat akadályozó tényezők

A legintenzívebben használt hálózatok Északnyugat-Európában találhatók, beleértve Hollandiát (2016-ban egy útvonal-kilométerre közel 50 000 vonatkilométer jutott) és az Egyesült Királyságot, Ausztriát, Dániát, Luxemburgot, Németországot és Belgiumot, ahol a hálózat kihasználtsági rátája az uniós átlagnál mintegy 70 %-kal magasabb.

9. ábra: A hálózat kihasználtsági rátája 2016-ban és az összetett átlagos növekedési ráta (2011–2016)



Forrás: a 2018. évi RMMS és a 2018-as statisztikai zsebkönyv.

A hálózat túlterheltsége az infrastruktúra korlátainak meglétét jelzi, ami megakadályozza a potenciális forgalmat a hálózat igénybevételében. A túlterheltnek nyilvánított vasúti pálya teljes hossza (Norvégiát is beleértve) egyre növekszik, és 2016-ban már majdnem elérte a 3000 km-t, beleértve 1000 km-nyi vasúti áruszállítási folyosót. Az összes túlterhelt vasúti pálya 40 %-a az Egyesült Királyságban található. Jelentős túlterheltség figyelhető meg Németországban, Olaszországban és Romániában is, amely országok mindegyike több mint 100 km-nyi túlterhelt pályaszakaszról számolt be.

A legtöbb tagállam prioritásként kezeli a közszolgálati kötelezettségek alá tartozó szolgáltatásokat, amelyek 11 tagállamban számítanak első számú prioritásnak; ezeket követik a nemzetközi személy- és áruszállítási szolgáltatások.

Az infrastruktúra működési korlátai szintén korlátozhatják a vasúti közlekedést, és akadályozhatják a hatékonyabb vasúti szolgáltatásokat. Az interoperabilitás szempontjából különösen az örökölt nemzeti vonatbefolyásoló rendszerek inkompatibilitása jelent komoly akadályt. Az Unió ezért bevezette az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszert (ERTMS), amely egy közös európai jelzőrendszer. Az ERTMS új európai megvalósítási terve[14] szerint 2023-ra a törzshálózati folyosók

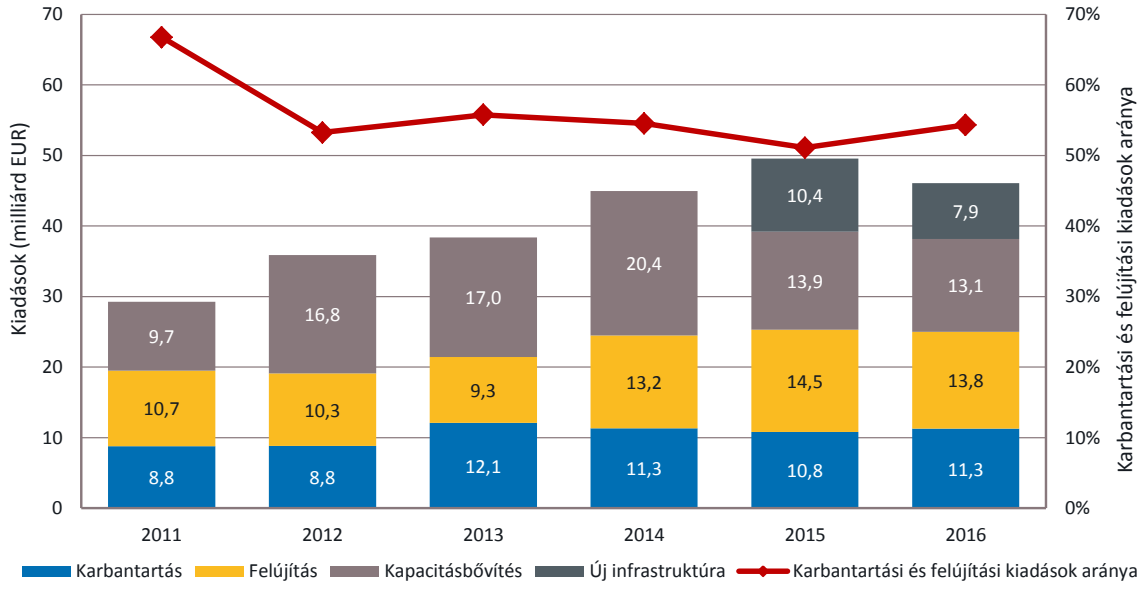
[14] A Bizottság (EU) 2017/6 végrehajtási rendelete (2017. január 5.) az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer európai megvalósítási tervéről (HL L 3., 2017.1.6., 6–28. o.).

30-40 %-ának (15 672 km) kell rendelkeznie ERTMS rendszerrel; ennek jelenleg csupán egyharmada üzemel, ezért az elkövetkező években sok lesz még a tennivaló.

5.3. Infrastrukturális kiadások és finanszírozás

A teljes uniós infrastrukturális kiadások a 2011-es 29 milliárd EUR-ról 2015-re 50 milliárd EUR-ra emelkedtek, majd 2016-ban 3,5 milliárd EUR-val csökkentek[15].

10. ábra: Infrastrukturális kiadások, valamint a karbantartási és felújítási kiadások aránya (2011–2016)



Forrás: RMMS, 2018.

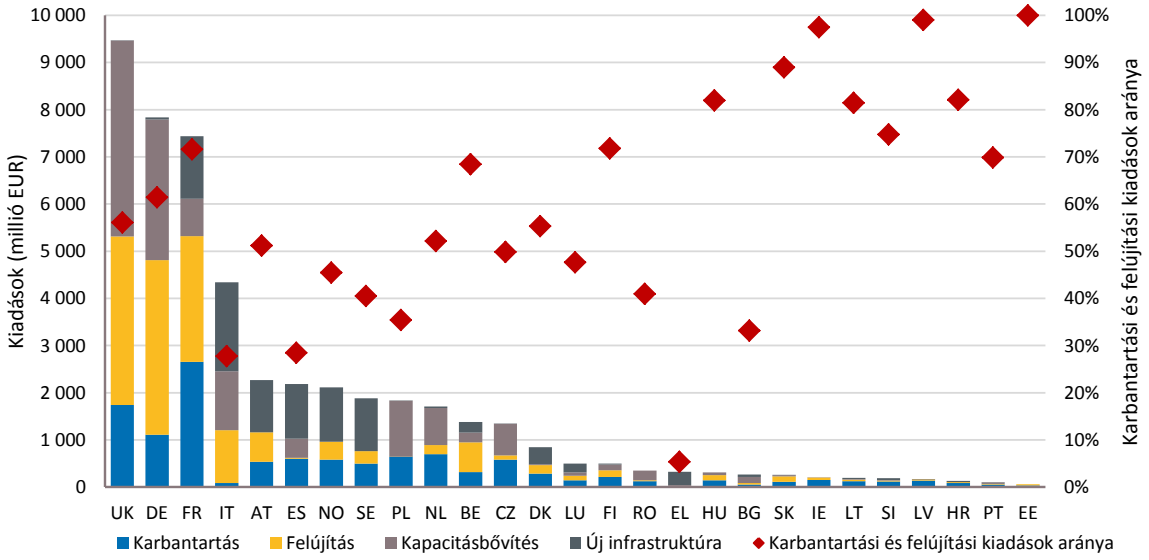
Az EU a Kohéziós Alapból, az Európai Regionális Fejlesztési Alapból, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből, az Európai Beruházási Bankon keresztül és az Európai Stratégiai Beruházási Alapból társfinanszírozhatja vagy támogathatja a vasúti beruházási projekteket. A jelenlegi (2014–2020-as) uniós pénzügyi kereten belül több mint 33 milliárd EUR vissza nem térítendő támogatás áll rendelkezésre vasúti beruházásokra.

A meglévő hálózat karbantartása és felújítása – amelynek célja a hálózat biztonságosságának és működési teljesítményének megőrzése, valamint a megbízható szolgáltatás nyújtása – komoly kihívást jelent a pályahálózat-működtetők számára, különösen az egyre növekvő forgalom, továbbá a nemzeti hatóságok és szolgáltatók között egyeztetett, megterhelő teljesítménycélok miatt.

2016-ban a teljes bejelentett karbantartási és felújítási kiadások elérték a 26 milliárd EUR-t[16]. A karbantartási és felújítási kiadások az összes kiadások 54 %-át tették ki, de mértékük országonként eltért: a közép- és kelet-európai országok az összes kiadások jelentős részét fordították a vonalak karbantartására és felújítására.

15 Kivéve Norvégiát.
16 Norvégiát is beleértve.

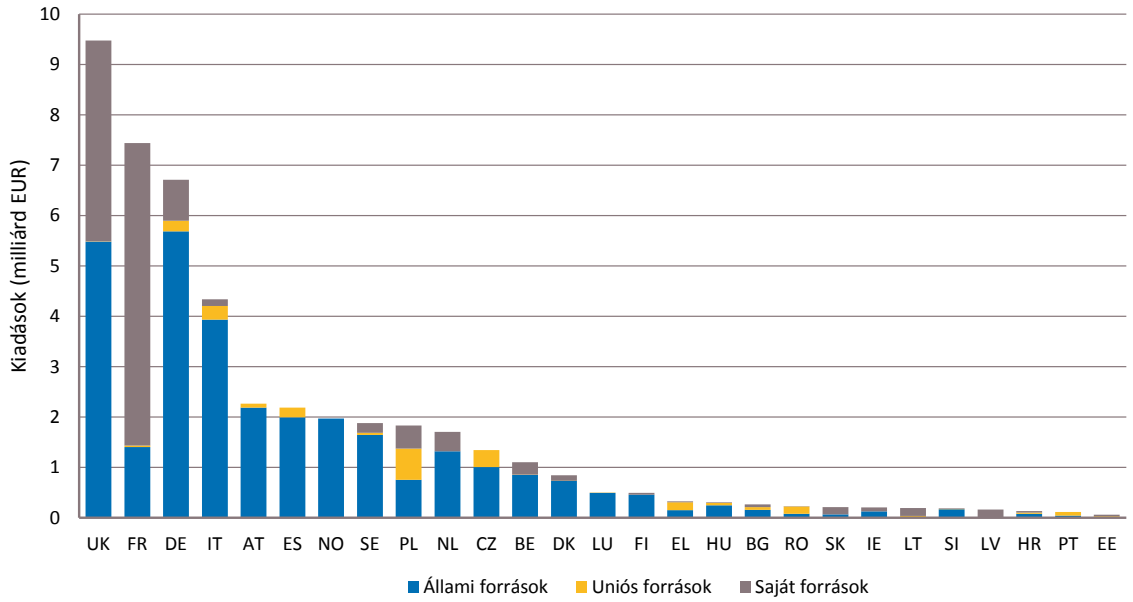
11. ábra: Infrastrukturális kiadások, valamint a karbantartási és felújítási kiadások aránya országonként (2016)



Forrás: RMMS, 2018. Norvégia és Svédország esetében a felújítás a kapacitásbővítést is tartalmazza.

A pályahálózat-működtetők a vasúti infrastruktúra karbantartásához és fejlesztéséhez számos helyről szerezhetnek forrásokat, bár 2016-ban e források 70 %-a a nemzeti költségvetésekből származott. Saját forrásaik közé tartoznak a pályahasználati díjak. A belsőleg generált teljes finanszírozás aránya Lettországban (100 %), Litvániában és Franciaországban (mindkét országnál 81 %) volt a legnagyobb, utánuk következett Szlovákia (69 %) és az Egyesült Királyság (42 %).

12. ábra: Állami vasúti infrastruktúra finanszírozása, forrás és ország szerinti lebontásban (2016)



Forrás: RMMS, 2018.

5.4. A vasúti szállítási szolgáltatások minősége

A személyszállítási szolgáltatások pontossága és megbízhatósága

Az alkalmazott fogalommeghatározás alapján[17] a helyi és regionális személyszállítási szolgáltatásoknak átlagosan 90 %-a volt pontos. A távolsági járatok általában kevésbé pontosak, mivel a nagyobb távolságon vegyes forgalmú, zsúfoltabb vonalak is találhatók. A szolgáltatások megbízhatóságát jelző járattörlési ráták a távolsági, valamint a helyi és regionális vonatok esetében is általában 2 % alatt maradtak.

Az áruszállítási szolgáltatások pontossága és megbízhatósága

Az áruszállítási szolgáltatások megbízhatóságával kapcsolatban korlátozott adatok állnak rendelkezésre, mivel a tagállamok még mindig az RMMS-rendelet jelentéstételi követelményeihez való alkalmazkodást biztosító átmeneti időszakot töltik. A legtöbb tagállam arról számolt be, hogy a belföldi áruszállítási szolgáltatások pontosabbak voltak[18], mint a nemzetközi áruszállítási szolgáltatások. A korlátozottan rendelkezésre álló adatok alapján úgy tűnik, hogy az áruszállítási szolgáltatások megbízhatósága jelentős mértékben elmarad a személyszállítási szolgáltatások megbízhatóságától, és hogy a nemzetközi szolgáltatások – elsősorban a nagyobb távolság miatt – a belföldi szolgáltatásoknál rosszabb eredményeket mutatnak.

Biztonság

A vasút még mindig az egyik legbiztonságosabb közlekedési mód. Európában 2016-ban 964 halálos kimenetelű vasúti baleset történt[19], amelynek nagy része vasúti átjárókon áthaladó (255) vagy illetéktelen személyeket (600) érintett. Vasúti alkalmazottak esetében 32, utasok esetében pedig 44 haláleset történt. A vasútbiztonság 2010 és 2015 között tovább javult, bár a halálos kimenetelű balesetek és súlyos sérülések száma 2016-ban enyhén emelkedett. 2011 és 2015 között a vasúton utazás 25-ször volt biztonságosabb, mint gépkocsival utazni.

A személyszállítási szolgáltatásokkal kapcsolatos ügyfél-elégedettség

Az Eurobarométer 2018 szeptemberében közzétett felmérése[20] szerint az európaiak 66 %-a elégedett a személyszállító vonatok gyakoriságával, 59 %-uk elégedett a pontossággal és a megbízhatósággal, továbbá 55 %-uk elégedett az utazás során, különösen késés esetén nyújtott utastájékoztatással. E számadatok a 2013-ban végzett hasonló felméréssel összevetve jelentős javulást mutatnak.

A felmérés az utazási szokásokba is betekintést nyújt. Az európaiak négyötöde (80 %) utazik vonattal, és a vasutat leginkább elővárosi utakra használja (67 %). De még mindig van hová fejlődni: az európaiaknak csupán 38 %-a elégedett a panaszkezelés módjával, és a vasúti szolgáltatások csökkent mozgásképességű utasok részére történő

[17] Az RMMS szerint a személyszállító vonat akkor tekinthető pontosnak, ha legfeljebb 5 percet késik.

[18] Az RMMS szerint a tehervonat akkor tekinthető pontosnak, ha legfeljebb 15 percet késik.

[19] Kivéve az öngyilkosságot. További információ található az Ügynökség „Az uniós vasúti biztonságról és interoperabilitásról szóló 2018. évi jelentés” (Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2018) című dokumentumában.

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

akadálymentesítése is javításra szorul. A felmérés azt mutatja, hogy az európaiak 75 %-a találja egyszerűnek a vonatjegyvásárlást, és 62 %-uk elégedett a több vonat vagy közlekedési mód igénybevételével zajló utazásokhoz kapcsolódó jegyek elérhetőségével.

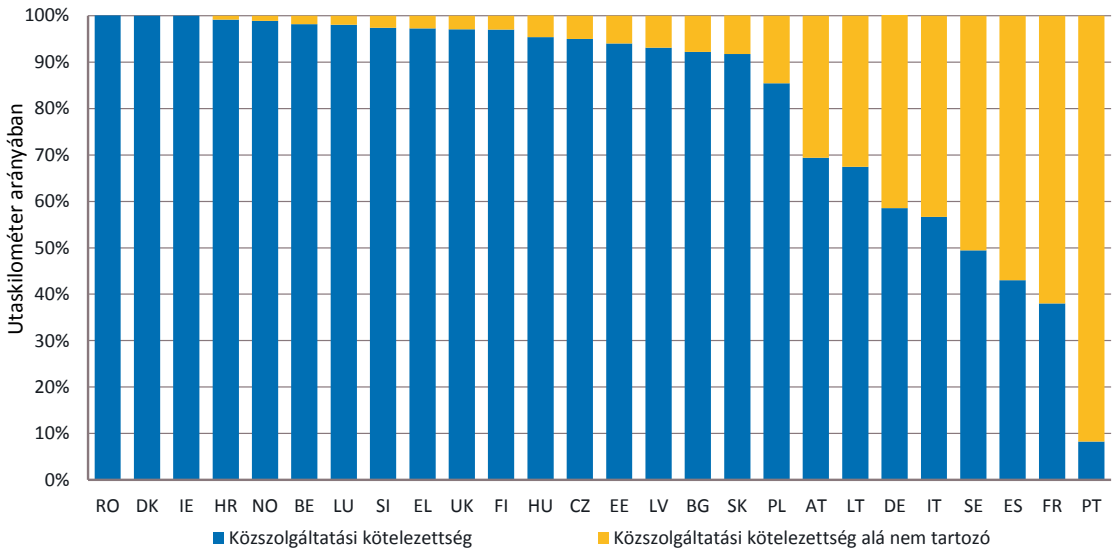
Az érdekelt felek elégedettsége a vasúti áruszállítási folyosók szolgáltatásaival

Nincs a vasúti áruszállítási szolgáltatásokkal való ügyfél-elégedettségről szóló, az egész EU-ra kiterjedő, összehasonlítható felmérés[21]. Mindazonáltal úgy tűnik, hogy bizonyos mértékű egyetértés van az érdekelt felek körében a vasúti áruszállítási ügyfél-elégedettség biztosítását szolgáló három kiemelt összetevő (megbízhatóság, rugalmasság és a megbízható szállítási információk biztosítása) tekintetében.

5.5. Közszolgáltatási szerződések

2016-ban az összes uniós utaskilométer több mint 60 %-át közszolgáltatási kötelezettség alapján nyújtott szolgáltatás keretében tették meg, a tagállamok nagy részében pedig a közszolgáltatási kötelezettségért nyújtott kompenzáció továbbra is a vasúti társaságok jelentős bevételforrása. A közszolgáltatási kötelezettség többnyire belföldi és regionális vasúti szolgáltatásokra vonatkozik, távolsági szolgáltatásokra kevésbé; csupán néhány ország számolt be nemzetközi szolgáltatásokra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségről.

13. ábra: A közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó és a kereskedelmi szolgáltatások keretében megtett utaskilométerek (2016)



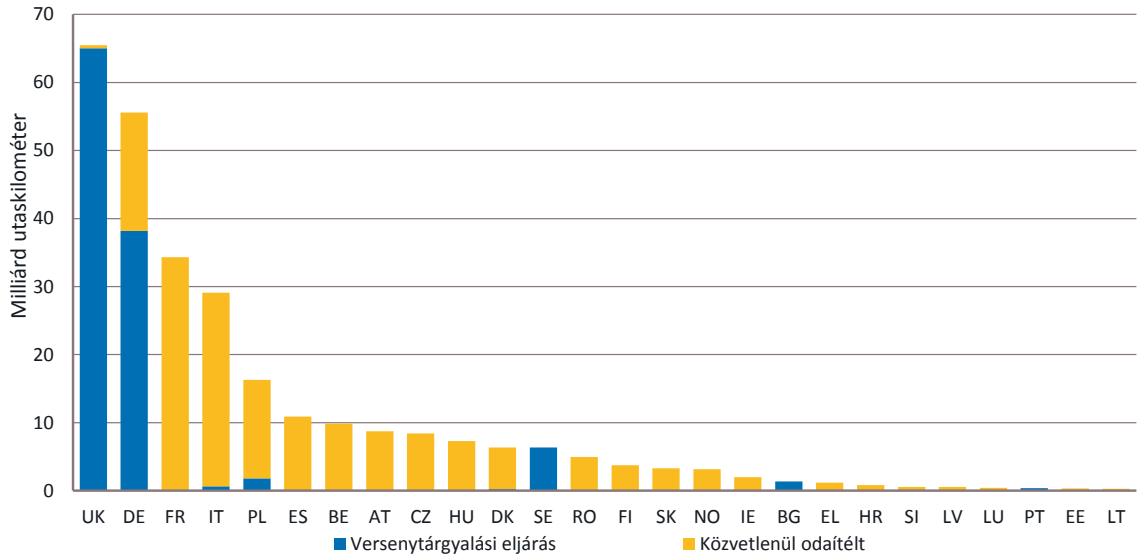
Forrás: RMMS, 2018. NL: nincs friss adat.

Versenytárgyalási eljárást a 2016-ban aktív közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó összes szolgáltatásnak csupán 41 %-ánál alkalmaztak, szinte kizárólag három, a vasúti szolgáltatásokat korán liberalizáló tagállamban (Egyesült Királyság, Németország és Svédország). A negyedik vasúti csomagnak köszönhetően a versenytárgyalási eljárás válik fokozatosan az általános eljárássá, a szerződések közvetlen odaítélését csak

[21] A vasúti áruszállítási folyosók szabványosított kérdőíven alapuló éves felméréseket tesznek közzé.

kivételes esetekben lehet majd engedélyezni. 2016-ban új versenytárgyalási eljárás keretében évi több mint 32 millió vonatkilométernek megfelelő szerződést ítéltek oda.

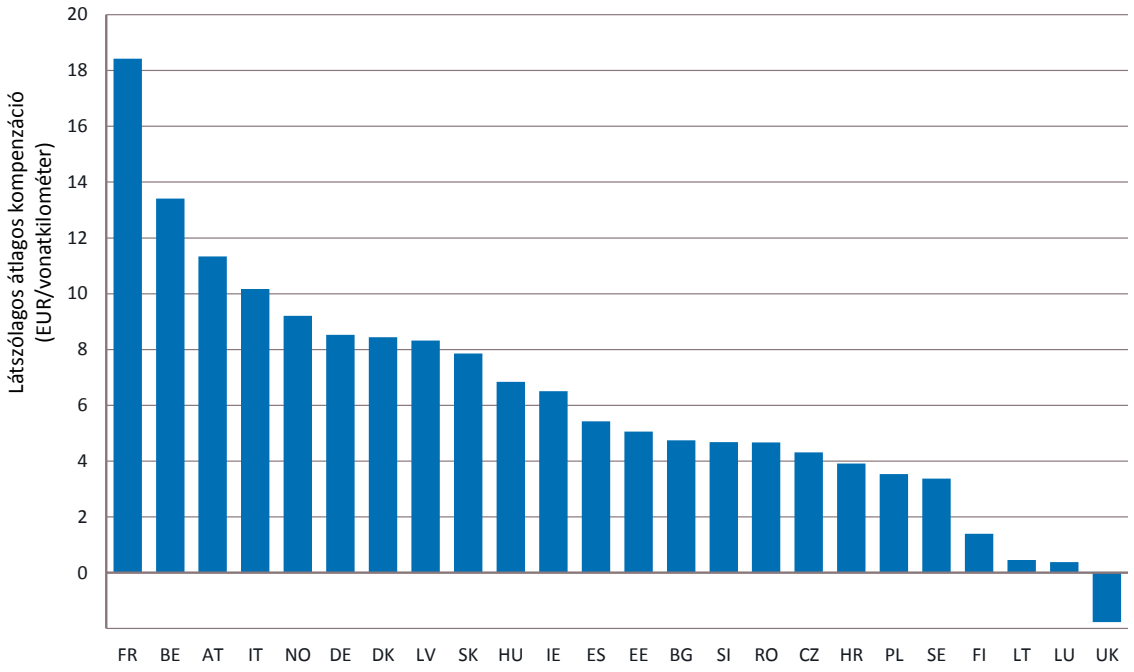
14. ábra: Versenytárgyalási eljárásban és közvetlenül odaítélt, közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó szerződések (2016)



Forrás: RMMS, 2018. NL: nincs adat.

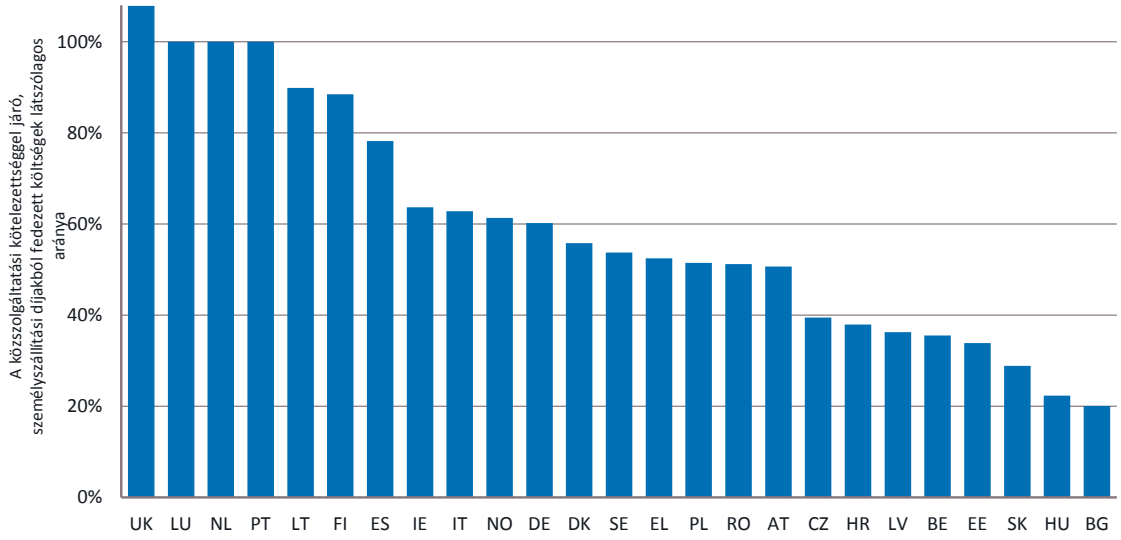
A közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos, egy vonatkilométerre számított kompenzáció szintje és a közszolgáltatási kötelezettséggel járó, személyszállítási díjakból fedezett költségek aránya az egyes országok között jelentős eltérést mutat. A közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos átlagos kompenzáció az Egyesült Királyságban negatív előjelű, ahol a közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó szerződések keretében kizárólagos jogokra („franchise") pályázó ajánlattevőknek „prémiumot" kell fizetniük, ha úgy ítélik meg, hogy a szolgáltatásokat a pályahasználati díjak és viteldíjak aktuális (szabályozott) szintje mellett nyereségesen is lehet üzemeltetni.

15. ábra: Közszolgáltatási kötelezettségért fizetett látszólagos átlagos kompenzáció (2016)



Forrás: RMMS, 2018. EL, NL, PT: nincs adat.

16. ábra: A közszolgáltatási kötelezettséggel járó, személyszállítási díjakból fedezett költségek látszólagos aránya (2016)



Forrás: RMMS, 2018. FR és SI: nincs adat.

5.6. Engedélyezés

A vasúti társaságok aktív engedélyeinek száma 2016-ban 448 (Németország) és 2 (Luxemburg és Írország) között mozgott. Lengyelország és a Cseh Köztársaság is több mint 100, az Egyesült Királyság pedig több mint 50 aktív engedélyről számolt be.

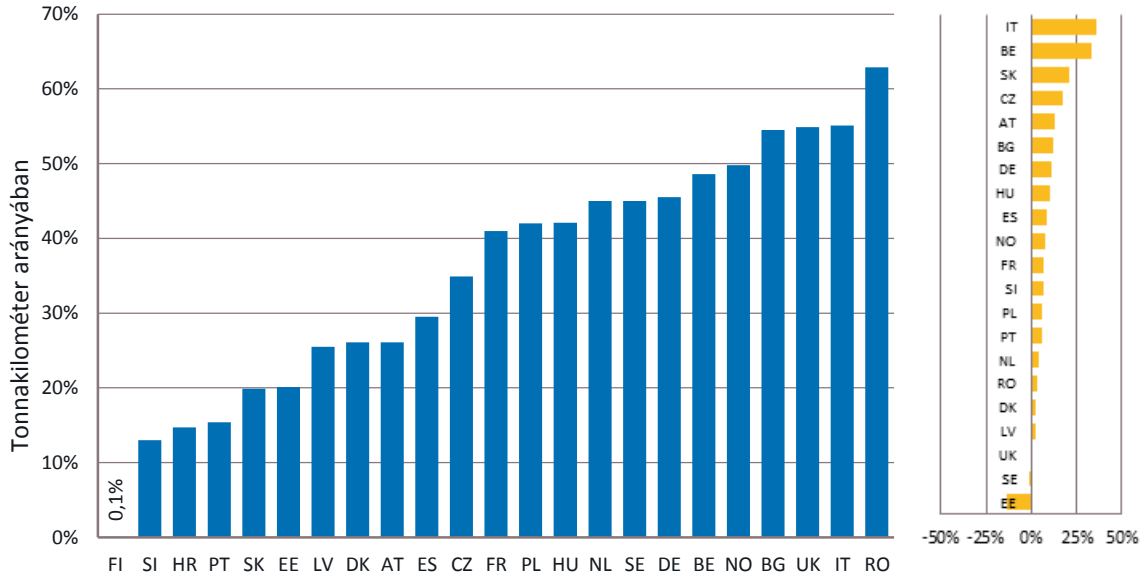
Az engedély megszerzésének átlagos díja 2016-ban a 10 EUR-tól (Horvátország) egészen a 37 500 EUR-ig (Portugália) terjedt.

Svédország, Spanyolország és Lengyelország számolt be az engedély megszerzéséhez átlagosan szükséges leghosszabb időtartamról (több mint 100 nap).

5.7. A piacnyitás mértéke és a hozzáférési jogok felhasználása

Az uniós jogszabályoknak köszönhetően 2007-ben a vasúti árufuvarozási piac megnyílt a verseny számára. 2016-ban a meglévő nemzeti szolgáltatókkal versengő új szolgáltatók Görögország, Írország, Litvánia és Luxemburg kivételével valamennyi országban aktívak voltak, és az országok felében a versenytársak piaci részesedése meghaladta a 40 %-ot. 2011 és 2016 között a versenytársak piaci részesedése folyamatosan növekedett valamennyi uniós országban. A versenytársak csupán Svédországban és Észtországban veszítettek piaci részesedésükből: Észtországban a piaci részesedésük 41 %-ról 20 %-ra esett vissza.

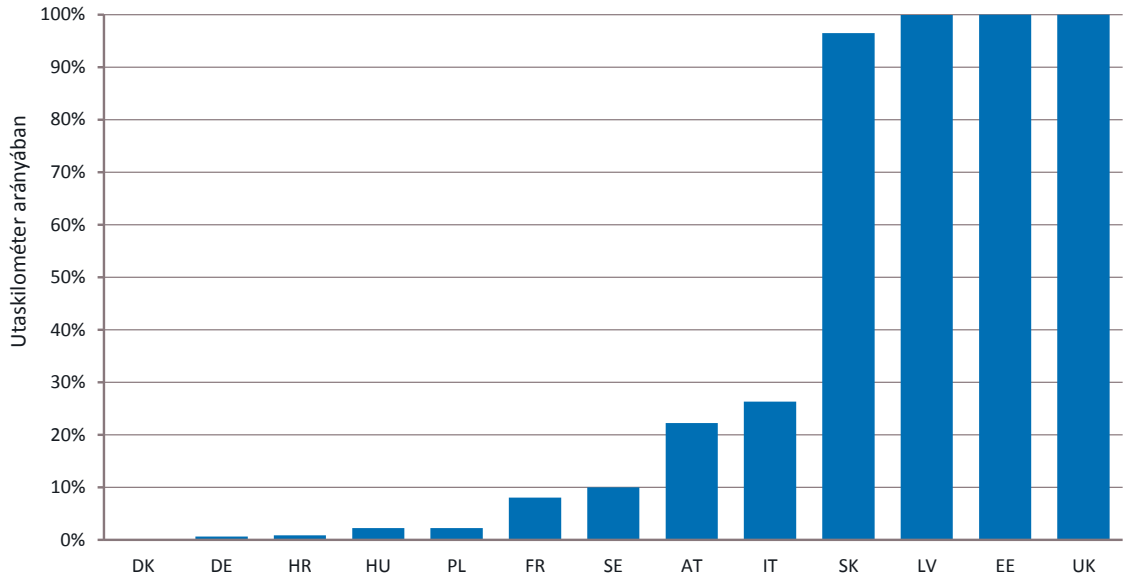
17. ábra: Versenytársak az árufuvarozási piacon, piaci részesedés és az összetett átlagos növekedési ráta (2011–2016)



Forrás: RMMS, 2018. Egyetlen szolgáltató 100 %-os részesedéssel: EL, IE, LT, LU.

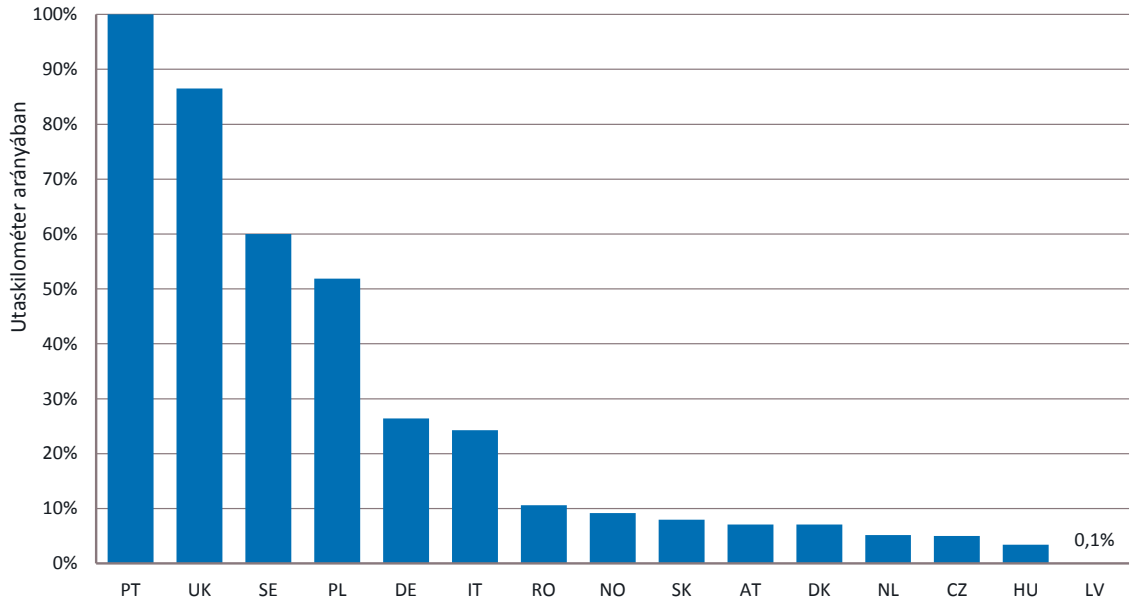
Bár a nemzetközi személyszállítási piac 2010-ben megnyílt a verseny előtt, a tagállamok a belföldi személyszállítási piacaikhoz való hozzáférést a negyedik vasúti csomag végrehajtásáig továbbra is szabályozzák. A személyszállítási vasúti társaságok szolgáltatásaikat közszolgáltatási kötelezettség keretében vagy tisztán kereskedelmi feltételek mellett (azaz állami kompenzáció nélkül) is kínálhatják. A szolgáltatásokat mindkét piacon nyújthatja vagy egyetlen monopolhelyzetben lévő szolgáltató, vagy a piac megnyitható más, egymással versengő vasúti társaságok előtt. A közölt számadatok szerint a tagállamoknak csupán fele rendelkezik a kereskedelmi személyszállítási piacon versenytársakkal. Piaci részesedésük általában 10 % feletti, négy tagállamban pedig az újonnan piacra lépők kínálják szinte az összes kereskedelmi szolgáltatást. A közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó szegmensben alternatív szolgáltatók is működnek; piaci részesedésük azonban csupán néhány tagállamban haladja meg a 10 %-ot.

18. ábra: Versenytársak a kereskedelmi személyszállítási piacon, piaci részesedés (2016)



Forrás: RMMS, 2018. CE, CZ, IE, NL és RO: nincs adat.

19. ábra: Versenytársak a közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó személyszállítási piacon, piaci részesedés (2016)



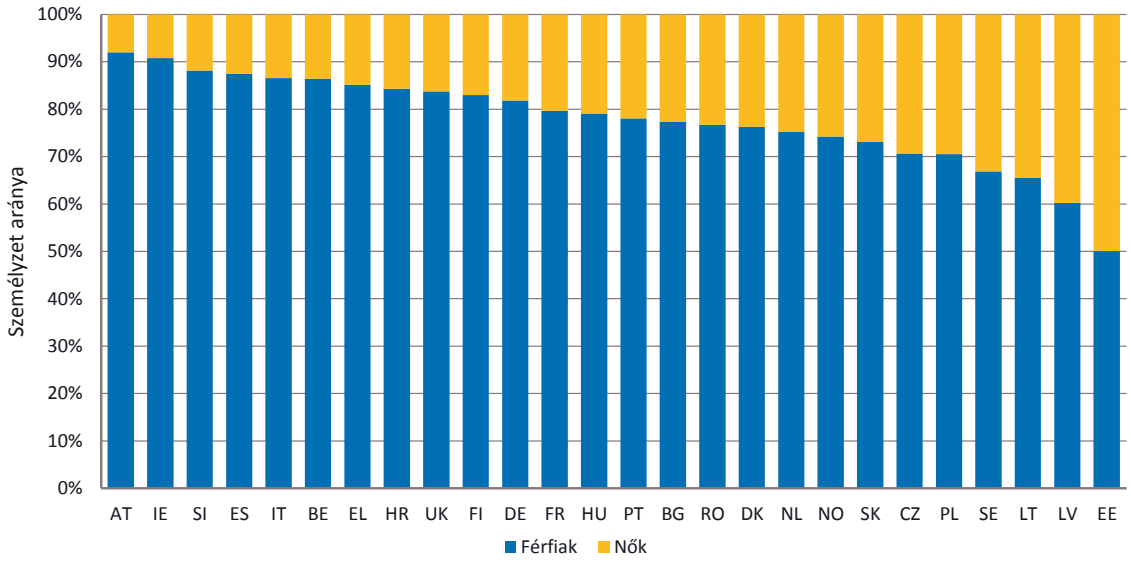
Forrás: RMMS, 2018. Minden más tagállam egyetlen szolgáltatót jelentett be.

5.8. Foglalkoztatás és társadalmi feltételek

A tagállamok és Norvégia által bejelentett RMMS-adatok szerint 2016 végén az európai vasúti ágazat valamivel több mint 1 millió főt foglalkoztatott, mintegy 600 00 fő a vasúti társaságok, 440 000 fő pedig a pályahálózat-működtetők alkalmazásában állt.

A munkaerő túlnyomórészt férfiakból áll; átlagban csupán a foglalkoztatottak 21 %-a nő. A női alkalmazottak aránya 50 % (Észtország) és 8 % (Ausztria) között mozog.

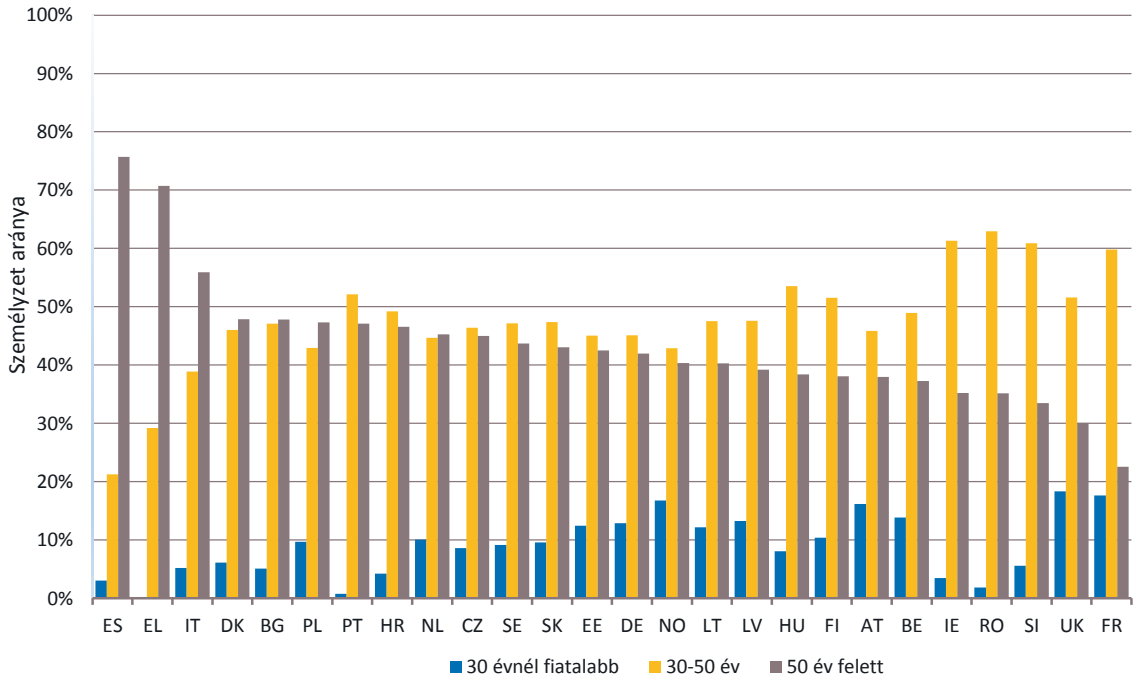
20. ábra: Munkavállalók nem és ország szerinti lebontásban (2016)



Forrás: RMMS, 2018. LU: nincs adat.

A munkaerő elöregedése továbbra is aggasztó, különösen Spanyolországban, Görögországban és Olaszországban, ahol 2016-ban a munkaerő 50 %-a az 50 év feletti korcsoportba tartozott.

21. ábra: Munkavállalók korcsoport és ország szerinti lebontásban (2016)



Forrás: RMMS, 2018. LU: nincs adat.

Az adatok szerint a munkavállalók legalább 90 %-a rendelkezik határozatlan idejű szerződéssel, ami egyrészt a magasan képzett munkaerő (például mozdonyvezetők és a jelzőberendezés-kezelők) megtartásának, másrészt a korábbi foglalkoztatás-politikáknak a szükségességét jelzi. A munkavállalók mintegy 80 %-át teljes munkaidőben foglalkoztatják.

Csak néhány tagállam számolt be tanulószerződéses és egyéb gyakornoki programokról, amelyek alkalmazása Ausztriában inkább a vasúti társaságokra, Németországban pedig a pályahálózat-működtetőkre jellemző.

6. Következtetések

Ez a rész a jelentésben és az azt kísérő szolgálati munkadokumentumban foglalt elemzés alapján vonja le következtetéseit, továbbá megvizsgálja a folyamatban lévő bizottsági kezdeményezések relevanciáját és a vasúti ágazatra vonatkozó jogalkotás szükségességét.

Az uniós vasúti ágazat tovább bővül; különösen a személyszállítás volumene nőtt jelentős mértékben 2011 és 2016 között. Az áruszállítás volumene azonban továbbra is ingatag, ami azt eredményezte, hogy modális részarányát tekintve 2016-ban lemaradt a közúti közlekedés mögött. Ugyanakkor zajlik a vasúti piac fokozatos megnyitása, a biztonság szintje pedig továbbra is magas. Az ágazat fokozatosan válik egyre inkább teljesítményalapúvá, innovatívvá, és egyre jobban reagál az ügyféligényekre.

A vasút jelentős mértékben járul hozzá az EU közlekedési szerkezetéhez, továbbá tiszta mobilitást és magas szintű hatékonyságot biztosít. Míg az európaiak vasúti személyszállítási szolgáltatásokkal való elégedettsége nőtt az 5 évvel ezelőttihez képest, az utasjogok tekintetében még van mit javítani. A Bizottságnak a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló 1371/2007/EK rendelet[22] felülvizsgálatára vonatkozó 2017-es javaslatával kapcsolatban a jogalkotókkal folytatott tárgyalások jelenleg is zajlanak.

E fejlemények hátterében az ágazaton belül bekövetkezett jelentős átalakulás áll, amelyet az uniós jogszabályok által több mint 20 évvel ezelőtt kezdeményezett és a negyedik vasúti csomag 2016-os elfogadásával lezárult strukturális változások váltottak ki. A vasúti csomag technikai pillérének 2019 júniusában kezdődő végrehajtása tovább javítja a nemzeti vasúti hálózatok közötti interoperabilitást. Az egynél több tagállamot érintő műveletek esetében csökkenti a bürokráciát, és megerősíti az Európai Unió Vasúti Ügynökségének szerepét. A piaci pillér valósítja meg 2019 decemberétől kezdődően a belföldi piacok megnyitását, és bevezeti a versenytárgyalási eljárás elvét, amelyet legkésőbb 2023 decemberéig főszabályként kell alkalmazni az EU-ban a közszolgáltatási szerződésekre, a szerződések közvetlen odaítélését ezt követően csak kivételes esetekben engedélyezik.

A Bizottság folytatta a piac hatékony piac működéséhez szükséges végrehajtási intézkedésekkel kapcsolatos munkát. Most pedig a végrehajtásra összpontosít, és biztosítja, hogy a tagállamok a vasúti csomag mindkét pillérét átültessék és helyesen hajtsák végre, továbbá gondoskodik a végrehajtási jogi aktusok elfogadásáról és betartásáról.

[22] Az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről (HL L 315., 2007.12.3., 14–41. o.).

A vasúti áruszállítás modális részarányának növelésével kapcsolatos nehézségeket illetően elmondható, hogy e szolgáltatások nemzetközi jellegük miatt érzékenyen reagálnak az interoperabilitás akadályaira és a határokon átnyúló koordináció problémáira. A helyzet kezelése érdekében a Bizottság folytatja a kiegészítő kezdeményezések és intézkedések menetrendjének kidolgozását. A Bizottság régóta törekszik az interoperabilitás megerősítésére (beleértve az ERTMS hatékony és összehangolt telepítését), és ezt a politikáját a közelmúltban a határokon átnyúló konkrét működési problémák megoldásának előtérbe helyezésével is megerősítette.

A Bizottságnak a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) formájában megjelenő infrastruktúra-fejlesztési politikája a szűk keresztmetszetek és a hiányzó kapcsolatok kezelésével igyekszik fejleszteni az infrastruktúrát. A következő pénzügyi időszakra a Bizottság – többek között a vasút digitalizálásának felgyorsítása érdekében – az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz 2., a Kohéziós Alap, az Európai Regionális Fejlesztési Alap és az InvestEU pénzügyi támogatás használatára tett javaslatot. A vasúti ágazat finanszírozáshoz való hozzáférésének elősegítése érdekében a Bizottság a fenntartható finanszírozásról szóló cselekvési terv[23] keretében egy olyan módszertant dolgoz ki, amely a vasúti projektek környezetbarát összetevőinek értékelésére irányul.

A vasúti áruszállítási folyosók továbbra is kulcsfontosságú részét képezik a vasúti áruszállítás fellendítésére irányuló bizottsági politikának. A vasúti árufuvarozásról szóló rendelet[24] és a mozdonyvezetőkről szóló irányelv[25] értékelése még folyamatban van. A vasúti áruszállítás támogatása érdekében 2017 novemberében a Bizottság a második mobilitási csomag részeként a kombinált szállításról szóló 92/106/EK irányelv[26] módosítására tett javaslatot, amelynek célja az áruszállítás közútról a vasútra történő áthelyezésére irányuló, új és hatékonyabb támogatási intézkedések biztosítása.

E kiemelt jelentőségű politikák mellett olyan erőfeszítések is megvalósulnak – különösen a Shift2Rail[27] közös vállalkozás keretében –, amelyek a vasút által kibocsátott zaj csökkentésére, a vasútnak a digitális technológiák megvalósítása révén a multimodális szállítási rendszerbe történő jobb beillesztésére, valamint az innováció támogatására irányulnak.

A vasútra nem lehet a többi közlekedési módtól elszigetelten tekinteni: versenyképessége az intermodális verseny keretétől is függ. A Bizottság ezért törekszik az intermodális verseny egyenlő feltételeinek megteremtésére, többek között az Eurovignette-irányelv módosítását tartalmazó mobilitási csomag[28] segítségével. A Bizottság ezen kívül egy, a közlekedés külső költségeinek internalizálására vonatkozó átfogó tanulmányt is megrendelt. E tanulmány fogja segíteni annak értékelésében, hogy a tagállamok milyen mértékben valósítják meg a „felhasználó fizet” és a „szennyező fizet” elvét valamennyi közlekedési mód tekintetében.

---

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

[24] Az Európai Parlament és a Tanács 913/2010/EU rendelete (2010. szeptember 22.) a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról (HL L 276., 2010.10.20., 22–32. o.).

[25] Az Európai Parlament és a Tanács 2007/59/EK irányelve (2007. október 23.) a közösségi vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítéséről (HL L 315., 2007.12.3., 51–78. o.).

[26] A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).

[27] https://shift2rail.org/

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

A vasúti piac megbízható nyomon követése továbbra is prioritást jelent, amelynek célja a piaci fejlemények figyelemmel kísérése és a teljesítmény mérése.