EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2025 07 30
COM(2025) 439 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

Devintoji geležinkelių transporto rinkos plėtros stebėsenos ataskaita pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES 15 straipsnio 4 dalį

{SWD(2025) 239 final}

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

Devintoji geležinkelių transporto rinkos plėtros stebėsenos ataskaita pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES 15 straipsnio 4 dalį

1 PAGRINDINIAI FAKTAI

Patikima geležinkelių rinkos stebėsena yra labai svarbi siekiant suprasti rinkos pokyčius ir priimti informacija pagrįstus politinius sprendimus.

Ši ataskaita apima duomenis iki 2022 m. ir joje aptariami vėlesni pokyčiai sektoriuje, jei tokių esama.

Per 2018–2022 m. laikotarpį nustatyta keletas pagrindinių faktų.

- **Keleivių vežimas**. 2020 m. dėl COVID-19 pandemijos keleivių vežimo apimtis smuko 46 proc., palyginti su 2019 m. Vėliau padėtis ėmė sparčiai gerėti: 2022 m. 27 ES valstybėse narėse keleivių vežimo geležinkeliais apimtis iš viso siekė 395,5 mlrd. keleivių nuvažiuotų kilometrų, taigi nedaug tesiskyrė nuo 2019 m. užfiksuoto skaičiaus – 411,8 mlrd. keleivių nuvažiuotų kilometrų.

- **Krovinių vežimas**. 2020 m. krovinių vežimo tonkilometriais nuosmukis nebuvo toks didelis (sumenko 8 proc., palyginti su 2019 m.), nes pandemijos metu ir toliau teiktos ekonomikai itin svarbios krovinių vežimo paslaugos. 2022 m. duomenimis, bendra krovinių vežimo apimtis beveik pasiekė priešpandeminį lygį – 416 mlrd. tonkilometrių.

- **Geležinkeliais vežamų keleivių dalis**. Nepaisant 2020 m. kilus pandemijai patirto staigaus 2,4 procentinio punkto sumažėjimo, 27 ES valstybėse narėse iš sausumos transporto rūšių vežimo keleiviniu geležinkelių transportu dalis nežymiai padidėjo nuo 7,8 proc. 2018 m. iki 8,1 proc. 2022 m.

- **Greitieji geležinkeliai**. Nuo 2018 iki 2022 m. 27 ES valstybių narių greitųjų geležinkelių tinklas pailgėjo beveik 1 100 km, o bendras jo ilgis siekė 12 015 km. Toks augimas rodo ilgalaikį įsipareigojimą plėtoti greitųjų geležinkelių sektorių, kuris jau įrodė galintis veiksmingai konkuruoti su kitomis transporto rūšimis.

- **Geležinkelių sektoriaus darbuotojai**. 2022 m. 27 ES valstybėse narėse geležinkelių sektoriuje dirbo apie 900 000 žmonių. Palyginti su 2018 m. duomenimis, šis skaičius nežymiai sumenko.

- **Naujų rinkos dalyvių rinkos dalis**. 2022 m. naujų rinkos dalyvių rinkos dalis krovinių vežimo geležinkeliais sektoriuje sudarė 49 proc. (nuo 39 proc. 2018 m.), o keleivių vežimo pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimą (VPĮ) sektoriuje – 21 proc. (palyginti su 2018 m., išaugo 8 procentiniais punktais). Konkurencija išaugo ir komercinių keleivių vežimo paslaugų sektoriuje – nauji rinkos dalyviai užėmė 12,6 proc. rinkos (jų dalis padidėjo 6,6 procentinio punkto).

- **Geležinkelių išlaidos**. 2022 m. bendros geležinkelių sąnaudos (su infrastruktūra susijusios išlaidos ir kompensacija už VPĮ bendrai) buvo 178,31 EUR vienam 27 ES valstybių narių gyventojui. Palyginti su 2018 m., jos padidėjo 29 proc. nominaliąja verte. Tačiau panašu, kad išaugusias sąnaudas didžiąja dalimi lėmė infliacija.

2 METODIKA

Tai yra devintoji geležinkelių transporto rinkos plėtros stebėsenos ataskaita. Tokią ataskaitą Komisija kas dvejus metus teikia Europos Parlamentui ir Tarybai pagal Direktyvos 2012/34/ES 15 straipsnio 4 dalį[1]. Jos tikslas – pateikti pagrindinių pokyčių geležinkelių transporto rinkose apžvalgą atsižvelgiant į ES geležinkelių rinkos politiką[2]. Devintojoje ataskaitoje daugiausia aptariami 2018–2022 m. pokyčiai, taip pat po ataskaitinio laikotarpio iki šios ataskaitos parengimo dienos vyravusios tendencijos ir politikos pokyčiai.

Be valstybių narių ir Norvegijos pateiktų geležinkelių transporto rinkos stebėsenos sistemos (toliau – GTRSS) duomenų, šioje ataskaitoje taip pat remiamasi statistinių duomenų leidinio „ES transporto statistiniai duomenys“ (angl. *EU transport in figures*[3]) informacija, Europos Sąjungos geležinkelių agentūros ataskaitomis[4], Eurostato ataskaitomis[5], įvairių sektorių organizacijų surinktais statistiniais duomenimis, pristatymais ir tyrimais. Kai vienintelis šaltinis yra GTRSS reglamentas, siekiant užtikrinti duomenų palyginamumą ataskaitoje vertinami 2018–2022 m. pokyčiai. Naudojant kitus šaltinius ataskaitoje taip pat pateikiami ilgesnio laikotarpio pokyčiai.

Pateikiami 27 ES valstybių narių (dabartinių ES valstybių narių[6]) suvestiniai duomenys ir vidurkiai.

3 GELEŽINKELIAI IR TVARUMAS

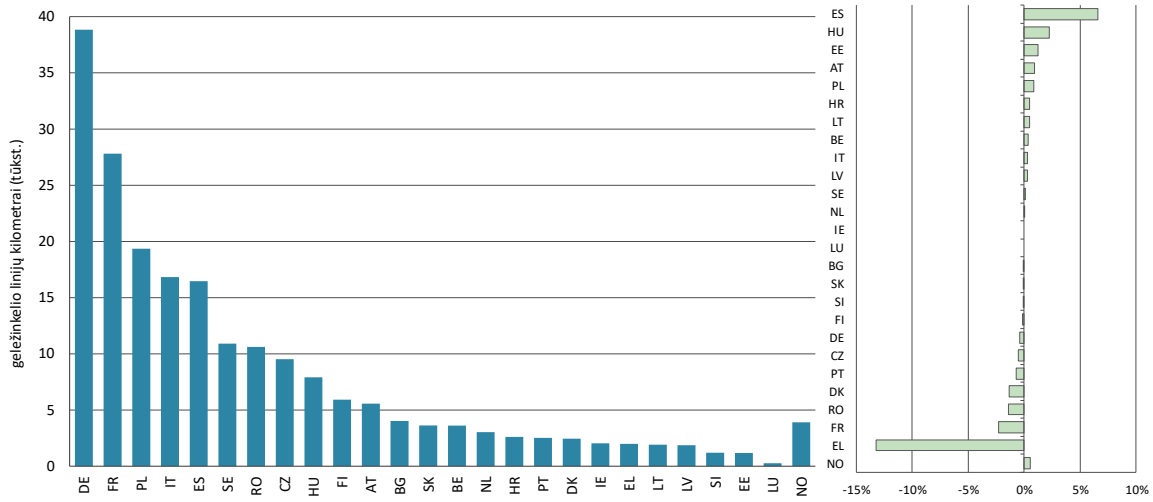
Geležinkelių transporto sektoriuje tiesiogiai išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekis nuo 1990 m. beveik nuolat mažėjo, o 2022 m. iš visų transporto rūšių ES viduje geležinkeliais buvo vežama apie 16,6 proc. krovinių ir 8,1 proc. keleivių. Transporto sektoriui (įskaitant tarptautinę aviaciją ir jūrų sektorių) tenka ketvirtadalis viso 27 ES valstybėse narėse išmetamo ŠESD kiekio. Iš visų transporto rūšių 27 ES valstybėse narėse geležinkelių transporto išmetamas ŠESD kiekis sudarė tik 0,3 proc. visų rūšių transporto sektoriuje išmetamo ŠESD kiekio. 2022 m. transporto sektoriui teko 31,0 proc. visos 27 ES valstybėse narėse suvartojamos galutinės energijos. Geležinkelių transporto sektoriuje suvartota tik 0,6 proc. galutinės energijos. Kad būtų pasiekti Europos žaliojo kurso tikslai, geležinkelių transportas turės užimti didesnę keleivinio ir krovininio transporto dalį.

[1] 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė, OL L 343, 2012 12 14, p. 32.
[2] Be geležinkelių transporto rinkos ataskaitos, Europos Sąjungos geležinkelių agentūra skelbia metines geležinkelių saugos ir sąveikos ataskaitas.
[3] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en?prefLang=lt
[4] https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/corporate-publications
[5] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/database?etrans=lt
[6] Norvegija dalyvauja GTRSS, tačiau jos duomenys apskaičiuojant ES bendras vertes ir vidurkius nenaudoti.

4 ES GELEŽINKELIŲ TINKLAS

2022 m. bendras 27 ES valstybių narių geležinkelių tinklo ilgis buvo apie 202 131 geležinkelio linijų kilometras. Palyginti su 2018 m., geležinkelių tinklas padidėjo nežymiai – 0,1 proc. Apie 57 proc. tinklo buvo elektrifikuota, t. y. 1,4 proc. daugiau nei 2018 m.

1 diagrama. Nacionalinių tinklų ilgis pagal šalis (tūkst. geležinkelio linijų kilometrų, 2022 m.) ir santykinis pokytis (2018–2022 m.)



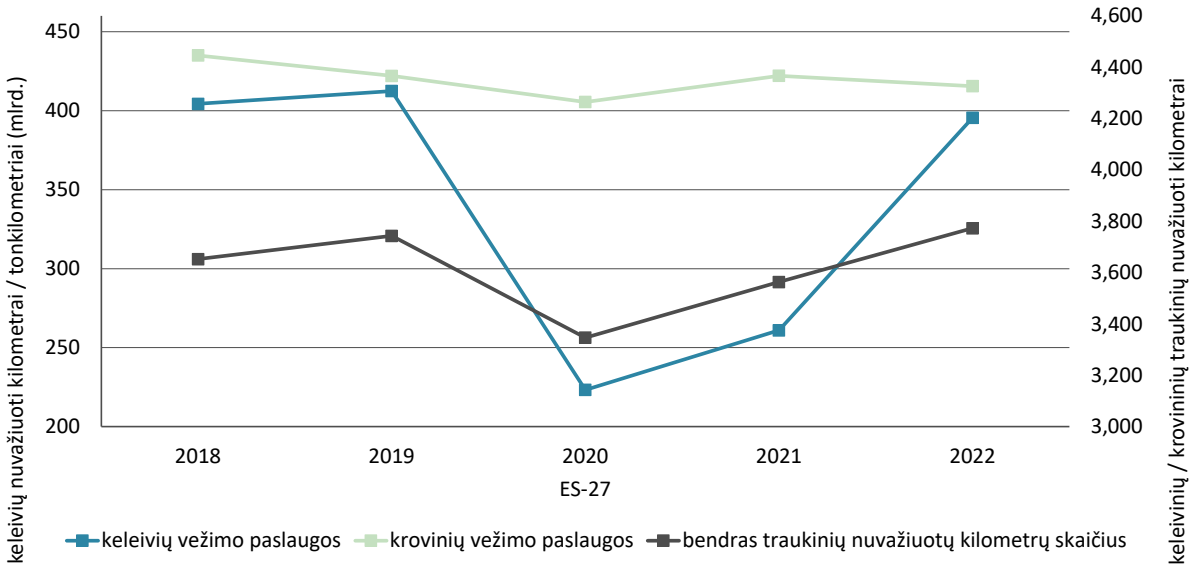
Šaltinis: Eurostatas, 2024 m.
(https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00003/default/table?lang=en&category=t_rail).

2022 m. pabaigoje ES greitųjų traukinių tinklo ilgis buvo daugiau kaip 12 015 kilometrų – nuo 2018 m. jo ilgis padidėjo 10,4 proc. Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje užsibrėžti plataus užmojo greitųjų traukinių eismo tikslai, pagal kuriuos, palyginti su 2015 m. buvusia padėtimi, iki 2030 m. greitųjų traukinių eismo mastas turėtų išaugti dvigubai, o iki 2050 m. – trigubai.

5 VEŽIMO GELEŽINKELIAIS PASLAUGŲ RAIDA

Po dešimtmetį trukusio nuosaikaus augimo ES traukinių nuvažiuotų kilometrų skaičiui (kalbant tiek apie keleivių, tiek apie krovinių vežimą) didelį poveikį turėjo COVID-19 pandemija. 2020 m., palyginti su 2019 m. duomenimis, krovinių vežimo paslaugų teikimo mastas sumažėjo 8 proc., o keleivių vežimo paslaugų – smuko labiau – 46 proc. Vis dėlto jau 2021 m. krovinių vežimo apimtis buvo visiškai atkurta ir grįžo į 2019 m. buvusį lygį, nors 2022 m. ir vėl šiek tiek sumažėjo. Keleivių vežimo paslaugų teikimo apimtis 2022 m. grįžo į priešpandeminį lygį (96 proc.) ir sudarė 395 mlrd. keleivių nuvažiuotų kilometrų.

2 diagrama. Keleivių ir krovinių vežimo apimtys (keleivių nuvažiuoti kilometrai, tonkilometriai ir traukinių nuvažiuoti kilometrai, 2018–2022 m.)

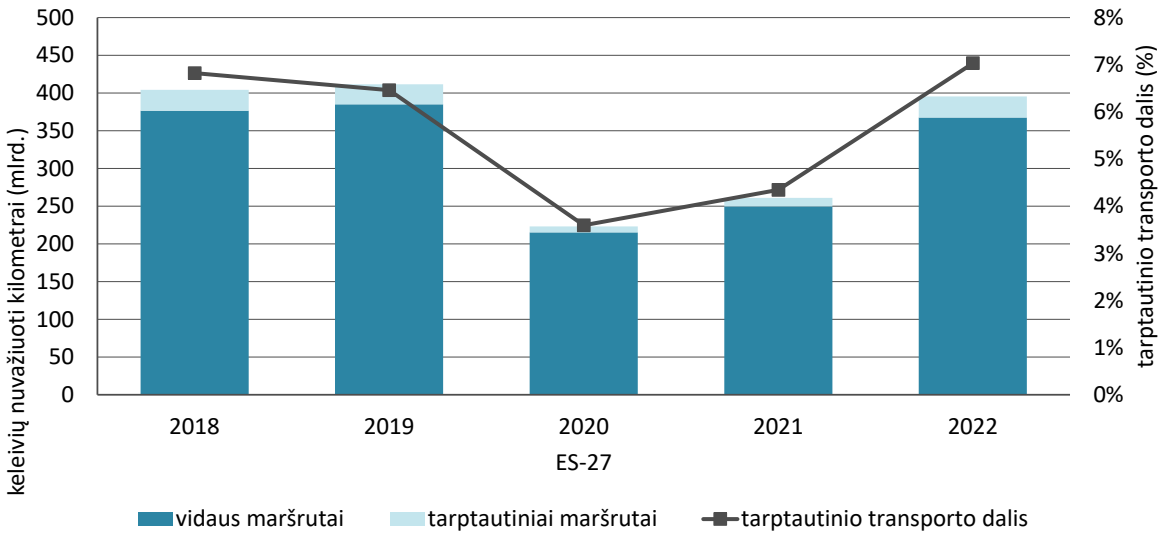


Šaltinis: GTRSS, 2022 m.

2022 m. geležinkeliais pervežta apie 1,5 mlrd. tonų krovinių ir 6,6 mlrd. keleivių, o tai rodo, kad sektorius atsigavo po staigaus nuosmukio per COVID-19 pandemiją.

Keleivių vežimo paslaugomis šalies viduje ir toliau naudotasi daugiausia, t. y. jos sudarė daugiau kaip 93 proc. bendro keleivių nuvažiuotų kilometrų skaičiaus 27 ES valstybėse narėse. Kilus pandemijai, dar labiau išryškėjo tai, kad keleiviai vyksta geležinkeliais daugiausia šalies viduje. Prieš prasidedant krizei, tarptautinių keleivių vežimo paslaugų dalis sudarė maždaug 7 proc. viso geležinkelių eismo, tačiau dėl kelionių apribojimų 2020 m. ji smuktelėjo iki mažiau nei 4 proc. 2022 m. tarptautinių keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimo dalis vėl pakilo iki 7 proc. lygio.

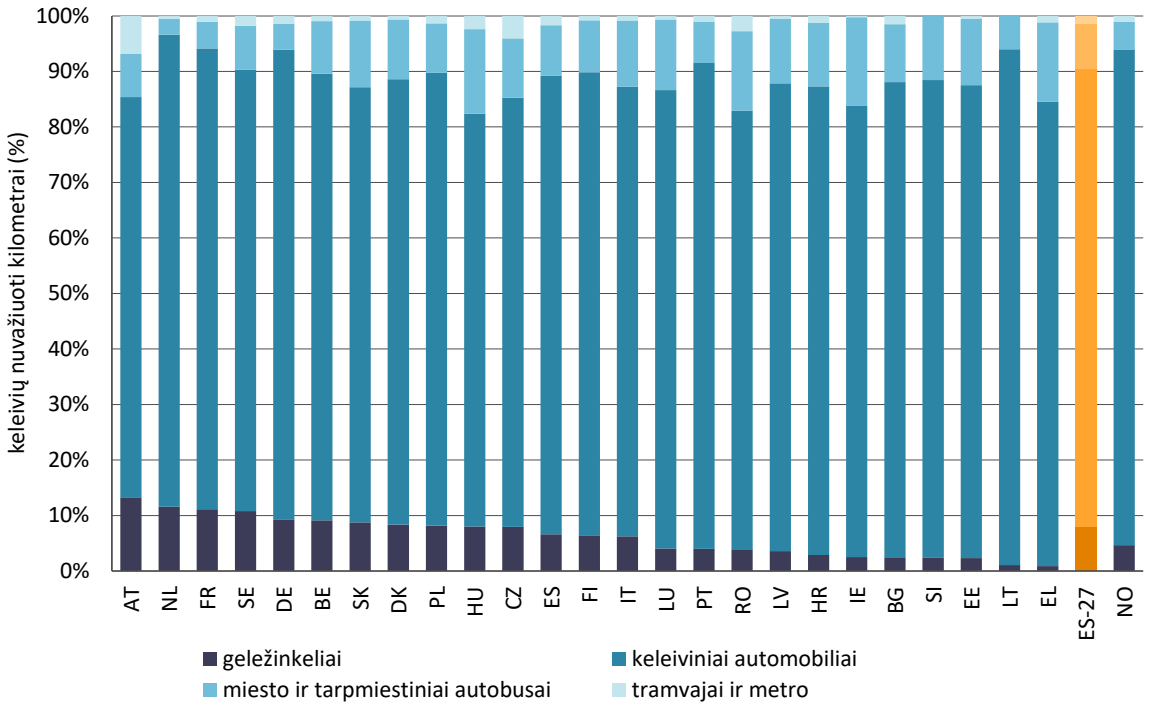
3 diagrama. Keleivių vežimo geležinkeliais (vidaus ir tarptautiniais maršrutais) apimties ir tarptautinio transporto dalies, palyginti su visu transportu, pokytis (mlrd. keleivių nuvažiuotų kilometrų, 2018–2022 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2022 m.

2020 m. vidutinis europiečių polinkis keliauti traukiniais smarkiai sumažėjo ir siekė 500 keleivių nuvažiuotų kilometrų vienam gyventojui, t. y. buvo mažesnis nei 2019 m. fiksuoti 934 km. 2022 m. šis skaičius beveik pasiekė buvusį lygį – 888 km vienam gyventojui. 2020 m. daugiau žmonių ėmus naudotis lengvaisiais automobiliais geležinkelių transporto dalis, 2019 m. siekusi 7,8 proc., sumažėjo 2,4 procentinio punkto. Tačiau 2022 m. ji vėl pakilo iki 8,1 proc. ir pranoko priešpandeminį lygį, o automobiliais ir toliau važinėta dažniausiai (82,4 proc.).

4 diagrama. Įvairių rūšių keleivinio sausumos transporto naudojimas pagal šalis (proc., 2022 m.)

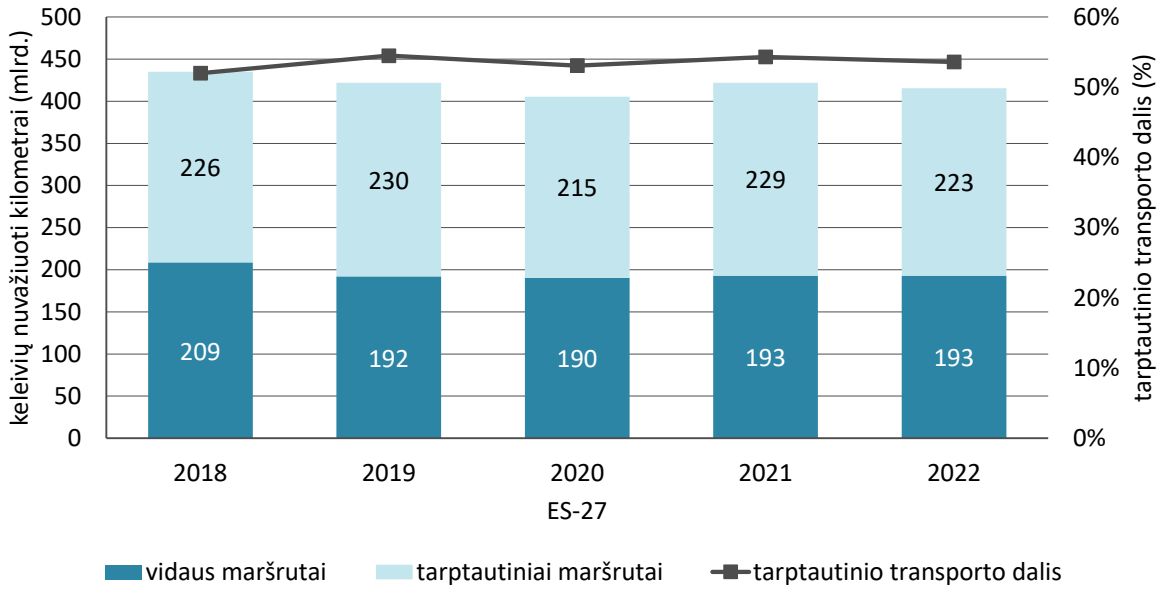


Šaltinis: Eurostatas, 2024 m. (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_psmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms).

Dėl pandemijos iš viso krovinių vežimas geležinkeliais 27 ES valstybėse narėse sumažėjo nuo 422 mlrd. tonkilometrių 2019 m. iki 405 mlrd. tonkilometrių 2020 m. 2022 m. pasiekus 416 mlrd. tonkilometrių padėtis tapo beveik tokia, kaip anksčiau, ir priartėjo prie lygio, buvusio prieš pandemiją.

Tarptautinių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų dalis visą laikotarpį nuolat sudarė daugiau kaip 50 proc. ir 2019 m. pasiekė aukščiausią lygį (55 proc.), o 2022 m. stabilizavosi ir siekė 54 proc. Kitaip nei stabiliai veikusios tarptautinės krovinių vežimo geležinkeliais jungtys, tarptautinės keleivių vežimo geležinkeliais jungtys nuo pandemijos nukentėjo labiau.

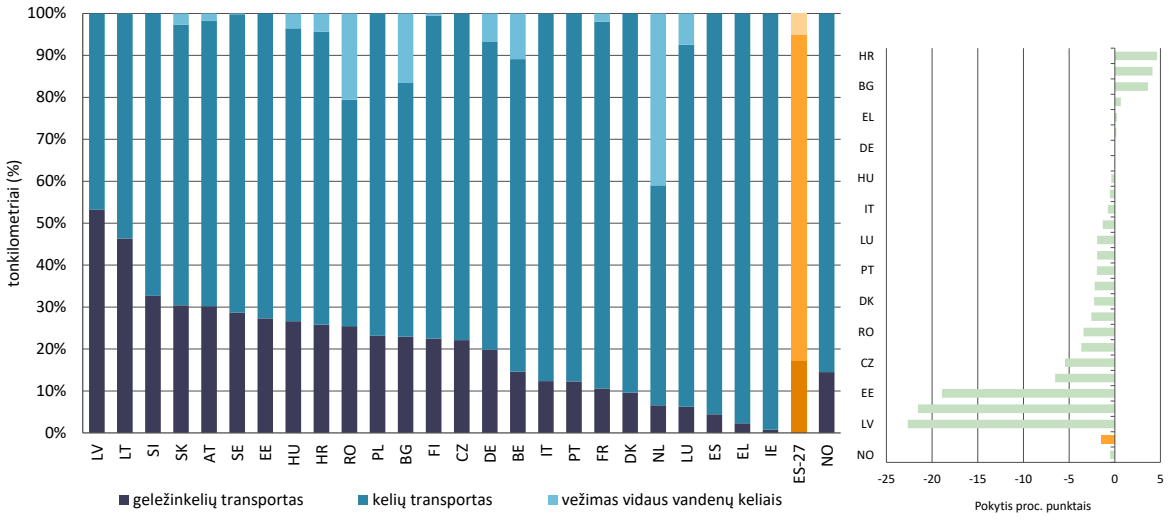
5 diagrama. Krovinių vežimo geležinkeliais (vidaus ir tarptautiniais maršrutais) apimties ir tarptautinio transporto dalis, palyginti su visu transportu, pokytis (mlrd. tonkilometrių, 2018–2022 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2022 m.

2018–2022 m. 27 ES valstybėse narėse kelių transportas tebebuvo vyraujanti transporto rūšis krovininio transporto sektoriuje, nuolat sudariusi daugiau kaip 75 proc. visos krovininio sausumos transporto dalies tonkilometriais, o 2022 m. pasiekusi aukščiausią tašką – 77,7 proc. Per tą patį laikotarpį geležinkelių transporto dalis sumažėjo nuo 18,7 proc. iki 17,2 proc., taigi ir toliau buvo pereinama prie kelių transporto, nors įvairiarūšio vežimo geležinkeliais rezultatai buvo palyginti geresni nei nepakuotų žaliavų vežimo ir krovinio vežimo pavieniais vagonais rezultatai. Bendras nuosmukis buvo itin ryškus Latvijoje, Estijoje ir Lietuvoje, kur dėl mažesnio prekybos su Rusija masto gerokai sumažėjo krovinių vežimo geležinkeliais mastas.

6 diagrama. Įvairių rūšių krovininio sausumos transporto naudojimas pagal šalis (proc., 2022 m.) ir pokytis geležinkelių transporto sektoriuje, išreikštas procentiniais punktais, (2018–2022 m.)



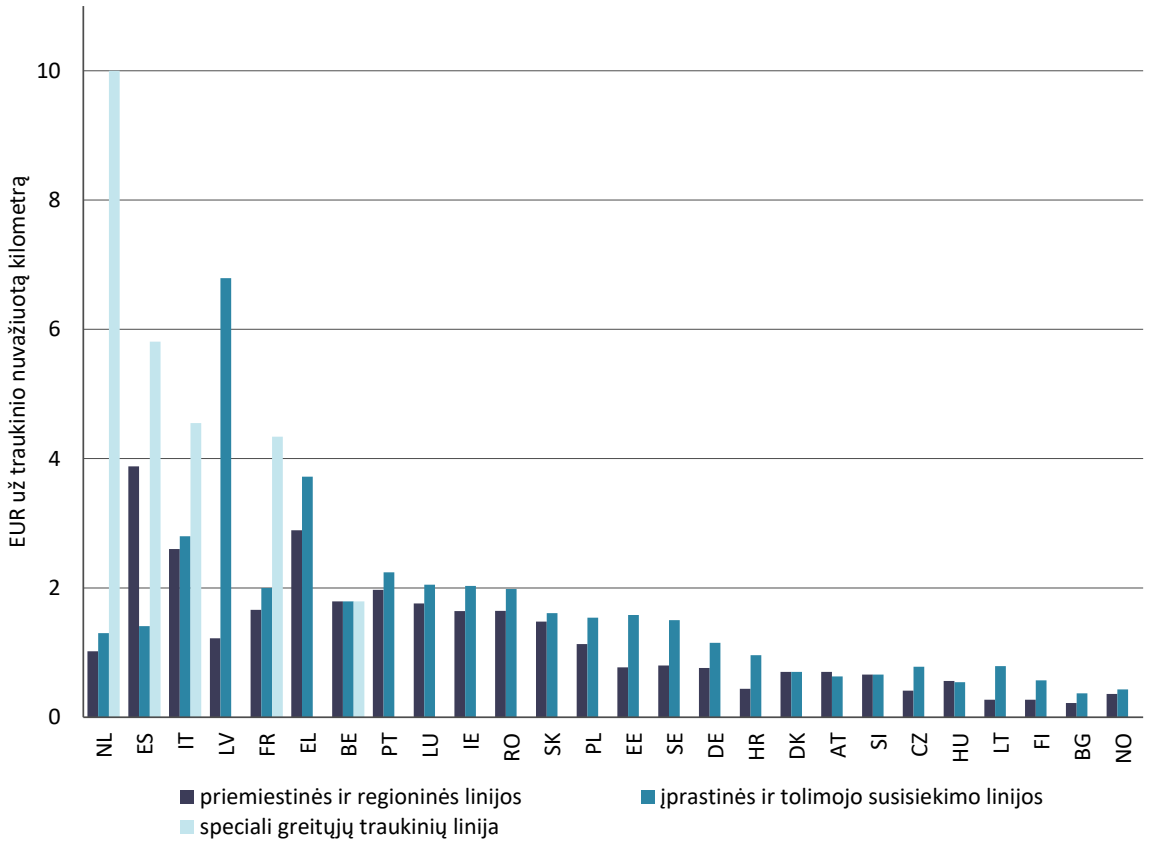
Šaltinis: Eurostatas, 2024 m. (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms).

6 BENDRŲJŲ SĄLYGŲ RAIDA GELEŽINKELIŲ SEKTORIUJE

6.1 Infrastruktūros apmokestinimas

2022 m. greitiesiems traukiniams taikomi mokesčiai už naudojimąsi bėgių keliais (neįskaitant antkainių) visose šalyse, kuriose tokie mokesčiai taikyti, tebebuvo didesni nei kitas paslaugas teikiantiems keleiviniams traukiniams taikomi mokesčiai. Tačiau valstybėse narėse, kuriose veikia greitųjų geležinkelių tinklai, 2022 m. greitiesiems traukiniams taikomi mokesčiai už naudojimąsi bėgių keliais apskritai buvo mažesni nei 2018 m.

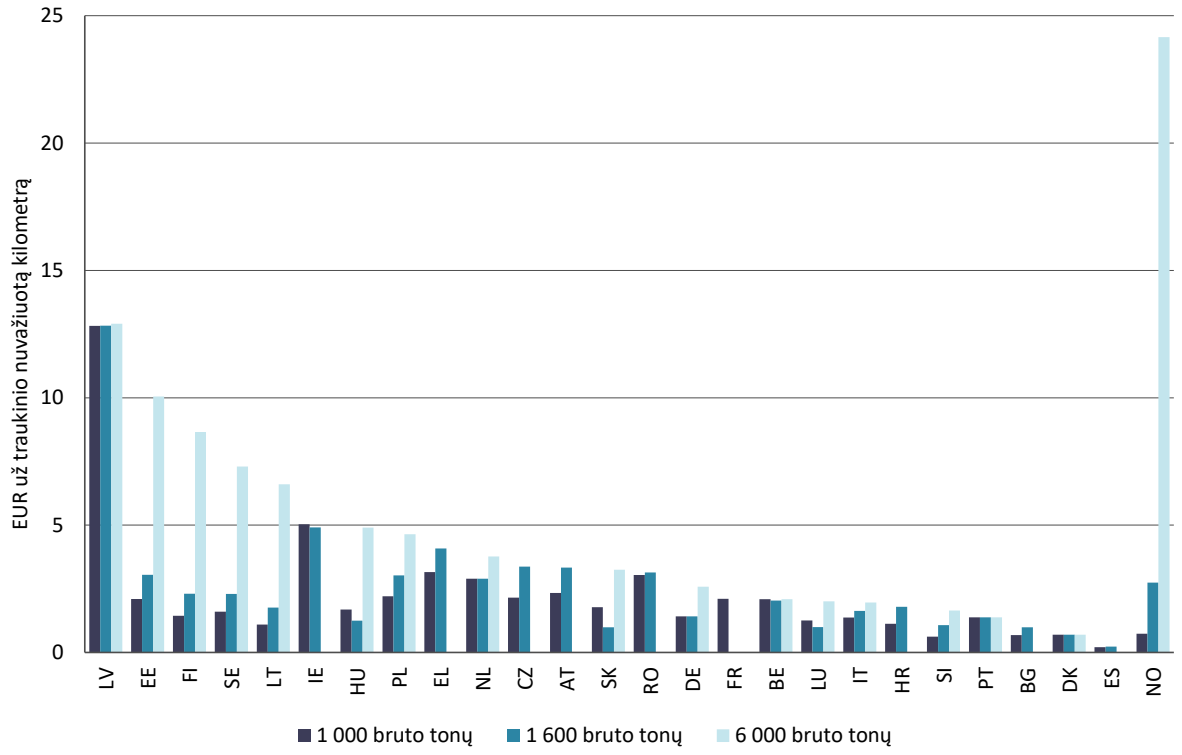
7 diagrama. Įvairių kategorijų keleiviniams traukiniams taikomi mokesčiai už naudojimąsi bėgių keliais (neįskaitant antkainių) pagal šalis (EUR už traukinio nuvažiuotą kilometrą, 2022 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2022 m.

Vykdant mokesčių už krovinių vežimą (neįskaitant antkainių) stebėseną atsižvelgiama į tris skirtingas didžiausias bendrąsias talpas (1 000, 1 600 ir 6 000). Daugumoje valstybių narių mokesčiai už naudojimąsi bėgių keliais didėja atsižvelgiant į traukinio dydį, nors nebūtinai proporcingai tonoms.

8 diagrama. Įvairių kategorijų krovininiams traukiniams taikomi mokesčiai už naudojimąsi bėgių keliais (neįskaitant antkainių) pagal šalis (EUR už traukinio nuvažiuotą kilometrą, 2022 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2022 m.

Siekiant sušvelninti COVID-19 pandemijos ekonominį poveikį, 2020 m. spalio mėn. priimtu Reglamentu (ES) 2020/1429 valstybėms narėms suteikta galimybė laikinai netaikyti mokesčių už naudojimąsi keliais, juos sumažinti arba atidėti jų mokėjimą[7]. Mažėjant vežimo geležinkeliais mastui, ši priemonė tapo labai svarbia finansine pagalba geležinkelio įmonėms, visų pirma keleivinio transporto įmonėms. Iš pradžių nustatytas ribotas šio reglamento galiojimo laikas buvo keturis kartus pratęstas, kol galiausiai reglamentas nustojo galiojęs 2022 m. gruodžio 31 d. Pandemijos metu jis atliko labai svarbų vaidmenį siekiant išlaikyti geležinkelių sektoriaus veiklą ir, ėmus augti keleivių srautams, padėjo šiam sektoriui atsitiesti.

6.2 Pajėgumų paskirstymas ir infrastruktūros apribojimai

2022 m. 27 ES valstybių narių bendras tinklo naudojimo intensyvumas (krovininių ir keleivinių traukinių) buvo 18,7 tūkst. traukinio nuvažiuotų kilometrų viename geležinkelio linijos kilometre. Toks skaičius yra šiek tiek didesnis nei fiksuotas 2018 m. prieš pandemiją (18,1 tūkst. kilometrų). Iš to skaičiaus 79 proc. sudarė keleivinių traukinių naudojimas.

2018–2020 m. bendras bėgių kelio, kuris yra perpildytas, ilgis 27 ES valstybėse narėse staigiai išaugo, o 2022 m. šiek tiek sumažėjo ir siekė 6 711 kilometrų, iš kurių 3 523 kilometrus sudarė krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai. Toks staigus padidėjimas, palyginti su 2018 m.

[7] 2020 m. spalio 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1429, kuriuo, atsižvelgiant į COVID-19 protrūkį, nustatomos tvarios geležinkelių rinkos užtikrinimo priemonės, (OL L 333, 2020 10 12, p. 1).

fiksuotu lygiu, daugiausia susijęs su pasikeitusiais Italijoje taikomais kriterijais, pagal kuriuos geležinkelio atkarpa laikoma perpildyta.

Perpildymo atvejais valstybės narės dažniausiai teikia pirmenybę pagal VPĮ teikiamoms paslaugoms, o po to – tarptautinėms keleivių vežimo paslaugoms. Krovinių vežimui pirmenybė teikiama retai[8].

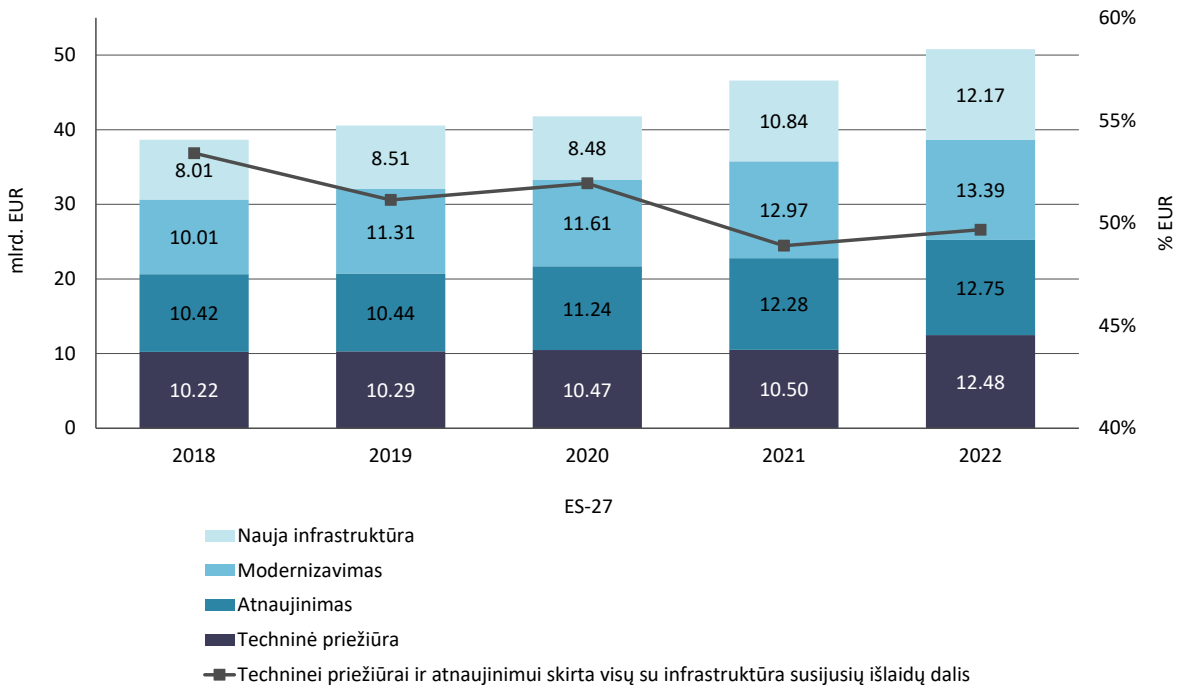
Siekiant skatinti veiksmingesnį tinklo naudojimą ir išspręsti nacionalinių traukinių valdymo senųjų sistemų nesuderinamumo klausimą, diegiama bendra Europos signalizacijos sistema – Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (ERTMS). Šios ataskaitos paskelbimo metu ERTMS buvo įdiegta apie 14 proc. pagrindinio tinklo, o dėl dar 19 proc. tinklo buvo sudarytos sutartys. Nepaisant padarytos pažangos, vis dar atsiliekama nuo pradinių tikslų, todėl siekiant paspartinti jų įgyvendinimą būtina dėti daugiau pastangų.

6.3 Infrastruktūros išlaidos ir finansavimas

Visos infrastruktūros išlaidos 27 ES valstybėse narėse išaugo nuo 38,7 mlrd. EUR 2018 m. iki 50,8 mlrd. EUR 2022 m. 2022 m. duomenimis, išlaidos pagal kategorijas pasiskirstė gana tolygiai: 25 proc. išlaidų buvo skirta techninei priežiūrai, 25 proc. – atnaujinimo, 26 proc. – modernizavimo darbams ir 24 proc. – investicijoms į naują infrastruktūrą. Tačiau nepaisant reikšmingo augimo nominaliąja verte, realiosios vertės padidėjimą šiuo laikotarpiu mažino didelė infliacija. Patikslinus duomenis pagal 2018 m. kainų lygį, tikrasis augimas buvo nuosaikesnis – realiąja verte jis siekė maždaug 5 proc.

[8] Apie tai, kad persipildžius geležinkelio atkarpai pirmenybė būtų teikiama pagal VPĮ teikiamoms vežimo paslaugoms, iš viso pranešė 14 šalių. Tačiau praktiškai tam tikrais laikotarpiais arba atsižvelgiant į vietos aplinkybes tokios tvarkos laikomasi ne visada.

9 diagrama. Su infrastruktūra susijusios išlaidos ir techninės priežiūros bei atnaujinimo išlaidų dalis (mlrd. EUR, 2018–2022 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2022 m.

2022 m. 27 ES valstybėse narėse visos techninės priežiūros ir atnaujinimo išlaidos sudarė 25,2 mlrd. EUR, t. y. 50 proc. visų su infrastruktūra susijusių išlaidų, nors padėtis skirtingose šalyse labai skiriasi. Nacionaliniai biudžetai išliko pagrindiniu lėšų šaltiniu – iš jų padengta 70 proc. visų geležinkelių sektoriaus infrastruktūros išlaidų. Pagal ES bendro finansavimo mechanizmą skirta 8 proc. lėšų, o likusios lėšos (22 proc.) skirtos iš kitų šaltinių, pavyzdžiui, paskolų, nuosavo kapitalo finansavimo ir mokesčių.

6.4 Geležinkelių transporto paslaugų kokybė

Sauga ir toliau yra vienas svarbiausių bendros Europos geležinkelių erdvės plėtros prioritetų. Europos Sąjungos geležinkelių agentūra (ESGA) toliau stebi saugos ir sąveikos pažangą. 2024 m. ataskaitoje[9] ESGA dar kartą pabrėžia, kad Europos geležinkeliai išlieka viena saugiausių transporto rūšių. Apskaičiuota, kad keliaujant automobiliu kyla beveik 84 kartus didesnė rizika nei keliaujant traukiniu, o keliavimas autobusu yra 7,3 karto rizikingesnis nei keliavimas traukiniu.

2022 m. 27 ES valstybėse narėse vidutinis regioninių ir vietos keleivių vežimo paslaugų teikimo punktualumas[10] siekė 90 proc., t. y. sumenko, palyginti su 2020 m. fiksuotais 94 proc., tačiau vis tiek buvo didesnis nei prieš pandemiją. 2022 m. vidutinis tolimojo susisiekimo ir

[9] 2024 m. geležinkelių saugos ir sąveikos ES ataskaita (https://www.era.europa.eu/content/report-railway-safety-and-interoperability-eu-2024).
[10] GTRSS laikoma, kad keleivinis traukinys atvyksta laiku, jei jis nevėluoja daugiau kaip 5 minutes.

greitojo keleivių vežimo paslaugų teikimo punktualumas sumažėjo nuo 93 proc. 2020 m. iki 87 proc.

Kalbant apie patikimumą[11], atšauktų regioninių ir vietos keleivių vežimo paslaugų dalis padidėjo nuo 1,9 proc. 2018 m. iki 4,4 proc. 2022 m. Atšauktų tolimojo susisiekimo ir greitojo keleivių vežimo paslaugų dalis išaugo nuo 1,3 proc. 2018 m. iki 4,9 proc. 2022 m. Patikimumui įtakos turi tokie iššūkiai kaip nepakankamas darbuotojų skaičius, senstanti infrastruktūra ir laiku neatliekama eksploatuojamos infrastruktūros techninė priežiūra.

2022 m. 27 ES valstybių narių vidutinis krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimo punktualumas[12] vidaus paslaugų sektoriuje siekė 56 proc., o tarptautinių paslaugų sektoriuje – 42 proc. Atšauktų krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimo vidaus rinkoje dalis 2022 m. pakilo iki 8,1 proc., o tarptautinių paslaugų sektoriuje sudarė 14,5 proc.

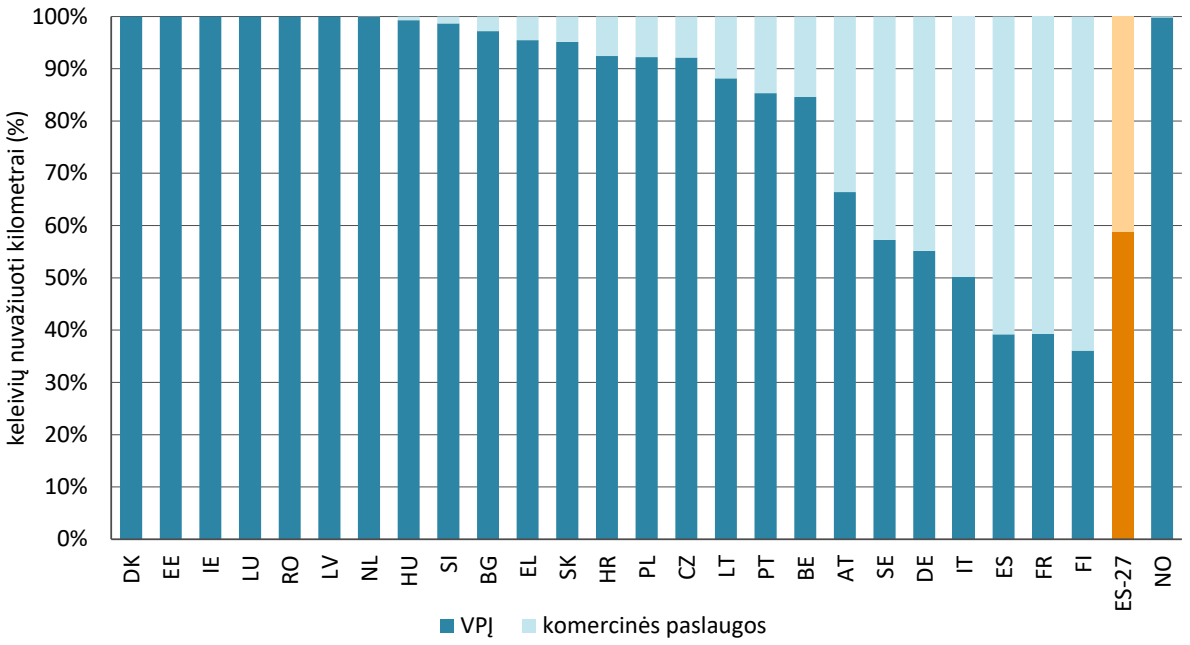
6.5 Viešųjų paslaugų sutartys

2022 m. 27 ES valstybėse narėse naudojantis keleivių vežimo paslaugomis, teikiamomis pagal VPĮ, nuvažiuota vidutiniškai 58,7 proc. visų geležinkeliais keleivių nuvažiuotų kilometrų, t. y. mažiau nei 2020 m. (66 proc.). Šį sumažėjimą lemia laipsniškas perėjimas prie konkurencingesnės geležinkelių rinkos. Danijoje, Estijoje, Airijoje, Latvijoje, Liuksemburge, Nyderlanduose ir Rumunijoje beveik visos keleivių vežimo geležinkeliais paslaugos buvo teikiamos pagal VPĮ. Pagal VPĮ siūlomos keleivių vežimo geležinkeliais paslaugos daugiausia teikiamos šalies viduje – 2022 m. joms teko 99,1 proc. visų naudojantis keleivių vežimo paslaugomis, teikiamomis pagal VPĮ, nuvažiuotų kilometrų. Daugiausia tai buvo regioninės, o ne tolimojo susisiekimo paslaugos.

2018–2022 m. komercinių veiklos vykdytojų dalis rinkoje išaugo. 2022 m. konkurentai užėmė 12,6 proc. komercinių keleivių vežimo paslaugų rinkos, palyginti su 6 proc. 2018 m. Pagal VPĮ siūlomų vežimo paslaugų rinkoje konkurentų dalis 2022 m. pakilo iki 21 proc., t. y. nuo 2018 m. padidėjo 8 procentiniais punktais.

[11] Nustatoma pagal atšauktų paslaugų dalį.
[12] GTRSS laikoma, kad krovininis traukinys atvyksta laiku, jeigu jis vėluoja daugiau kaip 15 minučių.

10 diagrama. Keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų, siūlomų atitinkamai pagal VPĮ ir teikiant komercines geležinkelių paslaugas, dalis pagal šalis (keleivių nuvažiuoti kilometrai proc., 2022 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2022 m.

2022 m. 27 ES valstybėse narėse iš 231 mlrd. keleivių nuvažiuotų kilometrų naudojantis keleivių vežimo paslaugomis, teikiamomis pagal VPĮ, 29 proc. šių kilometrų buvo nuvažiuota keleiviams naudojantis konkurso tvarka pavestomis teikti paslaugomis. Kaip ir ankstesniais metais, daugiausia keleivių vežimo paslaugas teikti konkurso tvarka pavesta dviejose anksčiau savo paslaugas liberalizavusiose šalyse: Vokietijoje (81 proc.) ir Švedijoje (13 proc.). Kompensacija už VPĮ daugumoje ES valstybių narių tebėra svarbus geležinkelio įmonių pajamų šaltinis.

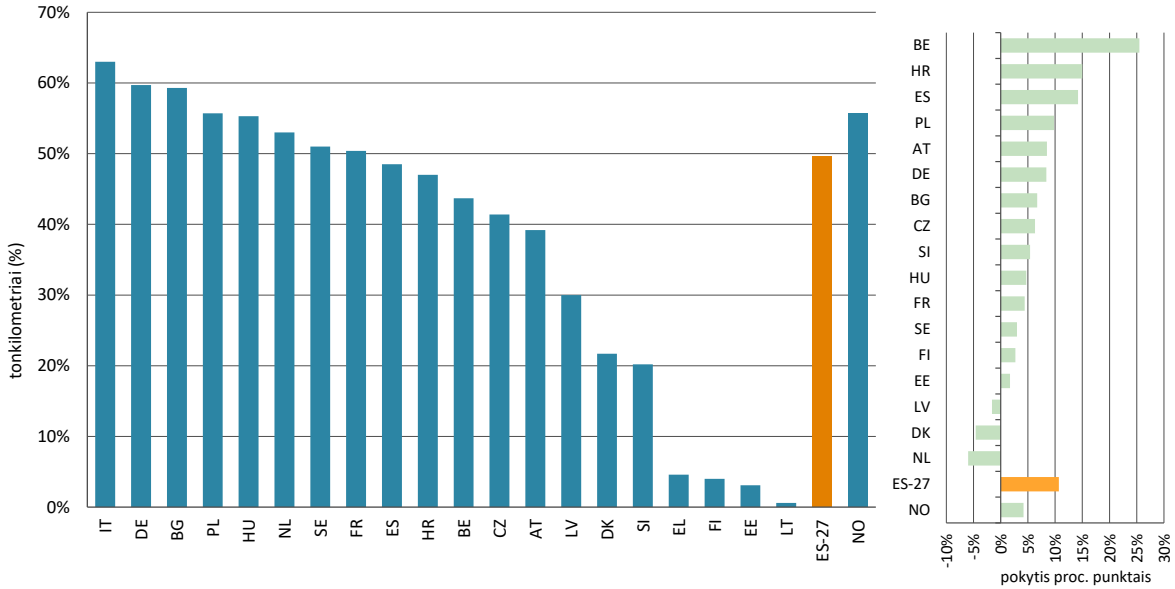
6.6 Licencijavimas

Remiantis 27 ES valstybių narių pranešimais, 2022 m. iš viso galiojo 1 202 geležinkelio įmonių licencijos t. y. daugiau nei 2020 m. – 1 192. Vokietija ir toliau turėjo daugiausiai galiojančių licencijų, išduotų 490 geležinkelio įmonių, antroje vietoje buvo Lenkija su 126 galiojančiomis licencijomis, o trečioje – Čekija su 109 galiojančiomis licencijomis.

6.7 Rinkos atvėrimo laipsnis ir naudojimasis prieigos teisėmis

2022 m. 27 ES valstybėse narėse naujų rinkos dalyvių rinkos dalis krovinių vežimo geležinkeliais rinkoje pasiekė 49 proc., taip išlaikydama kilimo tendenciją nuo 2018 m., kai rinkos dalis sudarė 39 proc.

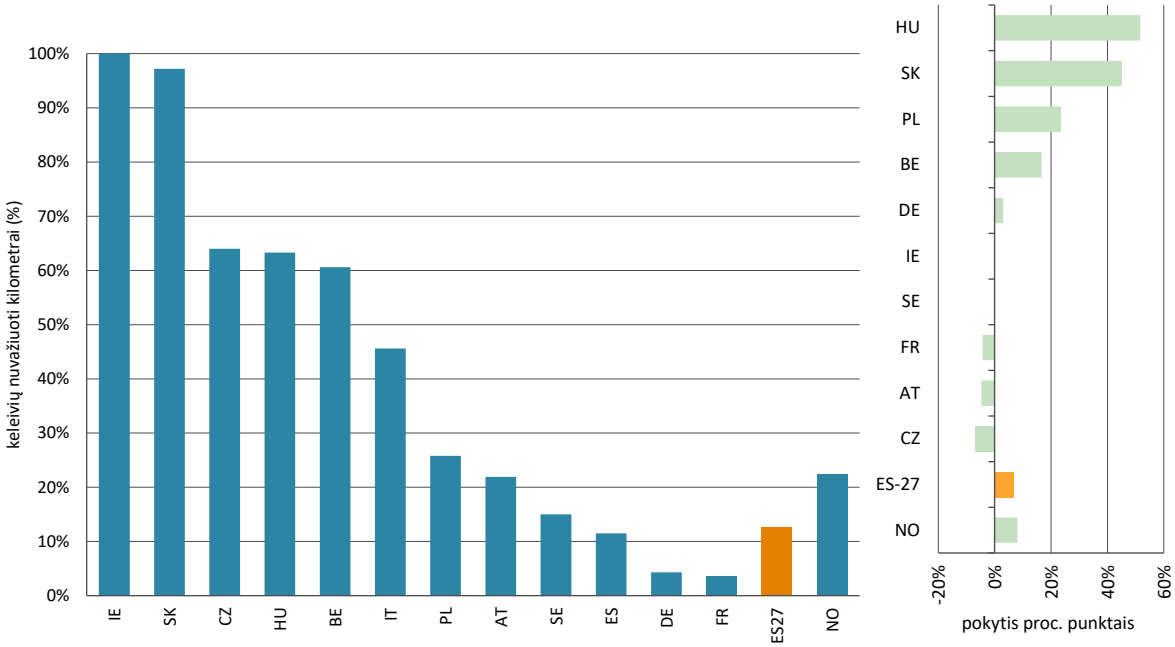
11 diagrama. Konkurentų rinkos dalis krovinių vežimo geležinkeliais rinkoje pagal šalis (proc., 2022 m.) ir jos pokytis procentiniais punktais (2018–2022 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2022 m.

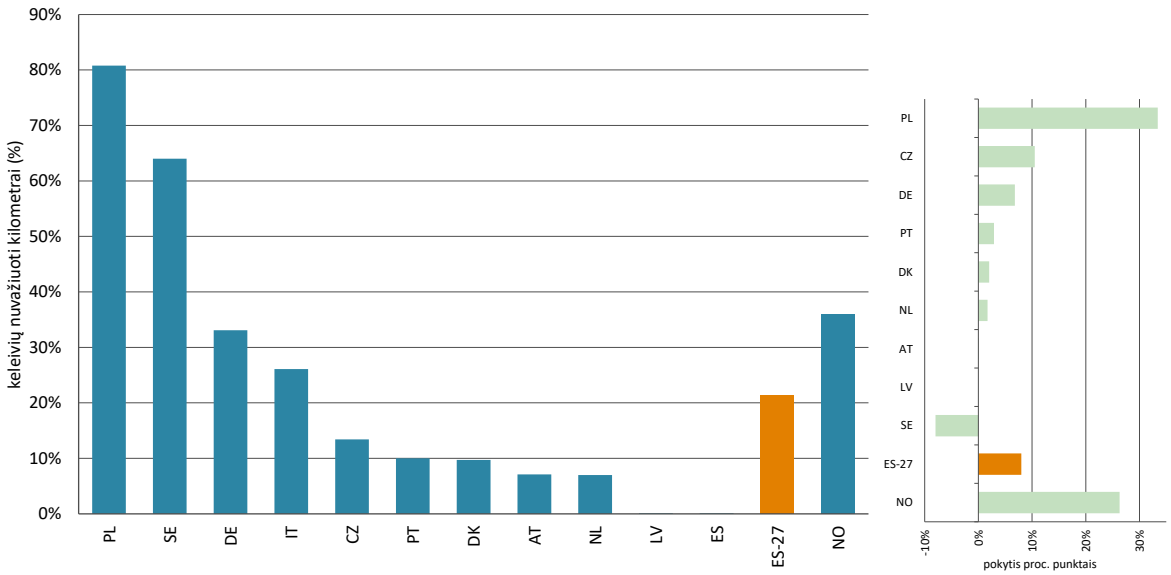
2022 m. naujų rinkos dalyvių rinkos dalis komercinėse keleivių vežimo rinkose sudarė 12,6 proc., t. y. beveik padvigubėjo, palyginti su 2020 m. fiksuota 6,6 proc. rinkos dalimi. 2022 m. nacionalinėse keleivių vežimo pagal VPĮ rinkose konkurentams teko 21 proc. rinkos dalis, kuri yra ženkliai didesnė nei 2020 m. – 18,5 proc.

12 diagrama. Konkurentų rinkos dalis komercinėje keleivių vežimo rinkoje pagal šalis (proc., 2022 m.) ir jos pokytis procentiniais punktais (2018–2022 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2022 m.

13 diagrama. Konkurentų rinkos dalis keleivių vežimo pagal VPĮ rinkoje pagal šalis (proc., 2022 m.) ir jos pokytis procentiniais punktais (2018–2022 m.)



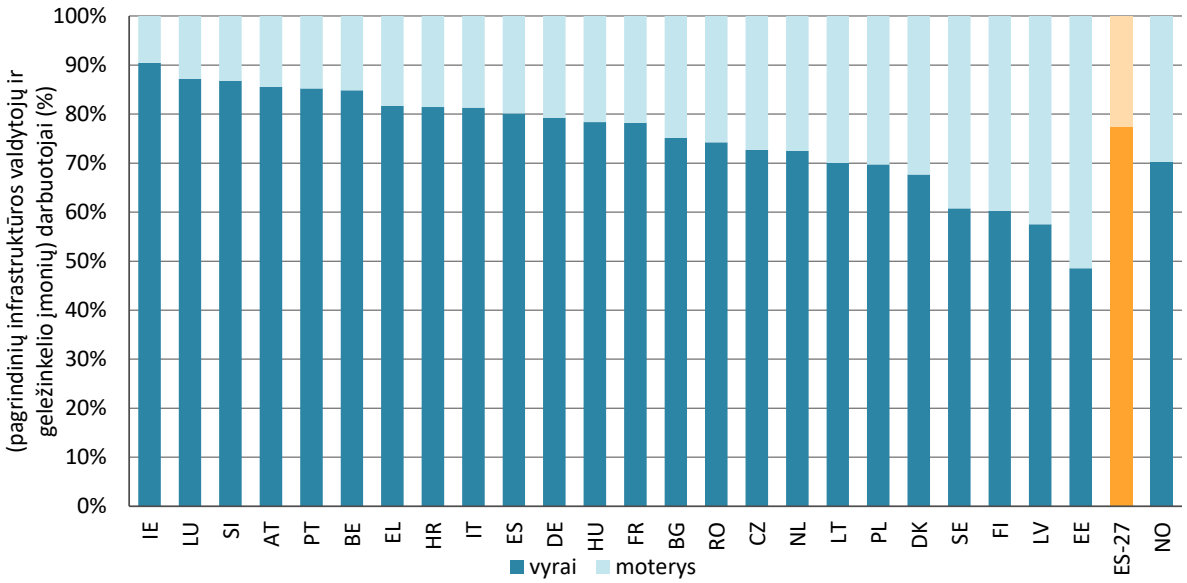
Šaltinis: GTRSS, 2022 m.

6.8 Darbo ir socialinės sąlygos

2022 m. pabaigoje 27 ES valstybių narių geležinkelių sektoriuje dirbo maždaug 900 000 žmonių, iš jų 511 000 – geležinkelio įmonėse ir 389 000 – infrastruktūros valdytojų įstaigose. Palyginti su 2020 m. duomenimis, darbuotojų skaičius nežymiai sumažėjo.

Geležinkelių sektoriaus darbuotojai tebėra daugiausia vyrai, o moterys, remiantis 2022 m. duomenimis, sudarė tik 23 proc. visų darbuotojų, t. y. vienu procentiniu punktu daugiau nei 2020 m.

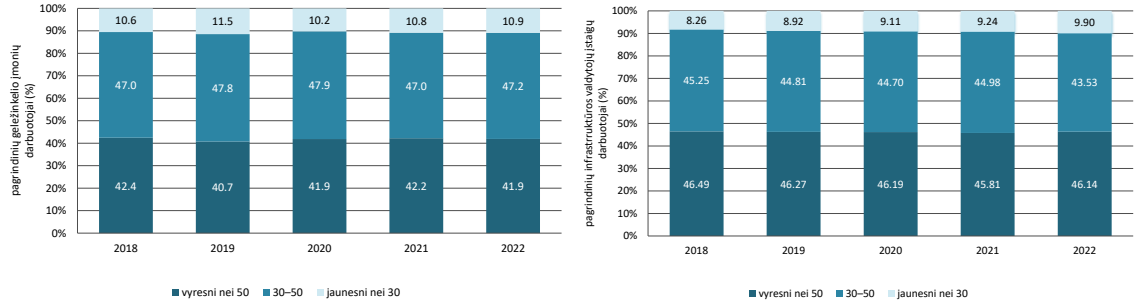
14 diagrama. Iš viso darbuotojų (pagrindinių infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių) pagal lytį (proc., 2022 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2022 m.

Darbo jėgos senėjimas ir toliau kelia susirūpinimą, tačiau padėtis šiek tiek pagerėjo. 2022 m. 41,9 proc. geležinkelio įmonėse dirbančių darbuotojų buvo vyresni nei 50 metų. Palyginti su 42,4 proc. 2018 m., jų dalis kiek sumažėjo. Jaunesnių nei 30 metų darbuotojų dalis nuosaikiai padidėjo nuo 10,6 proc. 2018 m. iki 10,9 proc. 2022 m.

15 diagrama. Darbuotojai (pagrindinių geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų) pagal amžiaus grupes (proc., 2018–2022 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2022 m.

Tiek infrastruktūros valdytojų, tiek geležinkelio įmonių darbuotojai dažniausiai ir toliau turi visą darbo dieną dirbančių darbuotojų statusą.

7 Išvados

Europos geležinkelių sektorius parodė didelį atsparumą, atsigaudamas po COVID-19 pandemijos. 2020 m., palyginti su 2019 m. duomenimis, smukusi (46 proc.) keleivių vežimo geležinkeliais apimtis, 2022 m. išaugo iki 96 proc. priešpandeminio lygio, o bendras keleivių nuvažiuotų kilometrų skaičius siekė 395 mlrd. EUR. Krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų mastui tai neturėjo tokio stipraus poveikio, o šis sektorius atsigavo jau 2021 m., šių paslaugų apimčiai vėl padidėjus iki 2019 m. lygio. Tačiau 2022 m. krovinių vežimo geležinkeliais rinka šiek tiek susitraukė.

Geležinkelių sektoriaus atsigavimą paskatino tikslinės ES intervencinės priemonės, įskaitant Reglamentą (ES) 2020/1429, kuriuo, siekiant sumažinti geležinkelio įmonėms tenkančią finansinę naštą, valstybėms narėms suteikta galimybė netaikyti mokesčių už naudojimąsi keliais. Šios priemonės suteikė neatidėliotiną pagalbą ir leido sektoriui toliau vykdyti veiklą pandemijos piko laikotarpiu. Valstybėms narėms toliau įgyvendinant pagal ES ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę parengtus nacionalinius ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo planus, investicijos į geležinkelių sektorių turėtų tapti vienu svarbiausių ekonomikos ir su judumu susijusio augimo variklių.

Geležinkelių transportas tebėra itin svarbi ES strategijos klimato srities tikslams pasiekti grandis. Geležinkelių sektoriuje išmetama tik 0,3 proc. viso su transportu susijusio išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio, taigi geležinkelių transportas yra labiausiai aplinką tausojanti motorinio transporto rūšis. Šio sektoriaus įsipareigojimą mažinti savo aplinkosauginį pėdsaką patvirtina tai, kad jau elektrifikuota 57 proc. ES geležinkelių tinklo ir kad prekiniuose vagonuose toliau diegiamos tylesnės ir ekologiškesnės technologijos. Pagal žaliąjį kursą, taip pat pagal Darnaus ir pažangaus judumo strategiją vykdomomis investicijomis į geležinkelių transportą siekiama iki 2050 m., palyginti su 2015 m. buvusia padėtimi, krovinių vežimą geležinkeliais padvigubinti, o keleivių vežimą greitaisiais traukiniais – patrigubinti, tokiu būdu padarant reikšmingą postūmį tvaraus transporto link.

Triukšmo tarša tebėra nerimą keliantis klausimas: 22 mln. žmonių Europoje kenčia nuo žalingo geležinkelių keliamo triukšmo. Šis klausimas sprendžiamas įgyvendinant įvairias ES iniciatyvas, be kita ko, prekiniuose vagonuose įrengiant „tyliąsias“ stabdžių trinkeles ir peržiūrint triukšmo technines specifikacijas. Norint pasiekti plataus užmojo tvarumo tikslus, labai svarbu toliau teikti finansinę ir teisinę paramą.

Liberalizavus rinką Europos geležinkelių sektoriuje sustiprėjo konkurencija ir nauji rinkos dalyviai ėmė užimti vis didesnę rinkos dalį, ypač krovinių vežimo geležinkeliais srityje. 2018–2022 m. 27 ES valstybėse narėse vidutinė konkurentų rinkos dalis šiame rinkos segmente padidėjo nuo 39 proc. iki 49 proc. Keleivių vežimo rinkoje konkurentų rinkos dalis taip pat gerokai išaugo tiek komercinių paslaugų srityje (12,6 proc. rinkos dalis, per 2018–2022 m. laikotarpį išaugusi 6,6 proc.), tiek pagal VPĮ teikiamų paslaugų srityje (21 proc. rinkos dalis, arba 8 proc. didesnė, palyginti su 2018 m.). Vis dėlto dar neišspręstos tam tikros problemos, be kita ko, susijusios su nevienodu mokesčių už naudojimąsi keliais taikymu ir tuo, kad galiojančios taisyklės valstybėse narėse turėtų būti įgyvendinamos vienodžiau. Pradėjus visapusiškai taikyti ketvirtojo geležinkelių dokumentų rinkinio taisykles[13], tikimasi dar labiau

[13] 2023 m. gruodžio mėn. baigėsi Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 numatytas pereinamasis laikotarpis, per kurį valstybėms narėms suteikta galimybė palaipsniui atverti geležinkelių rinką ir konkurso tvarka sudaryti viešųjų geležinkelio paslaugų sutartis.

atverti rinką, nes tai turėtų paskatinti inovacijas ir pagerinti tiek keleivių, tiek krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų kokybę.

Komisija ir toliau atidžiai stebės, ar ketvirtasis geležinkelių dokumentų rinkinys14 tinkamai perkeliamas į nacionalinę teisę ir įgyvendinamas siekiant užtikrinti, kad jo teikiamos galimybės būtų visiškai išnaudotos.

2022 m. pagal VPĮ teikiamos paslaugos sudarė didelę keleivių vežimo geležinkeliais dalį. 27 ES valstybėse narėse naudojantis keleivių vežimo paslaugomis, teikiamomis pagal VPĮ, nuvažiuota vidutiniškai 58,7 proc. visų geležinkeliais keleivių nuvažiuotų kilometrų, t. y. mažiau nei 2020 m. (66 proc.). Vadinasi, laipsniškai pereinama prie konkurencingesnės geležinkelių rinkos. Paslaugų, teikiamų pagal VPĮ, sutarčių sudarymo konkurso tvarka mastas išaugo ir tikimasi, kad ateinančiais metais jis augs ir toliau, todėl pagerės paslaugų kokybė ir padidės išlaidų veiksmingumas. Tačiau su sunkumais vis dar susiduriama siekiant rinkos liberalizavimą suderinti su sąžiningų sąlygų naudotis geležinkelių paslaugomis užtikrinimu, visų pirma rečiau apgyvendintuose regionuose. Norėdama optimizuoti socialinį ir ekonominį poveikį, ES skatina didesnį skaidrumą ir konkurenciją.

Greitieji geležinkeliai yra Europos transporto modernizavimo pagrindas. 2022 m. greitųjų traukinių tinklas buvo išplėstas iki 12 015 kilometrų ilgio, o iki 2035 m. planuojama nutiesti dar 1 600 kilometrų. Į greitųjų traukinių linijas ir toliau daugiausia investuoja Ispanija, Prancūzija ir Italija, taip prisidėdamos prie geresnio junglumo ir trumpiau trunkančių kelionių visame žemyne.

Investicijos į infrastruktūrą tebėra labai svarbi sritis, kuriai per tokius mechanizmus kaip Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir Sanglaudos fondas ES skiria nemažai lėšų. Šios investicijos pirmiausia skiriamos tiems projektams, kuriais šalinamos kliūtys, gerinamas daugiarūšis susisiekimas ir modernizuojama turima infrastruktūra. Skaitmeninimo skatinimas, visų pirma diegiant ERTMS, stiprina geležinkelių pajėgumą atliepti būsimus judumo poreikius.

Numatoma, kad skaitmeninės technologijos leis gerokai patobulinti geležinkelių sektorių, padidins veiklos efektyvumą ir skatins teigiamą keleivių patirtį. Taip pat numatoma, kad įdiegus ERTMS, kuri yra svarbi ES skaitmeninės pertvarkos strategijos dalis, pagerės Europos geležinkelių tinklų sąveikumas ir sauga, nors iki šiol ERTMS buvo įdiegta arba dėl jos įdiegimo sudarytos sutartys tik apie 33 proc. pagrindinio tinklo. Be to, investicijos į pažangaus bilietų pardavimo sistemas ir tikralaikių duomenų platformas padės užtikrinti, kad geležinkeliai būtų prieinamesni, o jų teikiamos paslaugos – patogesnės keleiviams.

Europos geležinkelių bendrosios įmonės pastangomis diegiamos inovacijos tokiose srityse kaip automatizuotas traukinių eksploatavimas, skaitmeninis krovinių valdymas ir tvarus turto valdymas. Šios iniciatyvos atitinka platesnio masto ES tikslus, kuriais siekiama, kad geležinkeliai taptų daugiarūšio ir tvaraus transporto sistemos pagrindu.

Europai pereinant prie žalesnės ir junglesnės ateities, geležinkeliams teks labai svarbus vaidmuo mažinant išmetamą ŠESD kiekį, didinant judumą ir skatinant ekonomikos augimą. Tam, kad būtų įgyvendinta ES tvarios transporto sistemos vizija iki 2050 m., labai svarbu toliau investuoti į infrastruktūrą, atverti rinką ir diegti technologines inovacijas. Ateinančiais metais

[14] Visų pirma stebima, ar laikomasi principo, pagal kurį keleivių vežimo geležinkeliais viešųjų paslaugų sutartys būtų sudaromos privalomo konkurso tvarka.

pagrindiniai prioritetai bus visapusiškas ketvirtojo geležinkelių dokumentų rinkinio įgyvendinimas, tarpvalstybinio junglumo stiprinimas, pajėgumų trūkumų šalinimas ir sąžiningesnių sąlygų naudotis geležinkelių teikiamomis paslaugomis užtikrinimas.

Integruodamas šiuos strateginius elementus, Europos geležinkelių sektorius turi galimybę pirmauti pertvarkant žemyno transporto sistemą ir įvykdyti savo pažadą – užtikrinti darnų, veiksmingą ir įtraukų judumą.