EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2025.7.30.
COM(2025) 439 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

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

{SWD(2025) 239 final}

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

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

1 FŐ MEGÁLLAPÍTÁSOK

A vasúti piac megbízható nyomon követése alapvető fontosságú a piac fejlődésének megértéséhez és a megalapozott szakpolitikai döntések meghozatalához.

Ez a jelentés a 2022-ig tartó időszakra vonatkozó adatokat tartalmazza, és az ágazat későbbi fejleményeire hivatkozik, amennyiben azok rendelkezésre állnak.

A 2018–2022-es időszakra vonatkozóan több fő megállapítás is született:

- **Utasforgalom**: a Covid19-világjárvány 2020-ban az utasforgalom meredek, 46 %-os visszaesését idézte elő 2019-hez képest. Ezt erőteljes fellendülés követte: az EU-27 teljes vasúti utasforgalma 2022-ben elérte a 395,5 milliárd utaskilométert, és az utazók száma csak kis mértékben maradt el a 2019-ben regisztrált 411,8 milliárd főtől.

- **Áruforgalom**: a vasúti árufuvarozás tekintetében a tonnakilométerben mért csökkenés 2020-ban enyhébb volt (2019-hez képest 8 %), mivel a világjárvány idején az árufuvarozás területén továbbra is kritikusak voltak a gazdaság számára nyújtott szolgáltatások. 2022-re a teljes áruforgalom csaknem elérte a világjárvány előtti szintet, azaz 416 milliárd tonnakilométert.

- **A vasúti utasok modális megoszlása**: a vasúti utasok modális megoszlása az EU-27 szárazföldi szállításán belül kismértékben, a 2018. évi 7,8 %-ról 2022-ben 8,1 %-ra nőtt, annak ellenére, hogy 2020-ban a világjárvány miatt 2,4 százalékpontos csökkenés következett be.

- **Nagysebességű vasút**: az EU-27 nagy sebességű hálózata 2018 és 2022 között csaknem 1 100 km-rel bővült, és elérte a 12 015 km-t. Ez a növekedés a nagy sebességű vasúti ágazat előmozdítása iránti hosszú távú elkötelezettséget mutatja, igazolva, hogy képes hatékonyan versenyezni más közlekedési módokkal.

- **Vasúti foglalkoztatás**: 2022-ben mintegy 900 000 főt foglalkoztattak az EU-27 vasúti ágazatában, ami 2018-hoz képest enyhe csökkenést jelent.

- **Az új belépők piaci részesedése**: 2022-re az új belépők 49 %-os piaci részesedéssel rendelkeztek a vasúti árufuvarozási ágazatban (a 2018. évi 39 %-hoz képest), és 21 %-os volt a részesedésük a közszolgáltatási kötelezettség keretében nyújtott személyszállítási szolgáltatásokban (ez 8 százalékpontos növekedés 2018-hoz képest). A kereskedelmi személyszállítási szolgáltatások terén is fokozódott a verseny: az új belépők 12,6 %-os arányt képviseltek a piacon (+6,6 százalékpont).

- **Vasúti kiadások**: 2022-ben a vasutak összköltsége (infrastruktúra-kiadások + a közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezése) az EU-27 lakosaira számítva 178,31 EUR volt, ami 2018-hoz képest 29 %-os nominális növekedést jelent. Úgy tűnik azonban, hogy a növekedés nagy részét az infláció okozta.

2 MÓDSZERTAN

Ez a kilencedik kiadása a vasúti piac fejlődésének nyomon követéséről szóló jelentésnek, amelyet a Bizottság a 2012/34/EU irányelv[1] 15. cikkének (4) bekezdése alapján kétévente nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. E jelentés célja, hogy az EU vasúti piaccal kapcsolatos szakpolitikájának összefüggésében áttekintést nyújtson a vasúti piacokon bekövetkezett főbb fejleményekről[2]. A kilencedik jelentés elsősorban a 2018 és 2022 közötti fejleményekre összpontosít, hivatkozva a jelentéstételi időszakon túlnyúlóan e jelentés elkészítésének időpontjáig fennálló tendenciákra és szakpolitikai fejleményekre.

A tagállamok és Norvégia által benyújtott, a vasúti piac nyomon követésével kapcsolatos (a továbbiakban: RMMS) adatok mellett a jelentéshez „Az *EU közlekedése számokban" (EU transport in figures)* című statisztikai zsebkönyv[3], az Európai Unió Vasúti Ügynökségének jelentései[4], az Eurostat adatai[5], a különféle ágazati szervezetek által összegyűjtött statisztikák, valamint előadások és tanulmányok is forrásként szolgáltak. Amennyiben az RMMS-rendelet az egyetlen forrás, az adatok összehasonlíthatóságának biztosítása érdekében a jelentés a 2018 és 2022 közötti fejleményeket vizsgálja. Egyéb források használata esetén a jelentés a fejleményeket hosszabb időszakra vonatkozóan is bemutatja.

Az összesített adatok és átlagok a 27 tagú EU-ra (EU-27, azaz a jelenlegi uniós tagállamokra) vonatkoznak[6].

3 VASÚT ÉS FENNTARTHATÓSÁG

A vasút 1990 óta szinte folyamatosan csökkentette közvetlen üvegházhatásúgáz-kibocsátását, miközben 2022-ben az EU-n belüli összes közlekedési módot tekintve az áruk 16,6 %-át és az utasok 8,1 %-át szállította. A közlekedési ágazat (beleértve a nemzetközi légi és tengeri közlekedést is) az EU-27 teljes üvegházhatásúgáz-kibocsátásának egynegyedéért felelős. A közlekedési ágazaton belül a vasút az összes közlekedési mód üvegházhatásúgáz-kibocsátásának mindössze 0,3 %-át tette ki az EU-27-ben. 2022-ben a közlekedési ágazat az EU-27 teljes végsőenergia-fogyasztásának 31,0 %-át tette ki. A közlekedési ágazaton belül a vasút a végsőenergia-fogyasztásnak csupán 0,6 %-át képviselte. Az európai zöld megállapodás célkitűzéseinek teljesítése érdekében a vasútnak a személy- és teherszállításból egyaránt nagyobb részt kell vállalnia.

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

[2] A vasúti piaci jelentésen túl az Európai Unió Vasúti Ügynöksége évente jelentést tesz közzé a vasúti rendszerek biztonságáról és kölcsönös átjárhatóságáról.

[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.

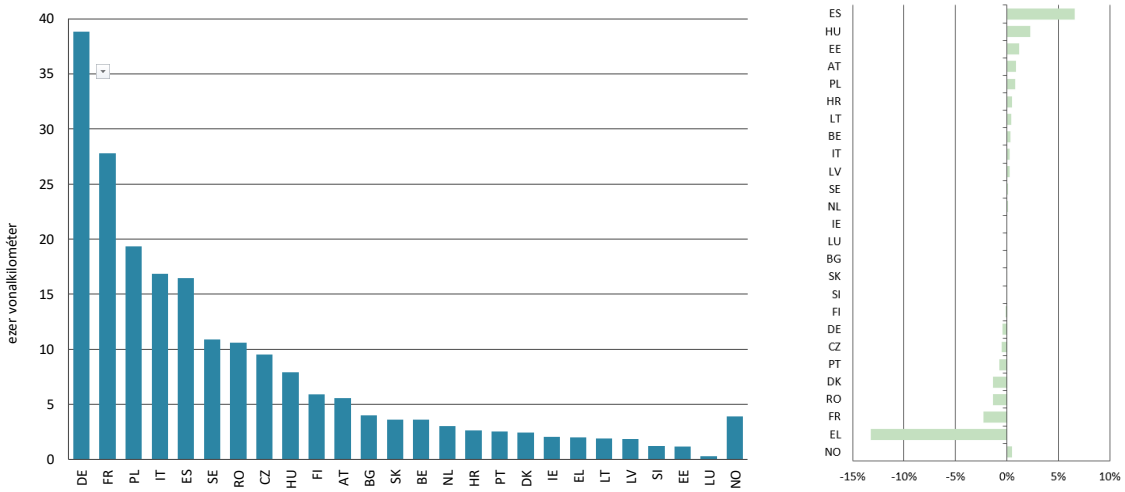
[5] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/database.

[6] Norvégia részt vesz ugyan az RMMS-ben, de a Norvégiára vonatkozó adatok nem számítanak bele az összesített uniós adatokba és átlagokba.

4 AZ EURÓPAI UNIÓ VASÚTI HÁLÓZATA

Az EU-27 vasúti hálózatának teljes hossza 2022-ben mintegy 202 131 vonalkilométer volt, ami 2018-hoz képest 0,1 %-os enyhe növekedést jelent. A hálózat mintegy 57 %-át villamosították, ami 2018 óta 1,4 %-os növekedésnek felel meg.

1. ábra: A nemzeti hálózatok hossza országok szerint (ezer vonalkilométer, 2022) és relatív változás (2018–2022)



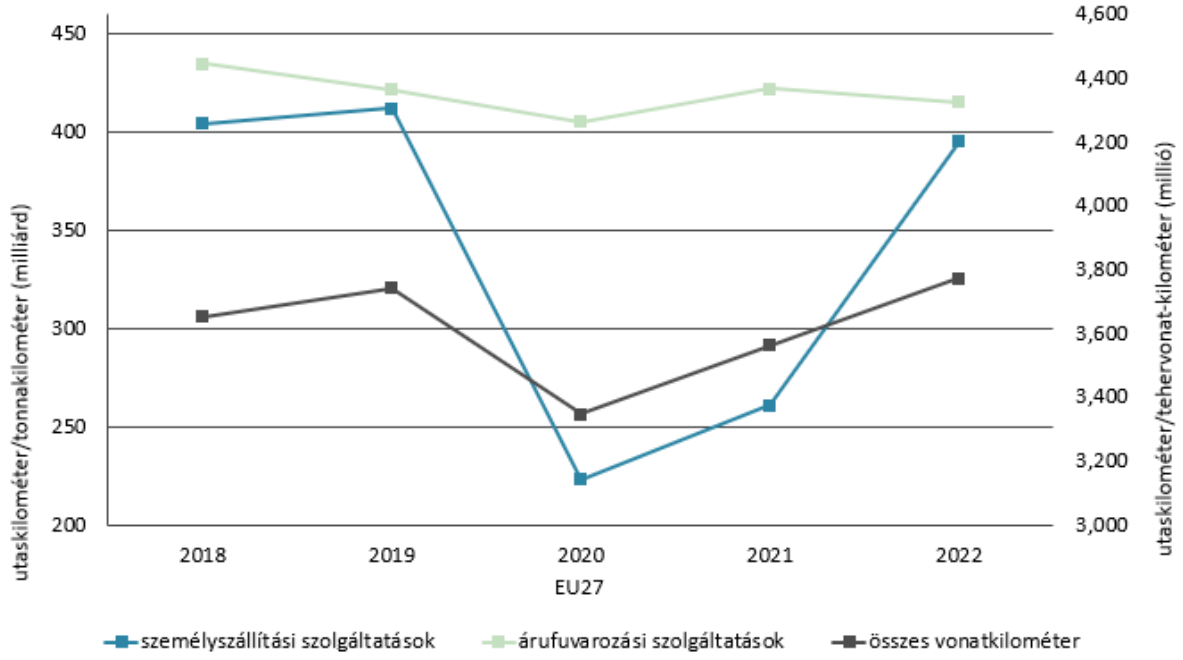
Forrás: Eurostat, 2024
(https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00003/default/table?lang=en&category=t_rail)

Az EU nagy sebességű vasúti hálózata 2022 végére meghaladta a 12 015 kilométert, ami 10,4 %-os bővülést jelent 2018 óta. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia ambiciózus célokat tűzött ki a nagy sebességű vasúti közlekedésre vonatkozóan, amelynek 2030-ra meg kell dupláznia a forgalom nagyságát, 2050-re pedig meg kell háromszoroznia a 2015. évi alapforgatókönyvhöz képest.

5 A VASÚTI SZOLGÁLTATÁSOK ALAKULÁSA

Egy évtizedes mérsékelt növekedést követően a Covid19-világjárvány súlyosan érintette az uniós vonatkilométerek számát (mind a személy-, mind az áruforgalomban). 2020-ban az árufuvarozási szolgáltatások vonatkilométerben kifejezve 8 %-kal csökkentek 2019-hez képest, míg a személyszállítási szolgáltatások erőteljesebben, 46 %-kal estek vissza. 2021-re azonban az áruszállítás volumene teljes mértékben helyreállt, és megfelelt a 2019-es szintnek, majd 2022-ben enyhe csökkenés következett be. Ami a személyszállítási szolgáltatásokat illeti, ezek 2022-ben a világjárvány előtti szint 96 %-ára emelkedtek, és elérték a 395 milliárd utaskilométert.

2. ábra: A személy- és áruszállítás volumene (utaskilométer, tonnakilométer és vonatkilométer, 2018–2022)

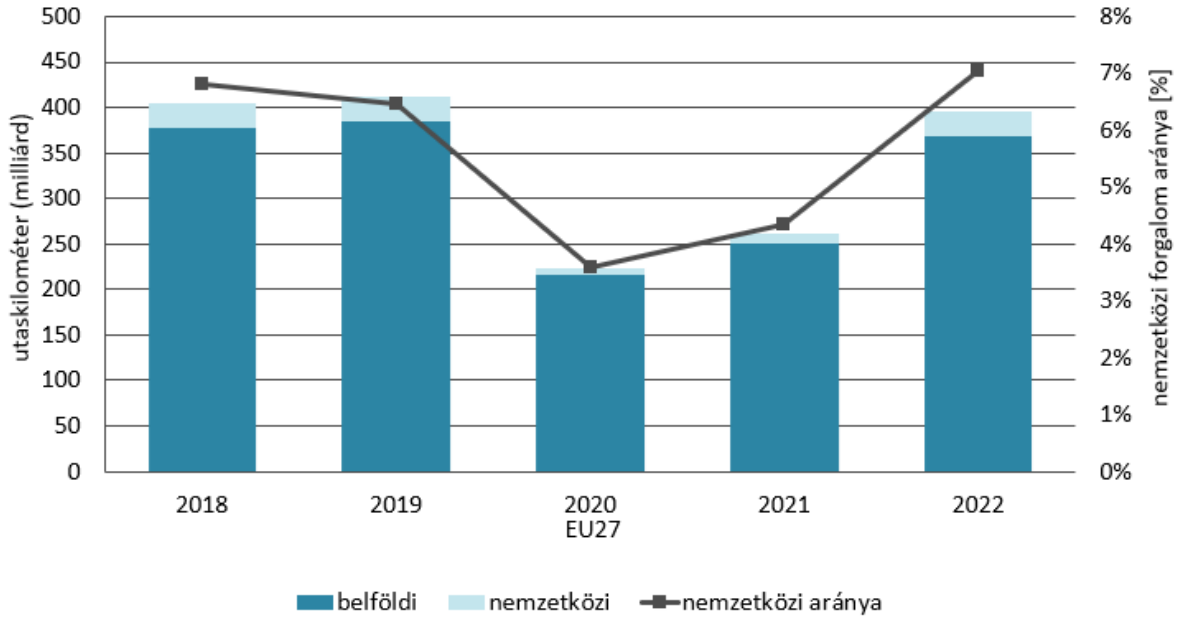


Forrás: RMMS, 2022

2022-ben a vasút mintegy 1,5 milliárd tonna árut és 6,6 milliárd utast szállított, ami a Covid19-világjárvány során megfigyelt meredek visszaesésből való kilábalást tükrözi.

A belföldi személyszállítási szolgáltatások dominanciája folytatódott: ezek az EU-27 utaskilométereinek több mint 93 %-át teszik ki. A világjárvány tovább erősítette a vasúti utasforgalom túlnyomórészt belföldi jellegét. A válság előtt a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások a teljes vasúti forgalom mintegy 7 %-át tették ki, azonban ez az arány 2020-ban kevesebb mint 4 %-ra csökkent az utazási korlátozások miatt. 2022-re a nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások aránya 7 %-ra emelkedett.

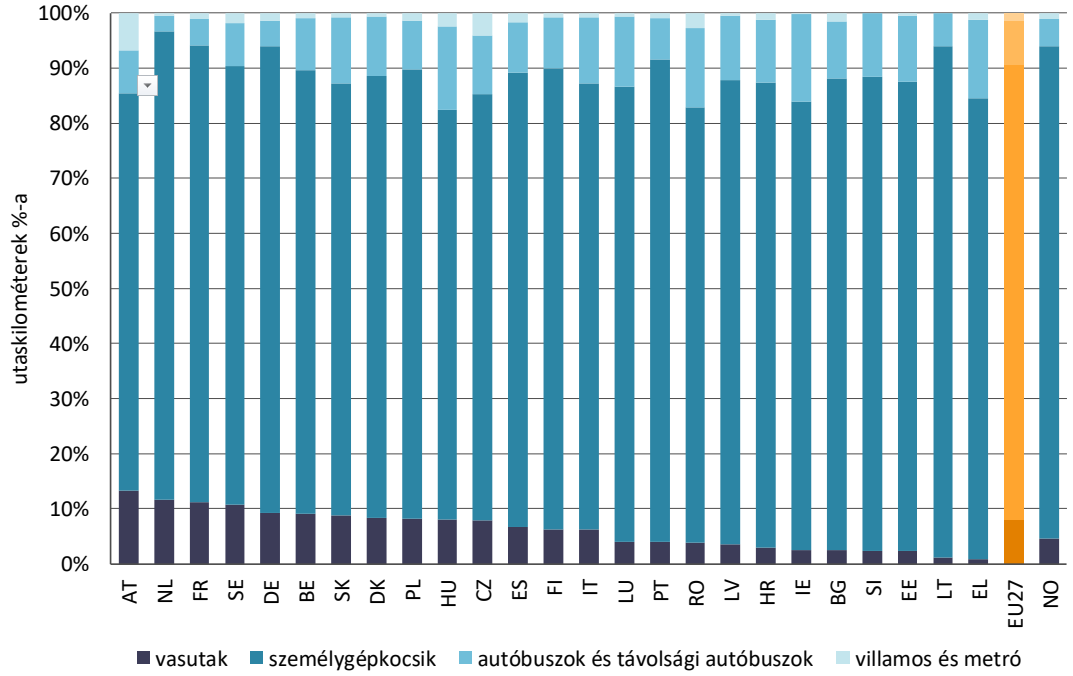
3. ábra: A vasúti utasforgalom volumenének alakulása (belföldi, nemzetközi és a nemzetközi forgalom teljes forgalomhoz viszonyított aránya) (milliárd utaskilométer, 2018–2022)



Forrás: RMMS, 2022

2020-ban az európaiak vasúti közlekedésre való átlagos hajlandósága jelentősen, egy lakosra vetítve évi 500 utaskilométerre csökkent a 2019. évi 934 km-ről. 2022-re ez a szám részben helyreállt, és elérte az egy lakosra jutó 888 km-t. A vasút modális megoszlása, amely 2019-ben 7,8 %-ot tett ki, 2020-ban 2,4 százalékponttal csökkent, mivel egyre többen választották inkább a személygépkocsit. 2022-re azonban 8,1 %-ra emelkedett ez az arány, meghaladva a világjárvány előtti szintet, ugyanakkor a domináns közlekedési eszköz továbbra is a gépkocsi maradt 82,4 %-kal.

4. ábra: A szárazföldi személyszállítás modális megoszlása országonként (%, 2022)

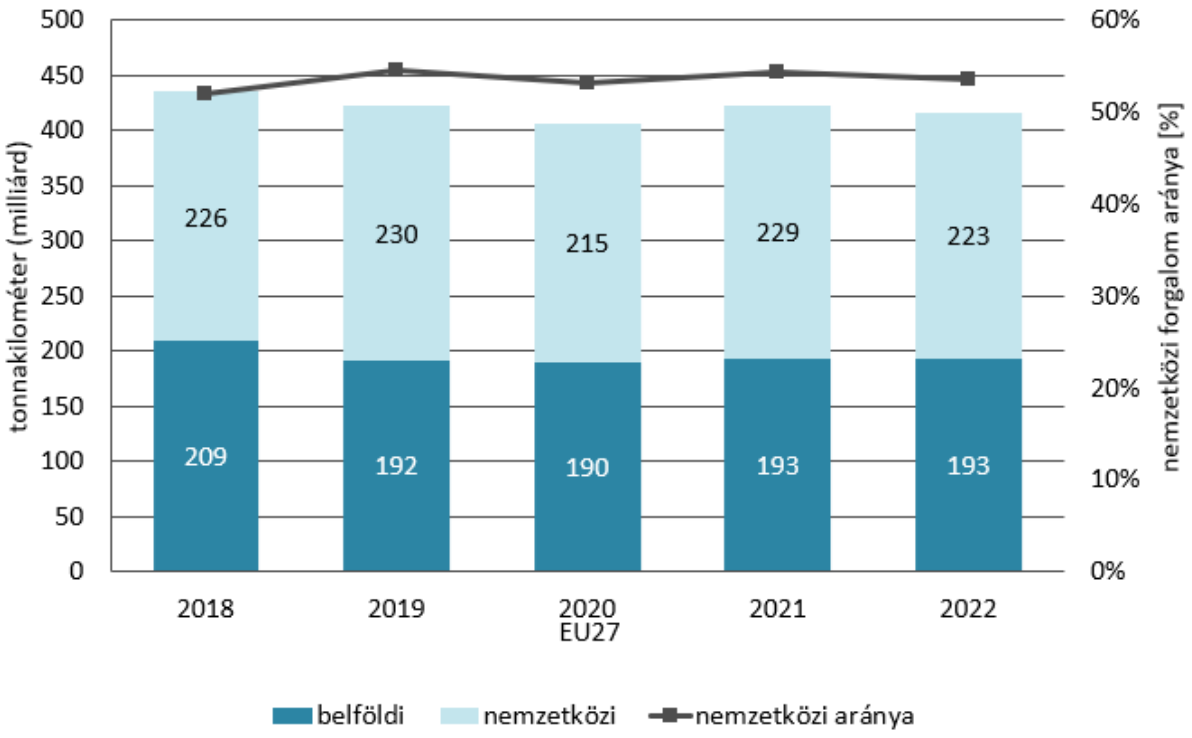


Forrás: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_psmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms)

Az EU-27 teljes vasúti árufuvarozási forgalma a világjárvány miatt a 2019. évi 422 milliárd tonnakilométerről 2020-ra 405 milliárdra csökkent. 2022-re azonban újra növekedésnek indult, és elérte a 416 milliárd tonnakilométert, megközelítve a világjárvány előtti szintet.

A nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások aránya az adott időszakban következetesen 50 % felett maradt, 2019-ben 55 %-on tetőzött, 2022-ben pedig 54 %-on stabilizálódott. Ez a stabilitás ellentétben áll a világjárványnak a nemzetközi vasúti utasforgalomra gyakorolt markánsabb hatásával.

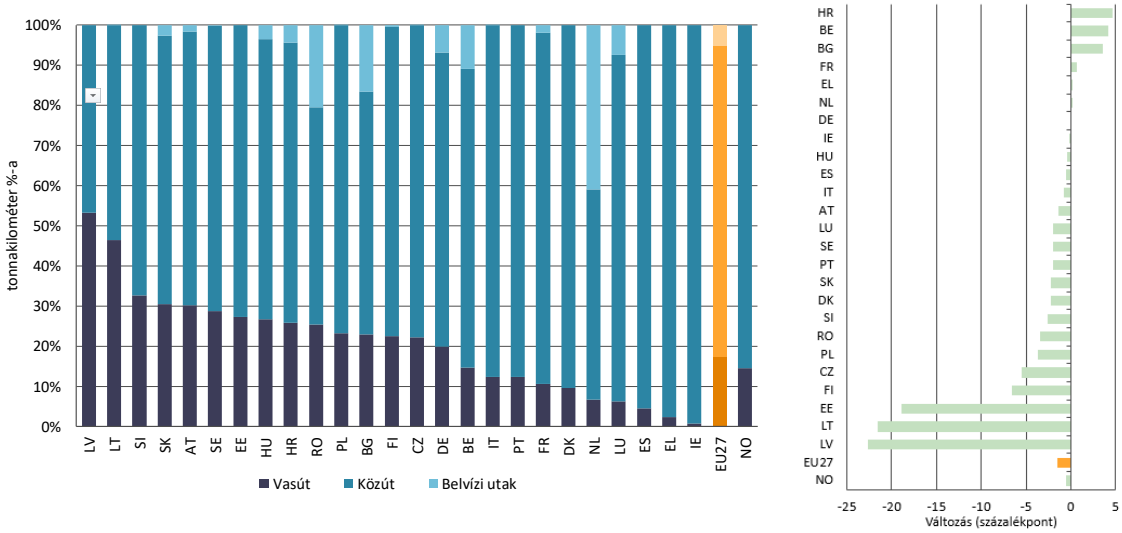
5. ábra: A vasúti áruforgalom volumenének alakulása (belföldi, nemzetközi és a nemzetközi forgalom teljes forgalomhoz viszonyított aránya) (milliárd tonnakilométer, 2018–2022)



Forrás: RMMS, 2022

2018 és 2022 között az EU-27-en belül továbbra is a közúti szállítás volt az elsődleges áruszállítási mód, amely tonnakilométerben következetesen meghaladta a teljes szárazföldi áruszállítás 75 %-át, és 2022-ben 77,7 %-on tetőzött. Ugyanebben az időszakban a vasúti szállítás modális megoszlása 18,7 %-ról 17,2 %-ra csökkent, ami a közúti szállítás felé való folyamatos elmozdulást jelzi, bár az intermodális vasúti szállítás viszonylag jobban teljesített, mint az ömlesztett anyagok szállítása és az egyedi kocsirakományú szállítás. Az általános csökkenés különösen jelentős volt Lettországban, Észtországban és Litvániában, ahol az Oroszországgal folytatott kereskedelem csökkenése miatt jelentősen csökkent az áruszállítás volumene.

6. ábra: A szárazföldi áruszállítás modális megoszlása országonként (%, 2022) és a vasút részarányának változása százalékpontban (2018–2022)



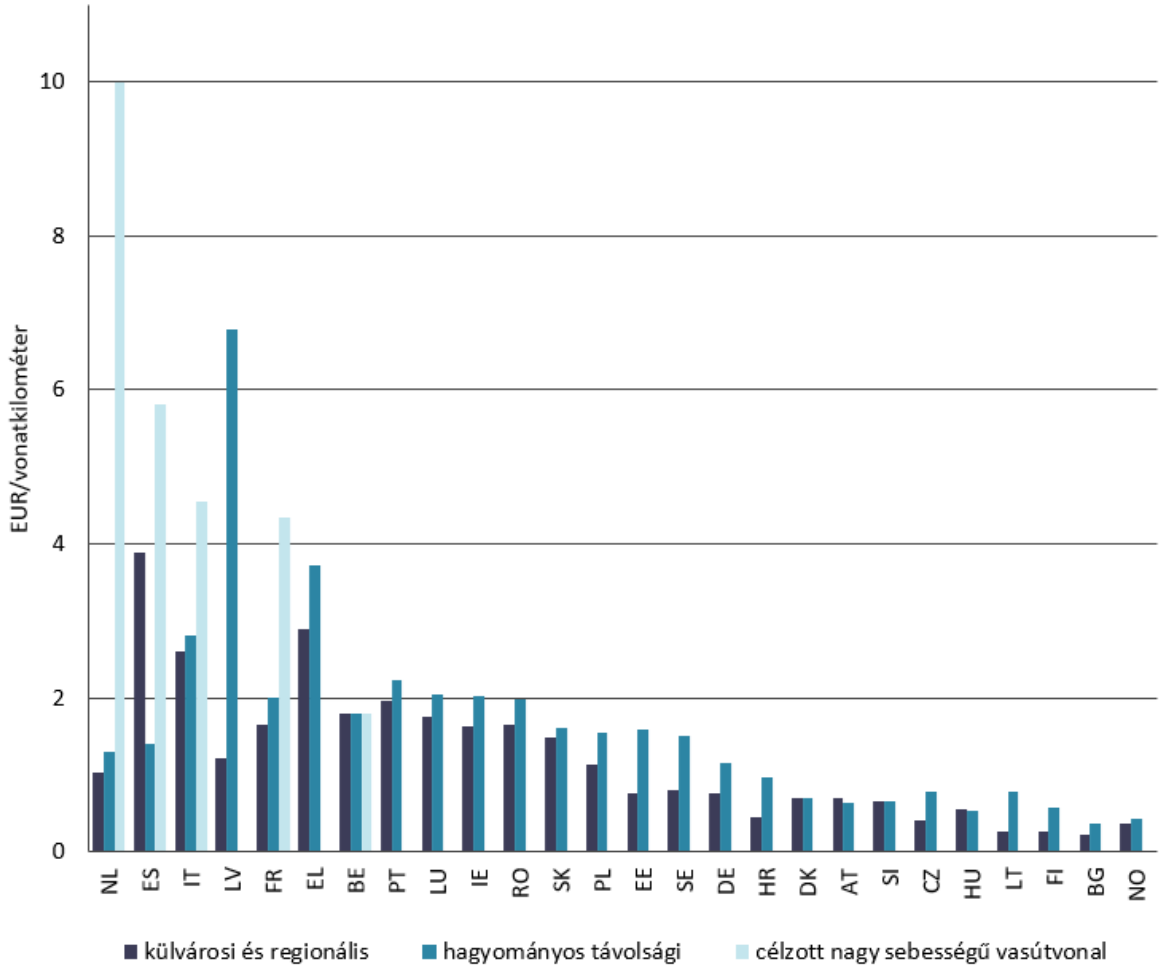
Forrás: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms)

6 A VASÚTI ÁGAZAT KERETFELTÉTELEINEK ALAKULÁSA

6.1 Infrastruktúradíjak

2022-ben a nagy sebességű vasút pályahasználati díjai (felárak nélkül) minden olyan országban magasabbak maradtak, mint az egyéb személyszállítási szolgáltatások díjai, ahol ilyen díjakat alkalmaztak. A nagy sebességű vasút pályahasználati díjai azonban 2022-ben általában alacsonyabbak voltak, mint 2018-ban a nagy sebességű hálózatokkal rendelkező tagállamokban.

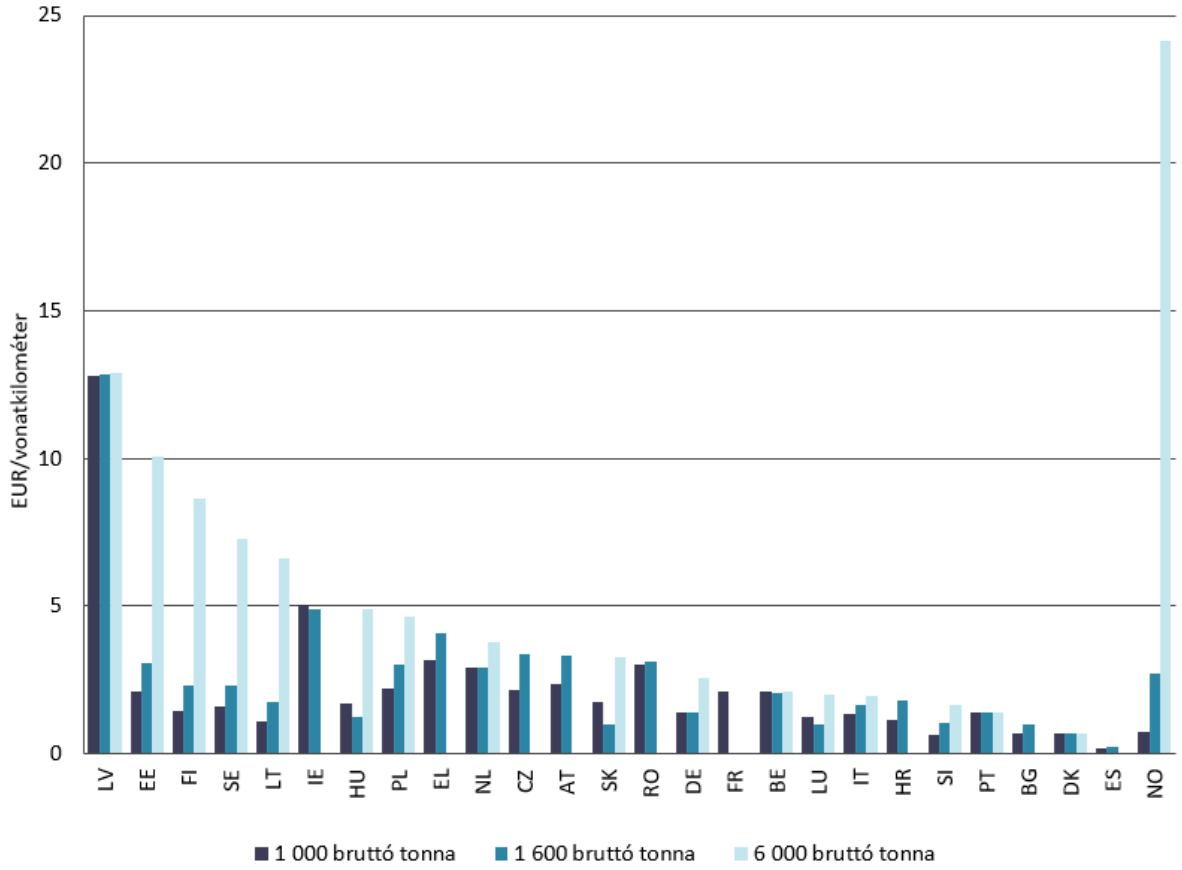
7. ábra: Pályahasználati díjak (felár nélkül) különböző kategóriájú személyszállító vonatok esetében, országonként (EUR/vonatkilométer, 2022)



Forrás: RMMS, 2022

A (felár nélküli) áruszállítási díjak nyomon követése három különböző legnagyobb bruttó tonnatartalom (1 000, 1 600 és 6 000) vonatkozásában történik. A legtöbb tagállamban a pályahasználati díjak a vonat mérete szerint emelkednek, de nem feltétlenül a tonnatartalommal arányosan.

8. ábra: Pályahasználati díjak (felár nélkül) különböző kategóriájú tehervonatok esetében, országonként (EUR/vonatkilométer, 2022)



Forrás: RMMS, 2022

A Covid19-világjárvány gazdasági hatásának enyhítése céljából a 2020 októberében elfogadott (EU) 2020/1429 rendelet lehetővé tette a tagállamok számára, hogy ideiglenesen eltekintsenek a pályahasználati díjaktól, illetve csökkentsék vagy elhalasszák azokat[7]. Ez az intézkedés alapvető pénzügyi segítséget nyújtott a vasúti társaságoknak, különösen a személyszállításban részt vevő vállalkozásoknak, mivel a forgalom volumene csökkent. Az eredetileg korlátozott időtartamra szóló rendeletet négy alkalommal is meghosszabbították, és végül 2022. december 31-én járt le. A világjárvány idején döntő szerepet játszott a vasúti műveletek fenntartásában, támogatva az ágazat talpra állását az utasforgalom fellendülésével.

6.2 Kapacitáselosztás és az infrastruktúra korlátai

2022-ben az EU-27 vasúthálózatának együttes használati intenzitása (a tehervonatokat és a személyszállító vonatokat is ideszámítva) vonalkilométerenként 18,7 ezer vonatkilométer volt, ami valamivel magasabb, mint a világjárvány előtti szint (2018-ban ez az érték 18,1 ezer volt). A személyszállító vonatok e használat 79 %-át tették ki.

Az EU-27-ben a túlterheltnek nyilvánított vágányok teljes hossza 2018 és 2020 között meredeken nőtt, de 2022-ben kismértékben, 6 711 kilométerre csökkent, beleértve 3 523

[7] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1429 rendelete (2020. október 7.) a Covid19-járványra tekintettel a fenntartható vasúti piacot célzó intézkedések megállapításáról (HL L 333., 2020.10.12., 1. o.).

kilométernyi vasúti árufuvarozási folyosót. A 2018-as szintekhez képest bekövetkezett meredek emelkedés nagyrészt annak köszönhető, hogy Olaszországban megváltoztak a túlterheltnek nyilvánításra vonatkozó kritériumok.

A túlterheltség eseteiben a tagállamok által leginkább prioritásként kezelt szolgáltatások a közszolgáltatási kötelezettség keretében nyújtott szolgáltatások, ezt követik a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások, míg az áruforgalom ritkán kap kiemelt prioritást[8].

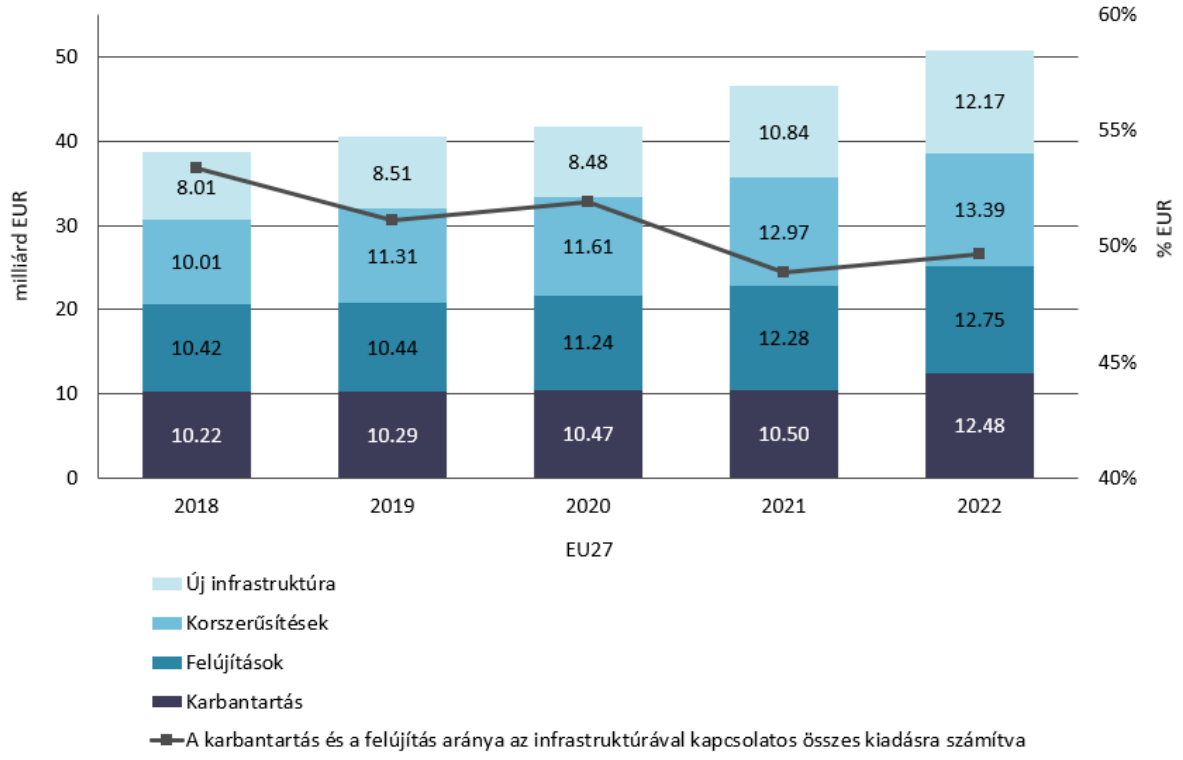
A hálózat hatékonyabb használatának előmozdítása és a hagyományos nemzeti vonatbefolyásoló rendszerek közötti összeegyeztethetetlenség kezelése érdekében az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS) bevezetésére közös európai jelzőrendszerként kerül sor. E jelentés közzétételekor a törzshálózat mintegy 14 %-át szerelték fel ERTMS rendszerrel, és további 19 %-ra szerződések vannak érvényben. Noha történt előrelépés, a kiépítés továbbra is elmarad az eredeti céloktól, ezért fokozott erőfeszítésekre van szükség a végrehajtás felgyorsítása érdekében.

6.3 Infrastrukturális kiadások és finanszírozás

Az EU-27 összes nominális infrastrukturális kiadása a 2018. évi 38,7 milliárd EUR-ról 2022-ben 50,8 milliárd EUR-ra nőtt. 2022-ben a kiadások viszonylag egyenletesen oszlottak meg a kategóriák között: 25 % jutott a karbantartásra, 25 % a felújításokra, 26 % a korszerűsítésre és 24 % az új infrastrukturális beruházásokra. A jelentős nominális növekedés ellenére ebben az időszakban a magas infláció mérsékelte a reálnövekedést. A 2018-as árszintekhez igazítva a tényleges növekedés mérsékeltebb volt, reálértéken körülbelül 5 %-ot tett ki.

[8] Összesen 14 ország számolt be arról, hogy túlterheltség esetén prioritásként kezelte a közszolgáltatási kötelezettség körébe eső forgalmat. A gyakorlatban azonban bizonyos időszakokban vagy a helyi körülményektől függően előfordulhatnak eltérések.

9. ábra: Infrastrukturális kiadások, valamint a karbantartási és felújítási kiadások aránya (milliárd EUR, 2018–2022)



Forrás: RMMS, 2022

2022-ben az EU-27 összes karbantartási és felújítási kiadása 25,2 milliárd EUR volt, ami az összes infrastrukturális kiadás 50 %-át teszi ki, az egyes országok között jelentős eltérésekkel. Az elsődleges finanszírozási forrást továbbra is a nemzeti költségvetések jelentik, amelyek a vasúti infrastruktúrával kapcsolatos összes kiadás 70 %-át jelentik. Az uniós társfinanszírozás 8 %-ot tett ki, míg a fennmaradó 22 % más forrásokból, például hitelekből, sajáttőke-bevonásból és díjakból származott.

6.4 A vasúti árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások minősége

A biztonság az egységes európai vasúti térség kiemelt prioritása maradt, és az Európai Unió Vasúti Ügynöksége (ERA) továbbra is figyelemmel kíséri a biztonság és a kölcsönös átjárhatóság terén elért eredményeket. Az ERA 2024. évi jelentése[9] megerősíti, hogy Európában a vasút továbbra is a legbiztonságosabb közlekedési módok közé tartozik, és a személygépkocsival történő közlekedés halálos kimenetelének kockázata közel 84-szer magasabb, mint a vasúti közlekedésé, az autóbuszos közlekedés pedig 7,3-szer kockázatosabb, mint a vasúti.

[9] Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2024 (Jelentés az uniós vasúti biztonságról és a kölcsönös átjárhatóságról, 2024) (https://www.era.europa.eu/content/report-railway-safety-and-interoperability-eu-2024).

A regionális és helyi személyszállítási szolgáltatások átlagos pontossága[10] az EU-27-ben 2022-ben 90 % volt, ami a 2020-as 94 %-hoz képest ugyan csökkenést jelent, de még mindig meghaladja a világjárvány előtti szintet. A távolsági és a nagy sebességű személyszállítási szolgáltatások pontossága a 2022-es 87 %-ról 2020-ra 93 %-ra csökkent.

Ami a megbízhatóságot illeti[11], a törölt regionális és helyi szolgáltatások aránya a 2018. évi 1,9 %-ról 2022-ben 4,4 %-ra nőtt. A távolsági és nagy sebességű szolgáltatások esetében a törlések aránya a 2018. évi 1,3 %-ról 2022-ben 4,9 %-ra nőtt. A megbízhatóságot érintő kihívások közé tartozik a munkaerőhiány, az elöregedő infrastruktúra és a karbantartási lemaradás.

A vasúti árufuvarozás terén a belföldi szolgáltatások átlagos pontossága[12] az EU-27-ben 2022-ben 56 % volt, míg a nemzetközi árufuvarozási szolgáltatások 42 %-on álltak. A törölt belföldi árufuvarozási szolgáltatások aránya 2022-ben elérte a 8,1 %-ot, míg a nemzetközi szolgáltatások 14,5 %-át törölték.

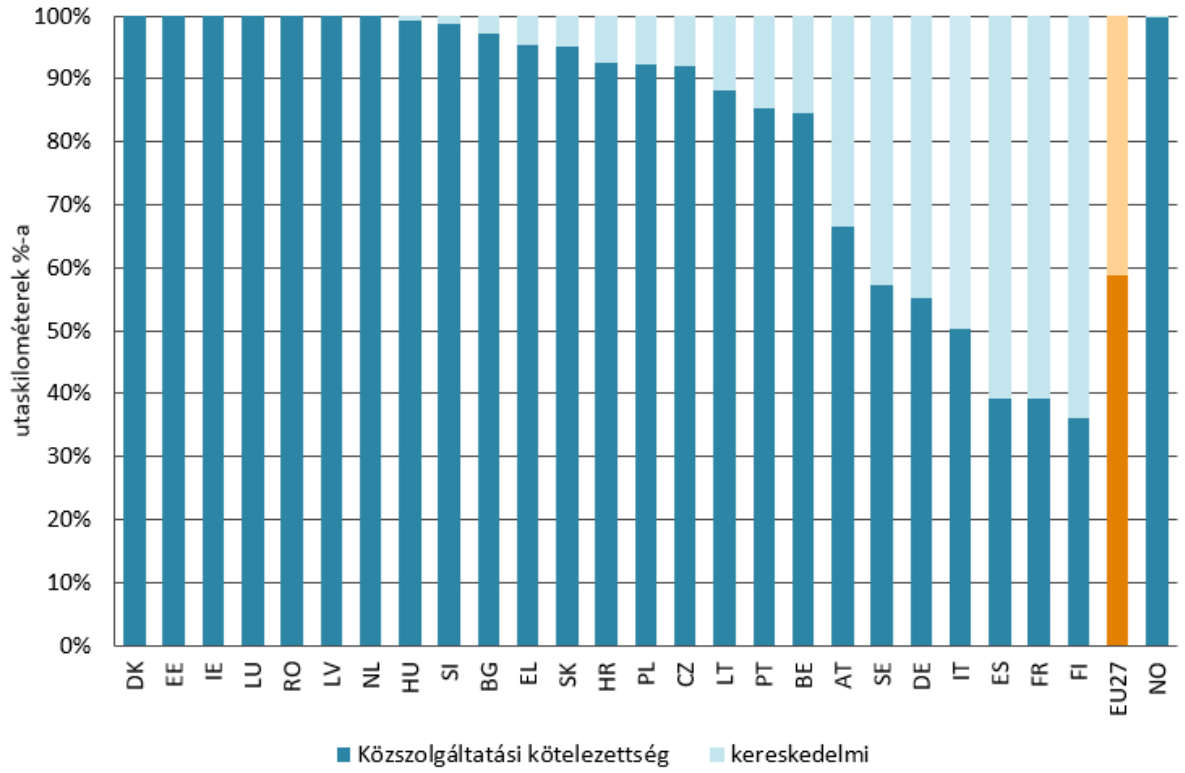
6.5 Közszolgáltatási szerződések

2022-ben a közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó személyszállítási szolgáltatások az EU-27-ben az összes utaskilométer átlagosan 58,7 %-át tették ki, ami csökkenést jelent a 2020. évi 66 %-hoz képest. Ez a csökkenés a versenyképesebb vasúti piac felé történő fokozatos elmozdulást tükrözi. Dániában, Észtországban, Hollandiában, Írországban, Lettországban, Luxemburgban és Romániában szinte az összes utasforgalomra közszolgáltatási kötelezettség vonatkozott. A közszolgáltatási kötelezettségek túlnyomórészt belföldiek: 2022-ben a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó utaskilométerek 99,1 %-át tették ki, és a regionális szolgáltatások túlsúlyban voltak a távolsági szolgáltatásokkal szemben.

A kereskedelmi szereplők piaci részesedése 2018 és 2022 között nőtt. A kereskedelmi személyszállítási szolgáltatások terén a versenytársak 2022-ben 12,6 %-os piaci részesedést értek el, szemben a 2018. évi 6 %-kal. A közszolgáltatási kötelezettségek piacán a versenytársak részesedése 2022-ben 21 %-ra nőtt, ami 2018 óta 8 százalékpontos növekedést jelent.

[10] Az RMMS szerint a személyszállító vonat akkor tekinthető pontosnak, ha legfeljebb 5 percet késik.
[11] A törölt szolgáltatások aránya alapján meghatározva.
[12] Az RMMS szerint a tehervonat akkor tekinthető pontosnak, ha legfeljebb 15 percet késik.

10. ábra: A közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó, illetve a kereskedelmi célú vasúti szolgáltatások keretében kínált utasforgalom részaránya országonként (az utaskilométerek %-ában, 2022)



Forrás: RMMS, 2022

2022-ben az EU-27-ben a közszolgáltatási kötelezettség keretében teljesített 231 milliárd utaskilométer 29 %-át versenytárgyalás útján odaítélt szolgáltatásokra fordították. A korábbi évekhez hasonlóan a legversenyképesebb utasforgalom két, a liberalizáció korai szakaszában lévő országra összpontosult: Németországra (81 %) és Svédországra (13 %). A közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezése a legtöbb uniós tagállamban továbbra is jelentős bevételi forrást jelent a vasúti társaságok számára.

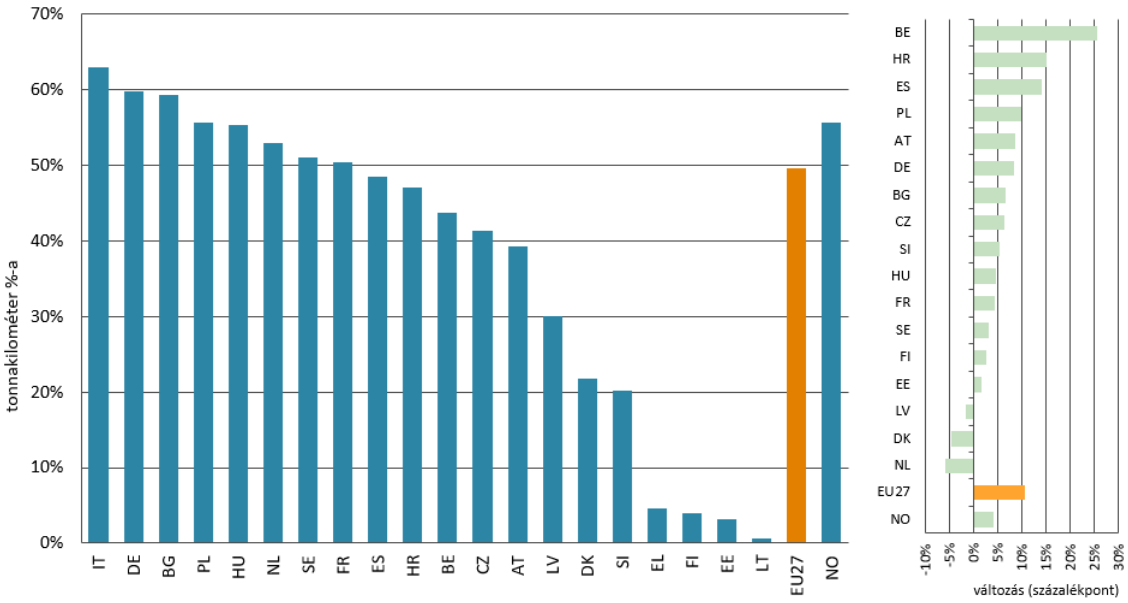
6.6 Engedélyezés

2022-ben összesen 1 202 aktív vasúti engedélyről számoltak be az EU-27-ben, ami növekedést jelent a 2020. évi 1 192-höz képest. Továbbra is Németországban volt a legtöbb aktív engedély (490 engedéllyel rendelkező vasúti társaság), a sorban Lengyelország következik 126-tal, majd Csehország 109-cel.

6.7 A piacnyitás mértéke és a hozzáférési jogok felhasználása

2022-ben az új belépők piaci részesedése az EU-27 vasúti árufuvarozási ágazatában elérte a 49 %-ot, ami a 2018. évi 39 %-hoz képest továbbra is emelkedő tendenciát mutat.

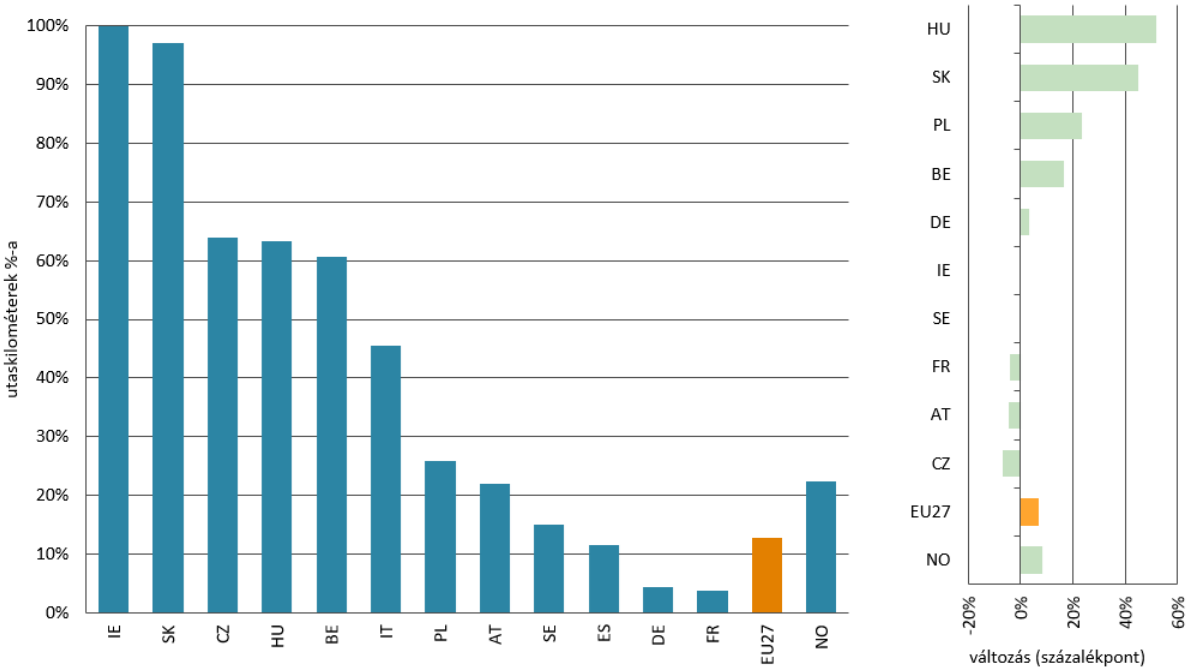
11. ábra: A versenytársak piaci részesedése a vasúti teherszállítás piacán, országok szerint (%, 2022) és százalékpontban kifejezett változás (2018–2022)



Forrás: RMMS, 2022

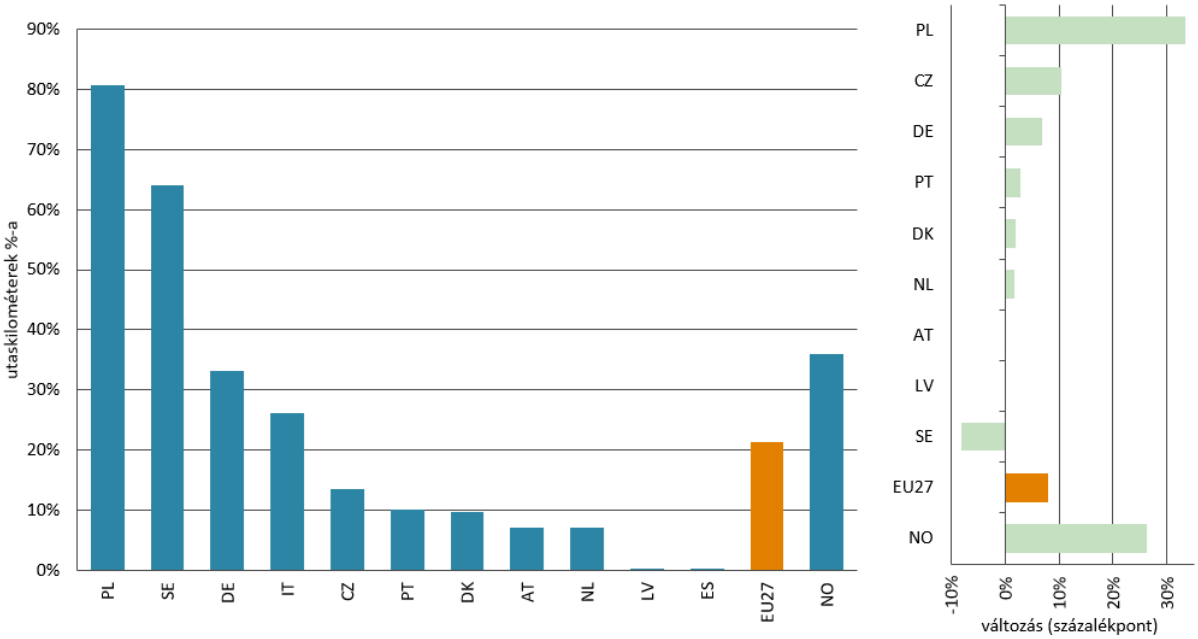
A kereskedelmi vasúti személyszállítási ágazatban az új belépők piaci részesedése 2022-ben 12,6 % volt, közel kétszerese a 2020-ban regisztrált 6,6 %-nak. A közszolgáltatási kötelezettségek keretében végzett nemzeti személyszállítás piacán a versenytársak 2022-ben 21 %-os piaci részesedéssel rendelkeztek, ami jelentős növekedést jelent a 2020. évi 18,5 %-hoz képest.

12. ábra: A versenytársak piaci részesedése a kereskedelmi személyszállítási piacon országok szerint (%, 2022) és a százalékpontban kifejezett változás (2018–2022)



Forrás: RMMS, 2022

13. ábra: A versenytársak piaci részesedése a közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó személyszállítási piacon, országok szerint (%, 2022) és százalékpontban kifejezett változás (2018–2022)



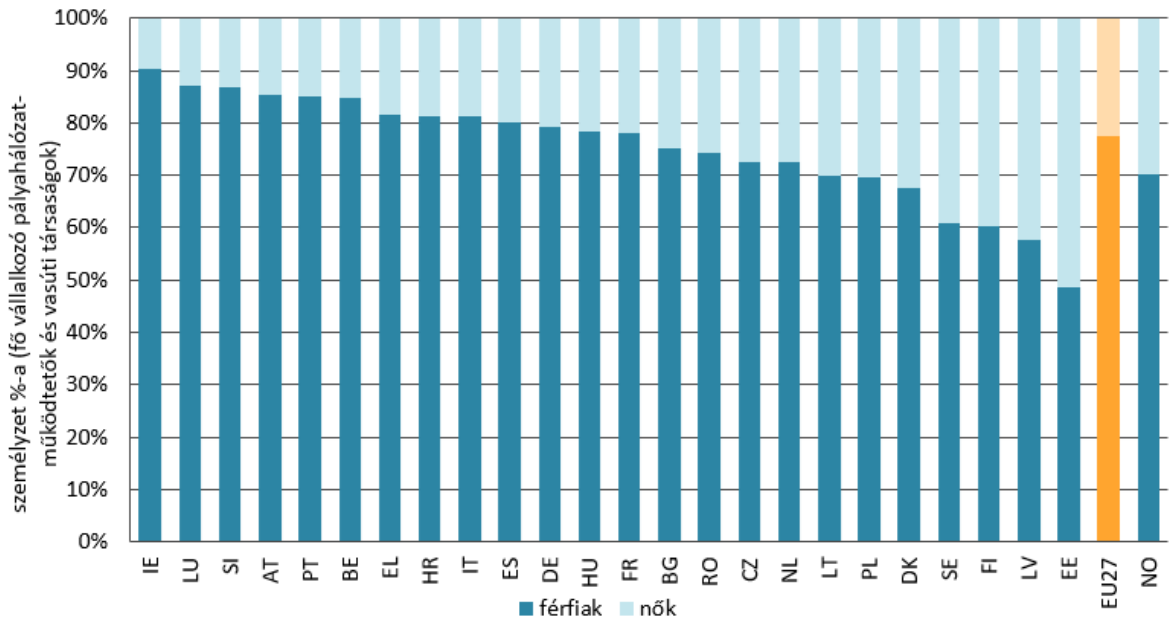
Forrás: RMMS, 2022

6.8 Foglalkoztatás és társadalmi feltételek

2022 végéig az EU-27 vasúti ágazata mintegy 900 000 főt foglalkoztatott: 511 000-et a vasúti társaságok, 389 000-et pedig a pályahálózat-működtetők alkalmaztak. Ez a 2020. évi számadatokhoz képest enyhe csökkenést tükröz.

A vasúti munkaerő továbbra is túlnyomórészt férfiakból áll; 2022-ben a nők az alkalmazottaknak csupán 23 %-át tették ki, ami 2020 óta 1 százalékpontos növekedést jelent.

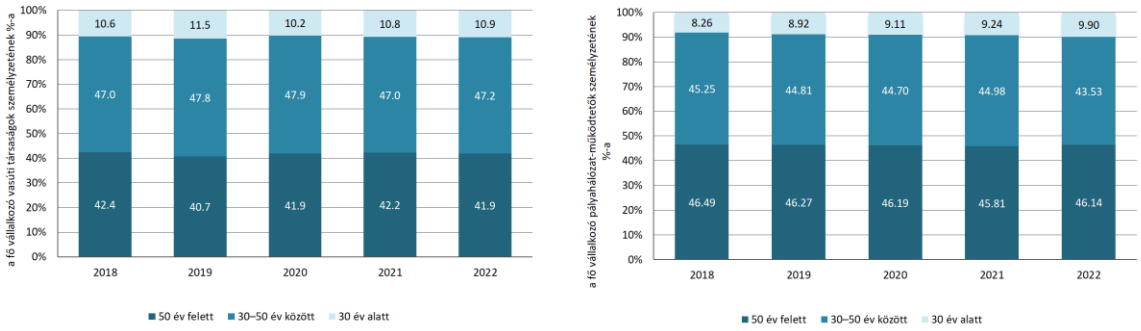
14. ábra: Összes munkavállaló (fő pályahálózat-működtetők plusz a vasúti társaságok) nemi szerkezet szerint (%, 2022)



Forrás: RMMS, 2022

Az idősödő munkaerő továbbra is aggodalomra ad okot, bár némi javulás tapasztalható. 2022-ben a vasúti társaságok személyzetének 41,9 %-a 50 évnél idősebb volt, ami enyhe csökkenést jelent a 2018. évi 42,4 %-hoz képest. A 30 év alatti fiatalabb munkavállalók aránya mérsékelten, a 2018. évi 10,6 %-ról 2022-ben 10,9 %-ra nőtt.

15. ábra: Munkavállalók korcsoportok szerint, fő vasúti társaságok és pályahálózat-működtetők (%, 2018–2022)



Forrás: RMMS, 2022

Mind a pályahálózat-működtetők, mind pedig a vasúti társaságok esetében a teljes munkaidejű foglalkoztatás a leggyakoribb státusz a vasúti munkavállalók körében.

7 Következtetések

Az európai vasúti ágazat a Covid19-világjárványt követően jelentős rezilienciáról tett tanúbizonyságot. Az utasforgalom, amely 2020-ban 2019-hez képest meredeken, 46 %-kal csökkent, 2022-ben a világjárvány előtti szint 96 %-ára emelkedett, és elérte a 395 milliárd utaskilométert. Az árufuvarozási szolgáltatásokat mérsékeltebb hatások érték, így a fellendülés már 2021-re megvalósult, amikor a volumenek visszaálltak a 2019-es szintre. 2022-ben azonban kismértékben zsugorodott a vasúti árufuvarozási piac volumene.

A vasúti ágazat helyreállítását célzott uniós beavatkozások segítették elő, többek között az (EU) 2020/1429 rendelet, amely lehetővé tette a tagállamok számára, hogy a vasúti társaságokra nehezedő pénzügyi terhek enyhítése érdekében eltekintsenek a pályahasználati díjaktól. Ezek az intézkedések azonnali segítséget nyújtottak, és lehetővé tették az ágazat számára, hogy a világjárvány csúcsán fenntartsa műveleteit. Mivel a tagállamok az uniós Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz keretében folytatják a nemzeti helyreállítási és rezilienciaépítési tervek végrehajtását, a vasúti beruházások központi szerepet játszanak majd a gazdasági növekedés és a mobilitással kapcsolatos növekedés előmozdításában.

A vasúti közlekedés továbbra is kulcsfontosságú eleme az EU éghajlat-politikai céljainak elérésére irányuló uniós stratégiának. A szállításhoz kapcsolódó összes üvegházhatásúgáz-kibocsátás mindössze 0,3 %-ával a vasút a legkörnyezetbarátabb motorizált szállítási mód. Az uniós vasúti hálózat 57 %-ának villamosítása, valamint a teherkocsik csendesebb és környezetbarátabb technológiákkal történő folyamatos korszerűsítése megerősíti az ágazat elkötelezettségét környezeti lábnyomának csökkentése iránt. A zöld megállapodás és a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia keretében megvalósuló vasúti beruházások célja 2050-ig – a 2015. évi alapforgatókönyvhöz képest – a vasúti árufuvarozás megkétszerezése és a nagy sebességű személyszállítás megháromszorozása, ami jelentős elmozdulást jelent a fenntartható közlekedés felé.

A zajszennyezés továbbra is aggodalomra ad okot: Európában 22 millió ember van kitéve káros vasúti zajnak. Bizonyos uniós kezdeményezések – ilyenek például a teherkocsik csendes féktuskókkal való utólagos felszerelése és a zajra vonatkozó műszaki előírások felülvizsgálata – foglalkoznak ezzel a kihívással. A folyamatos pénzügyi és szabályozási támogatás elengedhetetlen az ambiciózus fenntarthatósági célok eléréséhez.

A piac liberalizációja ösztönözte a versenyt az európai vasúti ágazatban, és az új belépők jelentős piaci részesedést szereztek, különösen az árufuvarozásban. Ebben a szegmensben a versenytársak átlagos piaci részesedése az EU-27-ben 2018 és 2022 között 39 %-ról 49 %-ra nőtt. A személyszállítási piacon a versenytársak piaci részesedésének növekedése ugyancsak figyelemreméltó volt mind a kereskedelmi szolgáltatások terén (12,6 %-os piaci részesedés, 2018 és 2022 között 6,6 %-os növekedéssel), mind pedig a közszolgáltatási kötelezettségek esetében (21 %-os piaci részesedés, ami 2018-hoz képest 8 %-os növekedést jelent). Továbbra is fennállnak azonban kihívások, többek között a pályahasználati díjak terén fennálló egyenlőtlenségek és a meglévő szabályozások tagállamok közötti egyenletesebb végrehajtásának szükségessége. A negyedik vasúti csomag szabályainak teljes körű

alkalmazásával13 további piacnyitás várható, ami várhatóan fellendíti az innovációt, és javítja a szolgáltatások minőségét – a személy- és az áruszállítás tekintetében egyaránt.

A Bizottság továbbra is szorosan nyomon fogja követni, hogy a negyedik vasúti csomagot14 helyesen ültetik-e át a nemzeti jogba és hajtják-e végre annak érdekében, hogy teljes mértékben kiaknázzák a benne rejlő lehetőségeket.

2022-ben a közszolgáltatási kötelezettségek a vasúti személyszállítási műveletek jelentős részét képviselték. A közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó személyszállítási szolgáltatások az EU-27-ben az összes utaskilométer átlagosan 58,7 %-át tették ki, ami csökkenést jelent a 2020. évi 66 %-hoz képest. Ez egy versenyképesebb vasúti piac felé történő fokozatos elmozdulásra utal. A közszolgáltatási kötelezettségek versenyeztetése nőtt, és az elkövetkező években várhatóan tovább fog növekedni, javítva a szolgáltatás minőségét és a költséghatékonyságot. Ugyanakkor továbbra is kihívást jelent a piaci liberalizáció és a méltányos hozzáférés biztosítása közötti egyensúly megteremtése, különösen a kevésbé lakott régiókban. Az EU nagyobb átláthatóságot és versenyt szorgalmaz a társadalmi és gazdasági hatások optimalizálása érdekében.

A nagy sebességű vasút az európai közlekedés korszerűsítésére irányuló erőfeszítések egyik sarokköve. A hálózat 2022-ben 12 015 kilométerre bővült, és 2035-re további 1 600 kilométeres bővítés szerepel a tervekben. Spanyolország, Franciaország és Olaszország továbbra is élen jár a nagy sebességű beruházások terén, az egész kontinensen hozzájárulva az összekapcsoltság javításához és az utazási idők csökkentéséhez.

Az infrastrukturális beruházások továbbra is kritikus fontosságúak, mivel az EU jelentős finanszírozást különít el olyan mechanizmusokon keresztül, mint az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz és a Kohéziós Alap. Ezek a beruházások a szűk keresztmetszetek kezelésére, a multimodális összeköttetések javítására és a meglévő infrastruktúra korszerűsítésére irányuló projekteket részesítik előnyben. A kihangsúlyozott digitalizáció – beleértve az ERTMS kiépítését is – tovább erősíti a vasút azon képességét, hogy kielégítse a jövőbeli mobilitási igényeket.

A digitális technológiák várhatóan jelentős javulást hoznak a vasúti ágazatban, javítva a működési hatékonyságot és az utasélményt. Az ERTMS mint az EU digitális átállási stratégiája kulcsfontosságú elemének bevezetése az európai vasúti hálózatok kölcsönös átjárhatóságának és biztonságának javítását célozza, noha eddig a törzshálózatnak csak mintegy 33 %-a rendelkezik ERTMS rendszerrel, vagy kötött szerződést annak telepítésére. Emellett az intelligens jegykibocsátási rendszerekbe és a valós idejű adatplatformokba történő beruházások hozzá fognak járulni ahhoz, hogy a vasút hozzáférhetőbbé és felhasználóbarátabbá váljon az utasok számára.

Az Európai Vasút Közös Vállalkozáson keresztül megvalósuló innováció olyan területeket mozdít elő, mint az automatizált vasúti műveletek, a digitális árufuvarozás és a fenntartható eszközkezelés. Ezek a kezdeményezések összhangban vannak a tágabb uniós célokkal,

[13] Az 1370/2007/EK rendeletben előírt átmeneti időszak, amely lehetővé teszi a tagállamok számára a vasúti piac fokozatos megnyitását és a vasúti közszolgáltatási szerződések pályáztatását, 2023 decemberében lejárt.
[14] Különös tekintettel arra, hogy a vasúti személyszállítási közszolgáltatási szerződések esetében tiszteletben kell tartani a kötelező pályáztatás elvét.

amelyek arra irányulnak, hogy a vasút egy multimodális, fenntartható közlekedési rendszer gerincét képezze.

Európa zöldebb, összekapcsoltabb jövőre való átállásával a vasút kulcsszerepet fog játszani a kibocsátások csökkentésében, a mobilitás fokozásában és a gazdasági növekedés fellendítésében. Az infrastruktúrába, a piacnyitásba és a technológiai innovációba történő folyamatos beruházások elengedhetetlenek a fenntartható közlekedési rendszerre vonatkozó uniós elképzelés 2050-ig történő megvalósításához. A negyedik vasúti csomag teljes körű végrehajtása, a határokon átnyúló összeköttetések megerősítése, a kapacitásbeli korlátok kezelése és a vasúti szolgáltatásokhoz való méltányosabb hozzáférés biztosítása kulcsfontosságú prioritások lesznek az elkövetkező években.

E stratégiai elemek integrálásával az európai vasúti ágazatnak lehetősége nyílik arra, hogy vezető szerepet töltsön be a kontinens közlekedési környezetének átalakításában, és teljesítse a fenntartható, hatékony és inkluzív mobilitásra vonatkozó ígéretét.