EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 30.7.2025
COM(2025) 439 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU 15 artiklan 4 kohdan mukainen yhdeksäs kertomus rautatiemarkkinoiden kehityksen seurannasta

{SWD(2025) 239 final}

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU 15 artiklan 4 kohdan mukainen yhdeksäs kertomus rautatiemarkkinoiden kehityksen seurannasta

1 TÄRKEIMMÄT HAVAINNOT

Rautatiemarkkinoiden luotettava seuranta on olennaisen tärkeää, jotta voidaan ymmärtää markkinoiden kehitystä ja tehdä tietoon perustuvia poliittisia päätöksiä.

Tämä kertomus kattaa tiedot vuoteen 2022 asti. Alan myöhempiin kehityskulkuihin viitataan siltä osin, kun niitä koskevia tietoja on saatavilla.

Vuosilta 2018–2022 on tehty useita tärkeitä havaintoja.

- **Henkilöliikenne**: koronaviruspandemian vuoksi henkilöliikenteen määrä laski vuonna 2020 jyrkästi, 46 prosenttia vuoteen 2019 verrattuna. Tätä seurasi voimakas elpyminen. Vuonna 2022 EU27-maiden rautateiden henkilöliikenteen kokonaismäärä oli jo 395,5 miljardia henkilökilometriä, mikä on vain hieman alle vuoden 2019 tason eli 411,8 miljardin henkilökilometrin.

- **Tavaraliikenne**: rautateiden tavaraliikenteessä vuoden 2020 lasku oli lievempi, koska tavaraliikenne tarjosi kriittisiä palveluja taloudelle myös pandemian aikana. Näin ollen tonnikilometrit vähenivät vain 8 prosenttia vuoteen 2019 verrattuna. Vuonna 2022 tavaraliikenteen kokonaismäärä, 416 miljardia tonnikilometriä, vastasi jo lähes pandemiaa edeltävää tasoa.

- **Henkilöliikenteen osuus liikennemuodoista**: rautatieliikenteen osuus maaliikenteen kuljetusmuodoista EU27-alueella kasvoi vuosina 2018–2022 hieman, 7,8 prosentista 8,1 prosenttiin, vaikka pandemia aiheuttikin vuonna 2020 jyrkän 2,4 prosenttiyksikön laskun.

- **Suurnopeusrautatiet**: EU27-maiden suurnopeusrataverkko laajeni lähes 1 100 kilometrillä vuodesta 2018 vuoteen 2022, jolloin sen pituus oli 12 015 kilometriä. Verkon kasvu kuvastaa pitkän aikavälin sitoutumista suurnopeusratojen kehittämiseen, jotka ovat osoittaneet voivansa kilpailla tehokkaasti muiden liikennemuotojen kanssa.

- **Työllisyys rautatieliikenteen alalla**: EU27-maiden rautatiealalla työskenteli vuonna 2022 noin 900 000 henkilöä, mikä merkitsee lievää laskua vuoteen 2018 verrattuna.

- **Uusien tulokkaiden markkinaosuus**: vuonna 2022 uusilla tulokkailla oli 49 prosentin markkinaosuus rautateiden tavaraliikenteestä (kun se vuonna 2018 oli 39 prosenttia) ja 21 prosentin osuus julkisen palvelun velvoitteen alaisesta henkilöliikenteestä (+8 prosenttiyksikköä vuoteen 2018 verrattuna). Kilpailu lisääntyi myös kaupallisessa henkilöliikenteessä, jossa uusien tulokkaiden markkinaosuus oli 12,6 prosenttia (kasvu 6,6 prosenttiyksikköä).

- **Rautatieliikenteen kustannukset**: vuonna 2022 rautateiden kokonaiskustannukset (infrastruktuurikustannukset + julkisen palvelun velvoitteesta maksettava korvaus) olivat EU27-maissa 178,31 euroa asukasta kohden, mikä merkitsee 29 prosentin nimelliskasvua vuodesta 2018. Valtaosa kasvusta näyttää kuitenkin johtuneen inflaatiosta.

2 MENETELMÄT

Tämä on yhdeksäs rautatiemarkkinoiden seurantaa koskeva kertomus, jonka komissio antaa joka toinen vuosi Euroopan parlamentille ja neuvostolle direktiivin 2012/34/EU[1] 15 artiklan 4 kohdan mukaisesti. Siinä esitetään yleiskatsaus EU:n rautatiemarkkinapolitiikkaan liittyvistä tärkeimmistä kehityskuluista rautatiemarkkinoilla.[2] Yhdeksännessä kertomuksessa keskitytään pääasiassa kehitykseen vuosina 2018–2022, mutta siinä viitataan myös suuntauksiin ja politiikan kehitykseen, jotka ulottuvat raportointikautta pidemmälle tämän kertomuksen laatimispäivään saakka.

Jäsenvaltioiden ja Norjan toimittamien RMMS-tietojen lisäksi tämän kertomuksen lähteinä on käytetty EU:n liikennealaa koskevaa tilastojulkaisua ”EU transport in figures”[3], Euroopan unionin rautatieviraston raportteja[4], Eurostatin raportteja[5], alan eri organisaatioiden keräämiä tilastotietoja sekä esityksiä ja tutkimuksia. Niiltä osin, joissa RMMS-asetus on ainoa lähde, kertomuksessa arvioidaan vuosien 2018–2022 kehitystä tietojen vertailukelpoisuuden varmistamiseksi. Kertomuksessa esitetään muiden lähteiden perusteella myös pidemmän aikavälin kehityssuuntauksia.

Yhdistetyt tiedot ja keskiarvot viittaavat EU27:ään (eli EU:n nykyisiin jäsenvaltioihin).[6]

3 RAUTATIELIIKENNE JA KESTÄVYYS

Rautatieala on vähentänyt suoria kasvihuonekaasupäästöjään lähes jatkuvasti vuodesta 1990 alkaen. Vuonna 2022 rautateitse kulki noin 16,6 prosenttia EU:n sisäisestä tavaraliikenteestä ja 8,1 prosenttia EU:n sisäisestä henkilöliikenteestä, kun kaikki liikennemuodot otetaan huomioon. Liikennealan (kansainvälinen ilmailu ja meriliikenne mukaan luettuina) osuus EU27:n kasvihuonekaasujen kokonaispäästöistä on neljännes, mutta rautateiden osuus kaikkien liikennemuotojen tuottamista kasvihuonekaasupäästöistä EU27:ssä oli vain 0,3 prosenttia. Vuonna 2022 liikennealan osuus EU27:n energian kokonaisloppukulutuksesta oli 31 prosenttia. Liikennealalla rautateiden osuus energian loppukulutuksesta oli vain 0,6 prosenttia. Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttaminen edellyttää, että rautateiden osuus henkilö- ja tavaraliikenteestä kasvaa.

[1] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32).

[2] Rautatiealan markkinoita koskevan kertomuksen lisäksi Euroopan unionin rautatievirasto julkaisee vuosittain kertomukset rautateiden turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta.

[3] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_fi.

[4] https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/corporate-publications.

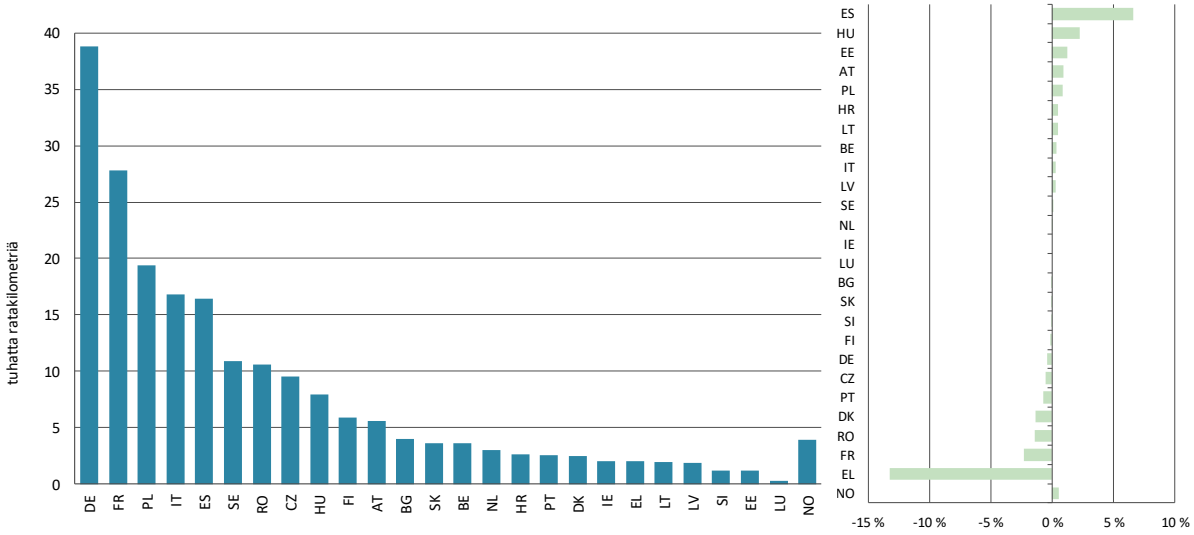
[5] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/database.

[6] Norja osallistuu rautatiemarkkinoiden seurantaa koskevaan RMMS-kyselyyn (*rail market monitoring survey*), mutta sitä koskevia tietoja ei huomioida EU:n kokonaismäärissä ja keskiarvoissa.

4 EU:N RAUTATIEVERKKO

Vuonna 2022 EU27-rautatieverkon kokonaispituus oli noin 202 131 ratakilometriä, mikä on hieman (0,1 prosenttia) enemmän kuin vuonna 2018. Verkosta oli sähköistetty noin 57 prosenttia, eli 1,4 prosenttia enemmän kuin vuonna 2018.

Kaavio 1: Kansallisten verkkojen pituus maittain (tuhatta ratakilometriä, 2022) ja suhteellinen muutos (2018–2022)



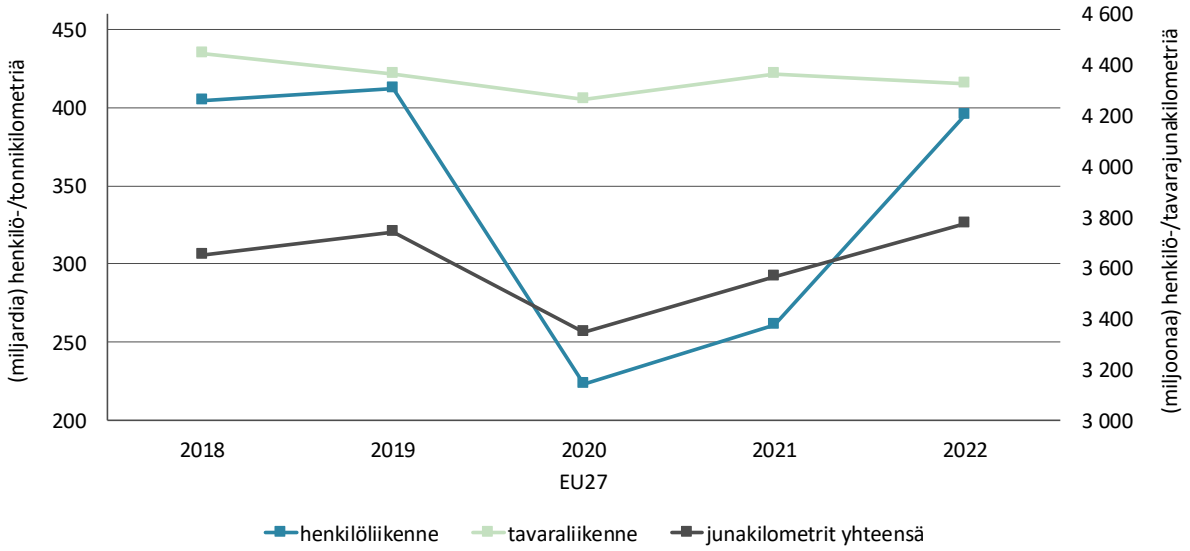
Lähde: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00003/default/table?lang=en&category=t_rail).

EU:n suurnopeusrautatieverkko oli vuoden 2022 lopussa laajentunut 12 015 ratakilometriin. Sen pituus oli näin ollen kasvanut 10,4 prosenttia vuodesta 2018. Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa on asetettu kunnianhimoiset tavoitteet suurnopeusjunaliikenteelle, jonka määrä olisi kaksinkertaistettava vuoteen 2030 mennessä ja kolminkertaistettava vuoteen 2050 mennessä verrattuna vuoden 2015 lähtötasoon.

5 RAUTATIELIIKENTEEN KEHITYS

Vuosikymmenen maltillisen kasvun jälkeen koronaviruspandemia vaikutti merkittävästi EU:n junakilometreihin sekä henkilö- että tavaraliikenteen osalta. Vuonna 2020 tavaraliikenteen junakilometrit vähenivät 8 prosenttia vuoteen 2019 verrattuna, kun taas henkilöliikenteessä tapahtui jyrkempi 46 prosentin lasku. Vuoteen 2021 mennessä tavaraliikenteen määrä oli kuitenkin palautunut täysin ennalleen ja vastasi vuoden 2019 tasoa, ennen kuin se väheni hieman vuonna 2022. Henkilöliikenne puolestaan oli elpynyt 96 prosenttiin pandemiaa edeltäneestä tasosta vuonna 2022, jolloin kertyi 395 miljardia henkilökilometriä.

Kaavio 2: Henkilö- ja tavaraliikenteen määrä (henkilökilometrit, tonnikilometrit ja junakilometrit, 2018–2022)

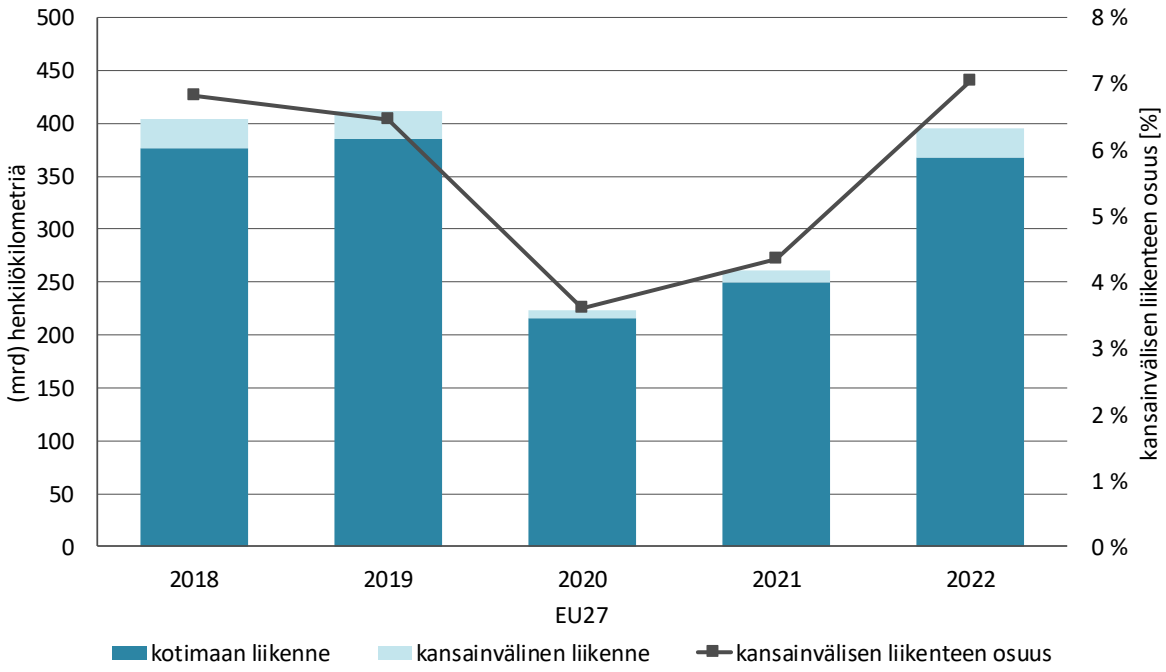


Lähde: RMMS-kysely, 2022.

Vuonna 2022 rautateitse kulki noin 1,5 miljardia tonnia rahtia ja 6,6 miljardia matkustajaa, mikä merkitsee alan toipuneen koronaviruspandemian aikaisesta jyrkästä laskusta.

Kotimaan henkilöliikenne säilytti hallitsevan asemansa, sillä sen osuus kaikista EU27-alueella kuljetuista henkilökilometreistä oli yli 93 prosenttia. Pandemia vahvisti rautateiden henkilöliikenteen valtaosin kotimaista luonnetta entisestään. Kansainvälisen henkilöliikenteen osuus kaikesta rautatieliikenteestä oli ennen kriisiä noin 7 prosenttia, mutta matkustusrajoitusten vuoksi osuus supistui alle 4 prosenttiin vuonna 2020. Vuoteen 2022 mennessä rautateiden kansainvälisen henkilöliikenteen osuus oli elpynyt 7 prosenttiin.

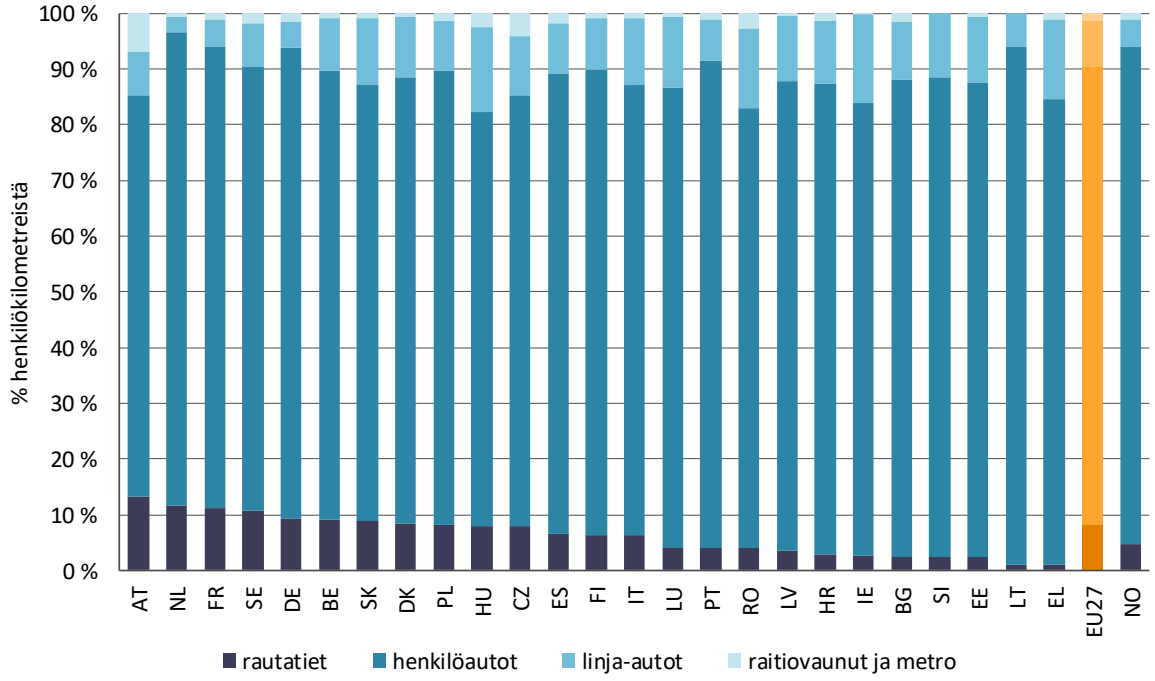
Kaavio 3: Rautateiden henkilöliikenteen määrän kehitys (kotimaan liikenne, kansainvälinen liikenne ja kansainvälisen liikenteen osuus kaikesta liikenteestä) (miljardia henkilökilometriä, 2018–2022)



Lähde: RMMS-kysely, 2022.

Eurooppalaisten keskimääräinen taipumus matkustaa rautateitse, joka vuonna 2019 oli ollut 934 henkilökilometriä asukasta kohden vuodessa, väheni vuonna 2020 jyrkästi 500 henkilökilometriin. Vuoteen 2022 mennessä määrä oli osittain elpynyt ja noussut 888 henkilökilometriin. Rautateiden liikennemuoto-osuus, joka vuonna 2019 oli 7,8 prosenttia, supistui 2,4 prosenttiyksikköä vuonna 2020 monien siirtyessä yksityisautoiluun. Vuoteen 2022 mennessä osuus kuitenkin kasvoi 8,1 prosenttiin eli yli pandemiaa edeltäneen tason, kun taas autot pysyivät pääasiallisena liikennemuotona 82,4 prosentin osuudella.

Kaavio 4: Eri liikennemuotojen osuudet maaliikenteen henkilöliikenteestä maittain (% vuonna 2022)

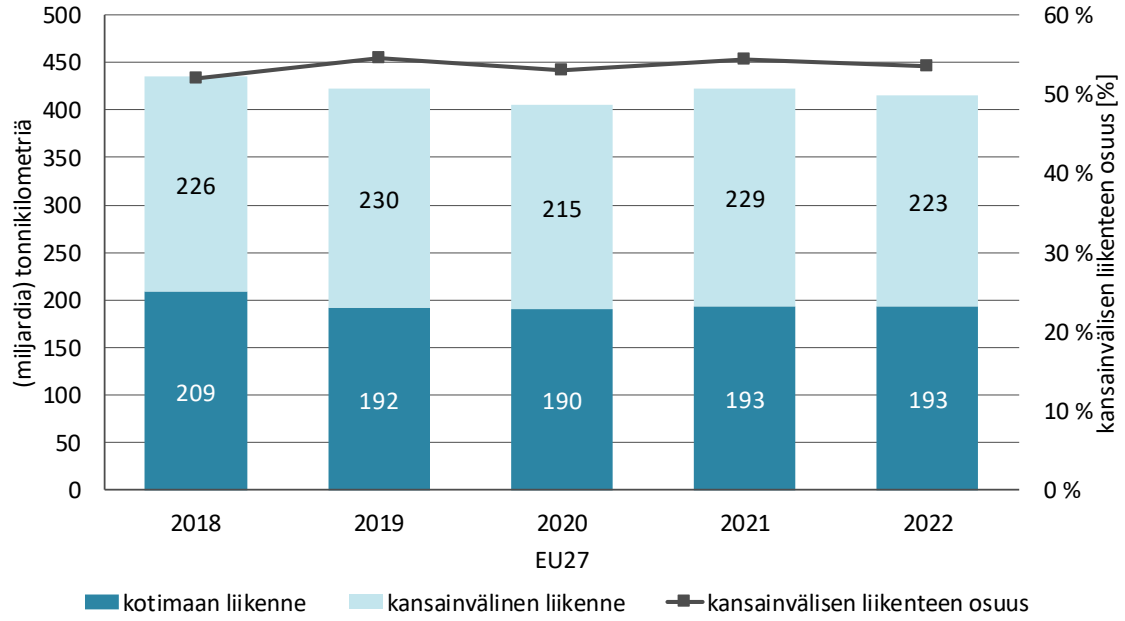


Lähde: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_psmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms).

Pandemian seurauksena rautateiden tavaraliikenteen määrä väheni EU27-alueella 422 miljardista tonnikilometristä 405 miljardiin vuosien 2019 ja 2020 välillä. Vuoteen 2022 mennessä määrä oli elpynyt 416 miljardiin tonnikilometriin eli lähestulkoon pandemiaa edeltävälle tasolle.

Rautateiden kansainvälisen tavaraliikenteen osuus pysyi koko ajanjaksolla jatkuvasti yli 50 prosentissa, oli enimmillään 55 prosenttia vuonna 2019 ja vakiintui 54 prosenttiin vuonna 2022. Tämä vakaus poikkeaa pandemian voimakkaammasta vaikutuksesta rautateiden kansainväliseen henkilöliikenteeseen.

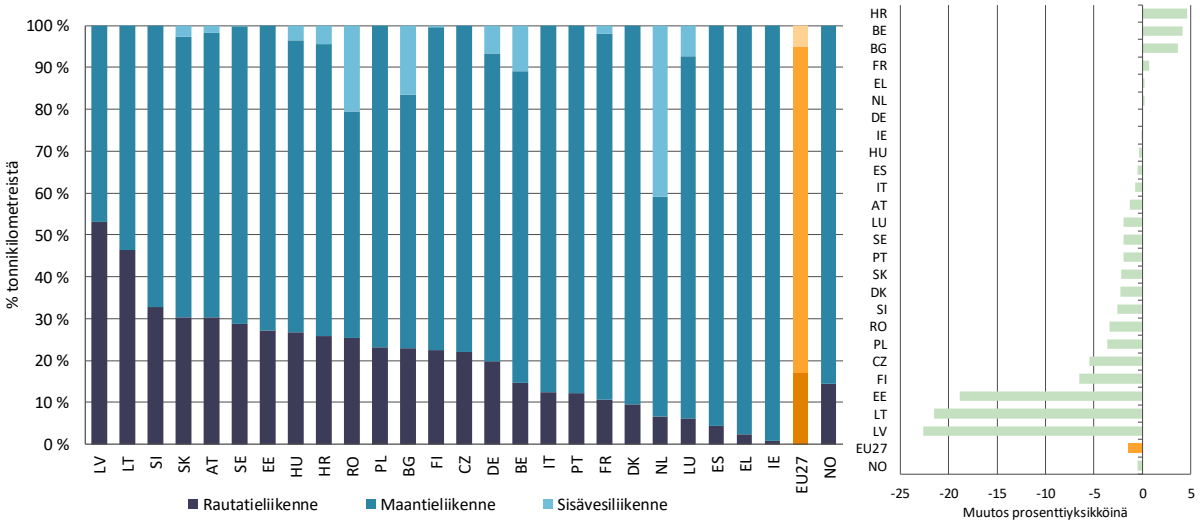
Kaavio 5: Rautateiden tavaraliikenteen määrän kehitys (kotimaan liikenne, kansainvälinen liikenne ja kansainvälisen liikenteen osuus kaikesta liikenteestä) (miljardia tonnikilometriä vuosina 2018–2022)



Lähde: RMMS-kysely, 2022.

Maantieliikenne oli EU27-maiden pääasiallinen tavaraliikennemuoto myös vuosina 2018–2022. Sen osuus maitse tapahtuvan tavaraliikenteen kokonaismäärästä tonnikilometreinä mitattuna ylitti jatkuvasti 75 prosenttia ja oli korkeimmillaan 77,7 prosenttia vuonna 2022. Samalla ajanjaksolla rautatieliikenteen osuus pieneni 18,7 prosentista 17,2 prosenttiin, joskin intermodaalisen rautatieliikenteen tulokset olivat irtotavara- ja yksittäisvaunukuljetuksia paremmat. Kehitys viittaa jatkuvaan siirtymään kohti maantieliikennettä. Rautatieliikenteen yleinen väheneminen oli erityisen voimakasta Latviassa, Virossa ja Liettuassa, missä tavaraliikenteen määrät laskivat merkittävästi Venäjän kanssa käytävän kaupankäynnin vähentymisen vuoksi.

Kaavio 6: Eri liikennemuotojen osuudet maaliikenteen tavaraliikenteestä maittain (prosenttiosuus vuonna 2022) ja rautatieliikenteen prosenttiosuuden muutos (vuosina 2018–2022)



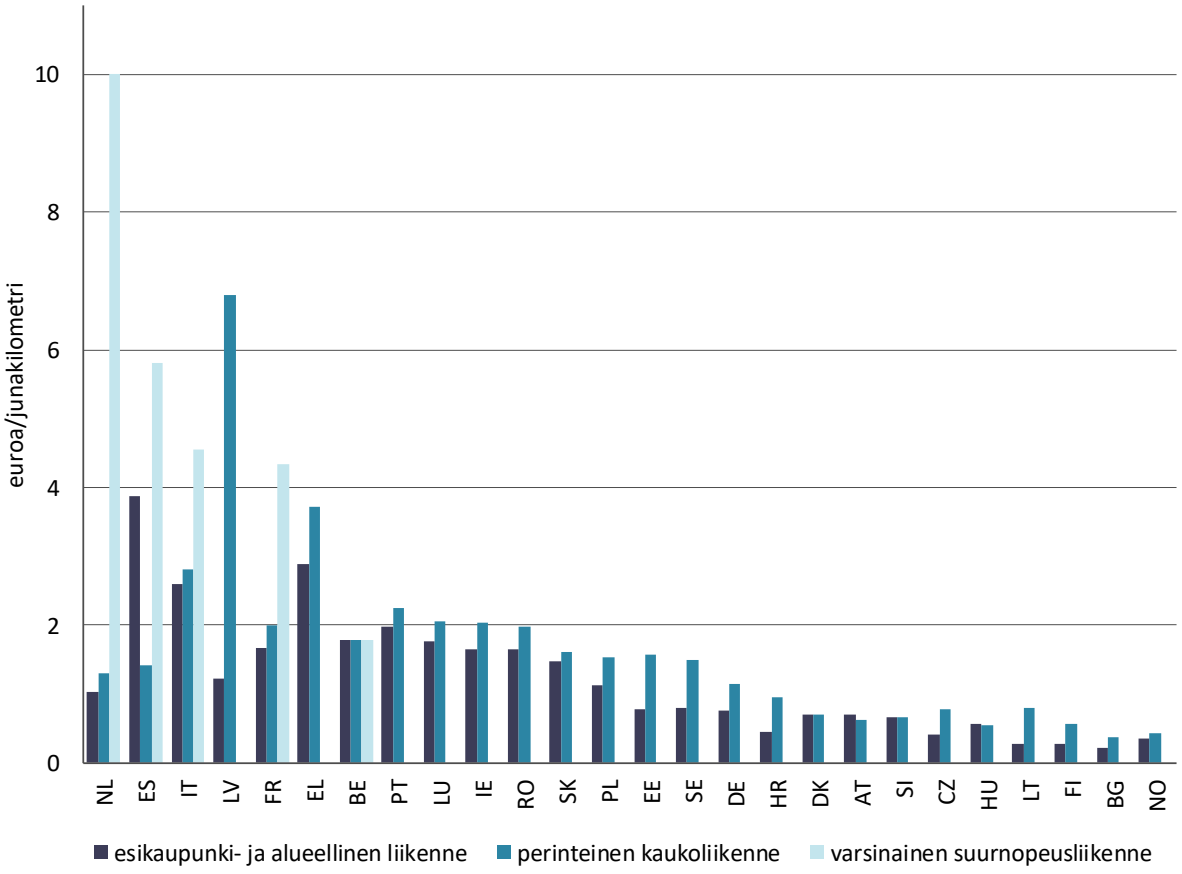
Lähde: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms).

6 RAUTATIEALAN PUITE-EDELLYTYSTEN KEHITYS

6.1 Infrastruktuurin käyttömaksut

Suurnopeusratojen käyttömaksut (pois lukien perityt lisähinnat) olivat vuonna 2022 muun henkilöliikenteen käyttömaksuja korkeammat kaikissa maissa, joissa tällaisia maksuja oli käytössä. Jäsenvaltioissa, joissa on käytössä suurnopeusverkko, käyttömaksut olivat vuonna 2022 kuitenkin yleisesti ottaen laskeneet vuodesta 2018.

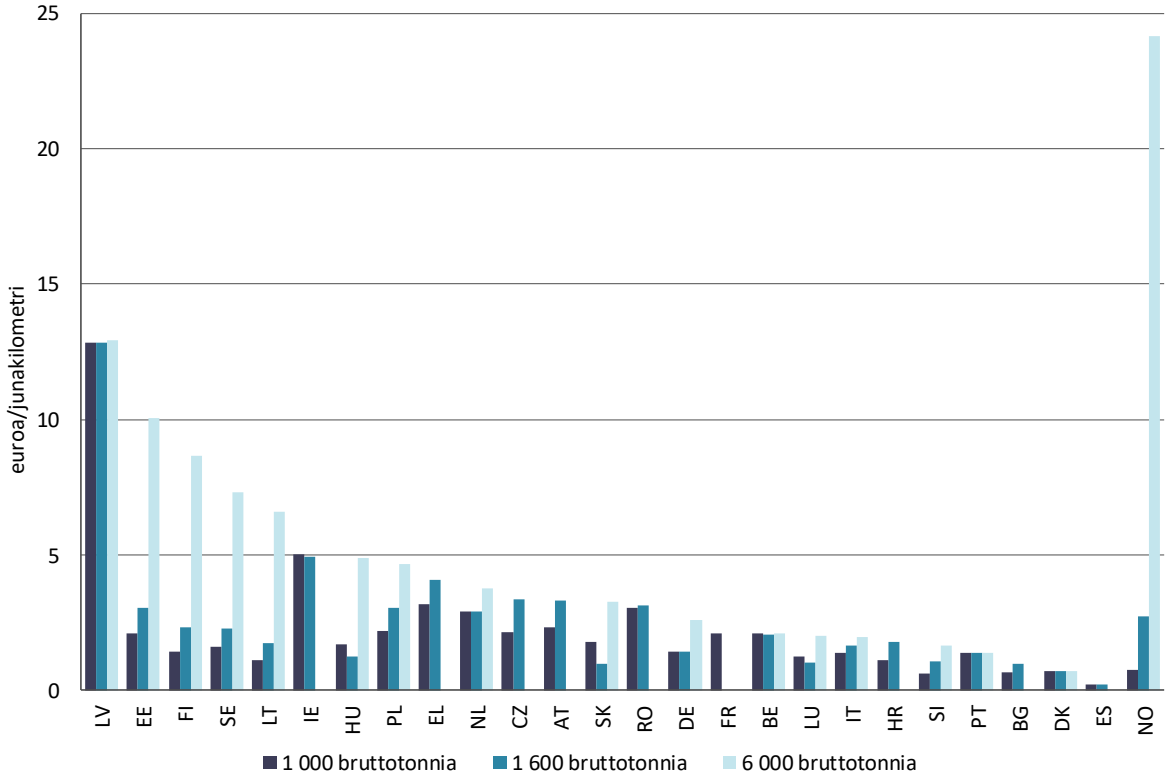
Kaavio 7: Eri henkilöjunaluokkien käyttömaksut (pois lukien perityt lisähinnat) maittain (euroa/junakilometri, 2022)



Lähde: RMMS-kysely, 2022.

Tavaraliikenteen maksuja (pois lukien perityt lisähinnat) seurataan kolmen eri enimmäisbruttovetokuorman (1 000, 1 600 ja 6 000) osalta. Useimmissa jäsenvaltioissa käyttömaksut nousevat junien koon mukaan, mutta eivät välttämättä suhteessa vetokuormaan.

Kaavio 8: Eri tavarajunaluokkien käyttömaksut (pois lukien perityt lisähinnat) maittain (euroa/junakilometri, 2022)



Lähde: RMMS-kysely, 2022.

Lokakuussa 2020 annetulla asetuksella (EU) 2020/1429[7] jäsenvaltioille annettiin mahdollisuus luopua tilapäisesti käyttömaksuista, alentaa niitä tai lykätä niiden perimistä. Tällä pyrittiin lieventämään koronaviruspandemian taloudellisia vaikutuksia. Toimenpide helpotti olennaisesti rautatieyritysten, erityisesti henkilöliikennettä harjoittavien, taloudellista tilannetta liikennemäärien vähentyessä. Määräaikaisen asetuksen alkuperäistä voimassaoloaikaa pidennettiin neljä kertaa, ja sen voimassaolo päättyi lopulta 31. joulukuuta 2022. Asetuksella turvattiin ratkaisevalla tavalla rautatiealan toiminta pandemian aikana ja tuettiin alan elpymistä henkilöliikenteen määrän alkaessa jälleen kasvaa.

6.2 Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen ja infrastruktuurin rajoitukset

Vuonna 2022 EU27-maiden rautatieverkon yhteenlaskettu käyttöintensiteetti (tavara- ja henkilöjunat) oli 18,7 tuhatta junakilometriä ratakilometriä kohti, mikä on hieman enemmän kuin ennen pandemiaa (18,1 tuhatta junakilometriä vuonna 2018). Henkilöjunien osuus tästä käytöstä oli 79 prosenttia.

Ylikuormitetuksi ilmoitettujen ratojen kokonaispituus kasvoi EU27:ssä jyrkästi vuosina 2018–2020 mutta laski hieman vuonna 2022 yhteensä 6 711 kilometriin, joista 3 523 kilometriä oli rautateiden tavaraliikennekäytäviä. Vuoden 2018 jälkeinen kasvupiikki johtuu suurelta osin siitä, että Italiassa muutettiin ylikuormituksen ilmoittamista koskevia kriteereitä.

[7] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1429, annettu 7 päivänä lokakuuta 2020, toimenpiteiden vahvistamisesta kestäviä rautatiemarkkinoita varten covid-19:n leviämisen johdosta (EUVL L 333, 12.10.2020, s. 1).

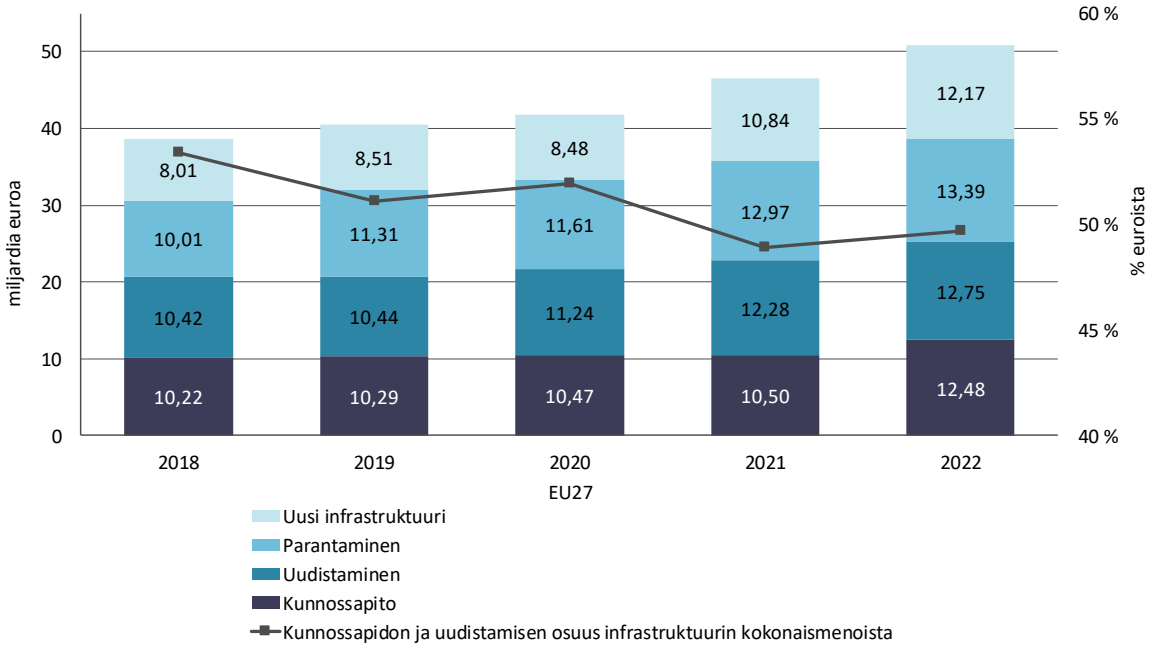
Jäsenvaltiot asettavat ylikuormitustilanteessa yleisimmin etusijalle julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvat palvelut. Toisena ovat kansainväliset henkilöliikennepalvelut, kun taas tavaraliikenne on harvoin ykköprioriteettina.[8]

Jotta voidaan edistää verkon tehokkaampaa käyttöä ja ratkaista ongelmat, joita liittyy aiempien sukupolvien junakulunvalvontajärjestelmien yhteensopimattomuuteen Euroopan maiden välillä, on otettu käyttöön Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmä (ERTMS) yhteisenä eurooppalaisena merkinantojärjestelmänä. Tämän kertomuksen julkaisuhetkellä noin 14 prosenttia ydinverkosta on varustettu ERTMS-järjestelmällä, minkä lisäksi 19 prosentin osalta on tehty järjestelmän asentamista koskevia sopimuksia. Vaikka edistystä on tapahtunut, järjestelmän käyttöönotto on edelleen jäljessä alkuperäisistä tavoitteista, joten täytäntöönpanon nopeuttamiseksi tarvitaan lisää ponnisteluja.

6.3 Infrastruktuurin menot ja rahoitus

EU27:n nimelliset infrastruktuuriin liittyvät kokonaismenot kasvoivat vuonna 2018 kirjatusta 38,7 miljardista eurosta 50,8 miljardiin euroon vuonna 2022. Vuoden 2022 menot jakautuivat suhteellisen tasaisesti eri luokkien välillä: 25 prosenttia käytettiin kunnossapitoon, 25 prosenttia uudistuksiin, 26 prosenttia parannuksiin ja 24 prosenttia uuteen infrastruktuuriin tehtäviin investointeihin. Vaikka nimelliset menot kasvoivat merkittävästi, ajanjaksolla vallinnut korkea inflaatio lievensi niiden reaalista kasvua. Vuoden 2018 hintatasoon oikaistuna menojen todellinen kasvu oli maltillisempaa, reaalisesti noin 5 %.

Kaavio 9: Infrastruktuurimenot sekä kunnossapidon ja uudistamisen osuus (miljardia euroa vuosina 2018–2022)



Lähde: RMMS-kysely, 2022.

[8] Yhteensä 14 maata ilmoitti asettavansa julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvat palvelut etusijalle ylikuormitustilanteessa. Tästä voidaan kuitenkin käytännössä poiketa tiettyinä aikoina tai paikallisista olosuhteista riippuen.

Kunnossapito- ja uudistamismenot olivat vuonna 2022 yhteensä 25,2 miljardia euroa, mikä vastaa 50:tä prosenttia kaikista EU27:n infrastruktuurimenoista. Eri maiden välillä on huomattavaa vaihtelua. Kansalliset talousarviot olivat yhä ensisijainen rahoituslähde ja kattoivat 70 prosenttia rautatieinfrastruktuuriin liittyvistä kokonaismenoista. EU:n yhteisrahoituksen osuus oli 8 prosenttia. Jäljelle jäävä osuus (22 prosenttia) tuli muista lähteistä, kuten lainoista, oman pääoman ehtoisesta rahoituksesta ja maksuista.

6.4 Rautatieliikennepalvelujen laatu

Turvallisuus on ensisijaisen tärkeää yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen kannalta, ja Euroopan unionin rautatievirasto (ERA) seuraa edelleen turvallisuuden ja yhteentoimivuuden edistymistä. ERA:n vuoden 2024 kertomuksessa[9] vahvistetaan Euroopan rautateiden olevan yhä eräs turvallisimmista liikennemuodoista: henkilöautoilijan kuolemanriski on lähes 84 kertaa suurempi kuin junamatkustajan, ja linja-autolla matkustaminen on 7,3 kertaa riskialttiimpaa kuin junalla.

Vuonna 2022 alueellisten ja paikallisten henkilöliikennepalvelujen keskimääräinen täsmällisyys[10] EU27:ssä oli 90 prosenttia, mikä on hieman vähemmän kuin vuonna 2020 (94 prosenttia), mutta kuitenkin yli pandemiaa edeltäneen tason. Kaukoliikenteen henkilöjunia ja suurnopeusjunia käyttävän henkilöliikenteen täsmällisyys, joka vuonna 2020 oli 93 prosenttia, laski 87 prosenttiin vuonna 2022.

Luotettavuus[11] heikkeni hieman: peruttujen alueellisten ja paikallisten palvelujen osuus oli 4,4 prosenttia vuonna 2022, kun se vuonna 2018 oli 1,9 prosenttia. Peruttujen kaukoliikenteen ja suurnopeusliikenteen palvelujen osuus kasvoi vuonna 2018 kirjatusta 1,3 prosentista 4,9 prosenttiin vuonna 2022. Luotettavuuteen vaikuttivat henkilöstöpulan, vanhenevan infrastruktuurin ja kunnossapitovelan kaltaiset haasteet.

EU27:n kotimaan tavaraliikenteen keskimääräinen täsmällisyys[12] oli 56 prosenttia ja kansainvälisen tavaraliikenteen keskimääräinen täsmällisyys 42 prosenttia vuonna 2022. Peruttujen kotimaan tavaraliikennepalveluiden osuus kasvoi 8,1 prosenttiin, kun taas kansainvälisistä kuljetuksista 14,5 prosenttia peruttiin vuonna 2022.

6.5 Julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset

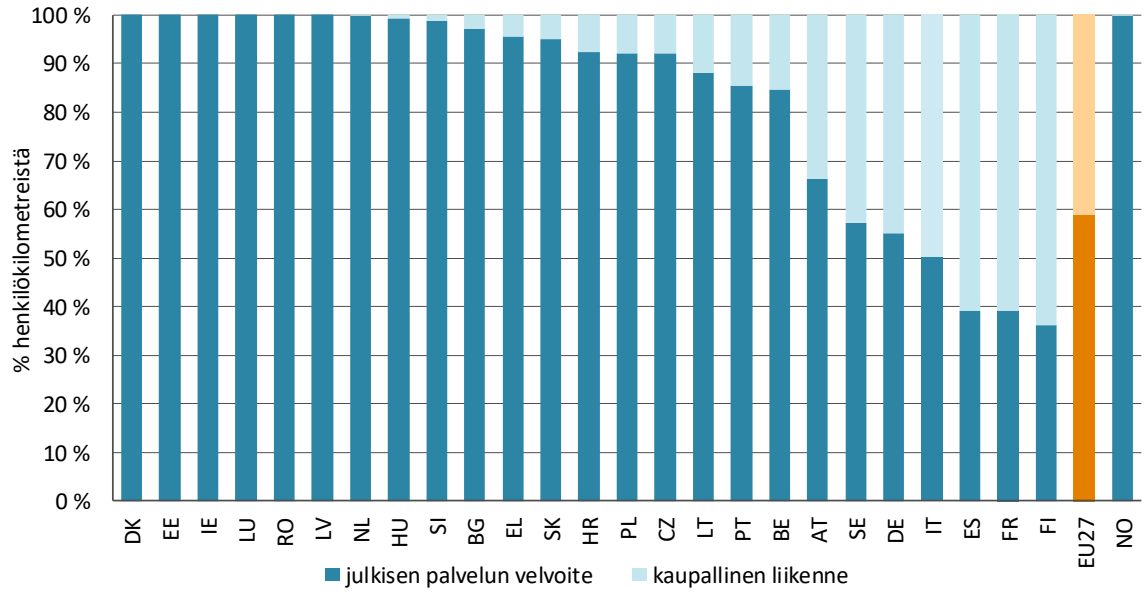
Vuonna 2022 julkisen palvelun velvoitteen mukaisen henkilöliikenteen osuus EU27:n henkilökilometrien kokonaismäärästä oli noin 58,7 prosenttia, mikä on vähemmän kuin vuonna 2020 (66 prosenttia). Osuuden pieneneminen viittaa asteittaiseen siirtymiseen kohti kilpailullisempia rautatiemarkkinoita. Lähes koko henkilöliikenne kuului julkisen palvelun velvoitteen piiriin Alankomaissa, Irlannissa, Latviassa, Luxemburgissa, Romaniassa, Tanskassa ja Virossa. Julkisen palvelun velvoitteen nojalla tarjottavat henkilöliikennepalvelut

[9] ”Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2024” (https://www.era.europa.eu/content/report-railway-safety-and-interoperability-eu-2024).
[10] RMMS-asetuksen mukaan henkilöjuna on aikataulussa, jos se myöhästyy enintään viisi minuuttia.
[11] Määritellään peruttujen palvelujen osuuden perusteella.
[12] RMMS-asetuksen mukaan tavarajuna on aikataulussa, jos se myöhästyy enintään 15 minuuttia.

olivat pääosin kotimaisia (99,1 % kaikista julkisen palvelun velvoitteen henkilökilometreistä vuonna 2022). Alueellisia palveluja oli kaukoliikennepalveluja enemmän.

Kaupallisten toimijoiden osuus markkinoilla kasvoi vuosina 2018–2022. Kaupallisessa henkilöliikenteessä kilpailijoiden markkinaosuus oli 12,6 prosenttia vuonna 2022, mikä on 6 prosenttia enemmän kuin vuonna 2018. Julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvan liikenteen markkinoilla kilpailijoiden osuus kasvoi 21 prosenttiin vuonna 2022 eli 8 prosenttiyksikköä vuodesta 2018.

Kaavio 10: Julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvan henkilöliikenteen osuus ja kaupallisen rautatieliikenteen osuus maittain (prosenttia henkilökilometreistä, 2022)



Lähde: RMMS-kysely, 2022.

Vuonna 2022 EU27-maiden julkisen palvelun velvoitteen alaisessa liikenteessä kertyi 231 miljardia henkilökilometriä, joista 29 prosenttia myönnettiin tarjouskilpailumenettelyä noudattaen. Aiempien vuosien tapaan kilpailutettujen palvelujen matkustajamäärä painottui kahteen palvelunsa varhaisessa vaiheessa vapauttaneeseen maahan: Saksaan (81 %) ja Ruotsiin (13 %). Julkisen palvelun velvoitteesta maksettava korvaus on edelleen merkittävä tulonlähde rautatieyrityksille useimmissa EU:n jäsenvaltioissa.

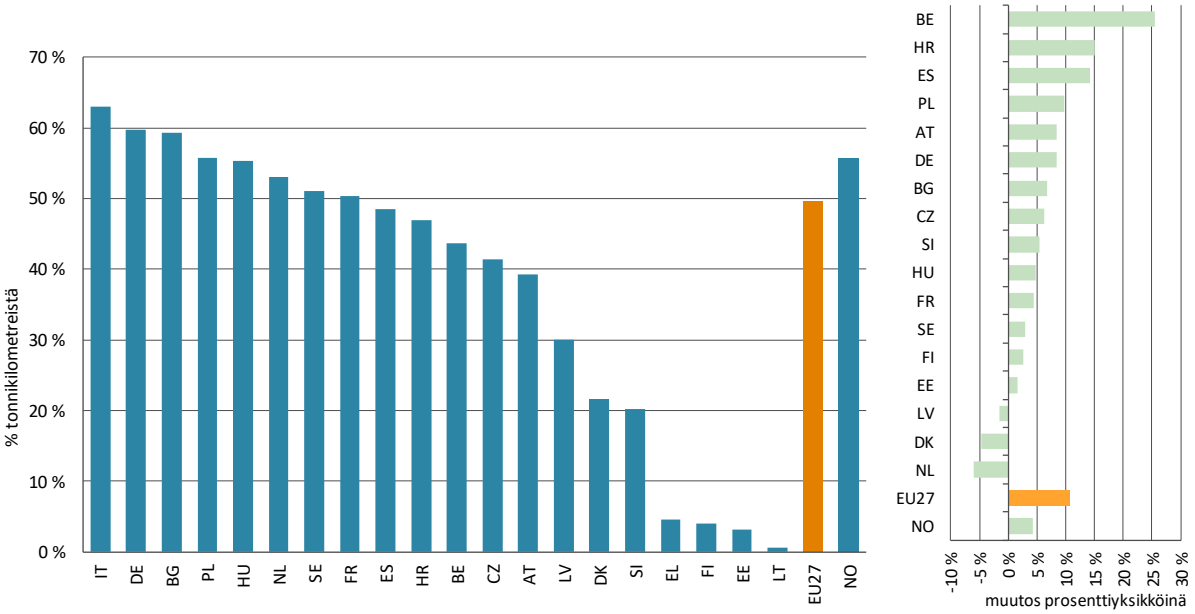
6.6 Toimiluvat

Vuonna 2022 EU27-alueella oli käytössä yhteensä 1 202 rautatieyrityksille myönnettyä toimilupaa, mikä on enemmän kuin vuonna 2020, jolloin lupia oli 1 192. Eniten toimilupia oli edelleen Saksassa, jossa toimi 490 luvan saanutta rautatieyritystä. Puolassa oli käytössä 126 toimilupaa ja Tšekissä 109.

6.7 Markkinoiden avautumisaste ja käyttöoikeuksien hyödyntäminen

Uusien tulokkaiden markkinaosuus EU27-alueen rautateiden tavaraliikenteessä jatkoi kasvuaan vuonna 2022. Osuus nousi 49 prosenttiin, kun se vuonna 2018 oli ollut 39 prosenttia.

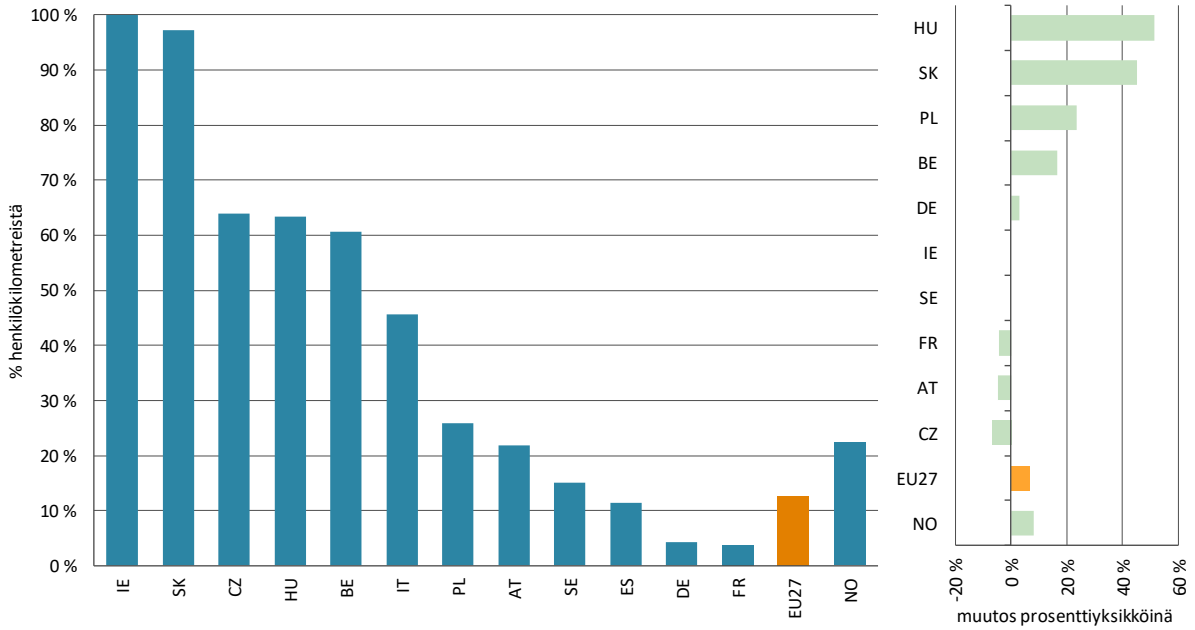
Kaavio 11: Kilpailijoiden markkinaosuus rautateiden tavaraliikenteen markkinoilla maittain (prosenttiosuus vuonna 2022) ja muutos prosenttiyksikköinä (2018–2022)



Lähde: RMMS-kysely, 2022.

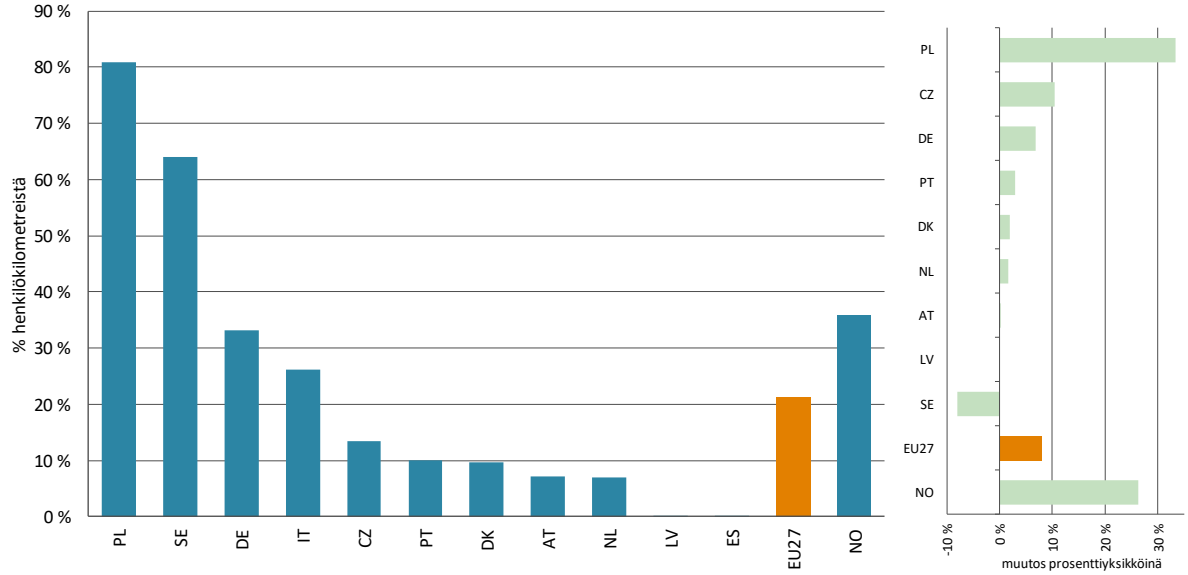
Kaupallisessa henkilöliikenteessä uusien tulokkaiden markkinaosuus oli 12,6 prosenttia vuonna 2022 eli lähes kaksinkertainen vuoteen 2020 (6,6 prosenttia) verrattuna. Kansallisilla julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvilla henkilöliikenteen markkinoilla kilpailijoiden osuus oli 21 prosenttia vuonna 2022. Se kasvoi siis merkittävästi vuonna 2020 kirjatusta 18,5 prosentista.

Kaavio 12: Kilpailijoiden markkinaosuus kaupallisilla henkilöliikennemarkkinoilla maittain (prosenttiosuus vuonna 2022) ja muutos prosenttiyksikköinä (2018–2022)



Lähde: RMMS-kysely, 2022.

Kaavio 13: Kilpailijoiden markkinaosuus julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvan henkilöliikenteen markkinoilla maittain (prosenttiosuus vuonna 2022) ja muutos prosenttiyksikköinä (2018–2022)



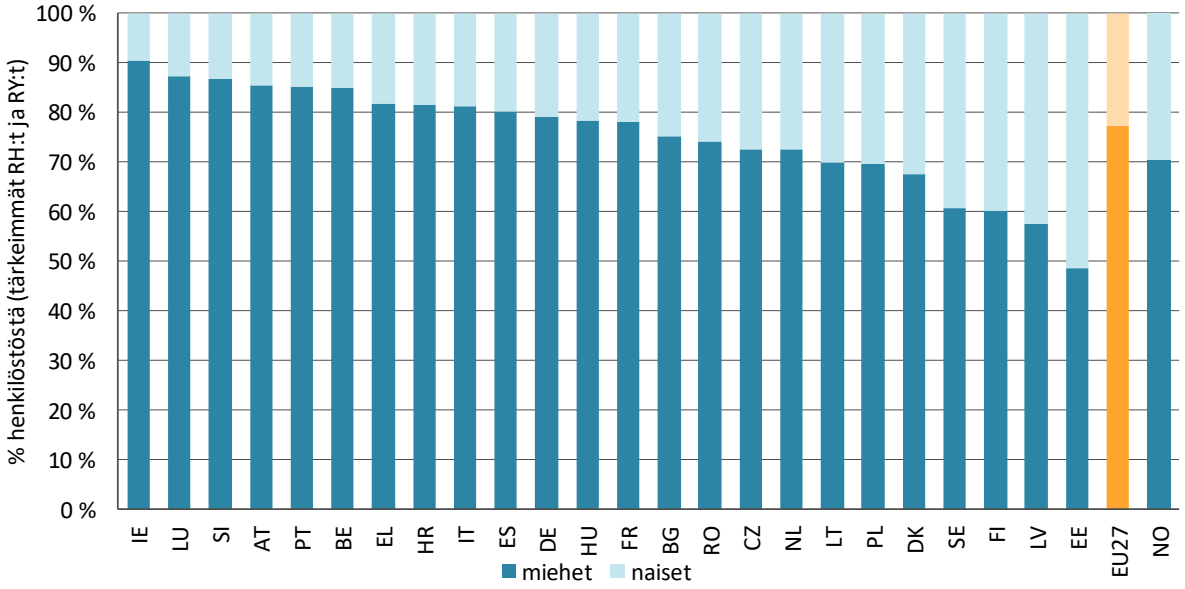
Lähde: RMMS-kysely, 2022.

6.8 Työllisyys ja työolosuhteet

Vuoden 2022 lopussa EU27-maiden rautatiealalla työskenteli noin 900 000 henkilöä, joista 511 000 rautatieyrityksissä ja 389 000 rataverkon haltijoissa. Tämä merkitsee pientä laskua vuoden 2020 lukuihin verrattuna.

Valtaosa rautatiealan työvoimasta on miehiä. Vuonna 2022 naisten osuus työntekijöistä oli vain 23 prosenttia eli yhden prosenttiyksikön enemmän kuin vuonna 2020.

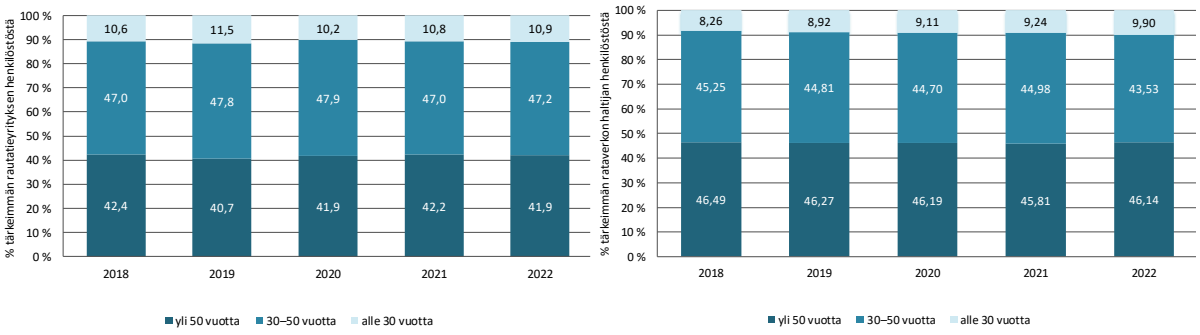
Kaavio 14: Työntekijät yhteensä (tärkeimmät rataverkon haltijat ja rautatieyritykset) sukupuolijakauman mukaan (prosenttiosuus vuonna 2022)



Lähde: RMMS-kysely, 2022.

Työvoiman ikääntyminen on edelleen ongelma, vaikka tilanne on hieman parantunut. Vuonna 2022 rautatieyritysten henkilöstöstä 41,9 prosenttia oli yli 50-vuotiaita. Tämä on hieman vähemmän kuin vuonna 2018, jolloin osuus oli 42,4 prosenttia. Nuorempien, alle 30-vuotiaiden työntekijöiden osuus kasvoi maltillisesti vuodesta 2018 (10,6 prosenttia) vuoteen 2022 (10,9 prosenttia).

Kaavio 15: Työntekijät ikäryhmittäin, tärkeimmät rautatieyritykset ja rataverkon haltijat (%, 2018–2022)



Lähde: RMMS-kysely, 2022.

Kokopäivätyö on yhä sekä rataverkon haltijoissa että rautatieyrityksissä työskentelevien yleisin työsuhdetyyppi.

7 Päätelmät

Euroopan rautatieala on osoittanut merkittävää selviytymiskykyä koronaviruspandemian jälkimainingeissa. Henkilöliikenne väheni vuonna 2020 jyrkästi 46 prosenttia vuoteen 2019 verrattuna, mutta elpyi 96 prosenttiin pandemiaa edeltäneestä tasosta vuonna 2022. Henkilökilometrejä kertyi tuolloin 395 miljardia. Tavaraliikenne kärsi pandemiasta vähemmän ja elpyi jo vuoteen 2021 mennessä, jolloin liikenteen määrät palasivat vuoden 2019 tasolle. Rautateiden tavaraliikennemarkkinat supistuivat kuitenkin hieman vuonna 2022.

Rautatiealan elpymistä on vauhditettu kohdennetuilla EU:n toimilla, kuten asetuksella (EU) 2020/1429, jolla annettiin jäsenvaltioille mahdollisuus lieventää rautatieyritysten taloudellista rasitusta luopumalla käyttömaksuista. Välitöntä apua tarjoavilla toimenpiteillä voitiin pitää yllä alan toimintaa myös pandemian huipulla. Jäsenvaltioiden jatkaessa EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen mukaisten kansallisten elpymis- ja palautumissuunnitelmiensa täytäntöönpanoa rautatieinvestoinnit tulevat olemaan keskeisessä asemassa niin taloudellisen kuin liikkuvuuteen liittyvän kasvun edistämisessä.

Rautatieliikenne on edelleen keskeinen osa strategiaa, jolla EU pyrkii saavuttamaan ilmastotavoitteensa. Sen osuus liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä on vain 0,3 prosenttia, eli kyseessä on ympäristöystävällisin moottoroidun liikenteen muoto. EU:n rautatieverkosta on sähköistetty jo 57 prosenttia ja tavaravaunuista tehdään jatkuvasti hiljaisempia ja vihreämpiä jälkiasentamalla niihin uutta teknologiaa, mikä korostaa alan sitoutuneen ympäristöjalanjälkensä pienentämiseen. Vihreän kehityksen ohjelman ja kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian mukaisilla rautatieinvestoinneilla pyritään saavuttamaan merkittävä siirtymä kohti kestävää liikennettä. Tätä varten rautateiden tavaraliikenne on määrä kaksinkertaistaa ja suurnopeusjunia käyttävä henkilöliikenne kolminkertaistaa vuoteen 2050 mennessä vuoden 2015 lähtötilanteeseen verrattuna.

Melusaaste on edelleen ongelma, sillä 22 miljoonaa EU-kansalaista altistuu haitalliselle raideliikennemelulle. Haasteeseen pyritään vastaamaan EU:n aloitteilla, esimerkiksi jälkiasentamalla tavaravaunuihin hiljaisia jarruanturoita tai tarkistamalla melua koskevia teknisiä eritelmiä. Jatkuva taloudellinen ja sääntelyllinen tuki on ratkaisevassa asemassa kunnianhimoisten kestävyystavoitteiden saavuttamisen kannalta.

Markkinoiden vapauttaminen on lisännyt kilpailua Euroopan rautatiealalla, ja uudet tulokkaat ovat saaneet merkittävän markkinaosuuden erityisesti tavaraliikenteessä. Tällä segmentillä kilpailijoiden keskimääräinen markkinaosuus EU27:ssa kasvoi 39 prosentista 49 prosenttiin vuosina 2018–2022. Myös henkilöliikenteen markkinoilla kilpailijoiden markkinaosuuden kasvu oli huomattavaa sekä kaupallisessa liikenteessä (12,6 prosentin markkinaosuus, 6,6 prosentin kasvu vuosina 2018–2022) että julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvassa liikenteessä (21 prosentin markkinaosuus eli 8 prosentin kasvu vuoteen 2018 verrattuna). Haasteita on kuitenkin edelleen. Niitä aiheuttavat esimerkiksi käyttömaksuihin liittyvät erot ja se, ettei nykyisiä säännöksiä ole pantu tarpeeksi yhdenmukaisesti täytäntöön eri jäsenvaltioissa. Neljännen rautatiepaketin sääntöjä sovelletaan nyt täysimittaisesti13, minkä myötä markkinoiden odotetaan avautuvan lisää. Tämän on määrä edistää innovointia ja parantaa sekä henkilö- että tavaraliikenteen palveluja.

[13] Asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 säädetty siirtymäkausi, jonka aikana jäsenvaltiot voivat asteittain avata rautatiemarkkinat ja kilpailuttaa julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, päättyi joulukuussa 2023.

Komissio seuraa jatkossakin tarkasti neljännen rautatiepaketin asianmukaista saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä14 ja sen täytäntöönpanoa varmistaakseen, että paketin koko potentiaali hyödynnetään.

Vuonna 2022 merkittävä osa rautateiden henkilöliikennetoiminnasta oli julkisen palvelun velvoitteen alaista. Julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvan henkilöliikenteen osuus oli EU27-maissa keskimäärin 58,7 prosenttia kaikista henkilökilometreistä, mikä on vähemmän kuin vuonna 2020 (66 prosenttia). Tämä viittaa vaiheittaiseen siirtymiseen kohti kilpailullisempia rautatiemarkkinoita. Julkisen palvelun velvoitteen nojalla tarjottavien palveluiden kilpailuttaminen on lisääntynyt. Tämän kasvavan trendin odotetaan jatkuvan ja sen myötä palvelujen laadun ja kustannustehokkuuden parantuvan tulevina vuosina. Etenkin harvaan asutuilla alueilla on kuitenkin yhä haastavaa tasapainottaa markkinoiden vapauttaminen ja tasapuolisen pääsyn varmistaminen. EU kannustaa lisäämään avoimuutta ja kilpailua sosiaalisten ja taloudellisten vaikutusten optimoimiseksi.

Suurnopeusjunayhteydet ovat Euroopan liikenteen nykyaikaistamistoimien kulmakivi. Vuonna 2022 suurnopeusrataverkkoa oli laajennettu jo 12 015 kilometriin, ja sen pituuden on määrä kasvaa 1 600 kilometrillä vuoteen 2035 mennessä. Espanja, Ranska ja Italia ovat edelleen kärjessä suurnopeusjunien investoinneissa, mikä osaltaan parantaa yhteyksiä ja lyhentää matka-aikoja koko mantereella.

Infrastruktuuri-investoinnit ovat jatkossakin ensiarvoisen tärkeitä, ja EU kohdentaa niihin huomattavan määrän rahoitusta Verkkojen Eurooppa -välineen ja koheesiorahaston kaltaisten mekanismien kautta. Etusijalla ovat hankkeet, joilla poistetaan pullonkauloja, vahvistetaan multimodaalisia yhteyksiä ja parannetaan olemassa olevaa infrastruktuuria. Painottamalla digitalisaatiota, kuten ERTMS-järjestelmän käyttöönottoa, vahvistetaan entisestään rautateiden valmiuksia vastata tuleviin liikkumistarpeisiin.

Rautatiealan odotetaan hyötyvän merkittävästi digitaaliteknologioista, jotka parantavat esimerkiksi toiminnallista tehokkuutta ja matkustuskokemusta. ERTMS-järjestelmän käyttöönotto on keskeinen osa EU:n digitaalisen siirtymän strategiaa, ja se tulee lisäämään koko Euroopan rautatieverkoston yhteentoimivuutta ja turvallisuutta. Tähän mennessä kuitenkin vasta 33 prosenttia ydinverkosta on joko varustettu tai tullaan asennussopimusten mukaan varustamaan ERTMS-järjestelmällä. Investoinnit älykkäisiin lipunmyyntijärjestelmiin ja reaaliaikaisiin data-alustoihin lisäävät rautatieliikenteen saavutettavuutta ja helppokäyttöisyyttä matkustajien kannalta.

Euroopan rautatiet -yhteisyrityksen puitteissa kehitetyillä innovaatioilla edistetään muun muassa automaattisen junanhallinnan, digitaalisen tavaraliikenteen hallinnan ja kestävän omaisuudenhoidon kaltaisia aloja. Nämä aloitteet ovat yhdenmukaisia laajempien EU:n tavoitteiden kanssa, joiden mukaan rautateiden on määrä toimia multimodaalisen ja kestävän liikennejärjestelmän selkärankana.

Euroopan siirtyessä kohti vihreämpää ja yhteenliitetympää tulevaisuutta rautatiet ovat keskeisessä asemassa päästöjen vähentämisessä, liikkumisen lisäämisessä ja talouskasvun edistämisessä. Kestävää liikennejärjestelmää koskevan EU:n vision saavuttamiseksi vuoteen 2050 mennessä on olennaisen tärkeää jatkaa investointeja infrastruktuuriin, markkinoiden

[14] Erityisesti sitä, tehdäänkö rautateiden henkilöliikenteen julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset noudattaen pakollista kilpailuttamisen periaatetta.

avaamiseen ja teknologiseen innovointiin. Tulevien vuosien painopisteitä ovat neljännen rautatiepaketin täysimittainen täytäntöönpano, rajat ylittävien yhteyksien vahvistaminen, kapasiteetin rajoitteisiin puuttuminen ja rautatiepalvelujen oikeudenmukaisempien käyttöoikeuksien varmistaminen.

Yhdistämällä nämä strategiset elementit Euroopan rautatieala voi johtaa maanosan liikenneympäristön muutosta ja täyttää lupauksensa kestävästä, tehokkaasta ja osallistavasta liikkumisesta.