EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 30.7.2025
COM(2025) 439 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

Deveto poročilo o spremljanju razvoja trga storitev v železniškem prometu v skladu s členom 15(4) Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta

{SWD(2025) 239 final}

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

Deveto poročilo o spremljanju razvoja trga storitev v železniškem prometu v skladu s členom 15(4) Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta

1 GLAVNE UGOTOVITVE

Zanesljivo spremljanje trga storitev v železniškem prometu je ključnega pomena za razumevanje razvoja dogodkov na trgu in sprejemanje utemeljenih političnih odločitev.

To poročilo zajema podatke do leta 2022 in se sklicuje na kasnejši razvoj dogodkov v sektorju, kjer je to na voljo.

V nadaljevanju je opisanih več glavnih ugotovitev za obdobje 2018–2022.

- **potniški promet**: pandemija COVID-19 je leta 2020 povzročila močan, 46-odstotni upad potniškega prometa v primerjavi z letom 2019. Temu je sledilo močno okrevanje, saj je skupni železniški potniški promet v EU27 leta 2022 dosegel 395,5 milijarde potniških kilometrov, kar je le nekoliko manj v primerjavi s 411,8 milijarde leta 2019;

- **tovorni promet**: železniški tovorni promet, merjen v tonskih kilometrih, je leta 2020 utrpel manjši upad (–8 % v primerjavi z letom 2019), saj je tovorni promet med pandemijo še naprej zagotavljal ključne storitve gospodarstvu. Do leta 2022 je skupni tovorni promet skoraj dosegel ravni pred pandemijo, in sicer 416 milijard tonskih kilometrov;

- **modalni delež potnikov v železniškem prometu**: modalni delež železniškega prometa v kopenskem prometu v EU27 se je nekoliko povečal, in sicer s 7,8 % leta 2018 na 8,1 % leta 2022, čeprav se je leta 2020 zaradi pandemije močno zmanjšal, in sicer za 2,4 odstotne točke;

- **železnice za visoke hitrosti:** omrežje za visoke hitrosti v EU27 se je med letoma 2018 in 2022 razširilo za skoraj 1 100 km in doseglo 12 015 km. Ta rast dokazuje dolgoročno zavezanost razvoju sektorja železnic za visoke hitrosti, ki je pokazal svojo sposobnost učinkovitega konkuriranja drugim načinom prevoza;

- **zaposlovanje v sektorju železniškega prometa:** leta 2022 je bilo v železniškem sektorju EU27 zaposlenih približno 900 000 ljudi, kar pomeni rahlo zmanjšanje v primerjavi z letom 2018;

- **tržni delež novih udeležencev**: do leta 2022 so imeli novi udeleženci 49-odstotni tržni delež v sektorju železniškega tovornega prometa (povečanje z 39 % leta 2018) in 21-odstotni delež na področju storitev potniškega prometa v okviru obveznosti javne službe (+8 odstotnih točk v primerjavi z letom 2018). Konkurenca se je povečala tudi pri komercialnih potniških storitvah, pri čemer so novi udeleženci prevzeli 12,6 -odstoten tržni delež (+6,6 odstotne točke);

- **izdatki za železnice**: leta 2022 so skupni stroški železnic (izdatki za infrastrukturo in nadomestilo za obveznost javne službe) znašali 178,31 EUR na prebivalca EU27, kar pomeni 29-odstotno nominalno povečanje v primerjavi z letom 2018. Vendar se zdi, da je bil velik delež tega povečanja posledica inflacije.

2 METODOLOGIJA

To poročilo je deveto v vrsti poročil o spremljanju trga storitev v železniškem prometu, ki jih Komisija vsaki dve leti predloži Evropskemu parlamentu in Svetu v skladu s členom 15(4) Direktive 2012/34/EU[1]. Njegov namen je zagotoviti pregled glavnih dogodkov na trgih storitev v železniškem prometu v okviru politike EU za trg storitev v železniškem prometu[2]. Deveto poročilo se osredotoča predvsem na razvoj dogodkov med letoma 2018 in 2022, z navedbami trendov in razvoja politike po obdobju poročanja do datuma priprave tega poročila.

To poročilo temelji na podatkih iz programa spremljanja trga storitev v železniškem prometu (RMMS), ki so jih predložile države članice in Norveška, ter na prispevkih iz statističnega priročnika Promet EU v številkah[3], poročilih Agencije Evropske unije za železnice[4], podatkih Eurostata[5], statističnih podatkih, ki so jih zbrale različne sektorske organizacije, predstavitvah in študijah. Kadar je uredba RMMS edini vir, je v poročilu ocenjen razvoj dogodkov za obdobje 2018–2022 za zagotovitev primerljivosti podatkov. Kadar so uporabljeni drugi viri, je v poročilu predstavljen tudi razvoj v daljšem obdobju.

Združeni podatki in povprečja se nanašajo na EU27 (sedanje število držav članic EU)[6].

3 ŽELEZNIŠKI PROMET IN TRAJNOSTNOST

V železniškem prometu se neposredne emisije toplogrednih plinov od leta 1990 skoraj neprestano zmanjšujejo, pri čemer se je leta 2022 v železniškem prometu prepeljalo približno 16,6 % tovora in 8,1 % potnikov ob upoštevanju vseh načinov prevoza v prometu znotraj EU. Prometni sektor (vključno z mednarodnim letalskim in pomorskim prometom) ustvarja četrtino vseh emisij toplogrednih plinov v EU27. V okviru tega sektorja je železniški promet ustvaril le 0,3 % emisij toplogrednih plinov iz vseh načinov prevoza v EU27. Prometni sektor je leta 2022 ustvaril 31,0 % skupne porabe končne energije v EU27. V okviru tega sektorja je železniški promet ustvaril le 0,6 % porabe končne energije. Za dosego ciljev evropskega zelenega dogovora bo moral železniški promet pridobiti večji delež potniškega in tovornega prometa.

[1] Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32).

[2] Agencija Evropske unije za železnice poleg poročila o trgu storitev v železniškem prometu objavlja tudi letna poročila o varnosti in interoperabilnosti železnic.

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

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

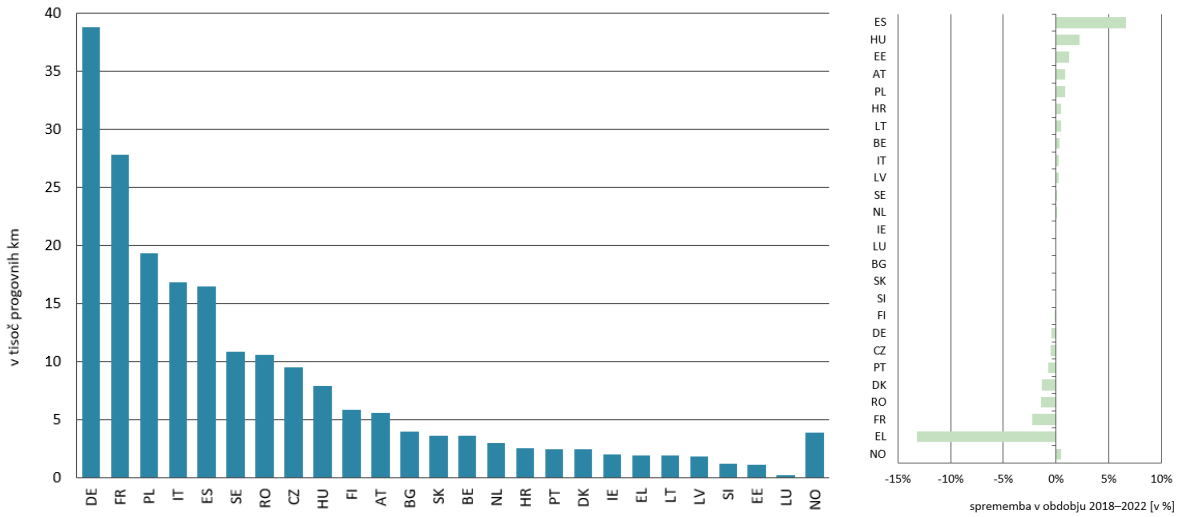
[5] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/database.

[6] V programu spremljanja trga storitev v železniškem prometu RMMS sodeluje tudi Norveška, a podatki zanjo niso vključeni v skupne podatke in povprečja EU.

4 ŽELEZNIŠKO OMREŽJE EU

Skupna dolžina železniškega omrežja EU27 je leta 2022 znašala približno 202 131 progovnih kilometrov, kar je rahlo, 0,1-odstotno povečanje v primerjavi z letom 2018. Približno 57 % omrežja je elektrificiranega, kar pomeni 1,4-odstotno povečanje od leta 2018.

Slika 1: Dolžina nacionalnih omrežij po državah (v tisoč progovnih kilometrov, 2022) in relativna sprememba (2018–2022)



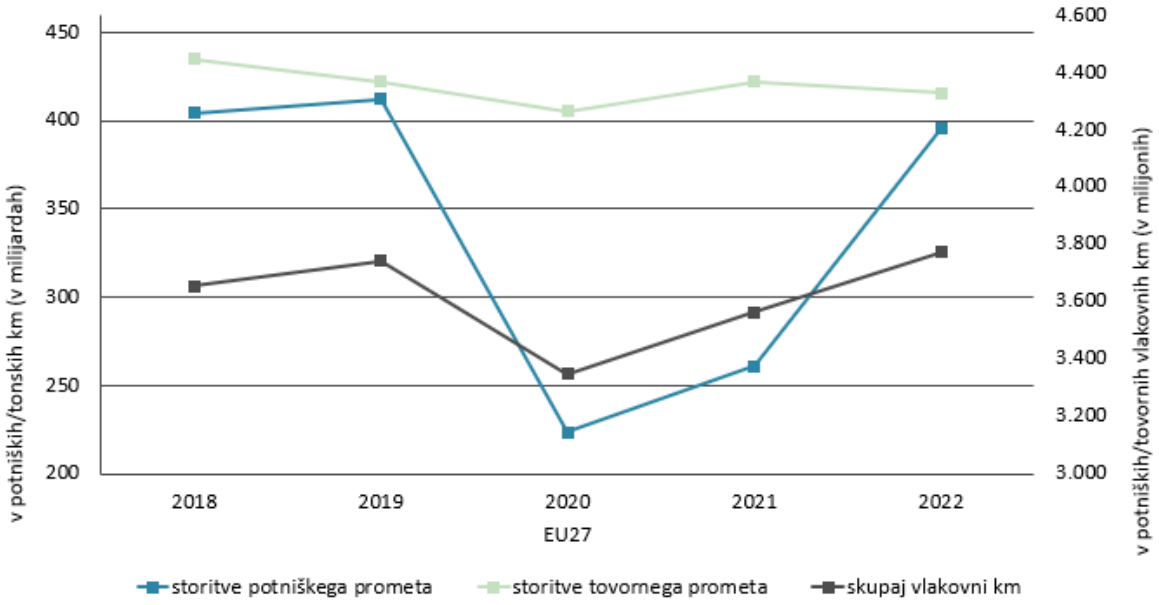
Vir: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00003/default/table?lang=en&category=t_rail).

Konec leta 2022 je bilo omrežje za visoke hitrosti EU dolgo 12 015 kilometrov, kar je 10,4 % več kot leta 2018. V Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost so določeni ambiciozni cilji za promet na železniških povezavah za visoke hitrosti, ki naj bi se do leta 2030 podvojil, do leta 2050 pa potrojil v primerjavi z izhodiščnim stanjem v letu 2015.

5 RAZVOJ STORITEV V ŽELEZNIŠKEM PROMETU

Po desetletju zmerne rasti je pandemija COVID-19 močno vplivala na vlakovne kilometre v EU (v potniškem in tovornem prometu). Leta 2020 so se storitve tovornega prometa v primerjavi z letom 2019 zmanjšale za 8 % v vlakovnih kilometrih, medtem ko so se storitve potniškega prometa zmanjšale še bolj, in sicer za 46 %. Vendar je do leta 2021 obseg tovornega prometa v celoti okreval in dosegel raven iz leta 2019, nato pa se je leta 2022 rahlo zmanjšal. Storitve potniškega prometa so se leta 2022 ponovno povečale in dosegle 96 % ravni pred pandemijo ter 395 milijard potniških kilometrov.

Slika 2: Obseg potniškega in tovornega prometa (v potniških kilometrih, tonskih kilometrih in vlakovnih kilometrih, 2018–2022)

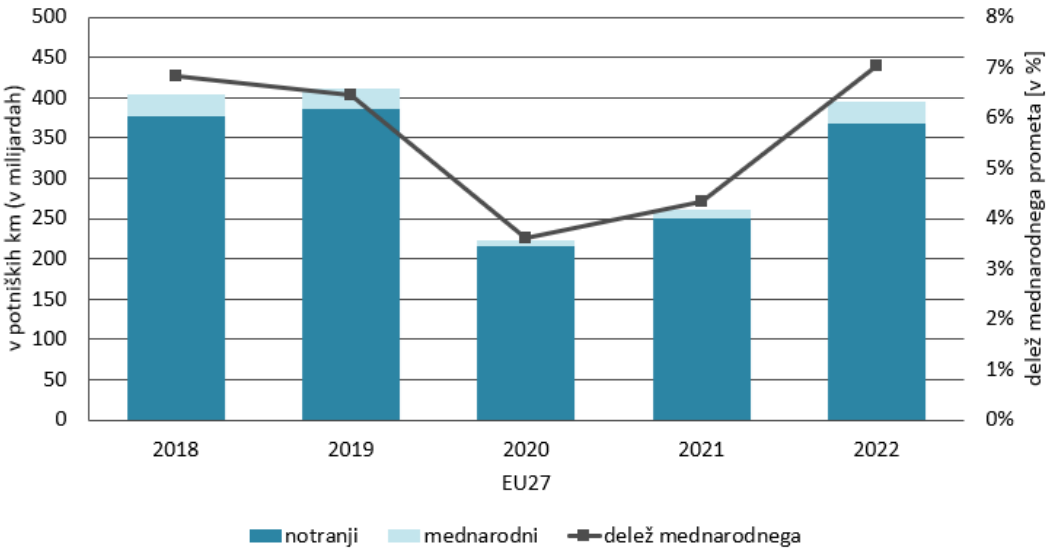


Vir: RMMS, 2022.

Leta 2022 je bilo po železnici prepeljanih približno 1,5 milijarde ton tovora in 6,6 milijarde potnikov, kar kaže na okrevanje po strmem upadu, opaženem med pandemijo COVID-19.

Storitve prevoza potnikov v notranjem prometu so še naprej prevladovale in so predstavljale več kot 93 % vseh potniških kilometrov v EU27. Pandemija je še okrepila pretežno nacionalno razsežnost železniškega potniškega prometa. Pred krizo so storitve prevoza potnikov v mednarodnem prometu predstavljale približno 7 % celotnega železniškega prometa, vendar se je ta delež leta 2020 zaradi omejitev potovanj zmanjšal na manj kot 4 %. Do leta 2022 je delež storitev prevoza potnikov v mednarodnem železniškem prometu ponovno dosegel 7 %.

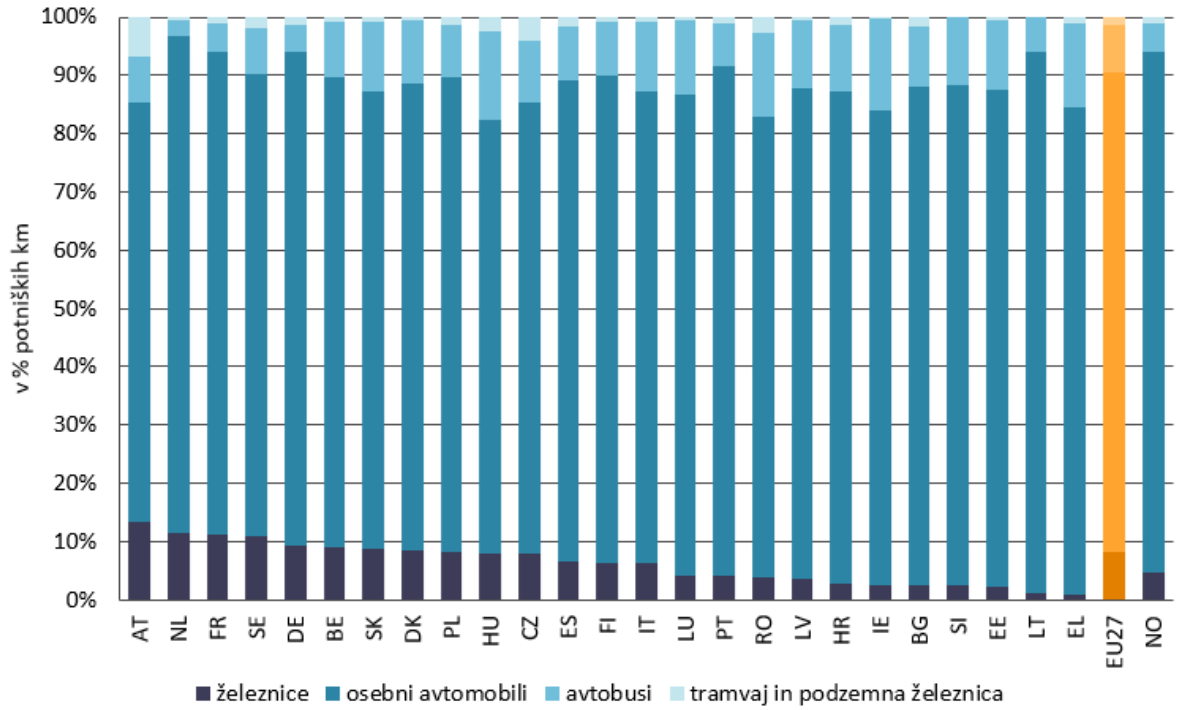
Slika 3: Razvoj obsega železniškega potniškega prometa (notranji, mednarodni in delež mednarodnega prometa v skupnem prometu) (v milijardah potniških kilometrov, 2018–2022)



Vir: RMMS, 2022.

Leta 2020 se je povprečna nagnjenost Evropejcev k potovanjem z vlakom močno zmanjšala, in sicer na 500 potniških kilometrov na prebivalca na leto, medtem ko je leta 2019 znašala 934 km. Do leta 2022 se je ta številka delno popravila in dosegla 888 km na prebivalca. Modalni delež železniškega prometa, ki je leta 2019 znašal 7,8 %, se je leta 2020 zmanjšal za 2,4 odstotne točke, saj se je več ljudi odločalo za osebne avtomobile. Vendar se je do leta 2022 ponovno povečal na 8,1 %, kar je preseglo raven pred pandemijo, avtomobili pa so ostali prevladujoči način prevoza z 82,4 %.

Slika 4: Razdelitev načinov prevoza v kopenskem potniškem prometu po državah (v %, 2022)

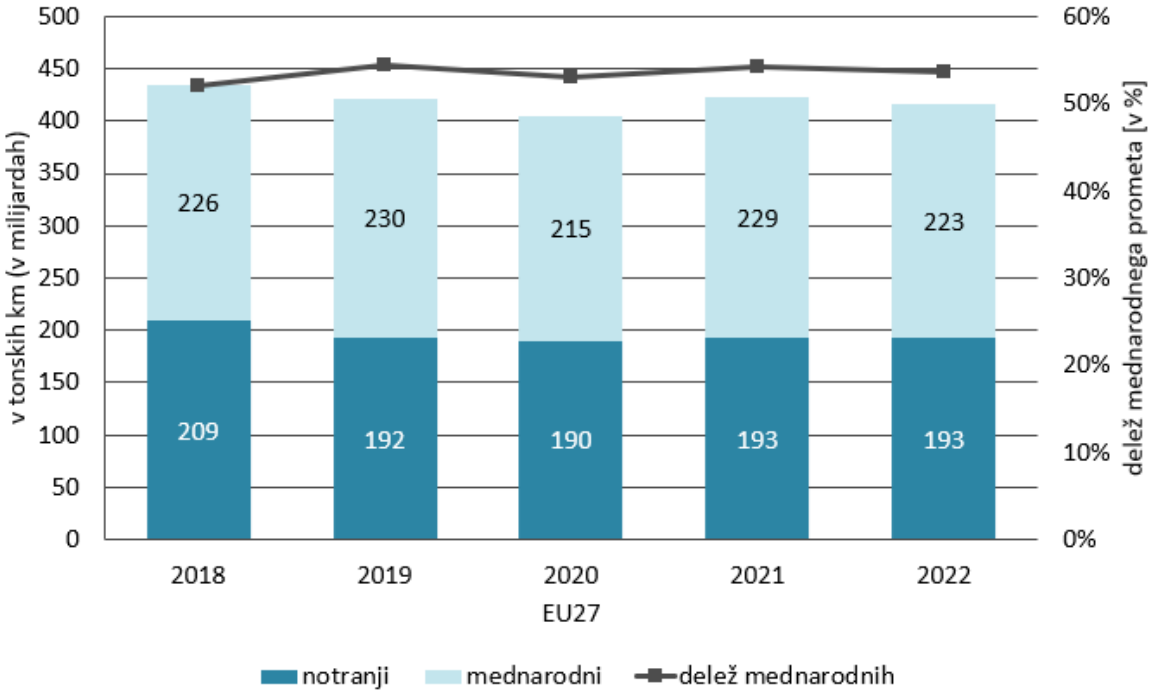


Vir: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_psmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms).

Skupni železniški tovorni promet v EU27 se je zaradi pandemije zmanjšal s 422 milijard tonskih kilometrov leta 2019 na 405 milijard leta 2020. Do leta 2022 se je skoraj povrnil in dosegel 416 milijard tonskih kilometrov, s čimer se je približal ravnem pred pandemijo.

Delež storitev v mednarodnem železniškem tovornem prometu je v celotnem obdobju stalno ostajal nad 50 %, pri čemer je leta 2019 dosegel vrh pri 55 %, leta 2022 pa se ustalil pri 54 %. Ta stabilnost je v nasprotju z izrazitejšim vplivom pandemije na mednarodni železniški potniški promet.

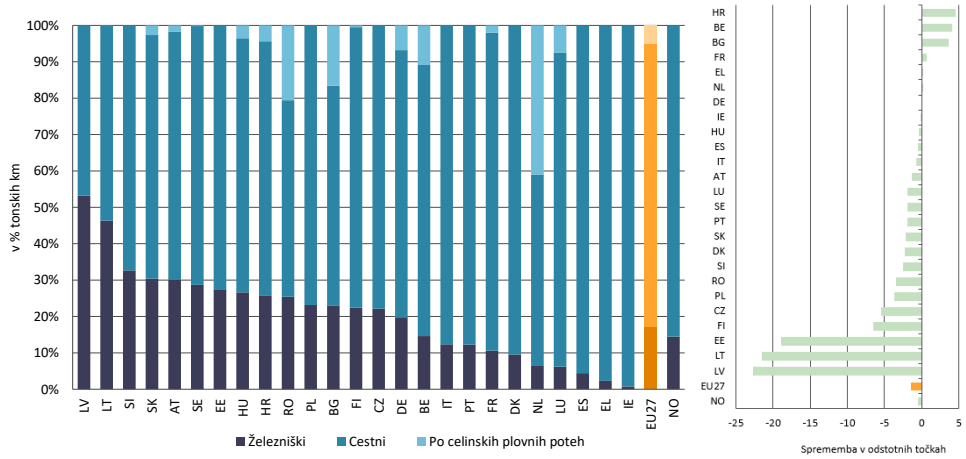
Slika 5: Razvoj obsega železniškega tovornega prometa (notranji, mednarodni in delež mednarodnega prometa v skupnem prometu) (v milijardah tonskih kilometrov, 2018–2022)



Vir: RMMS, 2022.

Med letoma 2018 in 2022 je bil cestni promet še naprej prevladujoči način prevoza tovora v EU27, saj je njegov delež v skupnem kopenskem tovornem prometu v tonskih kilometrih ostajal stalno nad 75 % in leta 2022 dosegel najvišjo vrednost v višini 77,7 %. V istem obdobju se je modalni delež železniškega prometa zmanjšal z 18,7 % na 17,2 %, kar kaže na nadaljnji prehod na cestni prevoz, čeprav je bil intermodalni železniški prevoz razmeroma uspešnejši od prevoza razsutega tovora in prevoza vagonskih pošiljk. Splošni upad je bil posebej izrazit v Latviji, Estoniji in Litvi, kjer se je obseg tovora zaradi zmanjšane izmenjave z Rusijo znatno zmanjšal.

Slika 6: Razdelitev načinov prevoza v kopenskem tovornem prometu po državah (v %, 2022) ter sprememba železniškega prometa v odstotnih točkah (2018–2022)



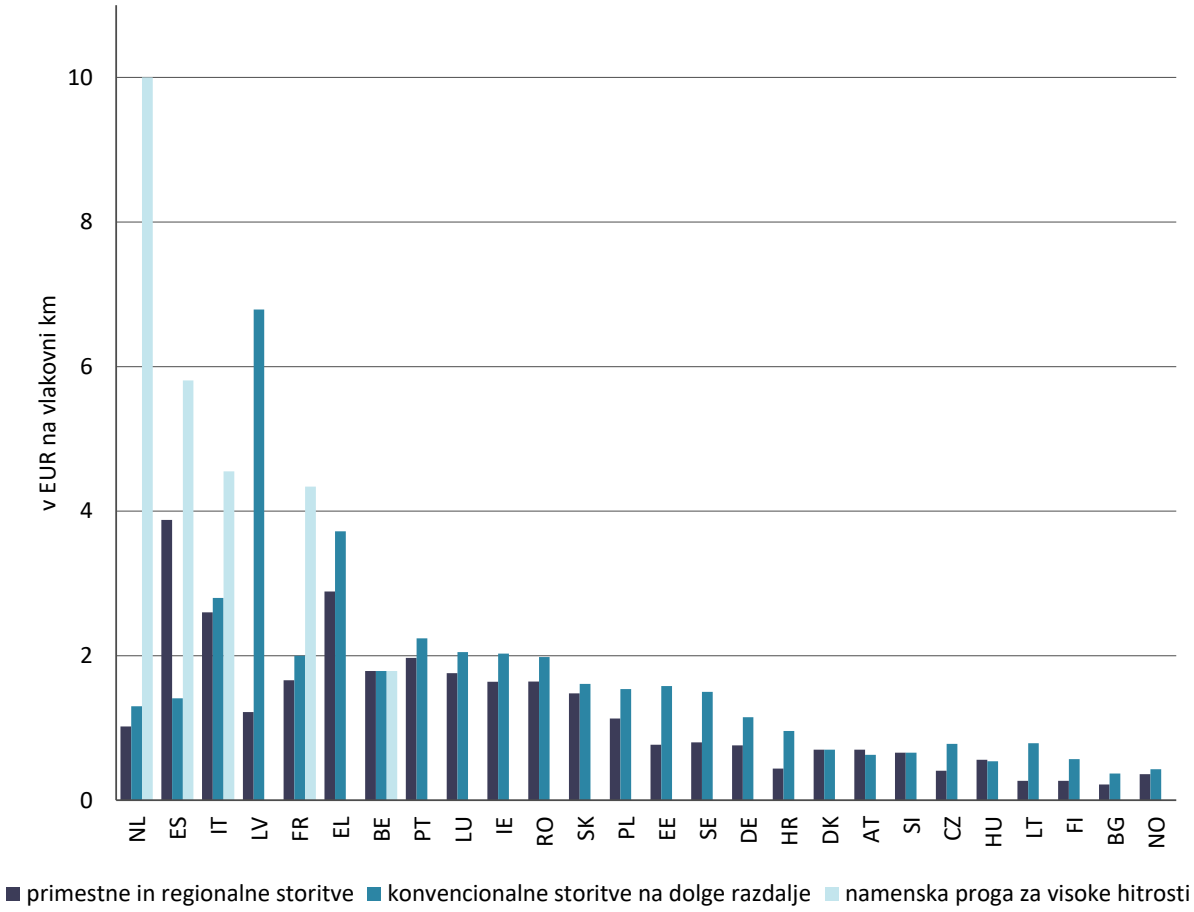
Vir: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms).

6 RAZVOJ OKVIRNIH POGOJEV V SEKTORJU ŽELEZNIŠKEGA PROMETA

6.1 Zaračunavanje uporabnin za infrastrukturo

Leta 2022 so bile uporabnine za dostop do tirov za vlake za visoke hitrosti (brez pribitkov) v vseh državah, kjer so se te uporabnine zaračunavale, višje kot za druge potniške storitve. Vendar so bile leta 2022 v državah članicah z omrežji za visoke hitrosti na splošno nižje kot leta 2018.

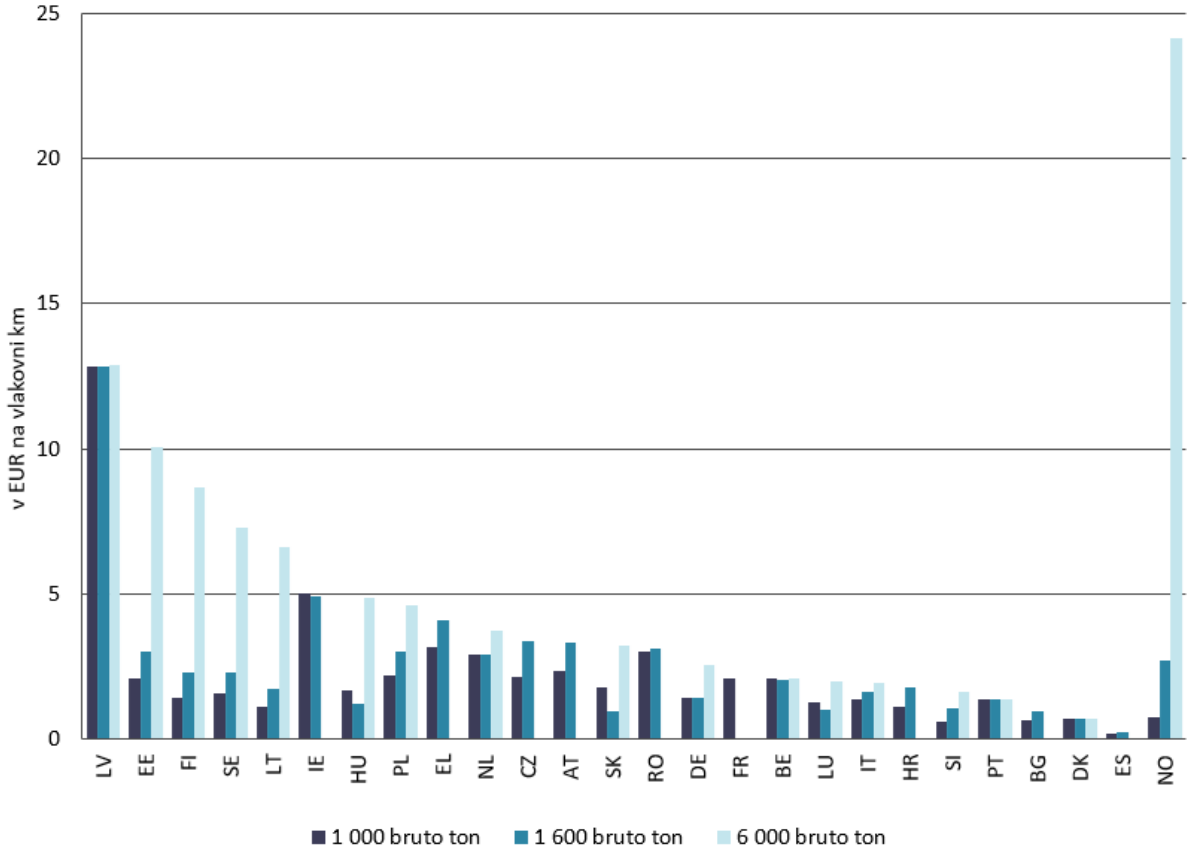
Slika 7: Uporabnine za dostop (brez pribitkov) za različne kategorije potniških vlakov po državah (v EUR na vlakovni kilometer, 2022)



Vir: RMMS, 2022.

Tovorne pristojbine (brez pribitkov) se spremljajo v zvezi s tremi različnimi največjimi bruto tonažami (1 000, 1 600 in 6 000). V večini držav članic se uporabnine za dostop zvišujejo z velikostjo vlaka, čeprav ne nujno sorazmerno s tonažo.

Slika 8: Uporabnine za dostop (brez pribitkov) za različne kategorije tovornih vlakov po državah (v EUR na vlakovni kilometer, 2022)



Vir: RMMS, 2022.

Za ublažitev gospodarskih posledic pandemije COVID-19 je Uredba (EU) 2020/1429, sprejeta oktobra 2020, državam članicam omogočila, da se plačilu uporabnine za dostop do tirov odpovejo, ga zmanjšajo ali odložijo[7]. Ta ukrep je zagotovil bistveno finančno razbremenitev prevoznikom v železniškem prometu, zlasti potniškem, saj se je obseg prometa zmanjšal. Uredba, ki je bila sprva določena za omejeno obdobje, je bila štirikrat podaljšana in je dokončno prenehala veljati 31. decembra 2022. Imela je ključno vlogo pri ohranjanju železniških dejavnosti med pandemijo ter podpirala okrevanje sektorja ob ponovnem povečanju potniškega prometa.

6.2 Dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti in omejitve infrastrukture

Leta 2022 je bila skupna intenzivnost uporabe železniškega omrežja EU27 (tovorni in potniški vlaki) 18,7 tisoč vlakovnih kilometrov na progovni kilometer, kar je nekoliko več kot pred pandemijo (18,1 tisoč leta 2018). Potniški vlaki so predstavljali 79 % te uporabe.

Skupna dolžina prog, razglašenih za preobremenjene, se je v EU27 med letoma 2018 in 2020 močno povečala, leta 2022 pa se je nekoliko zmanjšala na 6 711 kilometrov, vključno s 3 523 kilometri železniških tovornih koridorjev. Močno povečanje glede na raven iz leta 2018

[7] Uredba (EU) 2020/1429 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. oktobra 2020 o določitvi ukrepov za trajnostni trg storitev v železniškem prometu zaradi izbruha COVID-19 (UL L 333, 12.10.2020, str. 1).

je bilo v veliki meri posledica spremembe meril, ki jih Italija uporablja za razglasitev preobremenjenosti.

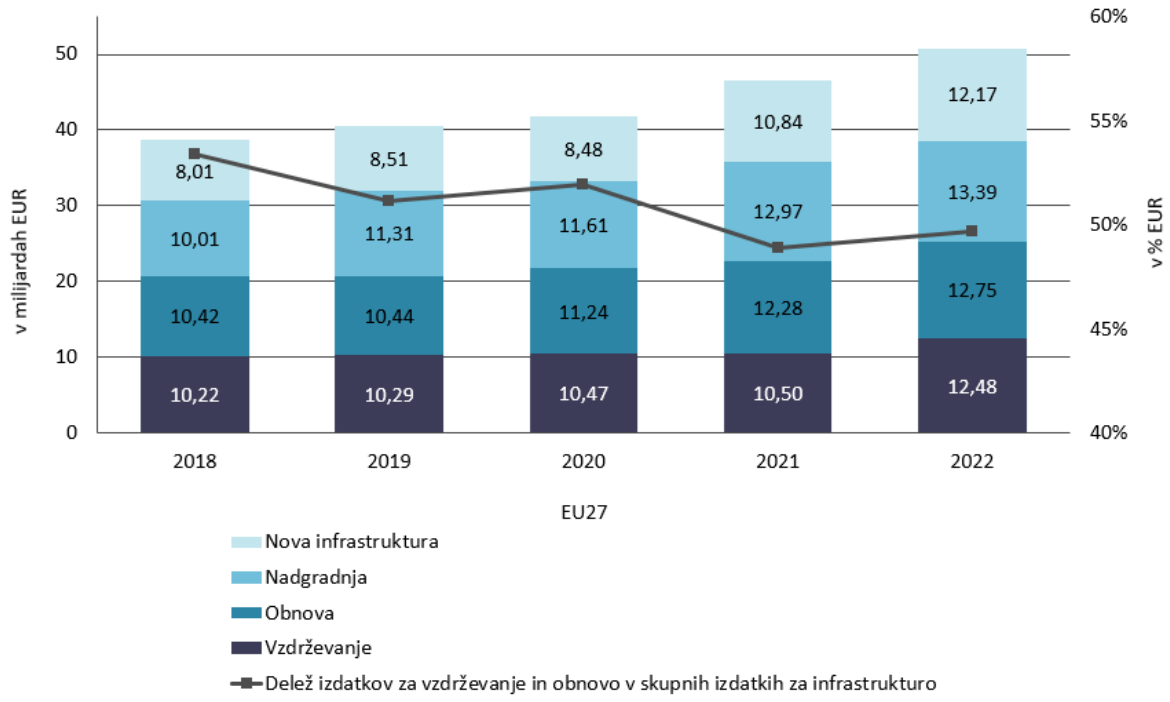
Pri preobremenjenosti države članice najpogosteje dajo prednost storitvam, zagotovljenim v okviru obveznosti javne službe, temu pa sledijo mednarodne potniške storitve, medtem ko ima tovorni promet redko največjo prednost[8].

Za spodbujanje učinkovitejše uporabe omrežja in odpravo nezdružljivosti med obstoječimi nacionalnimi sistemi za vodenje vlakov se kot skupni evropski signalizacijski sistem uvaja evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS). V času objave tega poročila je bilo približno 14 % jedrnega omrežja opremljenega s sistemom ERTMS, pogodbe pa so sklenjene še za dodatnih 19 %. Kljub doseženemu napredku prvotno zastavljeni cilji glede uvajanja še vedno niso doseženi, zato so potrebna večja prizadevanja za pospešitev izvajanja.

6.3 Izdatki za infrastrukturo in financiranje

Skupni izdatki za infrastrukturo v EU27 so se povečali z 38,7 milijarde EUR v letu 2018 na 50,8 milijarde EUR v letu 2022. Leta 2022 je bila poraba razmeroma enakomerno porazdeljena med kategorijami: 25 % za vzdrževanje, 25 % za obnovo, 26 % za nadgradnje in 24 % za naložbe v novo infrastrukturo. Kljub opazni nominalni rasti je visoka inflacija v tem obdobju omejila realno rast. Ob prilagoditvi na raven cen iz leta 2018 je bila dejanska rast zmernejša in je v realnem smislu znašala približno 5 %.

Slika 9: Izdatki za infrastrukturo ter delež za vzdrževanje in obnovo (v milijardah EUR, 2018–2022)



[8] Skupno je 14 držav poročalo, da v primeru prezasedenosti dajejo prednost prometu v okviru obveznosti javne službe. V praksi pa lahko pride do odstopanj ob določenih časih ali glede na lokalne okoliščine.

Vir: RMMS, 2022.

Leta 2022 so skupni izdatki za vzdrževanje in obnovo v EU27 znašali 25,2 milijarde EUR, kar predstavlja 50 % vseh izdatkov za infrastrukturo, pri čemer so bile med državami velike razlike. Nacionalni proračuni so bili še naprej glavni vir financiranja, saj so prispevali k 70 % skupnih izdatkov za železniško infrastrukturo. Sofinanciranje EU je prispevalo k 8 % izdatkov, preostalih 22 % pa je izviralo iz drugih virov, kot so posojila, lastniško financiranje in pristojbine.

6.4 Kakovost storitev železniškega prevoza

Varnost ostaja glavna prednostna naloga za enotno evropsko železniško območje, Agencija Evropske unije za železnice (ERA) pa še naprej spremlja napredek na področju varnosti in interoperabilnosti. V poročilu ERA iz leta 2024[9] je ponovno potrjeno, da so evropske železnice v primerjavi z drugimi načini prevoza še vedno med najvarnejšimi, saj je tveganje smrtnih žrtev pri potovanju z avtomobilom skoraj 84-krat večje kot pri potovanju z vlakom, potovanje z avtobusom pa je 7,3-krat bolj tvegano kot potovanje z vlakom.

Povprečna točnost storitev regionalnega in lokalnega potniškega prometa[10] v EU27 je leta 2022 znašala 90 %, kar je manj kot leta 2020, ko je znašala 94 %, vendar je vedno večja kot pred pandemijo. Točnost storitev potniškega prometa na dolge razdalje in visokohitrostnih storitev potniškega prometa se je zmanjšala s 87 % leta 2022 na 93 % leta 2020.

Kar zadeva zanesljivost[11], se je delež odpovedanih storitev regionalnega in lokalnega prometa povečal z 1,9 % leta 2018 na 4,4 % leta 2022. Pri storitvah na dolge razdalje in visokohitrostnih storitvah se je delež odpovedi povečal z 1,3 % leta 2018 na 4,9 % leta 2022. Med izzivi, ki vplivajo na zanesljivost, so pomanjkanje osebja, starajoča se infrastruktura in zaostanki pri vzdrževanju.

V železniškem tovornem prometu je bila povprečna točnost[12] za notranje storitve v EU27 leta 2022 56-odstotna, za mednarodne storitve pa 42-odstotna. Delež odpovedanih notranjih tovornih storitev je leta 2022 dosegel 8,1 %, delež odpovedanih mednarodnih storitev pa 14,5 %.

6.5 Pogodbe za opravljanje javne službe

Leta 2022 so storitve potniškega prometa v okviru obveznosti javne službe v povprečju predstavljale 58,7 % vseh potniških kilometrov v EU27, kar je manj kot 66 % leta 2020. To zmanjšanje kaže na postopen prehod na konkurenčnejši trg storitev v železniškem prometu. Skoraj ves potniški promet je bil vključen v obveznost javne službe na Danskem, v Estoniji, na

[9] *Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2024* (Poročilo o varnosti železnic in interoperabilnosti v EU iz leta 2024) (https://www.era.europa.eu/content/report-railway-safety-and-interoperability-eu-2024).

[10] Za RMMS je potniški vlak točen, če ima največ pet minut zamude.

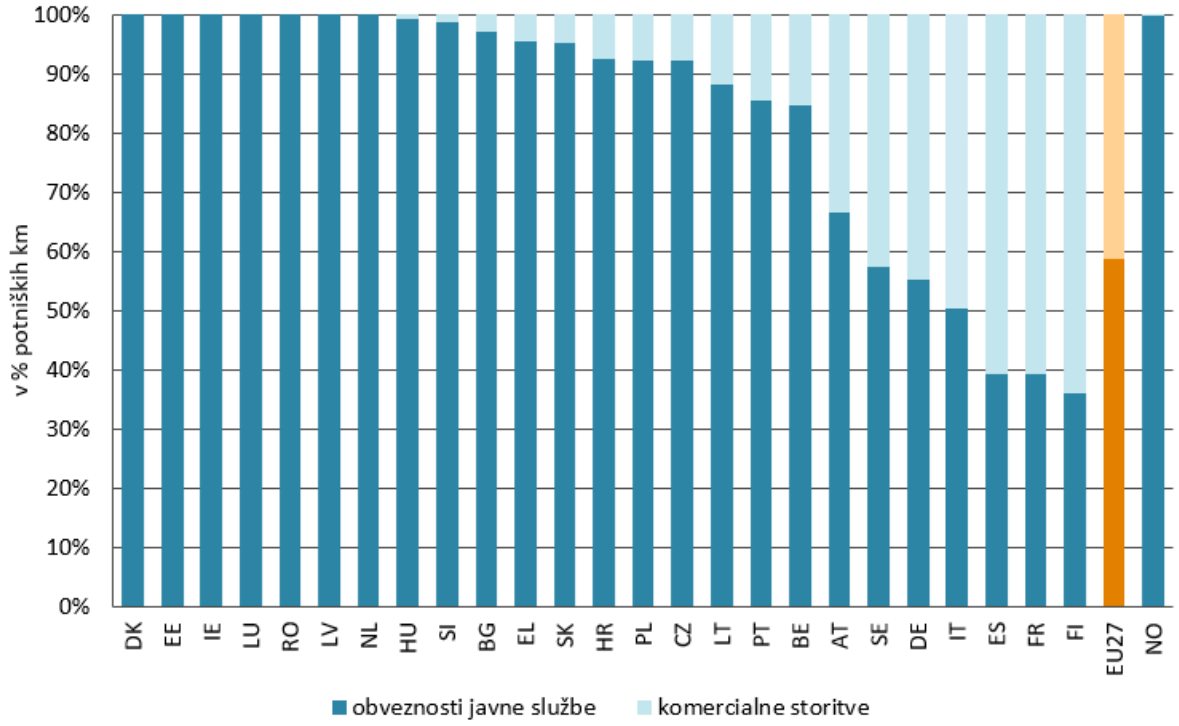
[11] Opredeljena kot delež odpovedanih storitev.

[12] Za RMMS je tovorni vlak točen, če ima največ 15 minut zamude.

Irskem, v Latviji, Luksemburgu, na Nizozemskem in v Romuniji. Obveznosti javne službe so pretežno notranje: leta 2022 je bilo v okviru teh obveznosti opravljenih 99,1 % potniških kilometrov, pri čemer so regionalne storitve prevladovale nad storitvami na dolge razdalje.

Delež komercialnih prevoznikov na trgu se je med letoma 2018 in 2022 povečal. Tržni delež konkurentov na področju komercialnih potniških storitev je leta 2022 znašal 12,6 %, kar je več kot leta 2018, ko je znašal 6 %. Delež konkurentov na trgu obveznosti javne službe se je leta 2022 povečal na 21 %, kar je 8 odstotnih točk več kot leta 2018.

Slika 10: Delež potniškega prometa v okviru obveznosti javne službe oziroma v okviru komercialnih storitev v železniškem prometu po državah (v % potniških kilometrov, 2022)



Vir: RMMS, 2022.

Leta 2022 je bilo 29 % od 231 milijard potniških kilometrov v okviru obveznosti javne službe v EU27 opravljenih s storitvami, ki so bile predmet konkurenčnih razpisnih postopkov. Podobno kot v prejšnjih letih je bilo največ konkurenčnih razpisnih postopkov za obseg potniškega prometa izvedenih v dveh državah, ki sta zgodaj liberalizirali svoje storitve: v Nemčiji (81 %) in na Švedskem (13 %). Nadomestilo za obveznosti javne službe ostaja pomemben vir prihodkov za prevoznike v železniškem prometu v večini držav članic.

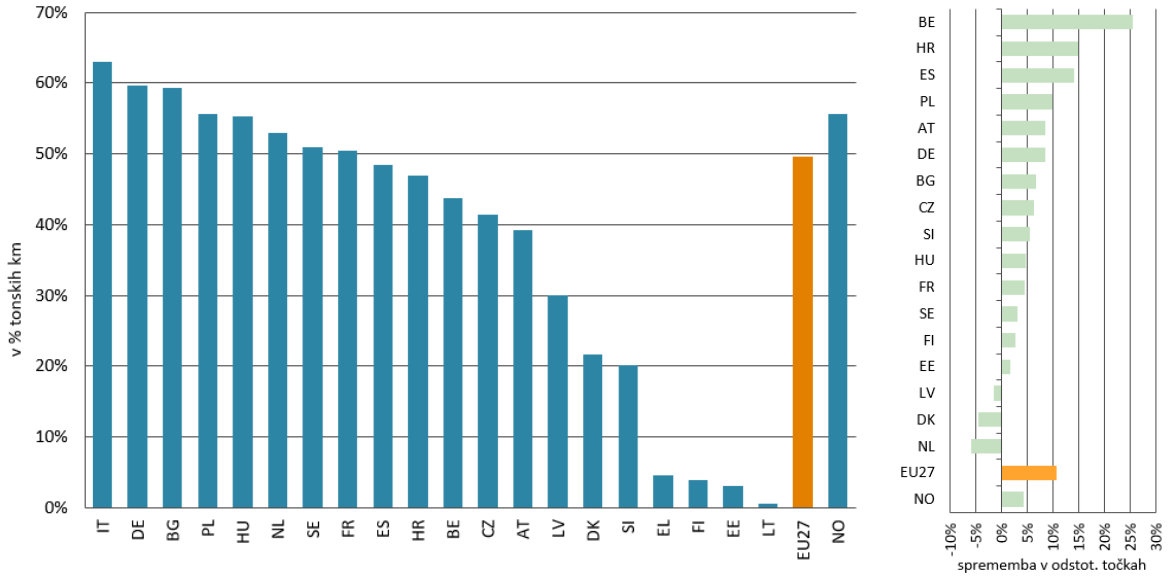
6.6 Izdajanje licenc

Leta 2022 je bilo v EU27 sporočenih skupaj 1 202 aktivnih licenc prevoznikov v železniškem prometu, kar je več kot 1 192 licenc v letu 2020. Nemčija je še naprej imela največ aktivnih licenc prevoznikov v železniškem prometu, in sicer 490, sledili sta ji Poljska s 126 licencami in Češka s 109 licencami.

6.7 Stopnja odprtosti trgov in uporaba pravic dostopa

Tržni delež novih udeležencev v sektorju železniškega tovornega prometa v EU27 je leta 2022 dosegel 49 %, s čimer se je nadaljeval trend naraščanja od leta 2018, ko je ta delež znašal 39 %.

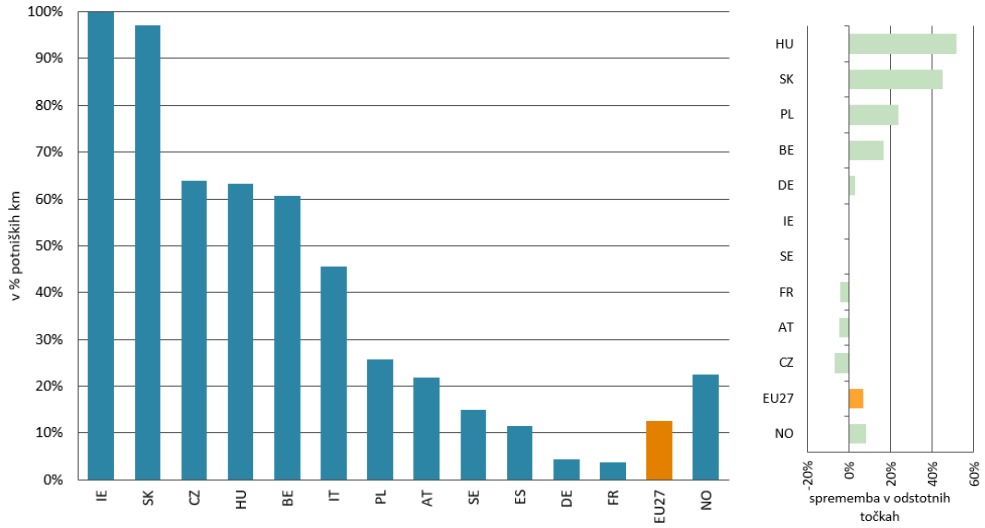
Slika 11: Tržni delež konkurentov na trgu železniškega tovornega prometa po državah (v %, 2022) in sprememba v odstotnih točkah (2018–2022)



Vir: RMMS, 2022.

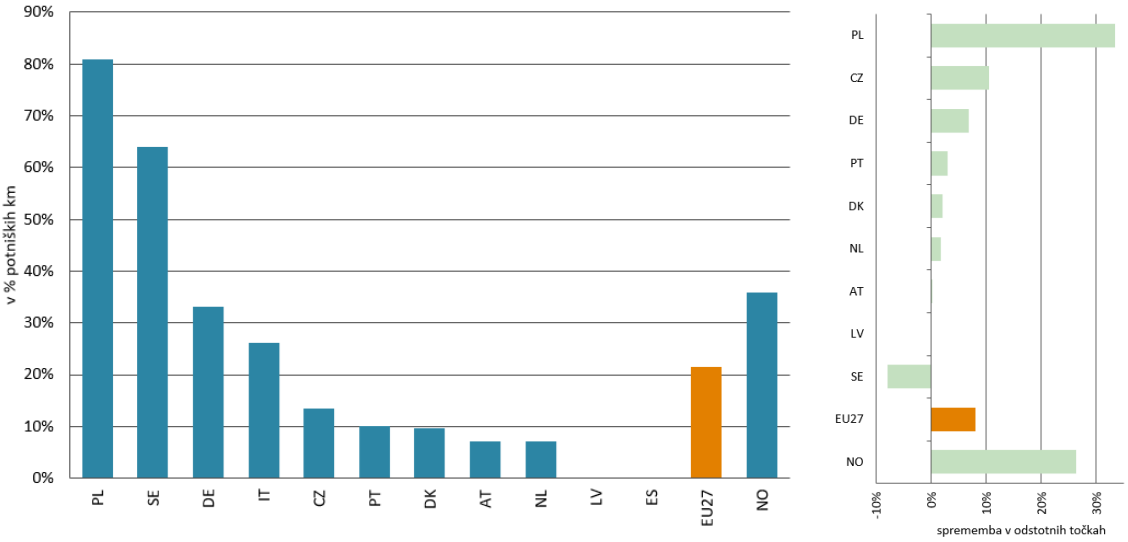
V komercialnem železniškem potniškem prometu so imeli novi udeleženci leta 2022 12,6-odstotni tržni delež, kar je skoraj dvakrat več od 6,6-odstotnega tržnega deleža, zabeleženega v letu 2020. Na nacionalnem trgu potniškega prometa v okviru obveznosti javne službe so imeli konkurenti leta 2022 21-odstotni tržni delež, kar pomeni znatno povečanje glede na leto 2020, ko je ta delež znašal 18,5 %.

Slika 12: Tržni delež konkurentov na komercialnem trgu potniškega prometa po državah (v %, 2022) in sprememba v odstotnih točkah (2018–2022)



Vir: RMMS, 2022.

Slika 13: Tržni delež konkurentov na trgu potniškega prometa v okviru obveznosti javne službe po državah (v %, 2022) in sprememba v odstotnih točkah (2018–2022)



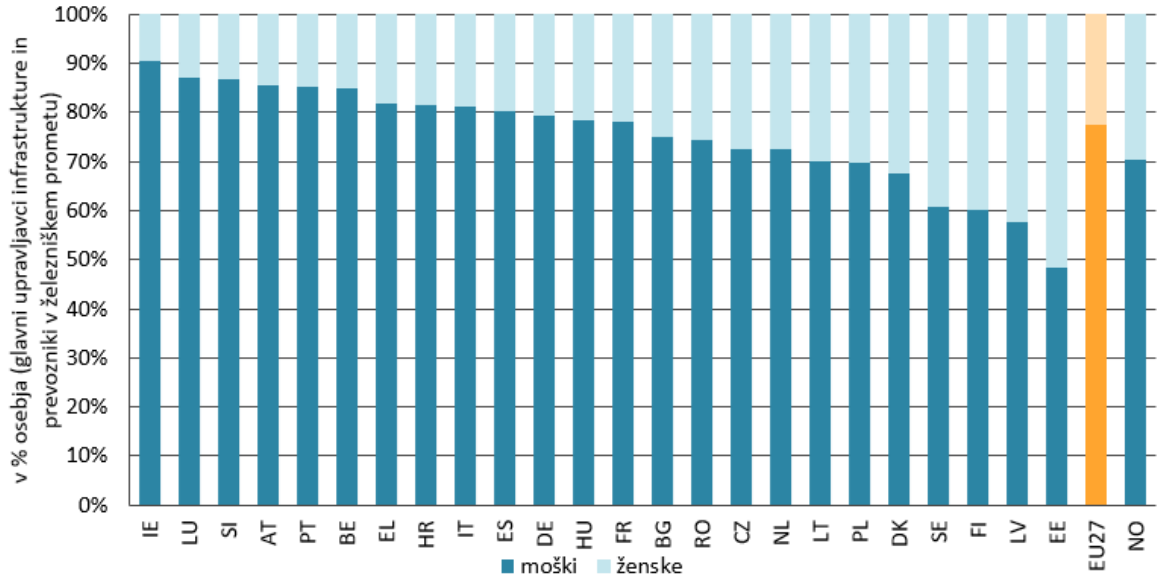
Vir: RMMS, 2022.

6.8 Zaposlovanje in socialne razmere

Do konca leta 2022 je bilo v železniškem sektorju v EU27 zaposlenih približno 900 000 ljudi, od tega 511 000 pri prevoznikih v železniškem prometu in 389 000 pri upravljavcih infrastrukture. To kaže na rahlo zmanjšanje v primerjavi s podatki za leto 2020.

Med zaposlenimi v železniškem sektorju prevladujejo moški: leta 2022 je bilo zaposlenih le 23 % žensk, kar je za eno odstotno točko več kot leta 2020.

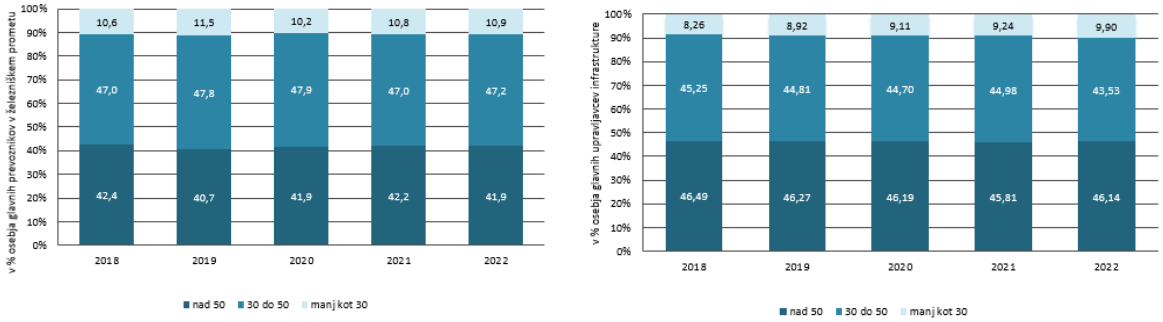
Slika 14: Skupno število zaposlenih (glavni upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu) po spolu (v %, 2022)



Vir: RMMS, 2022.

Kljub rahlemu izboljšanju staranje delovne sile še naprej vzbuja zaskrbljenost. Leta 2022 je bilo 41,9 % osebja prevoznikov v železniškem prometu starejših od 50 let, kar je rahlo znižanje v primerjavi z 42,4 % leta 2018. Delež zaposlenih, mlajših od 30 let, se je nekoliko povečal, in sicer z 10,6 % leta 2018 na 10,9 % leta 2022.

Slika 15: Zaposleni po starostnih skupinah, glavnih prevoznikih v železniškem prometu in upravljavcih infrastrukture (v %, 2018–2022)



Vir: RMMS, 2022.

Najpogostejši status železniških delavcev je tako pri upravljavcih infrastrukture kot tudi pri prevoznikih v železniškem prometu zaposlitev s polnim delovnim časom.

7 Zaključki

Evropski sektor železniškega prometa je po pandemiji COVID-19 pokazal izjemno odpornost. Potniški promet, ki se je leta 2020 v primerjavi z letom 2019 močno zmanjšal, in sicer za 46 %, se je leta 2022 ponovno povečal in dosegel 96 % ravni pred pandemijo ter 395 milijard skupnih potniških kilometrov. Tovorne storitve so utrpele manj posledic in so okrevale že leta 2021, ko je obseg storitev ponovno dosegel ravni iz leta 2019. Vendar je bil leta 2022 na trgu železniškega tovornega prometa zabeležen rahel upad.

Okrevanje sektorja železniškega prometa so spodbudila ciljno usmerjena posredovanja EU, vključno z Uredbo (EU) 2020/1429, ki je državam članicam omogočila, da se odpovejo uporabninam za dostop, da bi ublažile finančni pritisk na prevoznike v železniškem prometu. Ti ukrepi so zagotovili takojšnjo pomoč in sektorju omogočili, da je še naprej opravljal storitve tudi na vrhuncu pandemije. Ker države članice še naprej izvajajo nacionalne načrte za okrevanje in odpornost v okviru mehanizma EU za okrevanje in odpornost, bodo naložbe v železnice imele osrednjo vlogo pri spodbujanju gospodarske rasti in rasti, povezane z mobilnostjo.

Železniški promet ostaja ključni sestavni del strategije EU za doseganje njenih podnebnih ciljev. Železniški promet je okolju najprijaznejši način motoriziranega prevoza, saj ustvari samo 0,3 % vseh emisij toplogrednih plinov. Elektrifikacija 57 % železniškega omrežja EU in nadaljnje naknadno opremljanje tovornih vagonov s tišjimi in okolju prijaznejšimi tehnologijami poudarjata zavezanost sektorja k zmanjšanju njegovega okoljskega odtisa. Cilj naložb v železnice v okviru zelenega dogovora ter strategije za trajnostno in pametno mobilnost je podvojiti železniški tovorni promet in potrojiti visokohitrostni potniški promet do leta 2050 v primerjavi z izhodiščem iz leta 2015, kar pomeni znaten prehod na trajnostni promet.

Onesnaževanje s hrupom še naprej vzbuja zaskrbljenost, saj je 22 milijonov ljudi v Evropi izpostavljenih škodljivemu hrupu železniškega prometa. Ta izziv obravnavajo pobude EU, kot sta naknadno opremljanje tovornih vagonov s tihimi zavornjaki in revizija tehničnih specifikacij glede hrupa. Nadaljnja finančna in regulativna podpora je ključnega pomena za doseganje ambicioznih ciljev trajnostnosti.

Liberalizacija trga je spodbudila konkurenco v evropskem sektorju železniškega prometa, pri čemer so novi udeleženci pridobili pomemben tržni delež, zlasti v tovornem prometu. V tem segmentu se je povprečni tržni delež konkurentov v EU27 med letoma 2018 in 2022 povečal z 39 % na 49 %. Povečanje tržnega deleža konkurentov je bilo izjemno tudi na trgu potniškega prometa, in sicer tako pri komercialnih storitvah (12,6-odstotni tržni delež in 6,6-odstotno povečanje med letoma 2018 in 2022) kot pri obveznostih javne službe (21-odstotni tržni delež oziroma +8 % v primerjavi z letom 2018). Vendar izzivi ostajajo, vključno z razlikami v uporabninah za dostop in potrebo po enotnejšem izvajanju veljavnih predpisov v državah članicah. Pravila četrtega železniškega svežnja se zdaj v celoti uporabljajo13, zato se pričakuje nadaljnje odpiranje trga, kar naj bi spodbudilo inovacije in povečalo kakovost storitev za potnike in tovorni promet.

[13] Prehodno obdobje, določeno v Uredbi (ES) št. 1370/2007, da se državam članicam omogoči postopno odpiranje železniškega trga in sklenitev pogodb o izvajanju javne službe v železniškem prometu v okviru razpisov, se je izteklo decembra 2023.

Komisija bo še naprej pozorno spremljala, ali se četrti železniški sveženj14 pravilno prenaša v nacionalno zakonodajo in izvaja, s čimer bo zagotovila, da bo dosegel svoj polni potencial.

Leta 2022 so obveznosti javne službe predstavljale znaten delež dejavnosti železniškega potniškega prometa. V povprečju so storitve potniškega prometa v okviru obveznosti javne službe predstavljale 58,7 % vseh potniških kilometrov v EU27, kar je manj kot 66 % leta 2020. To kaže na postopen prehod na konkurenčnejši trg storitev v železniškem prometu. Število konkurenčnih razpisnih postopkov za obveznosti javne službe se je povečalo in naj bi se povečevalo tudi v prihodnjih letih, s čimer se bosta izboljšali kakovost storitev in stroškovna učinkovitost. Vendar ostajajo izzivi pri usklajevanju liberalizacije trga z zagotavljanjem pravičnega dostopa, zlasti v manj poseljenih regijah. EU spodbuja večjo preglednost in konkurenco za optimizacijo socialnega in gospodarskega učinka.

Železnica za visoke hitrosti je temelj prizadevanj Evrope za posodobitev prometa. Omrežje se je do leta 2022 razširilo na 12 015 kilometrov, do leta 2035 pa je v načrtu še dodatnih 1 600 kilometrov. Španija, Francija in Italija še naprej vodijo pri naložbah v železnice za visoke hitrosti, kar prispeva k boljši povezljivosti in skrajšanju potovalnih časov po vsej celini.

Naložbe v infrastrukturo ostajajo ključnega pomena, pri čemer EU dodeljuje znatna sredstva prek mehanizmov, kot sta Instrument za povezovanje Evrope in Kohezijski sklad. Te naložbe dajejo prednost projektom, s katerimi se odpravljajo ozka grla, izboljšuje multimodalna povezljivost in nadgrajuje obstoječa infrastruktura. Poudarek na digitalizaciji, vključno z uvedbo sistema ERTMS, dodatno krepi zmogljivost železnic za izpolnjevanje prihodnjih potreb po mobilnosti.

Digitalne tehnologije bodo prinesle pomembne izboljšave v sektorju železniškega prometa ter povečale operativno učinkovitost in izkušnjo potnikov. Z uvedbo sistema ERTMS, ki je ključna sestavina strategije EU za digitalni prehod, so bosta izboljšali interoperabilnost in varnost v evropskih železniških omrežjih, čeprav je do danes le približno 33 % jedrnega omrežja opremljenega s tem sistemom ali ima sklenjene pogodbe za njegovo namestitev. Poleg tega bodo naložbe v pametne sisteme za izdajo vozovnic in podatkovne platforme v realnem času pripomogle k temu, da bo železniški promet dostopnejši in prijaznejši za potnike.

Inovacije prek Skupnega podjetja za evropske železnice napredujejo na področjih, kot so avtomatizirano obratovanje vlakov, digitalno upravljanje tovora in trajnostno upravljanje sredstev. Te pobude so usklajene s širšimi cilji EU za umestitev železnice kot hrbtenice multimodalnega in trajnostnega prometnega sistema.

Ker Evropa prehaja v bolj zeleno in povezano prihodnost, bo imela železnica ključno vlogo pri zmanjševanju emisij, izboljšanju mobilnosti in spodbujanju gospodarske rasti. Nadaljnje naložbe v infrastrukturo, odpiranje trga in tehnološke inovacije so ključne za uresničitev vizije EU o trajnostnem prometnem sistemu do leta 2050. V prihodnjih letih bodo med ključnimi prednostnimi nalogami celovita izvedba četrtega železniškega svežnja, krepitev čezmejne povezljivosti, odpravljanje omejitev zmogljivosti ter zagotavljanje pravičnejšega dostopa do železniških storitev.

[14] Zlasti je treba spoštovati načelo obveznega razpisnega postopka za pogodbe o opravljanju javne službe v železniškem potniškem prometu.

Z vključitvijo teh strateških elementov ima evropski sektor železniškega prometa priložnost, da usmerja preobrazbo prometne krajine na celini ter izpolni svojo zavezo trajnostni, učinkoviti in vključujoči mobilnosti.