EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 30.7.2025.
COM(2025) 439 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

Devītais uzraudzības ziņojums par dzelzceļa tirgus attīstību atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES 15. panta 4. punktam

{SWD(2025) 239 final}

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

Devītais uzraudzības ziņojums par dzelzceļa tirgus attīstību atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES 15. panta 4. punktam

1 GALVENIE KONSTATĒJUMI

Dzelzceļa tirgus uzticamai uzraudzībai ir būtiska nozīme tirgus tendenču izprašanā un kompetentu politikas lēmumu pieņemšanā.

Šis ziņojums aptver datus par laikposmu līdz 2022. gadam un atsaucas uz jaunākajām norisēm nozarē, ja tādas ir pieejamas.

Attiecībā uz 2018.–2022. gada laikposmu ir vairāki galvenie konstatējumi.

- **Pasažieru pārvadājumi**: Covid-19 pandēmijas dēļ 2020. gadā pasažieru plūsma strauji samazinājās par 46 % salīdzinājumā ar 2019. gadu. Tam sekoja spēcīga atveseļošanās, un kopējā ES-27 dzelzceļa pasažieru plūsma 2022. gadā sasniedza 395,5 miljardus pasažierkilometru, kas ir tikai nedaudz mazāk par 2019. gadā reģistrētajiem 411,8 miljardiem.

- **Kravu pārvadājumi**: dzelzceļa kravu pārvadājumiem, mērot tonnkilometros, samazinājums 2020. gadā bija mērenāks (-8 % salīdzinājumā ar 2019. gadu), jo pandēmijas laikā kravu pārvadājumu pakalpojumi turpināja nodrošināt ekonomikai kritiski svarīgus pakalpojumus. Līdz 2022. gadam kopējā kravu plūsma gandrīz sasniedza pirmspandēmijas līmeni, proti, 416 miljardus tonnkilometru.

- **Dzelzceļa pasažieru modālais īpatsvars**: dzelzceļa transporta modālais īpatsvars ES-27 sauszemes transporta apjomā nedaudz palielinājās no 7,8 % 2018. gadā līdz 8,1 % 2022. gadā, neraugoties uz straujo samazinājumu par 2,4 procentpunktiem 2020. gadā pandēmijas dēļ.

- **Ātrgaitas dzelzceļš**: ES-27 ātrgaitas tīkls laikposmā no 2018. līdz 2022. gadam paplašinājās par gandrīz 1100 km, sasniedzot 12 015 km. Šis pieaugums liecina par ilgtermiņa apņemšanos attīstīt ātrgaitas dzelzceļa nozari, kas ir apliecinājusi savu spēju efektīvi konkurēt ar citiem transporta veidiem.

- **Nodarbinātība dzelzceļa nozarē**: 2022. gadā ES-27 dzelzceļa nozarē bija nodarbināti aptuveni 900 000 cilvēku, kas ir neliels samazinājums salīdzinājumā ar 2018. gadu.

- **Jaunpienācēju tirgus daļa**: līdz 2022. gadam jaunpienācējiem bija 49 % tirgus daļa dzelzceļa kravu pārvadājumu nozarē (pieaugums salīdzinājumā ar 39 % 2018. gadā) un 21 % daļa sabiedrisko pakalpojumu saistību (SPS) pasažieru pārvadājumu pakalpojumu jomā (+ 8 procentpunkti salīdzinājumā ar 2018. gadu). Palielinājās konkurence arī pasažieru komercpārvadājumu jomā, jaunpienācējiem aptverot 12,6 % no tirgus (+ 6,6 procentpunkti).

- **Dzelzceļa izdevumi**: 2022. gadā dzelzceļa kopējās izmaksas (infrastruktūras izdevumi + kompensācija par SPS) bija 178,31 EUR uz vienu ES-27 iedzīvotāju, kas ir 29 % nominālais pieaugums salīdzinājumā ar 2018. gadu. Tomēr, šķiet, ka lielu daļu pieauguma ir izraisījusi inflācija.

2 METODIKA

Šis ir devītais ziņojums par dzelzceļa tirgus uzraudzību, ko Komisija reizi divos gados iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 15. panta 4. punktu[1]. Tā mērķis ir sniegt pārskatu par galvenajām norisēm dzelzceļa tirgos, ņemot vērā ES dzelzceļa tirgus politiku[2]. Devītajā ziņojumā galvenā uzmanība ir pievērsta norisēm laikposmā no 2018. līdz 2022. gadam, ar atsaucēm uz tendencēm un politikas norisēm, kas turpinājās pēc pārskata perioda līdz šā ziņojuma sagatavošanas datumam.

Papildus dzelzceļa tirgus uzraudzības shēmas (*RMMS*) datiem, ko iesniedz dalībvalstis un Norvēģija, šajā ziņojumā ir izmantota arī informācija no statistikas bukleta "ES transports skaitļos"[3], Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras ziņojumi[4], *Eurostat*[5], dati, dažādu nozares organizāciju apkopotā statistika, prezentācijas un pētījumi. Ja *RMMS* regula ir vienīgais avots, datu salīdzināmības nodrošināšanai ziņojumā ir novērtētas norises laikposmā no 2018. līdz 2022. gadam. Ja ir izmantoti citi avoti, ziņojumā var tikt ņemtas vērā arī norises ilgākā laikposmā.

Apkopotie dati un vidējie rādītāji attiecas uz ES-27 valstīm (t. i., uz pašreizējām ES dalībvalstīm)[6].

3 DZELZCEĻŠ UN ILGTSPĒJA

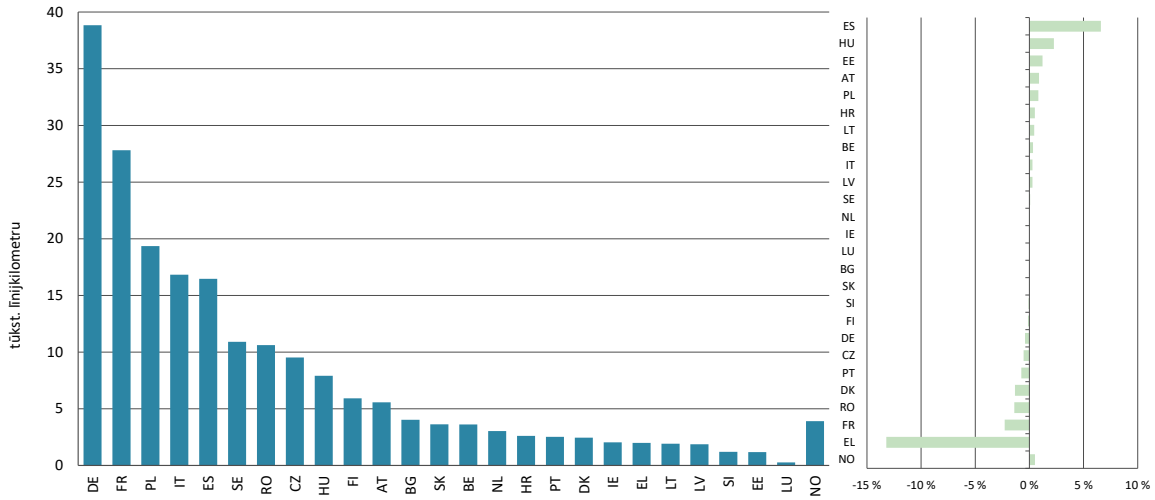
Kopš 1990. gada dzelzceļš ir gandrīz nepārtraukti samazinājis tiešās siltumnīcefekta gāzu emisijas, 2022. gadā pārvadājot aptuveni 16,6 % kravu un 8,1 % pasažieru visos transporta veidos ES iekšienē. Transporta nozare (ieskaitot starptautisko aviāciju un jūrniecību) rada vienu ceturtdaļu no kopējām SEG emisijām ES-27 valstīs. Transporta nozarē dzelzceļš veidoja tikai 0,3 % no SEG emisijām, ko rada visi transporta veidi ES-27 valstīs. Transporta nozare 2022. gadā veidoja 31,0 % no kopējā enerģijas galapatēriņa ES-27 valstīs. Transporta nozarē dzelzceļš veidoja tikai 0,6 % no enerģijas galapatēriņa. Lai izpildītu Eiropas zaļā kursa mērķus, dzelzceļa transportam būs jāveido lielāka pasažieru un kravu pārvadājumu daļa.

[1] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).
[2] Papildus ziņojumam par dzelzceļa tirgu Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra katru gadu publicē ziņojumus par dzelzceļu drošumu un savstarpējo izmantojamību.
[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] Norvēģija piedalās *RMMS*, bet dati par šo valsti nav iekļauti ES kopējos un vidējos rādītājos.

4 ES DZELZCEĻU TĪKLS

ES-27 valstīs dzelzceļu tīkla kopējais garums 2022. gadā bija aptuveni 202 131 līnijkilometrs (neliels palielinājums par 0,1 % salīdzinājumā ar 2018. gadu). Aptuveni 57 % no tīkla bija elektrificēti – pieaugums par 1,4 % kopš 2018. gada.

1. attēls: Valstu dzelzceļu tīklu garums sadalījumā pa valstīm (tūkst. līnijkilometru, 2022. gads) un relatīvās izmaiņas (2018.–2022. gads)



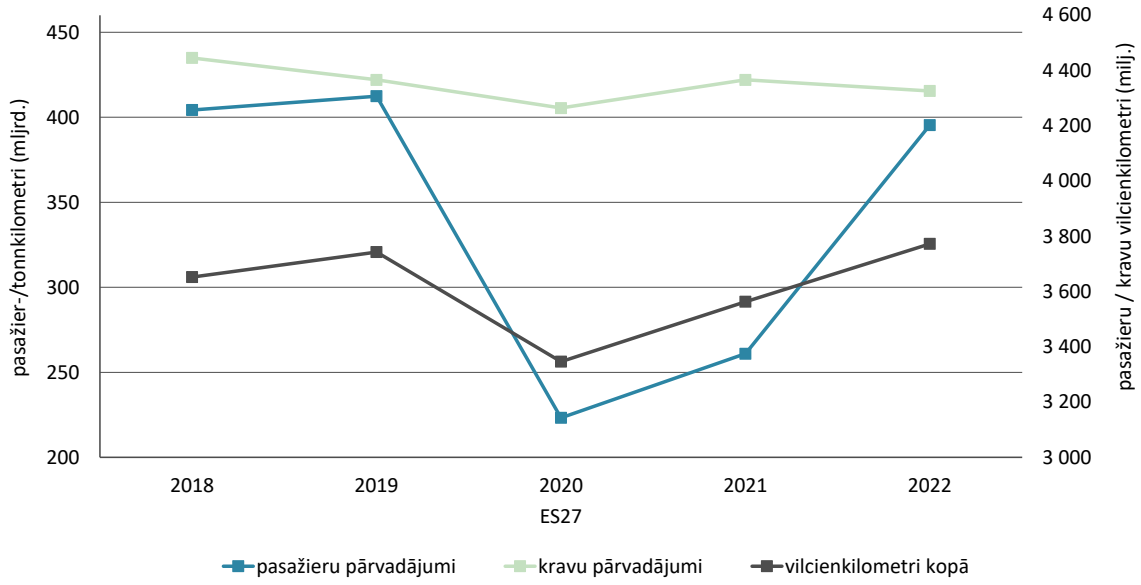
Avots: Eurostat, 2024. gads
(https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00003/default/table?lang=en&category=t_rail)

Līdz 2022. gada beigām ES ātrgaitas dzelzceļa tīkla garums sasniedza 12 015 kilometrus – palielinājums par 10,4 % kopš 2018. gada. Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā ir noteikti vērienīgi mērķrādītāji ātrgaitas dzelzceļa satiksmei, kam līdz 2030. gadam būs jādivkāršo satiksmes apjoms un līdz 2050. gadam – jātrīskāršo tas salīdzinājumā ar 2015. gada pamatscenāriju.

5 DZELZCEĻA PAKALPOJUMU ATTĪSTĪBA

Pēc desmit gadus ilga neliela pieauguma Covid-19 pandēmija smagi ietekmēja ES vilcienkilometru skaitu (gan pasažieru, gan kravu pārvadājumos). 2020. gadā kravu pārvadājumu pakalpojumi vilcienkilometros samazinājās par 8 % salīdzinājumā ar 2019. gadu, savukārt pasažieru pārvadājumu pakalpojumu samazinājums bija straujāks – par 46 %. Tomēr līdz 2021. gadam kravu pārvadājumu apjoms bija pilnībā atjaunojies un sasniedzis 2019. gada līmeni, pirms 2022. gadā nedaudz samazinājās. Pasažieru pārvadājumu pakalpojumi 2022. gadā atjaunojās līdz 96 % no pirmspandēmijas līmeņa, sasniedzot 395 miljardus pasažierkilometru.

2. attēls. Pasažieru un kravu pārvadājumu apjomi (pasažierkilometri, tonnkilometri un vilcienkilometri, 2018.–2022. gads)

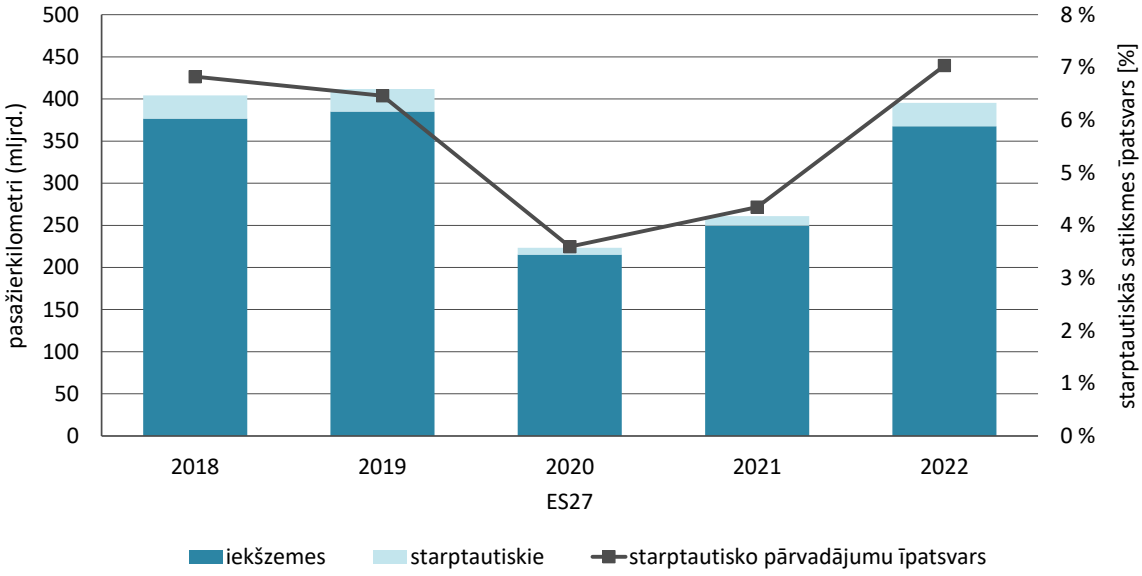


Avots: RMMS, 2022. gads.

2022. gadā pa dzelzceļu tika pārvadāti aptuveni 1,5 miljardi tonnu kravas un 6,6 miljardi pasažieru, kas atspoguļo atveseļošanos no Covid-19 pandēmijas laikā novērotā straujā krituma.

Iekšzemes pasažieru pārvadājumi turpināja dominēt, veidojot vairāk nekā 93 % no visiem pasažierkilometriem ES-27 valstīs. Pandēmija vēl vairāk pastiprināja dzelzceļa pasažieru pārvadājumu veikšanu lielākoties iekšzemē. Pirms krīzes starptautiskie pasažieru pārvadājumu pakalpojumi veidoja aptuveni 7 % no kopējās dzelzceļa satiksmes, taču ceļošanas ierobežojumu dēļ šis īpatsvars 2020. gadā samazinājās līdz mazāk nekā 4 %. Līdz 2022. gadam starptautisko dzelzceļa pasažieru pārvadājumu īpatsvars bija atjaunojies līdz 7 %.

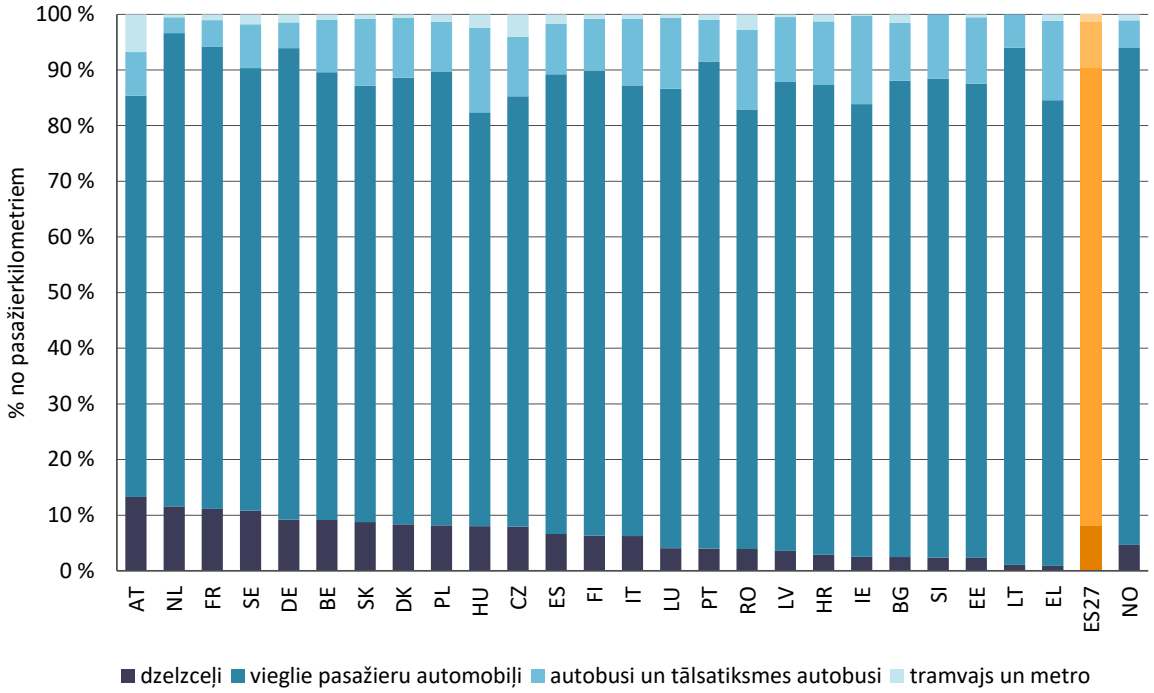
3. attēls. Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu apjomu izmaiņas (iekšzemes pārvadājumi, starptautiskie pārvadājumi un starptautisko pārvadājumu īpatsvars kopējā satiksmes apjomā) (miljardi pasažierkilometru, 2018.–2022. gads)



Avots: RMMS, 2022. gads.

2020. gadā Eiropas iedzīvotāju vidējā tendence ceļot pa dzelzceļu strauji samazinājās līdz 500 pasažierkilometriem uz vienu iedzīvotāju gadā, kas ir samazinājums no 934 km 2019. gadā. Līdz 2022. gadam šis rādītājs bija daļēji atjaunojies līdz 888 km uz vienu iedzīvotāju. Dzelzceļa pārvadājumu īpatsvars, kas 2019. gadā bija 7,8 %, 2020. gadā samazinājās par 2,4 procentpunktiem, jo vairāk cilvēku deva priekšroku privātiem automobiļiem. Tomēr līdz 2022. gadam tas atjaunojās līdz 8,1 %, pārsniedzot pirmspandēmijas līmeni, savukārt automobiļi joprojām bija dominējošais transporta veids 82,4 % apmērā.

4. attēls. Pasažieru sauszemes transporta veidu sadalījums pa valstīm (% 2022. gadā)

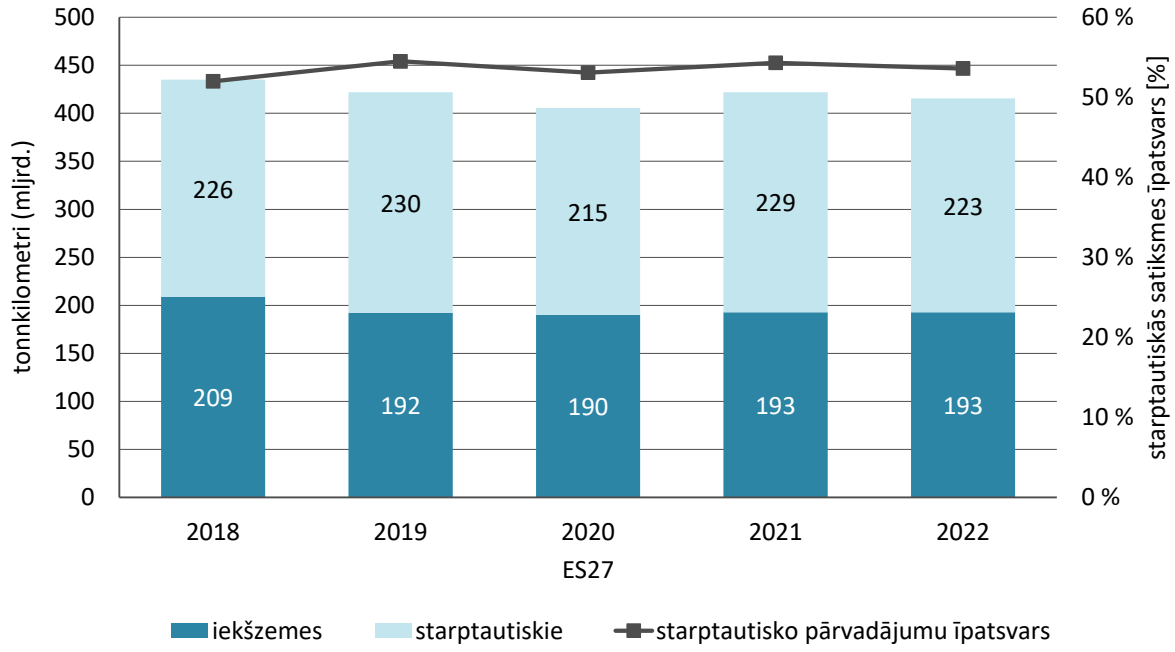


Avots: Eurostat, 2024. gads (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_psmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms)

Kopējais dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoms ES-27 valstīs pandēmijas dēļ samazinājās no 422 miljardiem tonnkilometru 2019. gadā līdz 405 miljardiem 2020. gadā. Līdz 2022. gadam tas bija gandrīz atjaunojies līdz 416 miljardiem tonnkilometru, tuvojoties pirmspandēmijas līmenim.

Starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu īpatsvars visā periodā pastāvīgi saglabājās virs 50 %, 2019. gadā sasniedzot maksimumu – 55 % un 2022. gadā stabilizējoties 54 % apmērā. Šī stabilitāte kontrastē ar pandēmijas izteiktāku ietekmi uz starptautisko dzelzceļa pasažieru satiksmi.

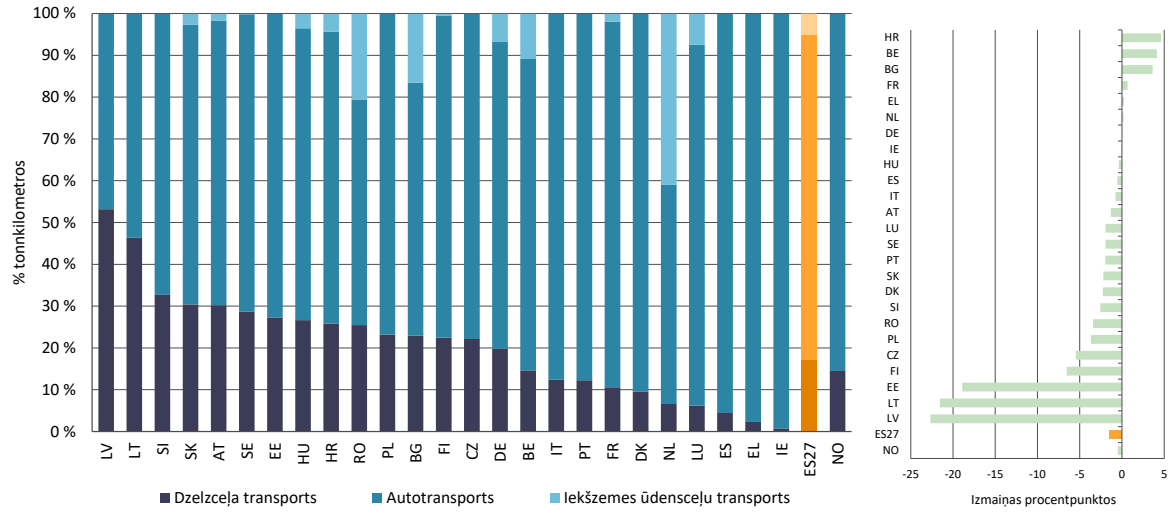
5. attēls. Dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu izmaiņas (iekšzemes pārvadājumi, starptautiskie pārvadājumi un starptautisko pārvadājumu īpatsvars kopējā satiksmes apjomā) (miljardi tonnkilometru, 2018.–2022. gads)



Avots: RMMS, 2022. gads.

Laikposmā no 2018. līdz 2022. gadam autotransports joprojām bija dominējošais kravu pārvadājumu veids ES-27, pastāvīgi pārsniedzot 75 % no kopējā kravu sauszemes pārvadājumu īpatsvara tonnkilometros un 2022. gadā sasniedzot maksimumu – 77,7 %. Tajā pašā laikposmā dzelzceļa transporta modālais īpatsvars samazinājās no 18,7 % līdz 17,2 %, kas liecina, ka pāreja uz autotransportu turpinās, lai gan intermodālo dzelzceļa pārvadājumu rezultāti bija salīdzinoši labāki nekā beramo kravu un vagonsūtījumu pārvadājumiem. Vispārējais samazinājums bija īpaši izteikts Latvijā, Igaunijā un Lietuvā, kur kravu pārvadājumu apjomi ievērojami saruka, jo samazinājās tirdzniecība ar Krieviju.

6. attēls. Kravu sauszemes pārvadājumu modālais sadalījums pa valstīm (% 2022. gadā) un dzelzceļa pārvadājumu izmaiņas procentpunktos (2018.–2022. gads)



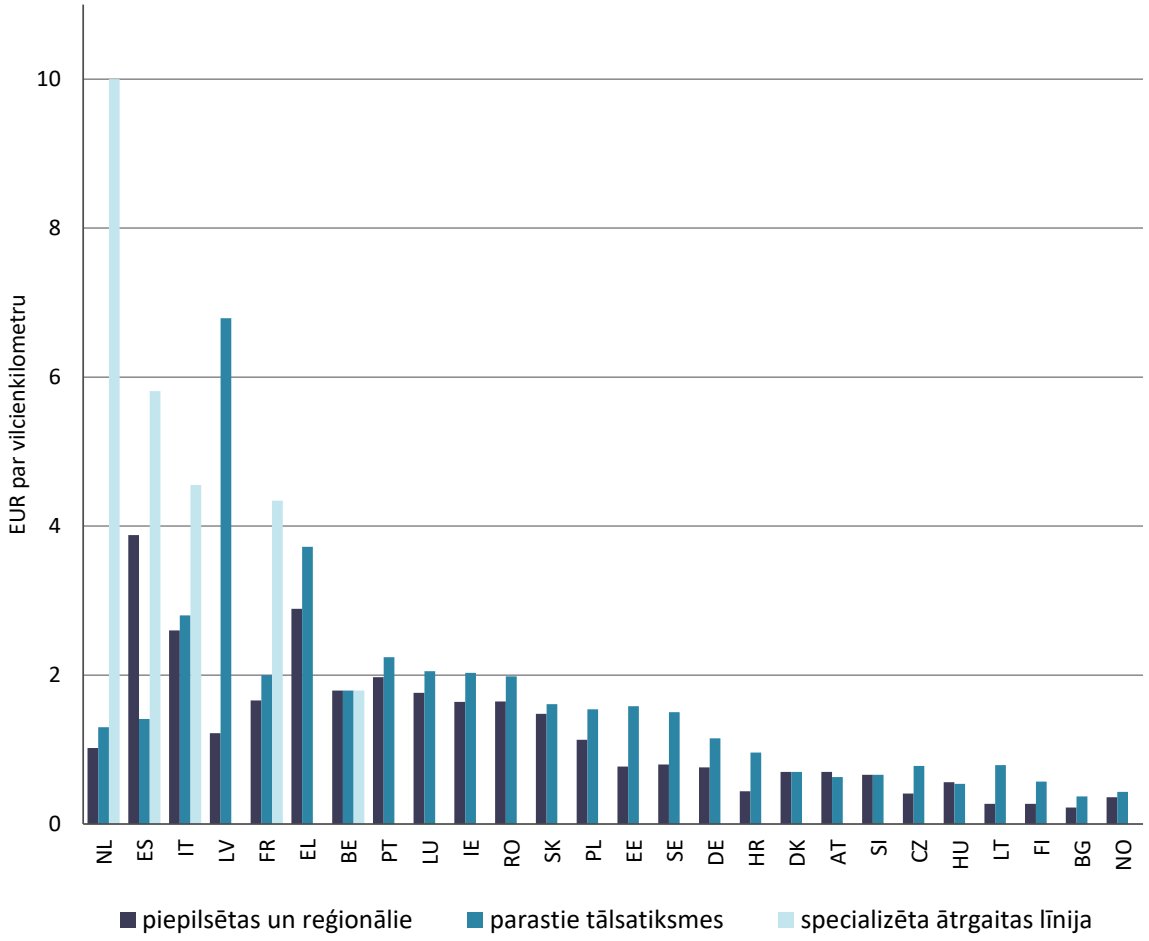
Avots: Eurostat, 2024. gads (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms)

6 PAMATNOSACĪJUMU ATTĪSTĪBA DZELZCEĻA NOZARĒ

6.1 Infrastruktūras lietošanas maksu noteikšana

2022. gadā maksa par piekļuvi ātrgaitas dzelzceļa sliežu ceļiem (izņemot uzcenojumus) joprojām bija augstāka nekā maksa par citiem pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem visās valstīs, kurās šādas maksas tika piemērotas. Tomēr dalībvalstīs, kurās ir ātrgaitas tīkli, 2022. gadā piekļuves maksa ātrgaitas dzelzceļam kopumā bija zemāka nekā 2018. gadā.

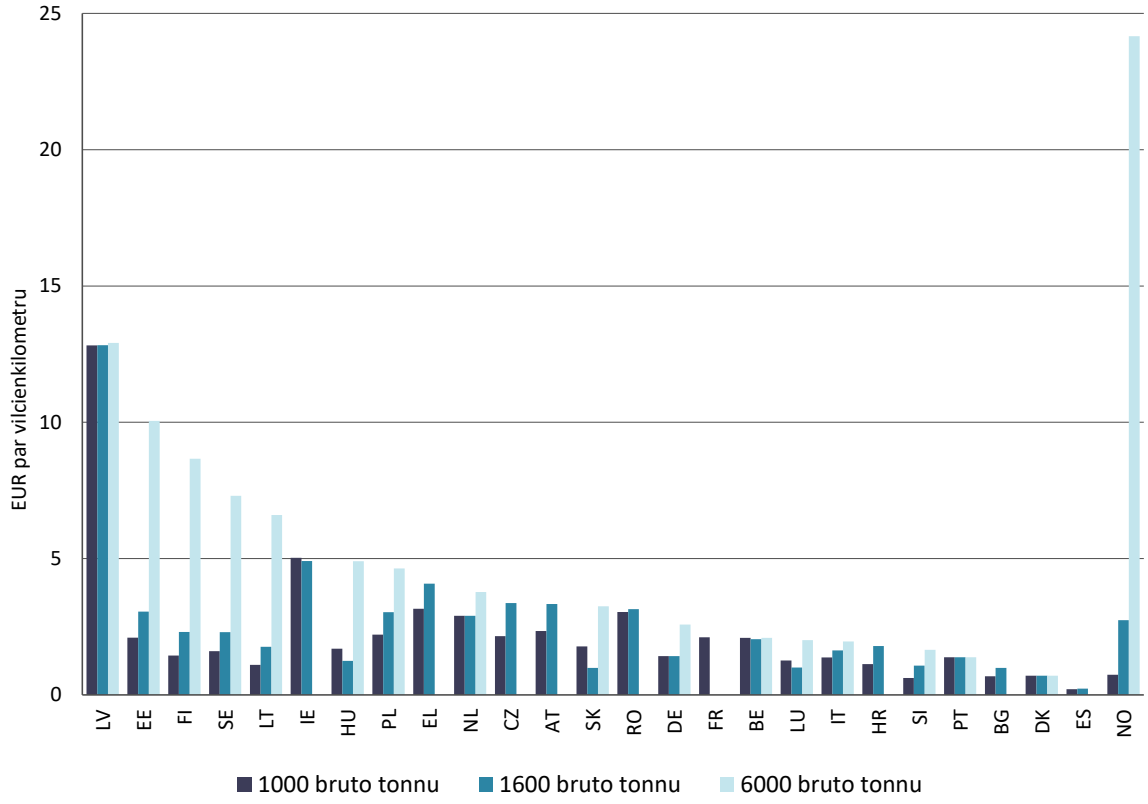
7. attēls. Maksa par piekļuvi (izņemot uzcenojumus) dažādām pasažieru vilcienu kategorijām sadalījumā pa valstīm (EUR par vilcienkilometru, 2022. gads)



Avots: RMMS, 2022. gads.

Kravu pārvadājumiem piemērotā maksa (izņemot uzcenojumus) tiek uzraudzīta attiecībā uz trim dažādām maksimālajām bruto tonnāžām (1000, 1600 un 6000). Lielākajā daļā dalībvalstu maksa par piekļuvi palielinās atkarībā no vilciena lieluma, kaut gan ne vienmēr proporcionāli tonnāžai.

8. attēls. Maksa par piekļuvi (izņemot uzcenojumus) dažādām kravas vilcienu kategorijām sadalījumā pa valstīm (EUR par vilcienkilometru, 2022. gads)



Avots: RMMS, 2022. gads.

Lai mazinātu Covid-19 pandēmijas radīto ietekmi uz ekonomiku, 2020. gada oktobrī pieņemtā Regula (ES) 2020/1429 sniedza dalībvalstīm iespēju uz laiku atcelt, samazināt vai atlikt maksu par piekļuvi sliežu ceļiem[7]. Šis pasākums nodrošināja būtisku finansiālu atvieglojumu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, īpaši tiem, kas nodarbojas ar pasažieru pārvadājumiem, samazinoties satiksmes apjomam. Regula, kas sākotnēji bija noteikta uz ierobežotu laiku, tika pagarināta četras reizes, līdz tās termiņš beidzās 2022. gada 31. decembrī. Tai bija izšķiroša nozīme dzelzceļa pārvadājumu uzturēšanā pandēmijas laikā, atbalstot nozares atveseļošanos pasažieru satiksmes atjaunošanās laikā.

6.2 Jaudas sadale un infrastruktūras ierobežojumi

2022. gadā ES-27 dzelzceļa tīkla kopējā izmantošanas intensitāte (kravas un pasažieru vilcieni) bija 18,7 tūkstoši vilcienkilometru uz līnijas kilometru, kas nedaudz pārsniedz pirmspandēmijas līmeni (2018. gadā – 18,1). 79 % no šī izmantojuma veidoja pasažieru vilcieni.

Kopējais sliežu ceļa garums, kas norādīts kā pārslogots, ES-27 dalībvalstīs laikposmā no 2018. līdz 2020. gadam strauji palielinājās, bet 2022. gadā nedaudz samazinājās, sasniedzot 6711 kilometrus, tai skaitā 3523 kilometrus dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoros. Krasais pieaugums salīdzinājumā ar 2018. gada līmeni lielā mērā bija saistīts ar izmaiņām Itālijas pārslogotības paziņošanas kritērijos.

[7] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1429 (2020. gada 7. oktobris), ar ko, ņemot vērā Covid-19 uzliesmojumu, nosaka pasākumus ilgtspējīgam dzelzceļa tirgum (OV L 333, 12.10.2020., 1. lpp.).

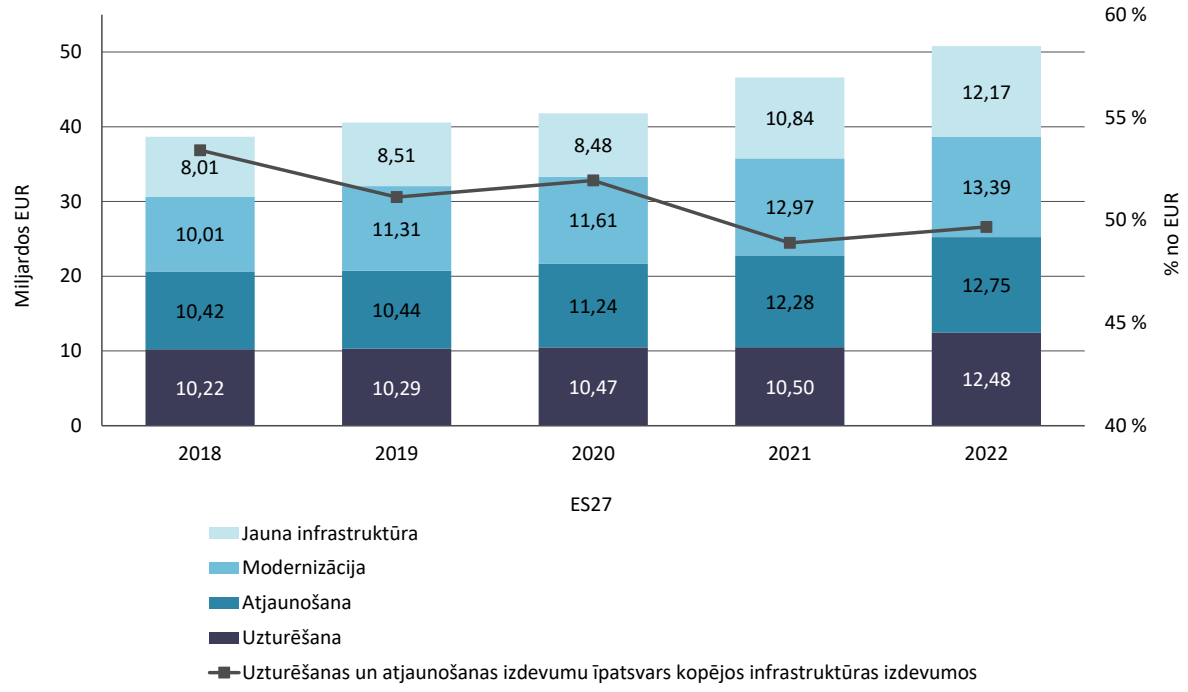
Pārslogotības gadījumos dalībvalstis visbiežāk piešķir prioritāti pakalpojumiem, kuri tiek sniegti atbilstīgi sabiedrisko pakalpojumu saistībām (SPS), un tad seko starptautisko pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, savukārt kravu pārvadājumiem prioritāte tiek piešķirta reti[8].

Lai veicinātu tīkla efektīvāku izmantošanu un novērstu valstu mantoto vilcienu vadības sistēmu nesaderību, Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (*ERTMS*) tiek ieviesta kā kopēja Eiropas signalizācijas sistēma. Šā ziņojuma publicēšanas laikā aptuveni 14 % pamattīkla bija aprīkoti ar *ERTMS*, un ir noslēgti līgumi vēl 19 % apmērā. Lai gan ir gūti panākumi, ieviešana joprojām atpaliek no sākotnējiem mērķrādītājiem, tāpēc ir jāpieliek lielākas pūles, lai paātrinātu īstenošanu.

6.3 Infrastruktūras izdevumi un finansējums

Kopējie infrastruktūras nominālie izdevumi ES-27 palielinājās no 38,7 miljardiem EUR 2018. gadā uz 50,8 miljardiem EUR 2022. gadā. 2022. gadā izdevumu sadalījums pa kategorijām bija salīdzinoši vienmērīgs: 25 % tehniskajai apkopei, 25 % atjaunošanai, 26 % modernizācijai un 24 % ieguldījumiem jaunā infrastruktūrā. Neraugoties uz ievērojamu nominālo izaugsmi, augstā inflācija šajā periodā palēnināja kāpumu reālajā izteiksmē. Veicot korekcijas atbilstoši 2018. gada cenu līmenim, faktiskais pieaugums bija mērenāks, reālajā izteiksmē sasniedzot aptuveni 5 %.

9. attēls. Infrastruktūras izdevumi un uzturēšanas un atjaunošanas izdevumu īpatsvars (miljardos EUR, 2018.–2022. gads)



Avots: *RMMS*, 2022. gads.

2022. gadā kopējie paziņotie uzturēšanas un atjaunošanas izdevumi ES-27 sasniedza 25,2 miljardus EUR, un tas bija 50 % no kopējiem infrastruktūras izdevumiem, ar ievērojamām

[8] Kopumā 14 valstis ziņoja, ka pārslogotības gadījumā prioritāte ir SPS satiksmei. Tomēr praksē novirzes var rasties noteiktos laikos vai atkarībā no vietējiem apstākļiem.

atšķirībām starp valstīm. Galvenais finansējuma avots joprojām bija valstu budžeti, kas veidoja 70 % no kopējiem dzelzceļa infrastruktūras izdevumiem. ES līdzfinansējums bija 8 %, bet atlikušie 22 % saņemti no citiem avotiem, piemēram, aizdevumiem, pašu kapitāla finansējuma un maksām.

6.4 Dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu kvalitāte

Drošums joprojām ir viena no galvenajām vienotās Eiropas dzelzceļa telpas prioritātēm, un Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra (*ERA*) turpina uzraudzīt progresu drošuma un savstarpējās izmantojamības jomā. *ERA* 2024. gada ziņojumā[9] ir atkārtoti apstiprināts, ka Eiropas dzelzceļš joprojām ir viens no drošākajiem transporta veidiem: letālu negadījumu risks, braucot ar automašīnu, ir gandrīz 84 reizes augstāks nekā, braucot ar vilcienu, un braucieni ar autobusu ir 7,3 reizes riskantāki nekā braucieni ar vilcienu.

Reģionālo un vietējo pasažieru pārvadājumu vidējā punktualitāte[10] ES-27 valstīs 2022. gadā bija 90 %, kas ir mazāk nekā 94 % 2020. gadā, bet joprojām ir augstāka nekā pirmspandēmijas līmenis. Arī tālsatiksmes un ātrgaitas pasažieru pārvadājumu pakalpojumu punktualitāte samazinājās no 93 % 2020. gadā uz 87 % 2022. gadā.

Uzticamības[11] ziņā atcelto reģionālo un vietējo pakalpojumu īpatsvars palielinājās no 1,9 % 2018. gadā līdz 4,4 % 2022. gadā. Atcelto tālsatiksmes un ātrgaitas pasažieru pārvadājumu pakalpojumu īpatsvars palielinājās no 1,3 % 2018. gadā uz 4,9 % 2022. gadā. Problēmas, kas ietekmē uzticamību, ir personāla trūkums, novecojoša infrastruktūra un nepaveiktie uzturēšanas darbi.

Dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā iekšzemes pārvadājumu vidējā punktualitāte[12] ES-27 valstīs 2022. gadā bija 56 %, savukārt starptautisko kravu pārvadājumu pakalpojumu vidējā punktualitāte – 42 %. Atcelto iekšzemes kravu pārvadājumu īpatsvars 2022. gadā sasniedza 8,1 %, savukārt 14,5 % starptautisko pārvadājumu tika atcelti.

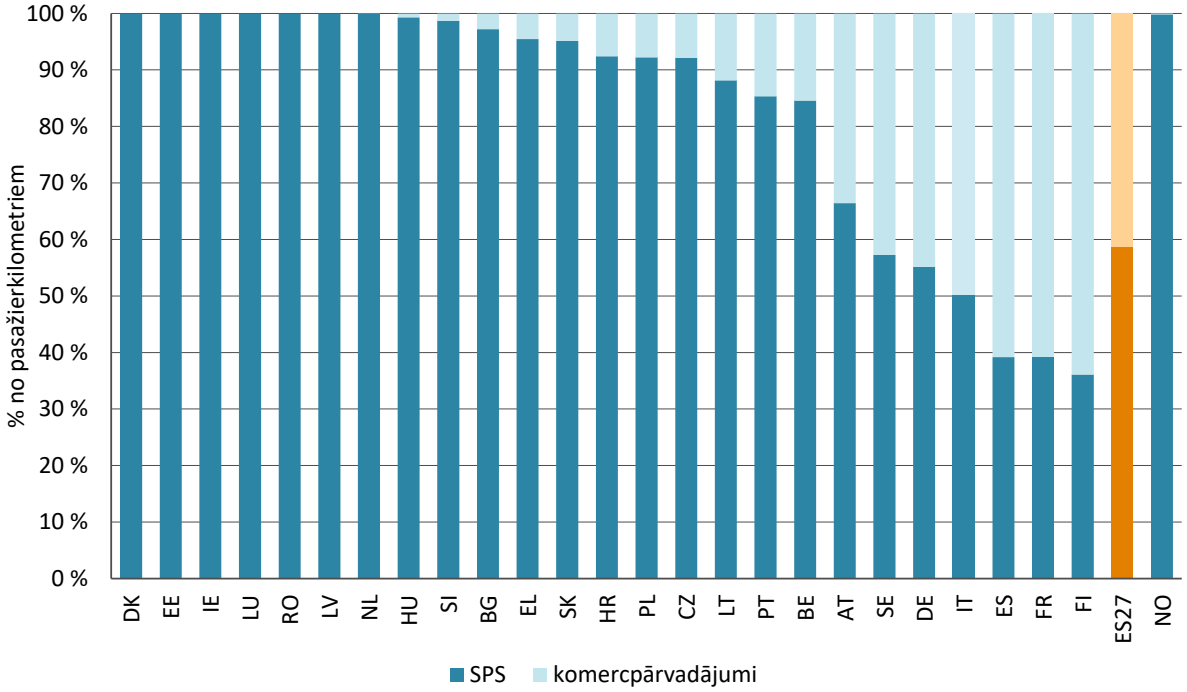
6.5 Sabiedrisko pakalpojumu līgumi

2022. gadā SPS pasažieru pārvadājumu pakalpojumi veidoja vidēji 58,7 % no kopējiem pasažierkilometriem ES-27 valstīs, kas ir mazāk nekā 66 % 2020. gadā. Šis samazinājums atspoguļo pakāpenisku pāreju uz konkurētspējīgāku dzelzceļa tirgu. Gandrīz visiem pasažieru pārvadājumiem piemēroja SPS Dānijā, Igaunijā, Īrijā, Latvijā, Luksemburgā, Nīderlandē un Rumānijā. SPS galvenokārt ir iekšzemes SPS, kas 2022. gadā veidoja 99,1 % no SPS pasažierkilometriem, un reģionālie pakalpojumi guva pārsvaru pār tālsatiksmes pārvadājumu pakalpojumiem.

[9] Ziņojums par dzelzceļu drošumu un savstarpējo izmantojamību ES 2024. gadā (https://www.era.europa.eu/content/report-railway-safety-and-interoperability-eu-2024).
[10] Saskaņā ar *RMMS* pasažieru pārvadājums vilcienā tiek uzskatīts par punktuālu, ja tas nekavējas ilgāk par piecām minūtēm.
[11] Definēta kā atcelto pārvadājumu pakalpojumu īpatsvars.
[12] Saskaņā ar *RMMS* kravu pārvadājums vilcienā tiek uzskatīts par punktuālu, ja tas nekavējas ilgāk par 15 minūtēm.

Laikposmā no 2018. līdz 2022. gadam komercpārvadātāju īpatsvars tirgū palielinājās. Pasažieru komercpakalpojumu jomā konkurentiem 2022. gadā piederēja 12,6 % tirgus daļa salīdzinājumā ar 6 % 2018. gadā. SPS tirgū konkurentu daļa 2022. gadā palielinājās līdz 21 %, kas ir par 8 procentpunktiem vairāk nekā 2018. gadā.

10. attēls. Pasažieru pārvadājumu daļa, kas tiek piedāvāta attiecīgi kā SPS un kā dzelzceļa komercpārvadājumi, sadalījumā pa valstīm (% no pasažierkilometriem, 2022. gads)



Avots: RMMS, 2022. gads.

2022. gadā 29 % no 231 miljarda SPS pasažierkilometru ES-27 valstīs attiecās uz pakalpojumiem, kas tika piešķirti konkursa kārtībā. Līdzīgi kā iepriekšējos gados vislielākais konkursa kārtībā piešķirto pasažieru pārvadājumu apjoms bija koncentrēts divās agrīnās liberalizācijas valstīs: Vācijā (81 %) un Zviedrijā (13 %). Lielākajā daļā ES dalībvalstu kompensācija par SPS joprojām ir būtisks dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu ieņēmumu avots.

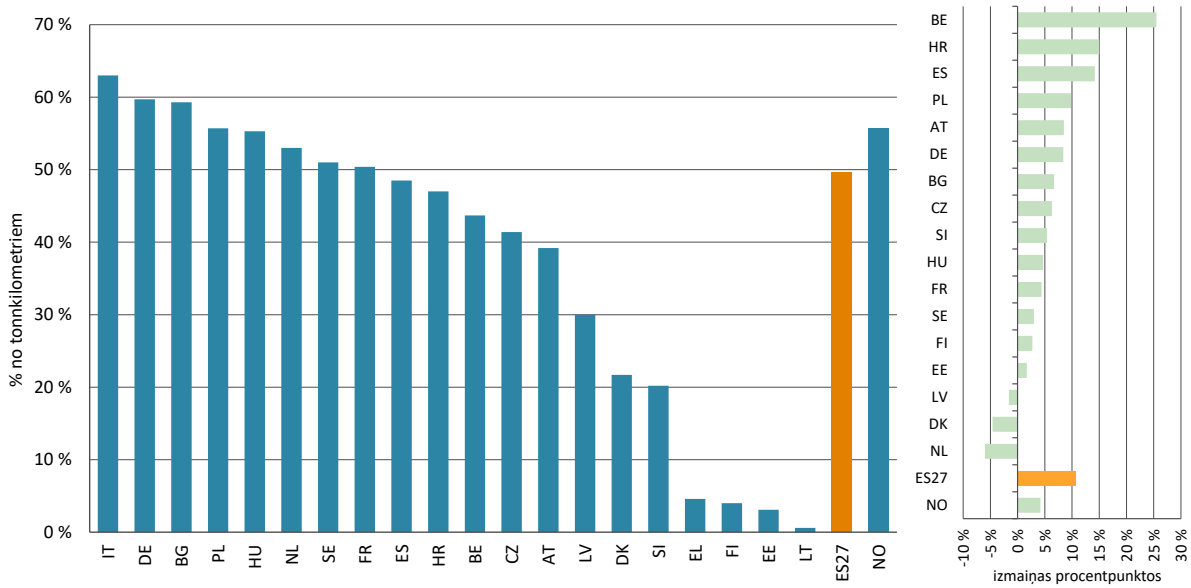
6.6 Licencēšana

2022. gadā tika ziņots par 1202 aktīvām dzelzceļa licencēm ES-27 valstīs, kas ir pieaugums salīdzinājumā ar 1192 licencēm 2020. gadā. Vācijā joprojām bija vislielākais aktīvo licenču skaits – 490 licencēti dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, un tai sekoja Polija ar 126 licencēm un Čehija ar 109 licencēm.

6.7 Tirgus atvērtības līmenis un piekļuves tiesību izmantošana

2022. gadā jaunpienācēju tirgus daļa ES-27 dzelzceļa kravu pārvadājumu nozarē sasniedza 49 %, turpinot pieaugt no 39 % 2018. gadā.

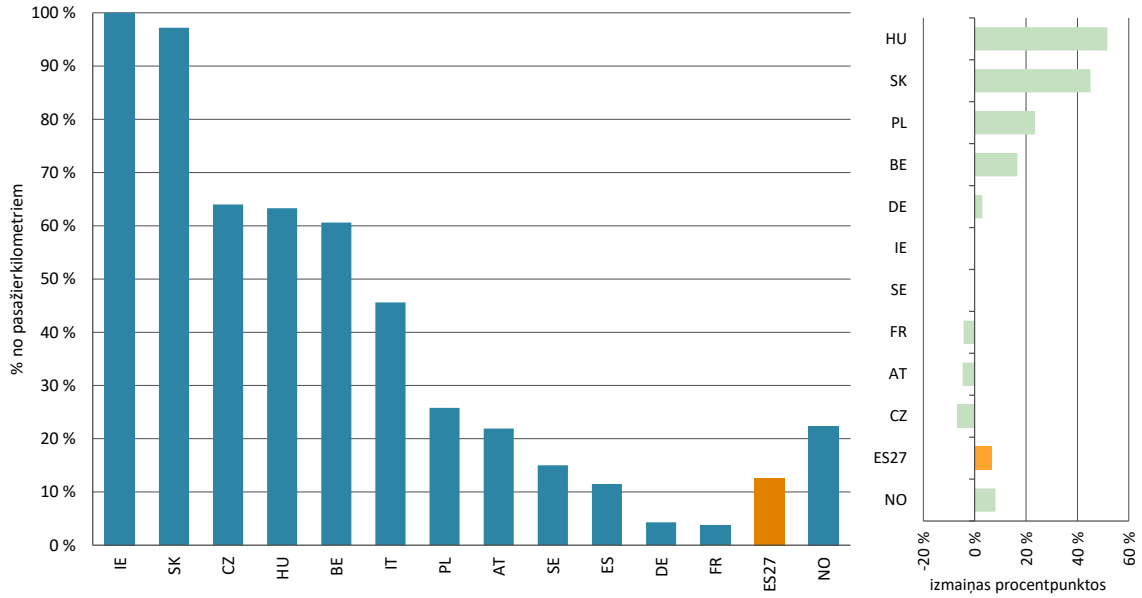
11. attēls. Konkurentu tirgus daļa dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū pa valstīm (% 2022. gadā) un izmaiņas procentpunktos (2018.–2022. gads)



Avots: RMMS, 2022. gads.

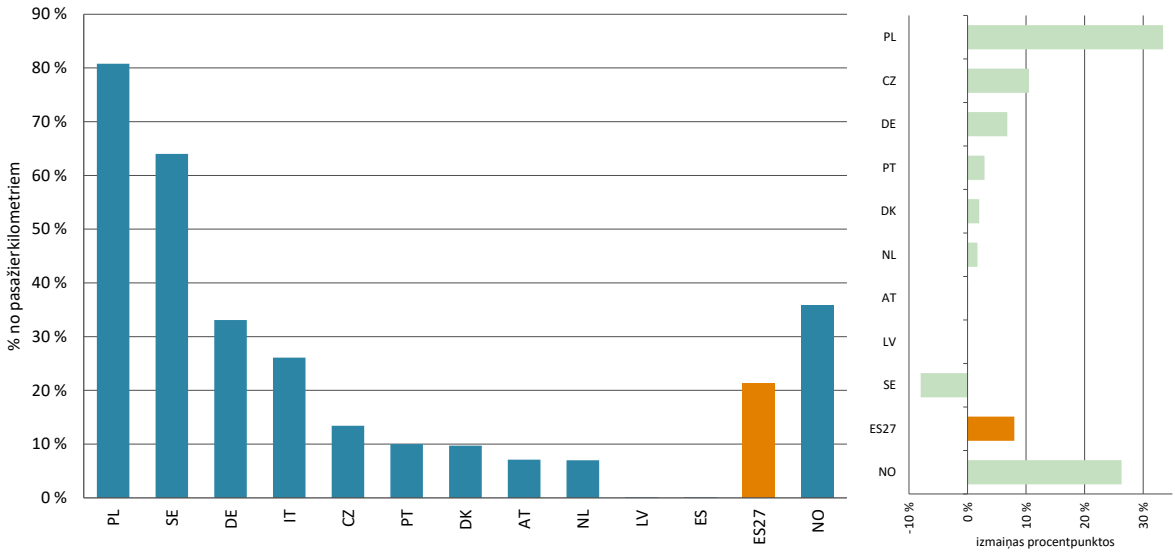
Dzelzceļa pasažieru komercpārvadājumos jaunpienācēju tirgus daļa 2022. gadā bija 12,6 %, kas ir gandrīz divreiz vairāk nekā 2020. gadā reģistrētie 6,6 %. Valsts SPS pasažieru pārvadājumu tirgū konkurentiem 2022. gadā piederēja 21 % tirgus daļa, kas ir ievērojams pieaugums salīdzinājumā ar 18,5 % 2020. gadā.

12. attēls. Konkurentu tirgus daļa pasažieru komercpārvadājumu tirgū sadalījumā pa valstīm (% 2022. gadā) un izmaiņas procentpunktos (2018.–2022. gads)



Avots: RMMS, 2022. gads.

13. attēls. Konkurentu tirgus daļa SPS pasažieru pārvadājumu tirgū pa valstīm (% 2022. gadā) un izmaiņas procentpunktos (2018.–2022. gads)



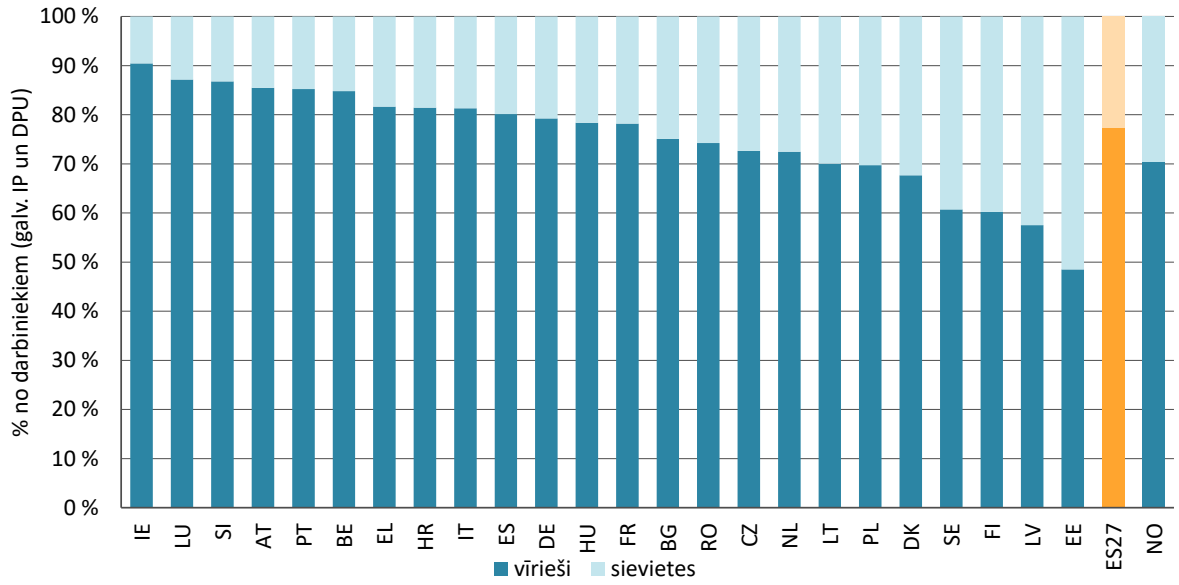
Avots: RMMS, 2022. gads.

6.8 Nodarbinātība un sociālie nosacījumi

2022. gada beigās dzelzceļa nozarē ES-27 valstīs bija nodarbināti aptuveni 900 000 cilvēku, no kuriem 511 000 strādāja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos un 389 000 – infrastruktūras pārvaldītāju uzņēmumos. Salīdzinot ar 2020. gadu, šajā jomā ir vērojams neliels samazinājums.

Dzelzceļa darbaspēks joprojām pārsvarā ir vīrieši, un 2022. gadā tikai 23 % darbinieku bija sievietes, kas ir par vienu procentpunktu vairāk nekā 2020. gadā.

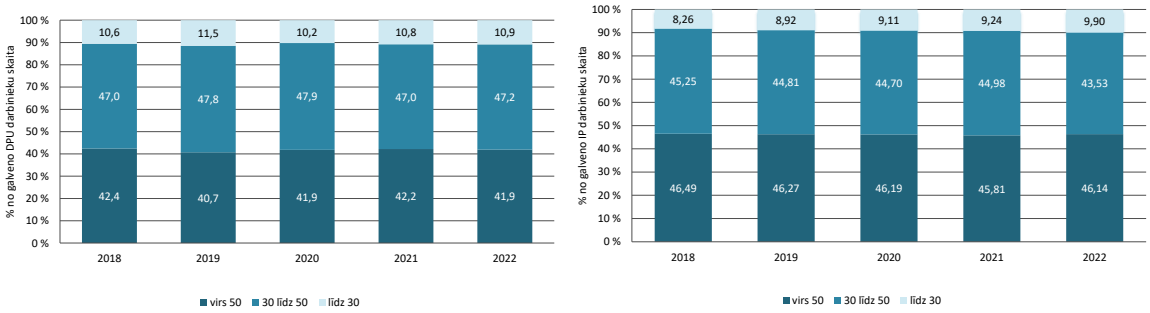
14. attēls. Kopējais nodarbināto skaits (galvenie infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi) pēc dzimuma struktūras (% 2022. gadā)



Avots: *RMMS*, 2022. gads.

Joprojām bažas rada darbaspēka novecošana, lai gan bija vērojams neliels uzlabojums. 2022. gadā 41,9 % dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbinieku bija vecāki par 50 gadiem, kas ir neliels samazinājums salīdzinājumā ar 42,4 % 2018. gadā. To darbinieku īpatsvars, kuri ir jaunāki par 30 gadiem, nedaudz palielinājās no 10,6 % 2018. gadā līdz 10,9 % 2022. gadā.

15. attēls. Darbinieki sadalījumā pa vecuma grupām, galvenajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem (%, 2018.–2022. gads)



Avots: RMMS, 2022. gads.

Pilna laika nodarbinātība joprojām ir izplatītākais darba ņēmēju statuss gan infrastruktūras pārvaldītāju, gan dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos.

7 Secinājumi

Eiropas dzelzceļa nozare ir apliecinājusi ievērojamu noturību pēc Covid-19 pandēmijas. Pasažieru plūsma, kas 2020. gadā salīdzinājumā ar 2019. gadu strauji samazinājās par 46 %, 2022. gadā atjaunojās līdz 96 % no pirmspandēmijas līmeņa, un kopējais pasažierkilometru skaits sasniedza 395 miljardus. Ietekme uz kravu pārvadājumu pakalpojumiem bija mērenāka, un atgūšanās tika panākta jau līdz 2021. gadam, kad apjomi atkal sasniedza 2019. gada līmeni. Tomēr 2022. gadā dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū bija vērojams neliels apjoma samazinājums.

Dzelzceļa nozares atveseļošanos ir veicinājuši mērķtiecīgi ES intervences pasākumi, tai skaitā Regula (ES) 2020/1429, kas ļāva dalībvalstīm atcelt piekļuves maksas, lai mazinātu finansiālo spriedzi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Šie pasākumi nodrošināja tūlītēju palīdzību un ļāva nozarei turpināt darbību pandēmijas kulminācijas laikā. Tā kā dalībvalstis turpina īstenot nacionālos atveseļošanas un noturības plānus saskaņā ar ES Atveseļošanas un noturības mehānismu, investīcijām dzelzceļā ir liela nozīme ekonomikas un ar mobilitāti saistītās izaugsmes veicināšanā.

Dzelzceļa transports joprojām ir būtisks elements ES stratēģijā klimata mērķu sasniegšanai. Dzelzceļš, kas rada tikai 0,3 % no kopējām ar transportu saistītajām siltumnīcefekta gāzu emisijām, ir videi visdraudzīgākais motorizētā transporta veids. Elektrifikācija, kas veikta 57 % ES dzelzceļa tīkla, un kravas vagonu pastāvīga pāraprīkošana ar klusākām un zaļākām tehnoloģijām liecina par nozares apņemšanos samazināt savu vidisko pēdu. Investīcijas dzelzceļā atbilstīgi zaļajam kursam un Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijai ir vērstas uz to, lai līdz 2050. gadam divkāršotu dzelzceļa kravu pārvadājumus un trīskāršotu ātrgaitas pasažieru satiksmi salīdzinājumā ar 2015. gada pamatscenāriju, iezīmējot būtisku pāreju uz ilgtspējīgu transportu.

Trokšņa piesārņojums joprojām rada bažas, un Eiropā 22 miljoni cilvēku ir pakļauti kaitīgam dzelzceļa troksnim. ES iniciatīvas, piemēram, kravas vagonu pāraprīkošana ar klusiem bremžu klučiem un trokšņa tehnisko specifikāciju pārskatīšana, risina šo problēmu. Lai sasniegtu vērienīgus ilgtspējas mērķrādītājus, izšķiroša nozīme ir pastāvīgam finansiālajam un regulatīvajam atbalstam.

Tirgus liberalizācija ir veicinājusi konkurenci Eiropas dzelzceļa nozarē, jaunpienācējiem iegūstot ievērojamu tirgus daļu, īpaši kravu pārvadājumu jomā. Šajā segmentā konkurentu vidējā tirgus daļa ES-27 valstīs laikposmā no 2018. līdz 2022. gadam palielinājās no 39 % uz 49 %. Arī pasažieru pārvadājumu tirgū konkurentu tirgus daļas pieaugums bija ievērojams gan attiecībā uz komercpakalpojumiem (12,6 % tirgus daļa ar 6,6 % pieaugumu laikposmā no 2018. līdz 2022. gadam), gan attiecībā uz SPS (tirgus daļa 21 % jeb + 8 % salīdzinājumā ar 2018. gadu). Tomēr joprojām pastāv problēmas, tai skaitā piekļuves maksu atšķirības un nepieciešamība vienmērīgāk īstenot spēkā esošos noteikumus visās dalībvalstīs. Līdz ar ceturtās dzelzceļa tiesību aktu paketes noteikumu pilnīgu piemērošanu13 ir gaidāma turpmāka tirgus atvēršana, kam būtu jāveicina inovācijas un jāuzlabo pakalpojumu kvalitāte gan pasažieru pārvadājumu, gan kravu pārvadājumu jomā.

Komisija turpinās cieši uzraudzīt, vai ceturtā dzelzceļa tiesību aktu pakete[14] tiek pareizi iestrādāta valstu tiesību aktos un īstenota, tādējādi rūpējoties, ka tiek pilnībā īstenots tās potenciāls.

[13] Regulā (EK) Nr. 1370/2007 paredzētais pārejas periods, kas ļauj dalībvalstīm pakāpeniski atvērt dzelzceļa tirgu un izsludināt konkursus par dzelzceļa sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, beidzās 2023. gada decembrī.

[14] Jo īpaši uzraugot, vai tiek ievērots princips par obligātu konkursu sabiedrisko pakalpojumu līgumu noslēgšanai dzelzceļa pasažieru pārvadājumu nozarē.

2022. gadā SPS veidoja ievērojamu daļu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu. Vidēji SPS pasažieru pārvadājumu pakalpojumi veidoja 58,7 % no kopējiem pasažierkilometriem ES-27 valstīs, kas ir mazāk nekā 66 % 2020. gadā. Tas liecina par pakāpenisku virzību uz dzelzceļa tirgu, kurā valda lielāka konkurence. Konkursu īpatsvars SPS jomā ir palielinājies, un paredzams, ka turpmākajos gados tas turpinās palielināties, uzlabojot pakalpojumu kvalitāti un izmaksu efektivitāti. Tomēr joprojām ir grūti līdzsvarot tirgus liberalizāciju ar taisnīgas piekļuves nodrošināšanu, it īpaši mazāk apdzīvotos reģionos. ES veicina lielāku pārredzamību un konkurenci, kas optimizēs sociālo un ekonomisko ietekmi.

Ātrgaitas dzelzceļš ir Eiropas transporta modernizācijas centienu stūrakmens. Tīkls 2022. gadā ir paplašinājies līdz 12 015 kilometriem, un līdz 2035. gadam ir plānots to paplašināt par vēl 1600 kilometriem. Spānija, Francija un Itālija turpina uzņemties vadošo lomu, veicot ieguldījumus ātrgaitas satiksmē, kas uzlabos savienojamību un saīsinās ceļošanas laiku visā kontinentā.

Investīcijas infrastruktūrā joprojām ir izšķiroši svarīgas, jo ES piešķir ievērojamu finansējumu, izmantojot tādus mehānismus kā Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments un Kohēzijas fonds. Šajās investīcijās prioritāte tiek piešķirta projektiem, kas novērš vājās vietas, uzlabo multimodālo savienojamību un modernizē esošo infrastruktūru. Uzsvars uz digitalizāciju, tai skaitā *ERTMS* izvēršanu, vēl vairāk stiprina dzelzceļa spēju apmierināt turpmākās mobilitātes vajadzības.

Paredzams, ka digitālās tehnoloģijas būtiski uzlabos dzelzceļa nozari, palielinot darbības efektivitāti un uzlabojot pasažieru pieredzi. *ERTMS*, kas ir svarīgs ES digitālās pārkārtošanās stratēģijas komponents, izvēršana ir paredzēta, lai uzlabotu savstarpēju izmantojamību un drošumu visos Eiropas dzelzceļa tīklos, lai gan līdz šim tikai aptuveni 33 % pamattīkla ir vai nu aprīkoti ar *ERTMS*, vai arī ir nodrošināti līgumi par tās uzstādīšanu. Turklāt investīcijas viedās biļešu pārdošanas sistēmās un reāllaika datu platformās palīdzēs padarīt dzelzceļu piekļūstamāku un lietotājdraudzīgāku pasažieriem.

Inovācijas, kuras palīdz īstenot kopuzņēmums “Eiropas dzelzceļš”, sekmē attīstību tādās jomās kā automatizēta vilcienu vadīšana, digitāla kravu pārvaldība un ilgtspējīga aktīvu pārvaldība. Šīs iniciatīvas atbilst plašākiem ES mērķiem noteikt dzelzceļu par multimodālas, ilgtspējīgas transporta sistēmas pamatu.

Eiropai pārejot uz zaļāku un savienotāku nākotni, dzelzceļam būs izšķiroša nozīme emisiju samazināšanā, mobilitātes uzlabošanā un ekonomikas izaugsmes veicināšanā. Lai līdz 2050. gadam sasniegtu ES redzējumu par ilgtspējīgu transporta sistēmu, ir svarīgi turpināt investīcijas infrastruktūrā, tirgus atvēršanu un tehnoloģisko inovāciju. Turpmākajos gados galvenās prioritātes būs ceturtās dzelzceļa tiesību aktu paketes pilnīga īstenošana, pārrobežu savienojamības stiprināšana, jaudas ierobežojumu novēršana un taisnīgākas piekļuves dzelzceļa pakalpojumiem nodrošināšana.

Integrējot šos stratēģiskos elementus, Eiropas dzelzceļa nozarei ir iespēja vadīt kontinenta transporta vides pārveidi, izpildot savu solījumu par ilgtspējīgu, efektīvu un iekļaujošu mobilitāti.