KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 30.7.2025 r.
COM(2025) 439 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Dziewiąte sprawozdanie w sprawie monitorowania rozwoju rynku przewozów kolejowych na podstawie art. 15 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE

{SWD(2025) 239 final}

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Dziewiąte sprawozdanie w sprawie monitorowania rozwoju rynku przewozów kolejowych na podstawie art. 15 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE

1 GŁÓWNE USTALENIA

Wiarygodne monitorowanie rynku przewozów kolejowych ma zasadnicze znaczenie dla zrozumienia zmian zachodzących na rynku oraz podejmowania świadomych decyzji politycznych.

Niniejsze sprawozdanie obejmuje dane do 2022 r. i odnosi się do późniejszych zmian w sektorze w miarę dostępności informacji.

Poczyniono kilka najważniejszych ustaleń dotyczących lat 2018–2022:

- **Ruch pasażerski**: pandemia COVID-19 doprowadziła do gwałtownego spadku ruchu pasażerskiego o 46 % w 2020 r. w porównaniu z 2019 r. Później nastąpiło silne ożywienie, a w 2022 r. łączny pasażerski ruch kolejowy w UE-27 osiągnął poziom 395,5 mld pasażerokilometrów, czyli tylko nieznacznie poniżej wielkości 411,8 mld odnotowanej w 2019 r.

- **Ruch towarowy**: w przypadku kolejowych przewozów towarowych, mierzonych w tonokilometrach, spadek w 2020 r. był łagodniejszy (-8 % w porównaniu z 2019 r.), ponieważ w czasie pandemii przewozy towarowe nadal miały kluczowe znaczenie dla gospodarki. Do 2022 r. całkowity ruch towarowy osiągnął poziom zbliżony do tego sprzed pandemii i wyniósł 416 mld tonokilometrów.

- **Udział przewozów pasażerskich w ruchu kolejowym w strukturze modalnej**: udział kolei w transporcie lądowym w UE-27 nieznacznie wzrósł z 7,8 % w 2018 r. do 8,1 % w 2022 r., pomimo gwałtownego spadku o 2,4 punktu procentowego w 2020 r. z powodu pandemii.

- **Koleje dużych prędkości**: sieć kolei dużych prędkości w UE-27 rozszerzyła się o prawie 1 100 km w latach 2018–2022 i osiągnęła długość 12 015 km. Wzrost ten świadczy o długoterminowym zaangażowaniu w rozwój sektora kolei dużych prędkości, który wykazał zdolność do skutecznego konkurowania z innymi rodzajami transportu.

- **Zatrudnienie w sektorze kolejowym**: w 2022 r. w sektorze kolejowym UE-27 zatrudnionych było około 900 000 osób, co oznacza nieznaczny spadek w porównaniu z 2018 r.

- **Udział nowych podmiotów w rynku**: do 2022 r. udział nowych podmiotów w rynku wyniósł 49 % w sektorze kolejowych przewozów towarowych (wzrost z 39 % w 2018 r.) i 21 % w przewozach w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej (+8 punktów

procentowych w porównaniu z 2018 r.). Odnotowano również wzrost konkurencji w zakresie komercyjnych przewozów pasażerskich, w przypadku których udział nowych podmiotów w rynku wyniósł 12,6 % (+6,6 punktu procentowego).

- **Wydatki na kolej**: w 2022 r. całkowity koszt kolei (wydatki na infrastrukturę + rekompensata z tytułu obowiązku świadczenia usługi publicznej) wyniósł 178,31 EUR na mieszkańca UE-27, co stanowi nominalny wzrost o 29 % w porównaniu z 2018 r. Wydaje się jednak, że znaczna część wzrostu była spowodowana inflacją.

2 METODA

Niniejsze sprawozdanie jest dziewiątym sprawozdaniem dotyczącym monitorowania rynku przewozów kolejowych, które Komisja co dwa lata składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie na podstawie art. 15 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE[1]. Celem jest przedstawienie ogólnych informacji na temat głównych zmian na rynkach przewozów kolejowych w kontekście polityki UE w zakresie rynku przewozów kolejowych[2]. Dziewiąte sprawozdanie koncentruje się głównie na wydarzeniach w latach 2018–2022, z odniesieniami do tendencji i zmian w polityce wykraczających poza okres sprawozdawczy aż do daty przygotowania niniejszego sprawozdania.

Poza danymi z monitorowania rynku kolejowego (RMMS) przekazanymi przez państwa członkowskie i Norwegię niniejsze sprawozdanie opiera się również na danych z małego rocznika statystycznego „Unijny transport w liczbach”[3], na sprawozdaniach Agencji Kolejowej Unii Europejskiej[4] i danych Eurostatu[5], na danych statystycznych zgromadzonych przez różne organizacje sektorowe oraz na prezentacjach i badaniach. W przypadku gdy rozporządzenie w sprawie RMMS jest jedynym źródłem, w sprawozdaniu oceniono zmiany na przestrzeni lat 2018–2022 w celu zapewnienia porównywalności danych. W przypadku korzystania z innych źródeł w sprawozdaniu przedstawiono również tendencje z dłuższego okresu.

Dane zagregowane i średnie wartości odnoszą się do UE-27 (do obecnej liczby państw członkowskich UE)[6].

3 KOLEJE A ZRÓWNOWAŻONOŚĆ

Od 1990 r. koleje niemal nieprzerwanie zmniejszają bezpośrednie emisje gazów cieplarnianych, przy czym w 2022 r. ich udział w transporcie wewnątrzunijnym ogółem wynosił około 16,6 % w przypadku przewozów towarowych i 8,1 % w przypadku przewozów pasażerskich. Sektor transportu (w tym międzynarodowy transport lotniczy i morski) odpowiada za jedną czwartą całkowitych emisji gazów cieplarnianych w UE-27. W sektorze

[1] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

[2] Oprócz sprawozdania w sprawie rynku przewozów kolejowych Agencja Kolejowa Unii Europejskiej publikuje również coroczne sprawozdania w sprawie bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei.

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

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

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

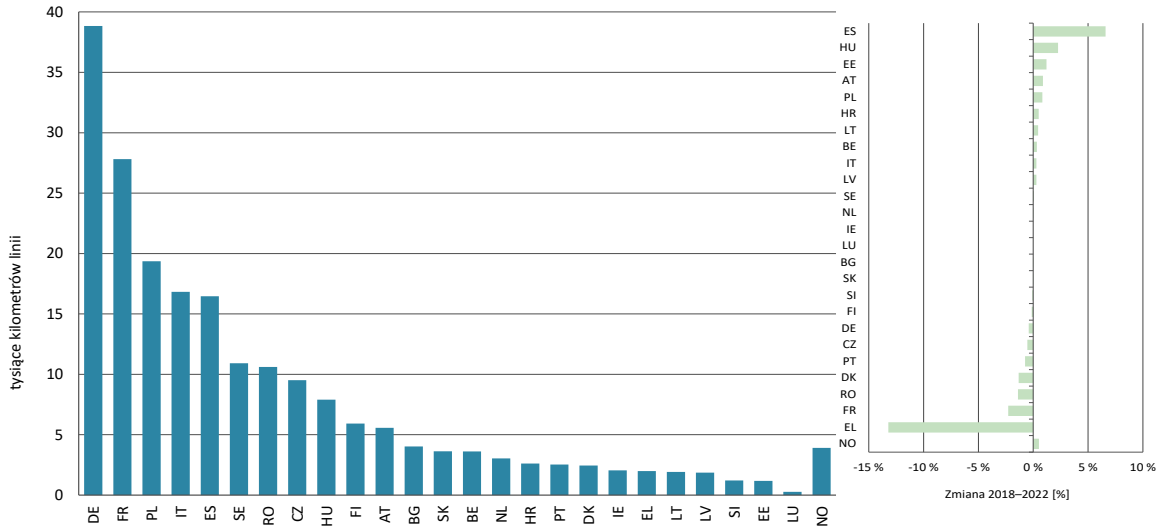
[6] Norwegia uczestniczy w RMMS, ale dane dotyczące Norwegii nie zostały ujęte w łącznych i średnich wartościach dla UE.

transportu kolej odpowiadała za zaledwie 0,3 % emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu w UE-27. W 2022 r. sektor transportu odpowiadał za 31,0 % całkowitego zużycia energii końcowej w UE-27. W sektorze transportu kolej odpowiadała jedynie za 0,6 % końcowego zużycia energii. Aby osiągnąć cele Europejskiego Zielonego Ładu, koleje będą musiały przejąć większą część transportu pasażerskiego i towarowego.

4 UNIJNA SIEĆ KOLEJOWA

Całkowita długość sieci kolejowej UE-27 w 2022 r. wynosiła około 202 131 kilometrów linii, co oznacza nieznaczny wzrost o 0,1 % w porównaniu z 2018 r. Około 57 % sieci zostało zelektryfikowanych, co oznacza wzrost o 1,4 % od 2018 r.

Wykres 1: Długość sieci krajowych w poszczególnych państwach (tysiące kilometrów linii, 2022 r.) i względna zmiana (2018–2022)



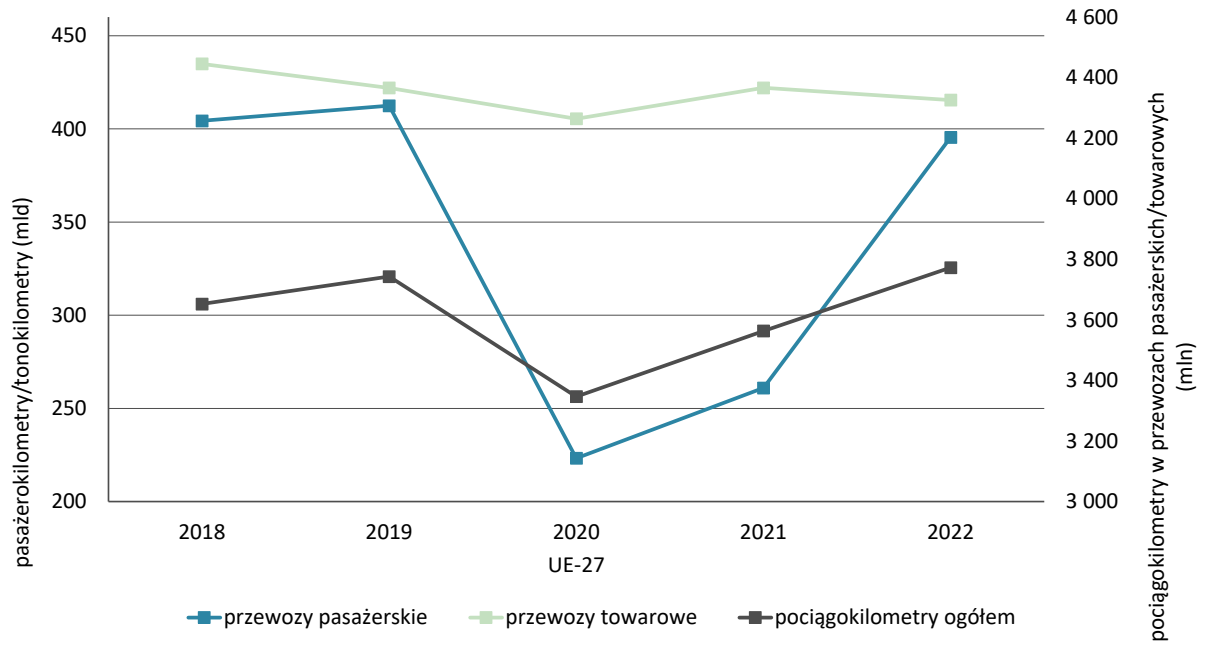
Źródło: Eurostat, 2024 r.
(https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00003/default/table?lang=pl&category=t_rail).

Pod koniec 2022 r. unijna sieć kolei dużych prędkości liczyła ponad 12 015 kilometrów, co oznacza wzrost o 10,4 % od 2018 r. W strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności wyznaczono ambitne cele dla ruchu kolei dużych prędkości – powinien on podwoić się do 2030 r. i potroić do 2050 r. w porównaniu z poziomem bazowym z 2015 r.

5 ZMIANY W PRZEWOZACH KOLEJOWYCH

Po dekadzie umiarkowanego wzrostu pandemia COVID-19 poważnie wpłynęła na liczbę pociągokilometrów w UE (zarówno w przypadku przewozów pasażerskich, jak i towarowych). W 2020 r. przewozy towarowe zmniejszyły się o 8 % w pociągokilometrach w porównaniu z 2019 r., podczas gdy przewozy pasażerskie odnotowały większy spadek – o 46 %. Do 2021 r. wielkość przewozów towarowych powróciła jednak w pełni do poziomu z 2019 r., a następnie nieznacznie spadła w 2022 r. Jeśli chodzi o przewozy pasażerskie, w 2022 r. ich wielkość wzrosła do 96 % poziomów sprzed pandemii i osiągnęła 395 mld pasażerokilometrów.

Wykres 2: Liczba pasażerów i wielkość przewozów towarowych (pasażerokilometry, tonokilometry i pociągokilometry, 2018–2022)

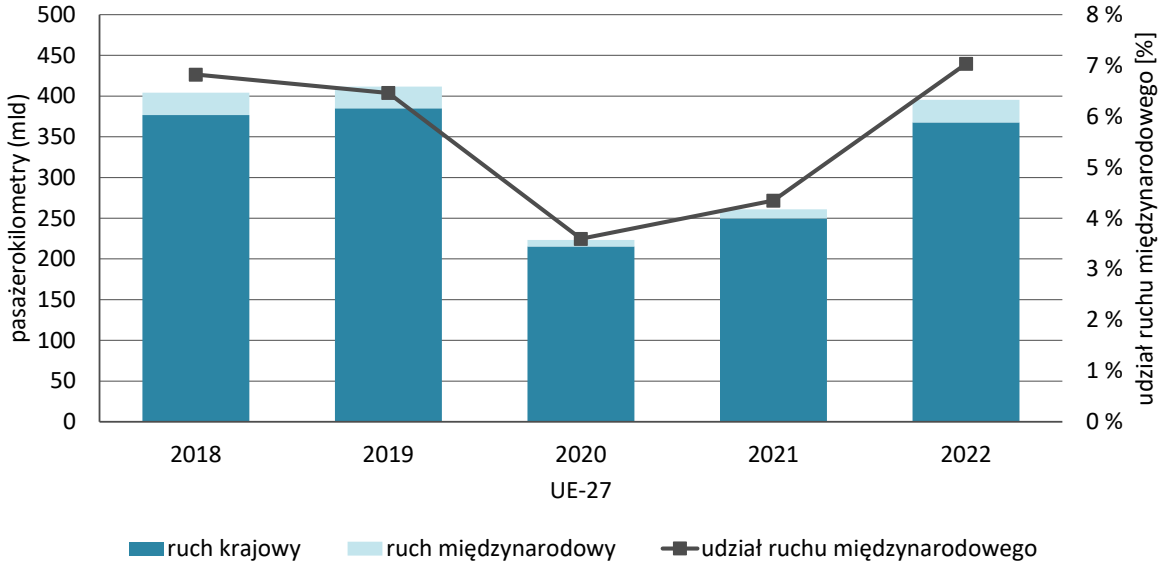


Źródło: RMMS z 2022 r.

W 2022 r. koleją przewieziono około 1,5 mld ton ładunku i 6,6 mld pasażerów, co odzwierciedla ożywienie po gwałtownym spadku zaobserwowanym podczas pandemii COVID-19.

Krajowe przewozy pasażerskie nadal dominowały i stanowiły ponad 93 % łącznej liczby pasażerokilometrów w UE-27. Pandemia dodatkowo uwypukliła głównie krajowy charakter pasażerskiego ruchu kolejowego. Przed kryzysem międzynarodowe przewozy pasażerskie stanowiły około 7 % całkowitego ruchu kolejowego, ale udział ten spadł do mniej niż 4 % w 2020 r. ze względu na ograniczenia w podróżowaniu. Do 2022 r. odsetek międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich powrócił do poziomu 7 %.

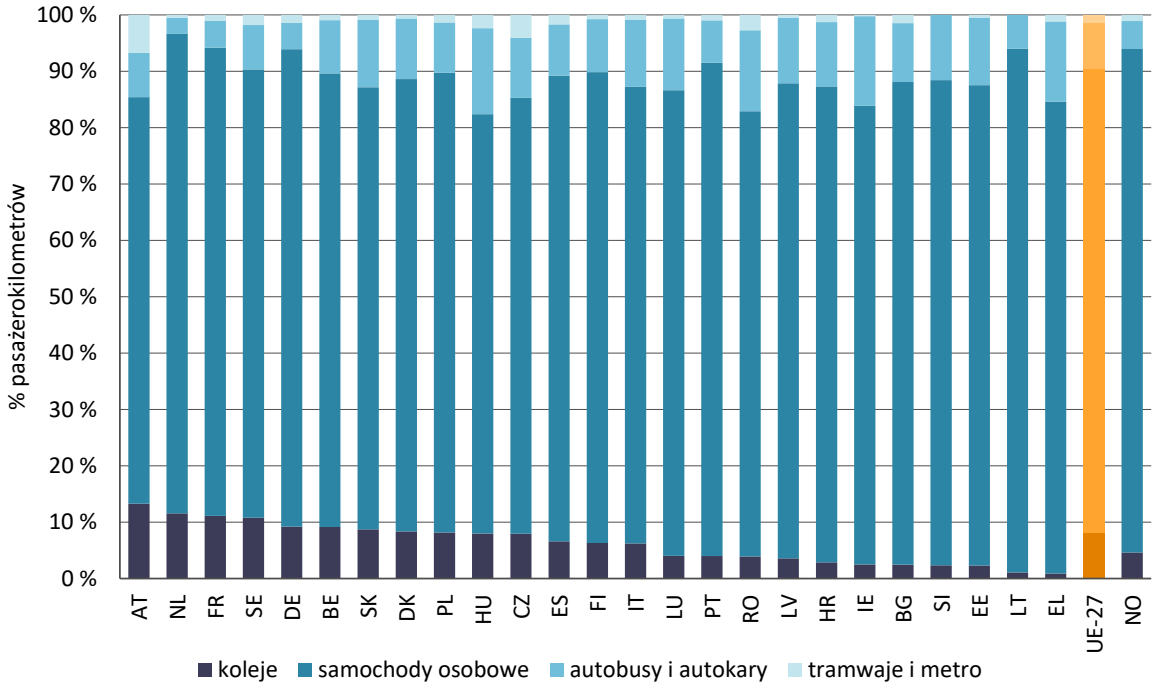
Wykres 3: Zmiany wielkości pasażerskiego ruchu kolejowego (krajowego, międzynarodowego oraz udziału ruchu międzynarodowego w ruchu kolejowym łącznie) (mld pasażerokilometrów, 2018–2022)



Źródło: RMMS z 2022 r.

W 2020 r. średnia skłonność Europejczyków do podróżowania koleją gwałtownie spadła do 500 pasażerokilometrów na mieszkańca rocznie w porównaniu z 934 km w 2019 r. Do 2022 r. nastąpiło częściowe odbicie do poziomu 888 km na mieszkańca. Udział kolei w strukturze modalnej, który w 2019 r. wyniósł 7,8 %, spadł w 2020 r. o 2,4 punktu procentowego, ponieważ więcej osób zaczęło korzystać z samochodów prywatnych. Do 2022 r. udział ten wzrósł jednak do 8,1 %, przekraczając poziomy sprzed pandemii; jednocześnie samochody osobowe pozostały dominującym środkiem transportu, z udziałem wynoszącym 82,4 %.

Wykres 4: Podział lądowego transportu towarowego ze względu na rodzaj transportu według państw (%, 2022 r.)

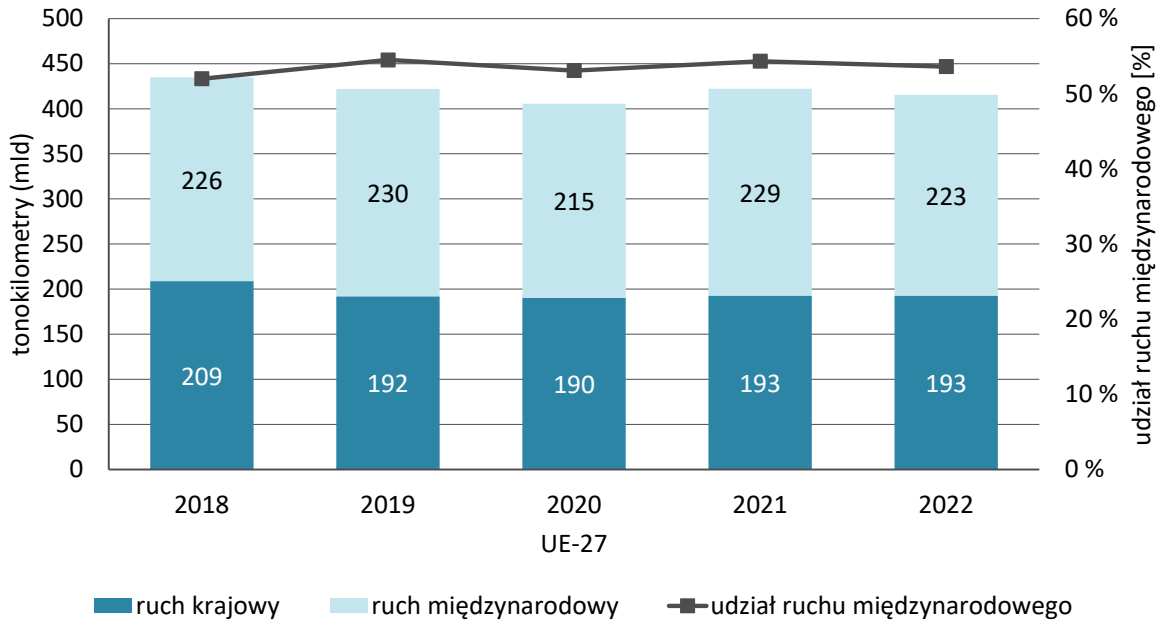


Źródło: Eurostat, 2024 r. (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_psmod/default/table?lang=pl&category=tran.tran_hv_ms).

Ze względu na pandemię całkowity kolejowy ruch towarowy w UE-27 zmniejszył się z 422 mld tonokilometrów w 2019 r. do 405 mld w 2020 r. Do 2022 r. wartość ta wzrosła niemal do 416 mld tonokilometrów, zbliżając się do poziomu sprzed pandemii.

Udział międzynarodowych kolejowych przewozów towarowych utrzymywał się stale powyżej 50 % w całym okresie, osiągając najwyższy poziom 55 % w 2019 r., i ustabilizował się na poziomie 54 % w 2022 r. Stabilność ta kontrastuje z bardziej zauważalnym wpływem pandemii na międzynarodowy kolejowy ruch pasażerski.

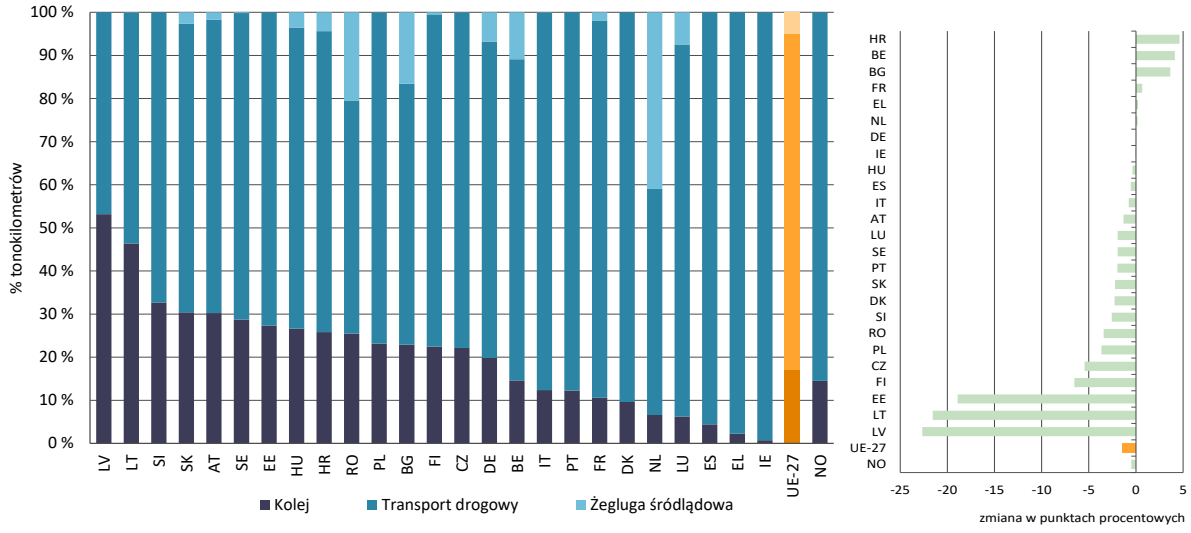
Wykres 5: Zmiany wielkości towarowego ruchu kolejowego (krajowego, międzynarodowego oraz udziału ruchu międzynarodowego w ruchu kolejowym łącznie) (mld tonokilometrów, 2018–2022)



Źródło: RMMS z 2022 r.

W latach 2018–2022 transport drogowy pozostał dominującym rodzajem transportu towarowego w UE-27, stale przekraczając wartość 75 % udziału w całkowitym lądowym transporcie towarowym wyrażonym w tonokilometrach i osiągając najwyższy poziom 77,7 % w 2022 r. W tym samym okresie udział transportu kolejowego w strukturze modalnej zmniejszył się z 18,7 % do 17,2 %, co odzwierciedla stałą tendencję do przechodzenia na transport drogowy, chociaż kolejowy transport intermodalny osiągnął stosunkowo lepsze wyniki niż przewozy materiałów luzem i przewozy ładunków rozproszonych. Ogólny spadek był szczególnie widoczny na Łotwie, w Estonii i na Litwie, gdzie wielkość przewozów towarowych znacznie spadła ze względu na ograniczenie wymiany z Rosją.

Wykres 6: Podział lądowego transportu towarowego ze względu na rodzaj transportu według państw (%, 2022 r.) i zmiana w punktach procentowych dla kolei (2018–2022)



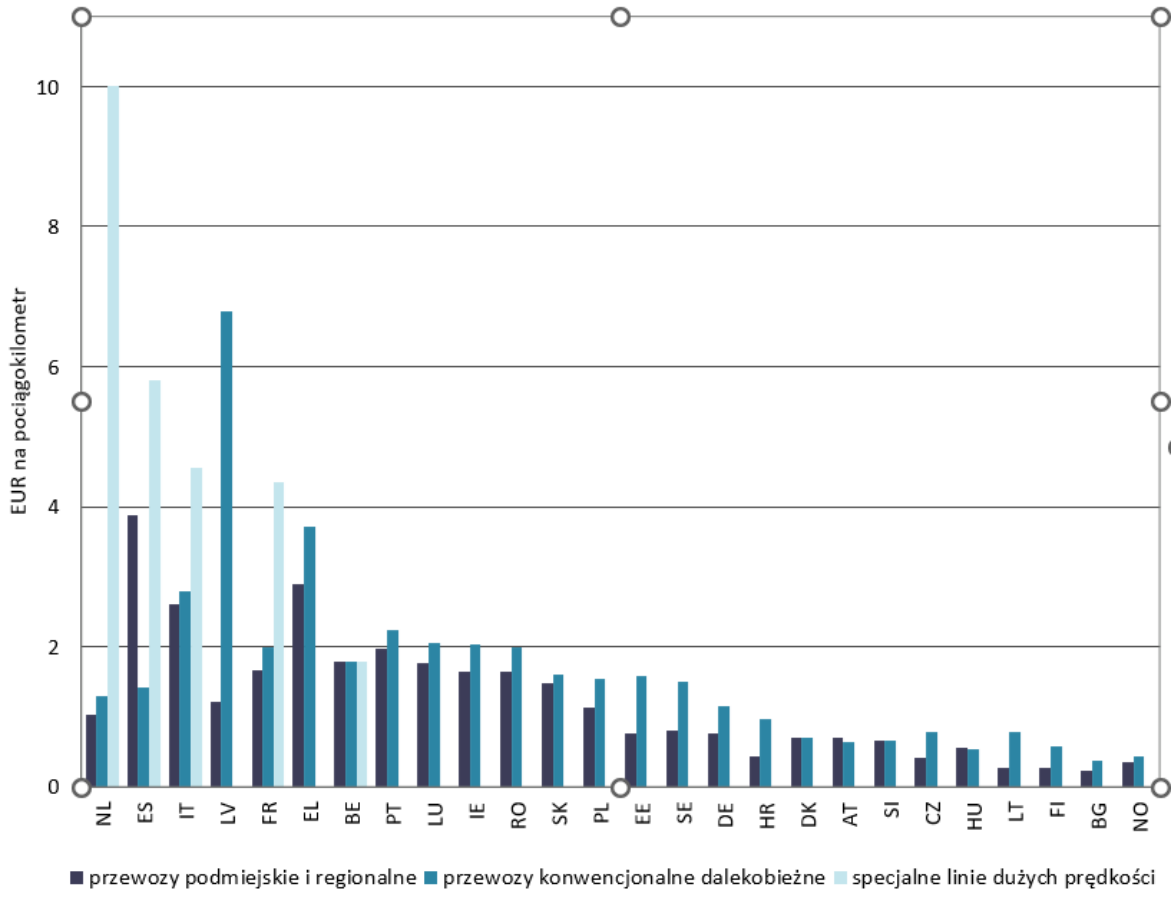
Źródło: Eurostat, 2024 r. (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?lang=pl&category=tran.tran_hv_ms).

6 ZMIANY WARUNKÓW RAMOWYCH W SEKTORZE KOLEJOWYM

6.1 Naliczanie opłat za dostęp do infrastruktury

W 2022 r. opłaty za dostęp do infrastruktury dla kolei dużych prędkości (z wyłączeniem marż zysku) utrzymywały się na wyższym poziomie niż opłaty dla innych przewozów pasażerskich we wszystkich państwach, w których takie opłaty miały zastosowanie. Opłaty za dostęp do infrastruktury dla kolei dużych prędkości były jednak ogólnie niższe w 2022 r. niż w 2018 r. w państwach członkowskich posiadających sieci dużych prędkości.

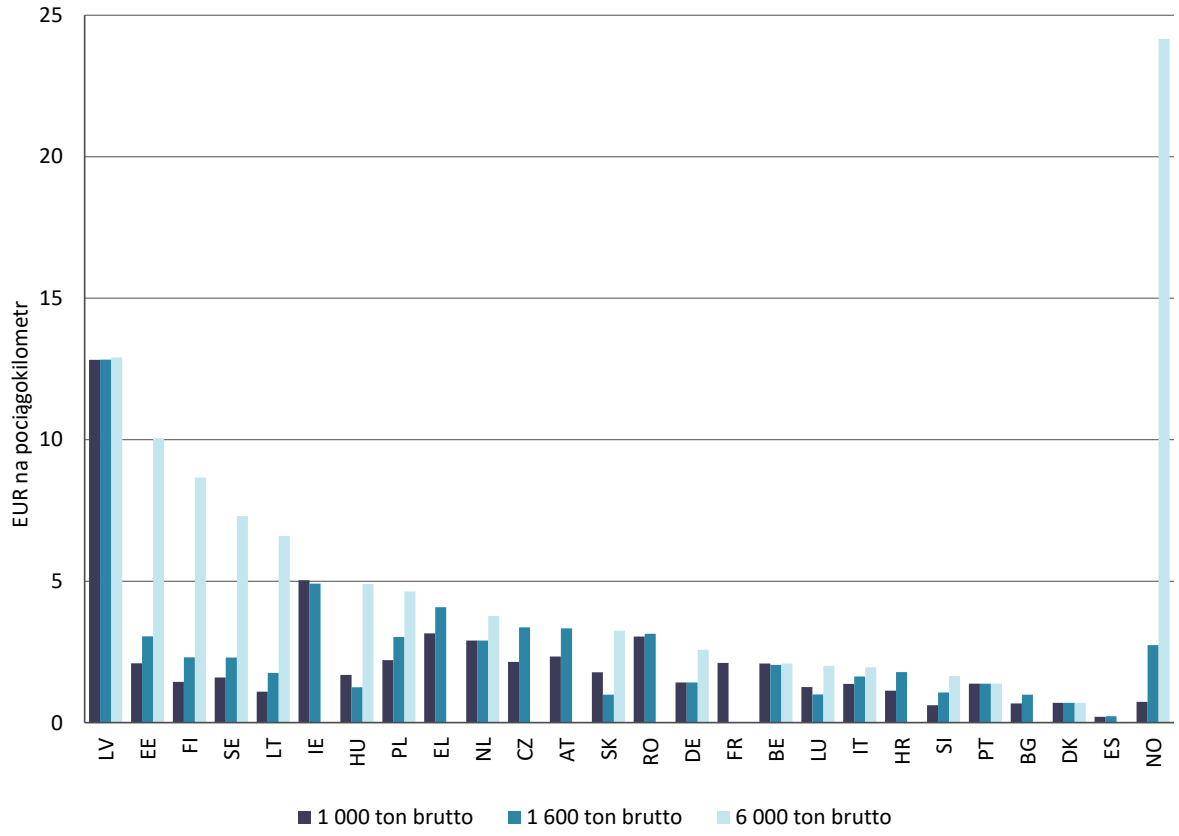
Wykres 7: Opłaty za dostęp (z wyłączeniem marż zysku) w odniesieniu do różnych kategorii pociągów pasażerskich według państw (EUR na pociągokilometr, 2022 r.)



Źródło: RMMS z 2022 r.

Opłaty towarowe (z wyłączeniem marż zysku) są monitorowane w odniesieniu do trzech maksymalnych pojemności brutto (1 000 ton, 1 600 ton i 6 000 ton). W większości państw członkowskich opłaty za dostęp do infrastruktury rosną wraz z wielkością pociągu, chociaż niekoniecznie proporcjonalnie do pojemności.

Wykres 8: Opłaty za dostęp (z wyłączeniem marż zysku) w odniesieniu do różnych kategorii pociągów towarowych według państw (EUR na pociągokilometr, 2022 r.)



Źródło: RMMS z 2022 r.

W celu złagodzenia skutków gospodarczych pandemii COVID-19 w rozporządzeniu (UE) 2020/1429, przyjętym w październiku 2020 r., umożliwiono państwom członkowskim tymczasowe zniesienie, zmniejszenie lub odroczenie opłat za dostęp do infrastruktury[7]. Środek ten stanowił istotną pomoc finansową dla przedsiębiorstw kolejowych, w szczególności tych zajmującym się transportem pasażerskim, w warunkach spadku natężenia ruchu. Rozporządzenie, początkowo przyjęte na ograniczony okres, było czterokrotnie przedłużane, zanim ostatecznie wygasło 31 grudnia 2022 r. Odegrało ono kluczową rolę w podtrzymaniu ruchu kolejowego w czasie pandemii, gdyż wspierało odbudowę sektora wraz z ponownym ożywieniem ruchu pasażerskiego.

6.2 Alokacja zdolności przepustowej i ograniczenia infrastruktury

W 2022 r. całkowita intensywność wykorzystania sieci kolejowej UE-27 (pociągi towarowe i pasażerskie) wyniosła 18,7 tys. pociągokilometrów na kilometr linii, czyli nieco więcej niż przed pandemią (18,1 w 2018 r.). Pociągi pasażerskie stanowiły 79 % tego wykorzystania.

Całkowita długość torów, które zgłoszono jako przepełnione w UE-27, gwałtownie wzrosła w latach 2018–2020, ale w 2022 r. nieznacznie spadła do 6 711 km, wliczając 3 523 km

[7] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1429 z dnia 7 października 2020 r. ustanawiające środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z epidemią COVID-19 (Dz.U. L 333 z 12.10.2020, s. 1).

kolejowych korytarzy towarowych. Gwałtowny wzrost w stosunku do poziomów z 2018 r. wynikał w dużej mierze ze zmiany stosowanych przez Włochy kryteriów zgłaszania przepełnienia.

W przypadku przepełnienia państwa członkowskie najczęściej nadają pierwszeństwo przewozom realizowanym w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej, a następnie międzynarodowym przewozom pasażerskim, podczas gdy ruch towarowy rzadko ma najwyższy priorytet[8].

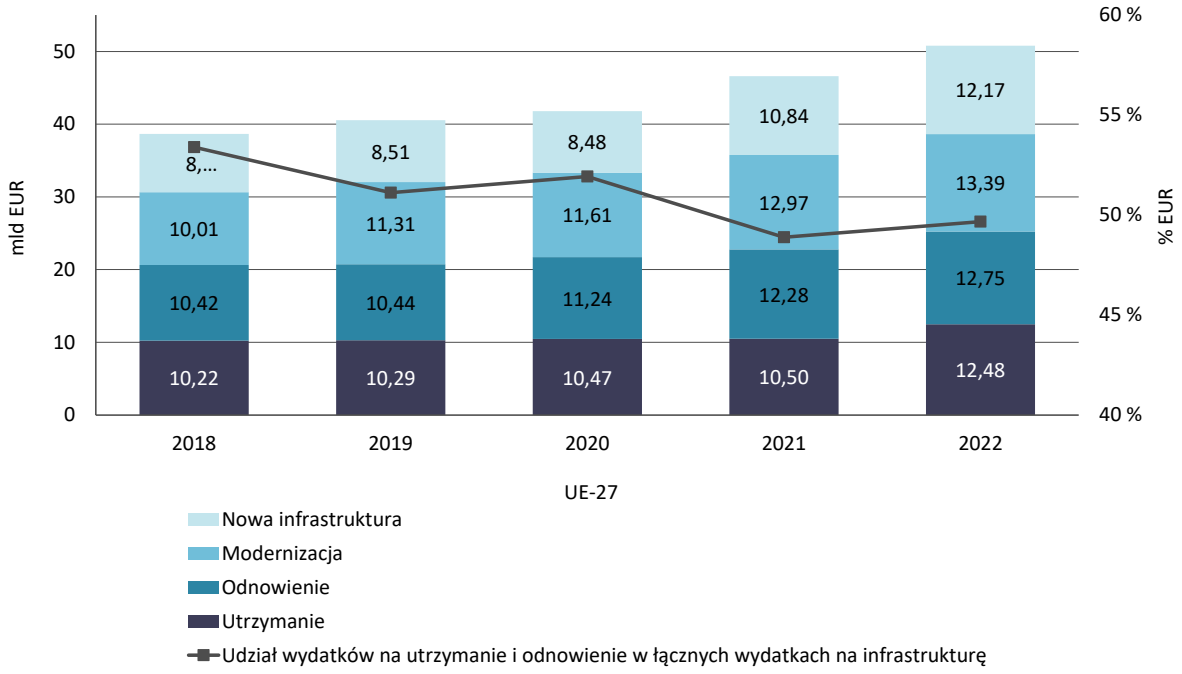
W celu promowania bardziej efektywnego wykorzystania sieci i rozwiązania problemu braku kompatybilności między krajowymi systemami sterowania pociągami wprowadzany jest europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) jako wspólny europejski system sygnalizacji. W momencie publikacji niniejszego sprawozdania około 14 % sieci bazowej wyposażono w ERTMS i zawarto umowy obejmujące kolejne 19 %. Pomimo poczynionych postępów wdrażanie jest nadal opóźnione w stosunku do początkowych celów, dlatego konieczne są wzmożone wysiłki na rzecz jego przyspieszenia.

6.3 Wydatki na infrastrukturę i jej finansowanie

Całkowita wartość nominalna wydatków na infrastrukturę w UE-27 wzrosła z 38,7 mld EUR w 2018 r. do 50,8 mld EUR w 2022 r. W 2022 r. wydatki były stosunkowo równomiernie rozłożone na poszczególne kategorie: 25 % na utrzymanie, 25 % na odnowienie, 26 % na modernizację i 24 % na inwestycje w nową infrastrukturę. Pomimo znacznego wzrostu nominalnego wysoka inflacja w tym okresie spowolniła wzrost realny. Rzeczywisty wzrost skorygowany do poziomów cen z 2018 r. był bardziej umiarkowany i wyniósł około 5 % w ujęciu realnym.

[8] Ogółem 14 państw zgłosiło, że w przypadku przepełnienia priorytetowo traktuje się ruch w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej. W praktyce jednak w pewnych okresach lub w zależności od warunków lokalnych mogą występować pewne odstępstwa.

Wykres 9: Wydatki na infrastrukturę i odsetek wydatków na utrzymanie i modernizację (mld EUR, 2018–2022)



Źródło: RMMS z 2022 r.

W 2022 r. łączne wydatki na utrzymanie i odnowienie w UE-27 wyniosły 25,2 mld EUR, co stanowiło 50 % łącznych wydatków na infrastrukturę, ze znacznymi różnicami między państwami. Głównym źródłem finansowania były nadal budżety krajowe, z których sfinansowano 70 % całkowitych wydatków na infrastrukturę kolejową. Dofinansowanie UE stanowiło 8 %, podczas gdy pozostałe 22 % pochodziło z innych źródeł, takich jak pożyczki, finansowanie kapitałowe i opłaty.

6.4 Jakość kolejowych usług transportowych

Bezpieczeństwo pozostaje głównym priorytetem jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, a Agencja Kolejowa Unii Europejskiej (ERA) stale monitoruje postępy w zakresie bezpieczeństwa i interoperacyjności. W sprawozdaniu ERA z 2024 r.[9] potwierdzono, że europejskie koleje pozostają jednym z najbezpieczniejszych rodzajów transportu, a ryzyko śmierci w wypadku podczas podróży samochodem jest prawie 84 razy wyższe niż w przypadku podróży koleją, która jest również 7,3 razy bezpieczniejsza niż podróż autobusem.

Średnia punktualność regionalnych i lokalnych przewozów pasażerskich[10] w UE-27 wyniosła 90 % w 2022 r., co oznacza spadek z 94 % w 2020 r., ale nadal jest to wyższy poziom niż przed pandemią. Punktualność dalekobieżnych przewozów pasażerskich i przewozów pasażerskich kolejami dużych prędkości spadła do 87 % w 2022 r. w porównaniu z 93 % w 2020 r.

[9] Sprawozdanie w sprawie bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei w UE z 2024 r. (https://www.era.europa.eu/content/report-railway-safety-and-interoperability-eu-2024).

[10] W RMMS pociąg pasażerski uznaje się za punktualny, jeśli jego opóźnienie wynosi nie więcej niż pięć minut.

Jeśli chodzi o niezawodność[11], odsetek odwołanych przewozów regionalnych i lokalnych wzrósł z 1,9 % w 2018 r. do 4,4 % w 2022 r. W przypadku przewozów dalekobieżnych i kolei dużych prędkości odsetek odwołanych przewozów wzrósł z 1,3 % w 2018 r. do 4,9 % w 2022 r. Problemy wpływające na niezawodność obejmują niedobory pracowników, starzejącą się infrastrukturę i zaległości w utrzymaniu.

W przypadku kolejowych przewozów towarowych średnia punktualność[12] w 2022 r. wyniosła 56 % dla usług krajowych w UE-27 oraz 42 % dla międzynarodowych przewozów towarowych. Odsetek odwołanych krajowych przewozów towarowych wyniósł 8,1 % w 2022 r., podczas gdy odsetek odwołanych przewozów międzynarodowych był na poziomie 14,5 %.

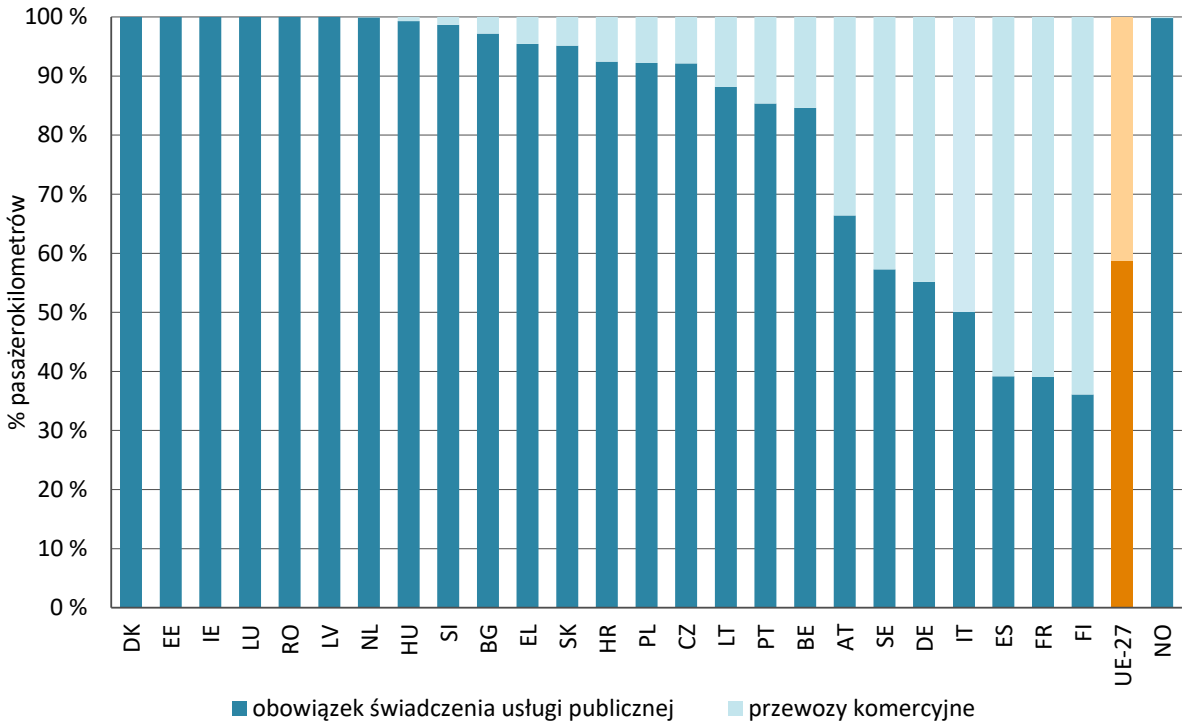
6.5 Umowy o świadczenie usług publicznych

W 2022 r. przewozy pasażerskie w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej stanowiły średnio 58,7 % całkowitej liczby pasażerokilometrów w UE-27, co oznacza spadek z 66 % w 2020 r. Spadek ten odzwierciedla stopniowe przechodzenie na bardziej konkurencyjny rynek kolejowy. W Danii, Estonii, Irlandii, na Łotwie, w Luksemburgu, Niderlandach i Rumunii prawie cały ruch pasażerski był realizowany w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej. Przewozy w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej mają charakter głównie krajowy; stanowiły one 99,1 % pasażerokilometrów w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej w 2022 r., z przewagą przewozów regionalnych nad dalekobieżnymi.

W latach 2018–2022 wzrósł udział operatorów komercyjnych w rynku. Jeśli chodzi o komercyjne przewozy pasażerskie, w 2022 r. udział tych operatorów w rynku wyniósł 12,6 %, co oznacza wzrost w porównaniu z 6 % w 2018 r. W odniesieniu do rynku przewozów realizowanych w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej w 2022 r. udział operatorów komercyjnych wyniósł 21 %, co stanowi wzrost o 8 % w stosunku do 2018 r.

[11] Zdefiniowaną jako odsetek odwołanych przewozów.
[12] W RMMS pociąg towarowy uznaje się za punktualny, jeśli jego opóźnienie wynosi nie więcej niż 15 minut.

Wykres 10: Udział przewozów pasażerskich oferowanych odpowiednio w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej i komercyjnych przewozów kolejowych w poszczególnych państwach (% pasażerokilometrów, 2022 r.)



Źródło: RMMS z 2022 r.

W 2022 r. 29 % z 231 mld pasażerokilometrów w ramach przewozów objętych obowiązkiem świadczenia usługi publicznej w UE-27 zlecono w drodze przetargu konkurencyjnego. Podobnie jak w poprzednich latach, większość przewozów pasażerskich, na które ogłoszono konkurencyjną procedurę przetargową, zrealizowano w dwóch państwach, w których nastąpiła wczesna liberalizacja: Niemczech (81 %) i Szwecji (13 %). Rekompensata z tytułu obowiązku świadczenia usługi publicznej pozostaje istotnym źródłem przychodów przedsiębiorstw kolejowych w większości państw członkowskich UE.

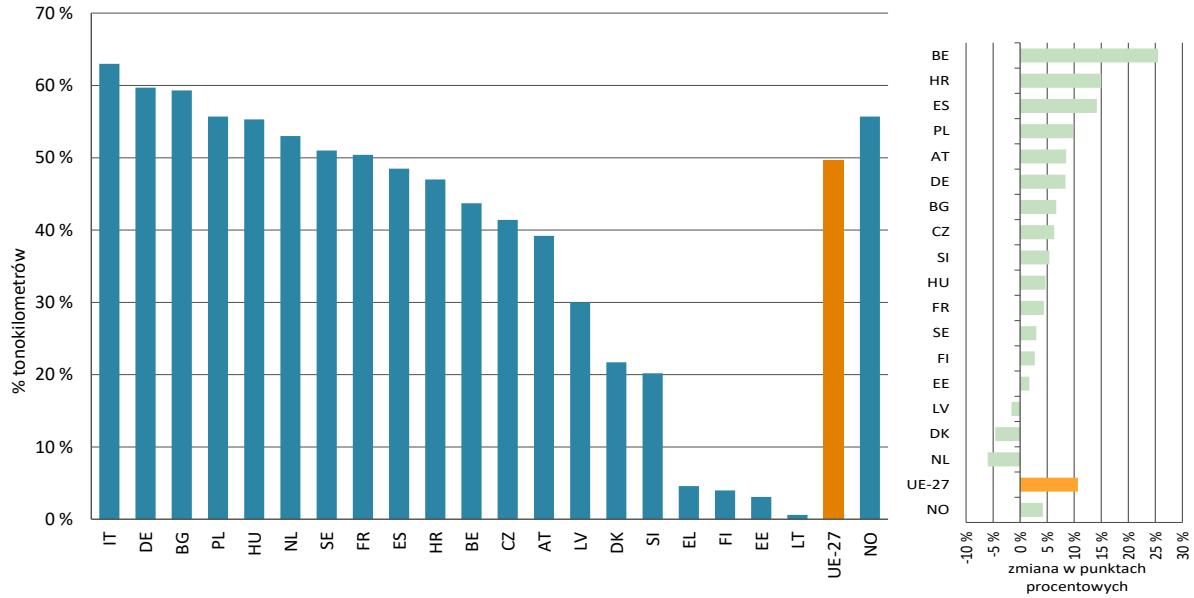
6.6 Wydawanie licencji

W 2022 r. w UE-27 zgłoszono łącznie 1 202 aktywnych licencji kolejowych, co stanowi wzrost z 1 192 w 2020 r. Największą liczbę aktywnych licencji zgłosiły Niemcy – 490 licencjonowanych przedsiębiorstw kolejowych, a następnie Polska – 126 i Czechy – 109.

6.7 Stopień otwarcia rynku i wykorzystanie uprawnień do dostępu

W 2022 r. udział nowych podmiotów w rynku w sektorze kolejowych przewozów towarowych w UE-27 wyniósł 49 %, co oznacza utrzymanie tendencji wzrostowej z 39 % w 2018 r.

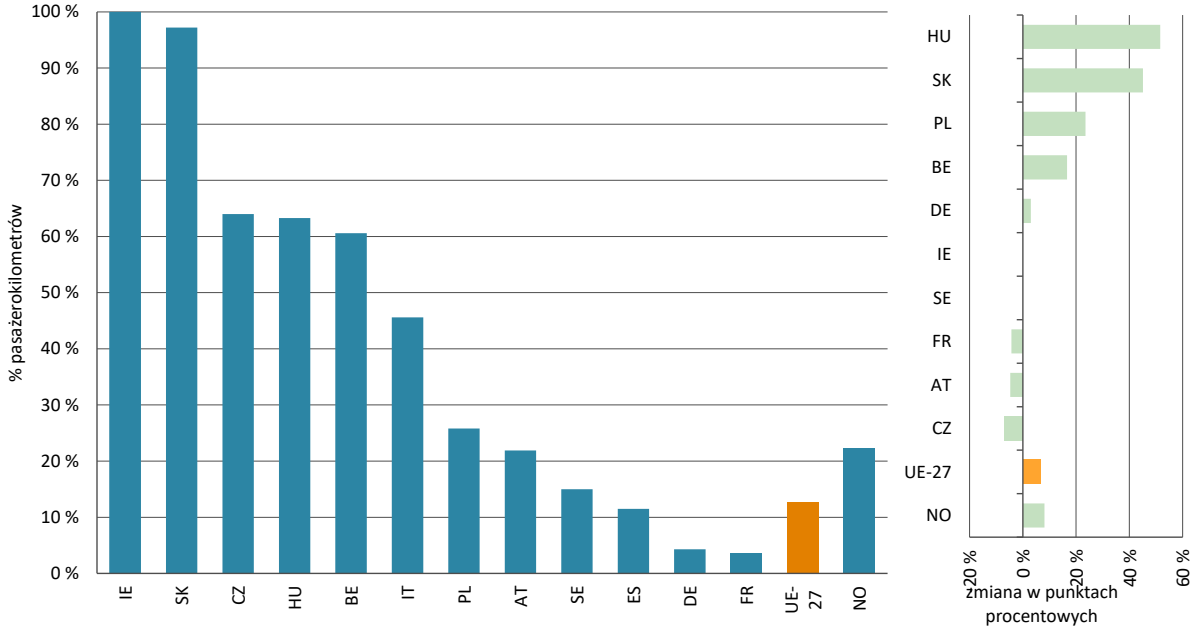
Wykres 11: Udział operatorów komercyjnych w rynku kolejowych przewozów towarowych w poszczególnych państwach (% w 2022 r.) i zmiana w punktach procentowych (2018–2022)



Źródło: RMMS z 2022 r.

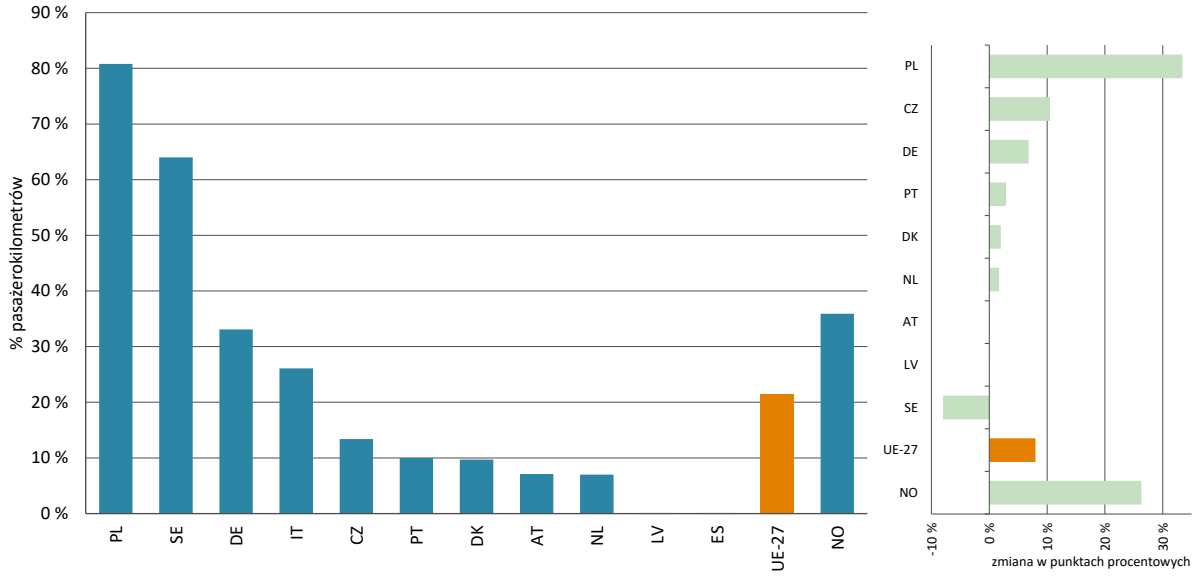
W przypadku komercyjnych kolejowych przewozów pasażerskich udział nowych podmiotów w rynku w 2022 r. wyniósł 12,6 %, czyli prawie dwukrotnie więcej niż 6,6 % w 2020 r. W 2022 r. na krajowym rynku przewozów pasażerskich w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej udział operatorów komercyjnych w rynku wyniósł 21 %, co oznacza znaczący wzrost z 18,5 % w 2020 r.

Wykres 12: Udział operatorów komercyjnych w rynku komercyjnych przewozów pasażerskich w poszczególnych państwach (% w 2022 r.) i zmiana w punktach procentowych (2018–2022)



Źródło: RMMS z 2022 r.

Wykres 13: Udział operatorów komercyjnych w rynku przewozów pasażerskich w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej w poszczególnych państwach (% w 2022 r.) i zmiana w punktach procentowych (2018–2022)



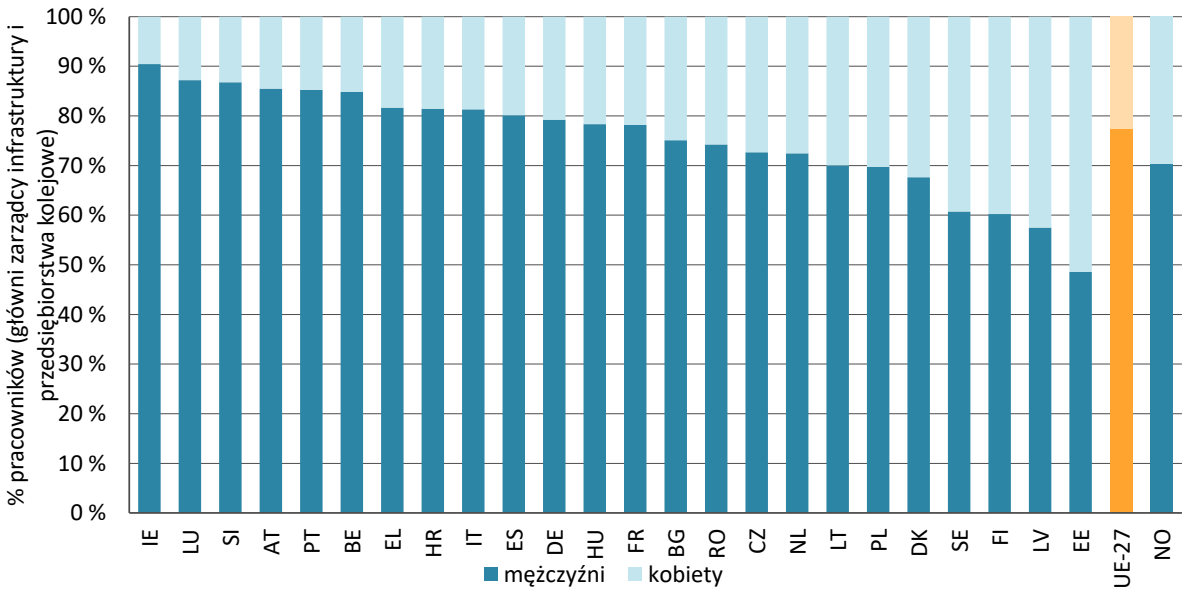
Źródło: RMMS z 2022 r.

6.8 Zatrudnienie i warunki socjalne

Pod koniec 2022 r. w sektorze kolejowym w UE-27 było zatrudnionych około 900 000 osób, z których 511 000 to pracownicy przedsiębiorstw kolejowych, a 389 000 – pracownicy zarządców infrastruktury. Odzwierciedla to nieznaczny spadek w stosunku do danych z 2020 r.

Pracownicy kolei to głównie mężczyźni; w 2022 r. kobiety stanowiły jedynie 23 % pracowników – o jeden punkt procentowy więcej niż w 2020 r.

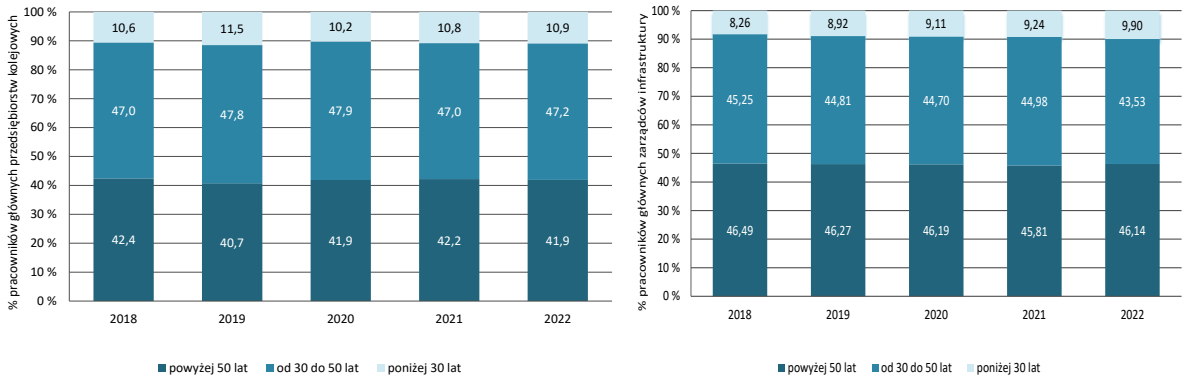
Wykres 14: Pracownicy ogółem (główni zarządcy infrastruktury oraz przedsiębiorstwa kolejowe) według struktury płci (% w 2022 r.)



Źródło: RMMS z 2022 r.

Starzenie się siły roboczej nadal jest problemem, choć nastąpiła w tym obszarze lekka poprawa. W 2022 r. 41,9 % personelu przedsiębiorstw kolejowych stanowiły osoby w wieku powyżej 50 lat, co oznacza nieznaczny spadek z 42,4 % w 2018 r. Odsetek młodszych pracowników w wieku poniżej 30 lat nieznacznie wzrósł z 10,6 % w 2018 r. do 10,9 % w 2022 r.

Wykres 15: Pracownicy według grup wiekowych, główne przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury (%, 2018–2022)



Źródło: RMMS z 2022 r.

Najbardziej powszechną formą zatrudnienia pracowników kolei, zarówno jeśli chodzi o zarządców infrastruktury, jak i przedsiębiorstwa kolejowe, pozostaje zatrudnienie w pełnym wymiarze czasu pracy.

7 Wnioski

Po pandemii COVID-19 europejski sektor kolejowy wykazał znaczną odporność. Ruch pasażerski, który w 2020 r. uległ gwałtownemu spadkowi o 46 % w porównaniu z 2019 r., osiągnął w 2022 r. 96 % poziomu sprzed pandemii, a łączna liczba pasażerokilometrów wyniosła 395 mld. Wpływ pandemii na przewozy towarowe był mniejszy, a ożywienie gospodarcze nastąpiło już w 2021 r., kiedy to wielkość przewozów powróciła do poziomu z 2019 r. W 2022 r. odnotowano jednak niewielki spadek przewozów na rynku kolejowych przewozów towarowych.

Ożywienie sektora kolejowego pobudziły ukierunkowane interwencje UE, w tym rozporządzenie (UE) 2020/1429, które umożliwiło państwom członkowskim zniesienie opłat za dostęp do infrastruktury w celu zmniejszenia obciążenia finansowego przedsiębiorstw kolejowych. Środki te zapewniły natychmiastową pomoc i umożliwiły sektorowi kontynuowanie działalności w szczytowym momencie pandemii. W trwającym obecnie okresie wdrażania przez państwa członkowskie krajowych planów odbudowy i zwiększania odporności w ramach unijnego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności inwestycje kolejowe odegrają kluczową rolę w pobudzaniu wzrostu gospodarczego i wzrostu związanego z mobilnością.

Transport kolejowy jest kluczowym elementem strategii UE na rzecz osiągnięcia jej celów klimatycznych. Kolej, która odpowiada za zaledwie 0,3 % całkowitych emisji gazów cieplarnianych związanych z transportem, jest najbardziej przyjaznym dla środowiska rodzajem transportu zmotoryzowanego. Elektryfikacja 57 % unijnej sieci kolejowej oraz stała modernizacja wagonów towarowych polegająca na wyposażaniu ich w cichsze i bardziej ekologiczne technologie świadczą o zaangażowaniu sektora na rzecz zmniejszenia jego śladu środowiskowego. Inwestycje kolejowe w ramach Zielonego Ładu oraz strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności mają na celu podwojenie kolejowych przewozów towarowych i potrojenie przewozów pasażerskich kolejami dużych prędkości do 2050 r. w porównaniu z poziomem bazowym z 2015 r., co oznacza zdecydowane przechodzenie na transport zrównoważony.

Problemem pozostaje zanieczyszczenie hałasem – 22 mln osób w Europie jest narażonych na szkodliwy hałas kolejowy. Odpowiedzią na to wyzwanie są inicjatywy UE, takie jak modernizacja wagonów towarowych polegająca na wyposażeniu ich w ciche wstawki hamulcowe oraz przegląd specyfikacji technicznych dotyczących hałasu. Kluczowe znaczenie dla osiągnięcia ambitnych celów w zakresie zrównoważonego rozwoju ma stałe wsparcie finansowe i regulacyjne.

Liberalizacja rynku pobudziła konkurencję w europejskim sektorze kolejowym, a nowe podmioty zdobyły znaczny udział w rynku, zwłaszcza w sektorze transportu towarowego. W latach 2018–2022 średni udział operatorów komercyjnych w rynku w UE-27 w tym segmencie wzrósł z 39 % do 49 %. Wzrost udziału operatorów komercyjnych w rynku był również znaczący w przypadku przewozów pasażerskich, zarówno w odniesieniu do przewozów komercyjnych (udział w rynku na poziomie 12,6 %, co oznacza wzrost o 6,6 % w latach 2018–2022), jak i przewozów realizowanych w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej (21 % – wzrost o 8 % w porównaniu z 2018 r.). Nadal występują jednak wyzwania, w tym różnice w opłatach za dostęp oraz potrzeba bardziej równomiernego wdrażania obowiązujących przepisów w poszczególnych państwach członkowskich. Obecnie

w warunkach pełnego stosowania przepisów czwartego pakietu kolejowego13 oczekuje się dalszego otwarcia rynku, co powinno pobudzić innowacje i podnieść jakość zarówno przewozów pasażerskich, jak i towarowych.

Aby zapewnić pełne wykorzystanie potencjału czwartego pakietu kolejowego14, Komisja będzie nadal ściśle monitorować, czy jest on prawidłowo transponowany do prawa krajowego i wdrażany.

W 2022 r. przewozy pasażerskie w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej stanowiły znaczną część kolejowych przewozów pasażerskich. Przewozy pasażerskie w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej stanowiły średnio 58,7 % całkowitej liczby pasażerokilometrów w UE-27, co oznacza spadek z 66 % w 2020 r. Wskazuje to na stopniowe przechodzenie na bardziej konkurencyjny rynek kolejowy. Liczba przetargów konkurencyjnych na przewozy w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych wzrosła i oczekuje się, że będzie nadal rosła w nadchodzących latach, co poprawi jakość usług i oszczędność kosztową. Utrzymują się jednak wyzwania związane z równoważeniem liberalizacji rynku z zapewnieniem sprawiedliwego dostępu, zwłaszcza w regionach słabiej zaludnionych. UE zachęca do większej przejrzystości i konkurencyjności, aby zoptymalizować skutki społeczne i gospodarcze.

Podstawę europejskich wysiłków na rzecz modernizacji transportu stanowią koleje dużych prędkości. W 2022 r. sieć powiększyła się do 12 015 km, a do 2035 r. planuje się dodatkowe zwiększenie o 1 600 km. Czołowe miejsce w inwestycjach w koleje dużych prędkości nadal zajmują Hiszpania, Francja i Włochy, przez co przyczyniają się do poprawy połączeń i skrócenia czasu podróży na całym kontynencie.

Inwestycje w infrastrukturę mają kluczowe znaczenie, a UE przeznacza na ten cel znaczne środki finansowe za pośrednictwem takich mechanizmów jak instrument „Łącząc Europę" i Fundusz Spójności. W ramach tych inwestycji priorytetowo traktuje się projekty, których celem jest eliminowanie wąskich gardeł, poprawa łączności multimodalnej i modernizacja istniejącej infrastruktury. Nacisk na cyfryzację, w tym wdrożenie ERTMS, dodatkowo wzmacnia zdolność kolei do zaspokojenia przyszłych potrzeb w zakresie mobilności.

Technologie cyfrowe mają przynieść znaczne usprawnienia w sektorze kolejowym oraz zwiększyć efektywność operacyjną i podnieść komfort pasażerów. Wdrożenie ERTMS, będącego kluczowym elementem unijnej strategii transformacji cyfrowej, ma na celu poprawę interoperacyjności i bezpieczeństwa we wszystkich europejskich sieciach kolejowych, chociaż do tej pory jedynie około 33 % sieci bazowej jest wyposażone w ERTMS lub objęte umową na jego instalację. Ponadto inwestycje w inteligentną sprzedaż biletów i platformy danych w czasie rzeczywistym pomogą zwiększyć dostępność kolei i łatwość korzystania z niej przez pasażerów.

Innowacje za pośrednictwem Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego decydują o postępie w obszarach takich jak automatyczna obsługa pociągów, cyfrowe zarządzanie przewozami towarowymi i zrównoważone zarządzanie aktywami. Inicjatywy te są

[13] Okres przejściowy przewidziany w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007, który miał umożliwić państwom członkowskim stopniowe otwieranie rynku kolejowego i udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w sektorze kolejowym, upłynął w grudniu 2023 r.

[14] W szczególności czy przestrzegana jest zasada obowiązkowego stosowania zamówień publicznych w przypadku umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich.

zgodne z szerszymi celami UE, które zakładają uczynienie z kolei podstawy multimodalnego, zrównoważonego systemu transportu.

W lepiej połączonej Europie zmierzającej w kierunku bardziej ekologicznej przyszłości kolej będzie odgrywać kluczową rolę w ograniczaniu emisji, zwiększaniu mobilności i pobudzaniu wzrostu gospodarczego. Stałe inwestycje w infrastrukturę, otwarcie rynku i innowacje technologiczne mają zasadnicze znaczenie dla realizacji wizji UE dotyczącej zrównoważonego systemu transportu do 2050 r. Pełne wdrożenie czwartego pakietu kolejowego, rozwój połączeń transgranicznych, rozwiązanie problemu ograniczeń przepustowości oraz zapewnienie sprawiedliwszego dostępu do usług kolejowych będą kluczowymi priorytetami w nadchodzących latach.

Dzięki połączeniu tych strategicznych elementów europejski sektor kolejowy ma szansę stać się liderem transformacji transportu na całym kontynencie i spełnić obietnicę zapewnienia zrównoważonej, wydajnej i sprzyjającej włączeniu społecznemu mobilności.