EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 30.7.2025.
COM(2025) 439 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

Deveto izvješće o praćenju razvoja željezničkog tržišta na temelju članka 15. stavka 4. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća

{SWD(2025) 239 final}

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

Deveto izvješće o praćenju razvoja željezničkog tržišta na temelju članka 15. stavka 4. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća

1 GLAVNI ZAKLJUČCI

Pouzdano praćenje željezničkog tržišta vrlo je važno za razumijevanje razvoja tržišta i donošenje utemeljenih odluka o politikama.

Ovo izvješće obuhvaća podatke do 2022., a uključuje i kasniji razvoj događaja u sektoru ako su te informacije dostupne.

Postoji nekoliko glavnih nalaza za razdoblje 2018. – 2022.:

- **Prijevoz putnika**: pandemija bolesti COVID-19 dovela je 2020. do naglog smanjenja prijevoza putnika od 46 % u odnosu na 2019. Nakon toga uslijedio je znatan oporavak 2022., kad je ukupni željeznički prijevoz putnika u EU-27 dosegnuo 395,5 milijardi putničkih kilometara, što je tek nešto manje od 411,8 milijardi zabilježenih 2019.

- **Prijevoz tereta**: u željezničkom prijevozu tereta, mjereno u tonskim kilometrima, smanjenje 2020. bilo je blaže (–8 % u odnosu na 2019.) jer su usluge prijevoza tereta tijekom pandemije i dalje bile nužne za gospodarstvo. Do 2022. ukupni prijevoz tereta dosegnuo je 416 milijardi tonskih kilometara, što je gotovo jednako razinama prije pandemije.

- **Modalni udio željezničkog prijevoza putnika**: modalni udio željezničkog prijevoza u ukupnom kopnenom prijevozu u EU-27 blago se povećao sa 7,8 % u 2018. na 8,1 % u 2022., unatoč naglom smanjenju od 2,4 postotna boda zabilježenom 2020. zbog pandemije.

- **Željeznice velikih brzina**: mreža pruga velikih brzina u EU-27 proširila se za gotovo 1100 km od 2018. do 2022. i dosegnula 12 015 km, što je rezultat dugoročnog rada na unapređenju sektora željeznice velikih brzina, koji je dokazao da može uspješno konkurirati drugim vrstama prijevoza.

- **Zaposlenost u željezničkom sektoru**: u željezničkom sektoru EU-27 2022. bilo je zaposleno oko 900 000 osoba, što je blago smanjenje u odnosu na 2018.

- **Tržišni udio novih sudionika**: tržišni udio novih sudionika 2022. dosegnuo je 49 % u sektoru željezničkog prijevoza tereta (povećanje u odnosu na 39 % u 2018.) i 21 % u sektoru prijevoza putnika na temelju ugovora o javnim uslugama (+8 postotnih bodova u odnosu na 2018.). Povećalo se i tržišno natjecanje u sektoru usluga komercijalnog prijevoza putnika, u kojem su novi sudionici zauzeli 12,6 % tržišta (+6,6 postotnih bodova).

- **Rashodi za željeznice**: ukupni troškovi željeznica (rashodi za infrastrukturu + naknade za ugovore o javnim uslugama) 2022. iznosili su 178,31 EUR po stanovniku EU-27, što je nominalno povećanje od 29 % u odnosu na 2018. Međutim, čini se da je velik dio tog povećanja rezultat inflacije.

2 METODOLOGIJA

Ovo je izvješće deveto izdanje izvješća o praćenju željezničkog tržišta, koje Komisija svake dvije godine dostavlja Europskom parlamentu i Vijeću na temelju članka 15. stavka 4. Direktive 2012/34/EU[1]. Svrha je pružiti pregled glavnih kretanja na željezničkim tržištima u kontekstu politike EU-a u području željezničkog tržišta[2]. U prvom su planu kretanja od 2018. do 2022., ali se upućuje i na kretanja i razvoj politika od kraja izvještajnog razdoblja do datuma pripreme ovog izvješća.

Osim podataka za praćenje željezničkog tržišta (RMMS) koje su dostavile države članice i Norveška, u ovom izvješću upotrebljavaju se i podaci iz statističke knjižice „Promet u EU-u u brojkama" (*EU transport in figures*)[3], izvješća ERA-e[4] i Eurostata[5], statistički podaci koje su prikupile razne sektorske organizacije te podaci iz prezentacija i studija. U slučajevima u kojima je Uredba o RMMS-u jedini izvor u izvješću se procjenjuju kretanja za razdoblje od 2018. do 2022. kako bi se osigurala usporedivost podataka. Kad se upotrebljavaju drugi izvori, u izvješću su prikazana i kretanja tijekom duljeg razdoblja.

Agregirani podaci i prosječne vrijednosti odnose se na EU-27 (trenutačan broj država članica EU-a)[6].

3 ŽELJEZNIČKI PRIJEVOZ I ODRŽIVOST

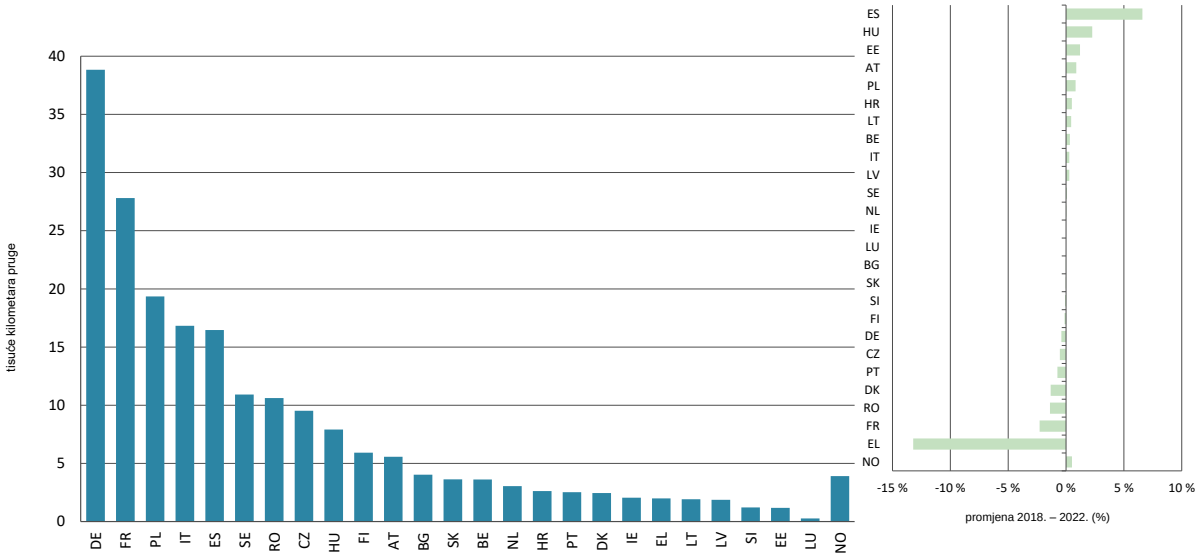
Od 1990. u željezničkom prijevozu gotovo kontinuirano se smanjuju izravne emisije stakleničkih plinova, a od svih vrsta prijevoza unutar EU-a 2022. željeznicom je prevezeno približno 16,6 % ukupne količine tereta i 8,1 % ukupnog broja putnika. Četvrtina ukupnih emisija stakleničkih plinova u EU-27 potječe iz prometnog sektora (uključujući međunarodni zračni i pomorski promet), u kojem je željeznica činila samo 0,3 % emisija stakleničkih plinova iz svih vrsta prijevoza u EU-27. U 2022. prometni sektor činio je 31,0 % ukupne krajnje potrošnje energije u EU-27, dok je sama željeznica činila samo 0,6 %. Kako bi se ostvarili ciljevi iz europskog zelenog plana, željeznica će morati preuzeti veći udio u prijevozu putnika i tereta.

[1] Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenog 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora, SL L 343, 14.12.2012., str. 32.
[2] Osim izvješća o željezničkom tržištu, Agencija Europske unije za željeznice (ERA) objavljuje godišnja izvješća o sigurnosti i interoperabilnosti željeznica.
[3] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_hr
[4] https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/corporate-publications
[5] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/database
[6] Norveška sudjeluje u RMMS-u, ali podaci za Norvešku nisu uključeni u ukupne iznose i prosjeke za EU.

4 ŽELJEZNIČKA MREŽA EU-a

Ukupna duljina željezničke mreže u EU-27 iznosila je 2022. približno 202 131 kilometar, što je blago povećanje od 0,1 % u odnosu na 2018. Približno je 57 % željezničke mreže elektrificirano, što je povećanje od 1,4 % u odnosu na 2018.

Slika 1: Duljina nacionalnih mreža po zemlji (tisuće kilometara pruge, 2022.) i relativna promjena (2018. – 2022.)



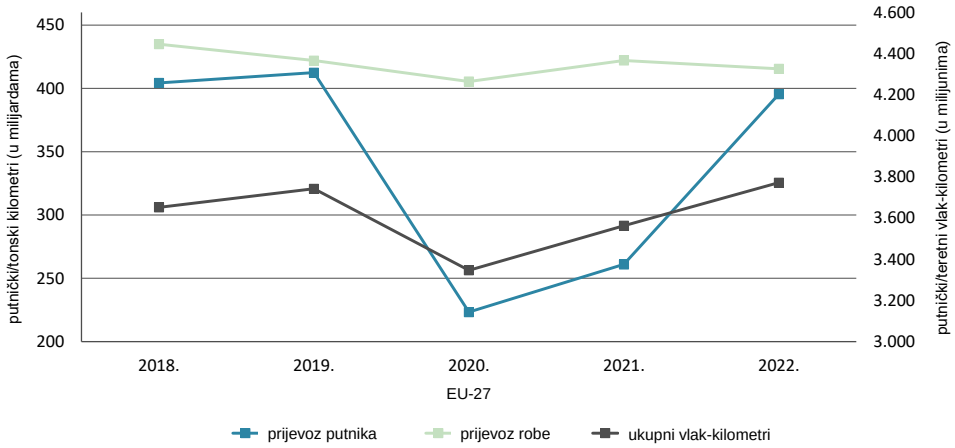
Izvor: Eurostat, 2024.
(https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00003/default/table?lang=en&category=t_rail)

Mreža pruga velikih brzina EU-a krajem 2022. obuhvaćala je 12 015 kilometara pruge, što je povećanje od 10,4 % od 2018. U Strategiji za održivu i pametnu mobilnost postavljeni su ambiciozni ciljevi za željeznički promet velikih brzina, koji bi se u odnosu na pokazatelje za 2015. do 2030. trebao udvostručiti, a do 2050 utrostručiti.

5 RAZVOJ ŽELJEZNIČKIH USLUGA

Nakon desetljeća umjerenog rasta željezničkog prijevoza pandemija bolesti COVID-19 znatno je utjecala na broj vlak-kilometara u EU-u (prijevoz i putnika i tereta). Prijevoz tereta izražen u vlak-kilometrima 2020. smanjio se za 8 % u odnosu na 2019., dok se prijevoz putnika smanjio za čak 46 %. Međutim, 2021. u potpunosti se oporavio do razina iz 2019., nakon čega je 2022. došlo do blagog smanjenja. Prijevoz putnika 2022. ponovno se povećao na 395 milijardi putničkih kilometara, čime je dosegnuo 96 % razina prije pandemije.

Slika 2: Željeznički prijevoz putnika i tereta (putnički kilometri, tonski kilometri i vlak-kilometri) (2018. – 2022.)

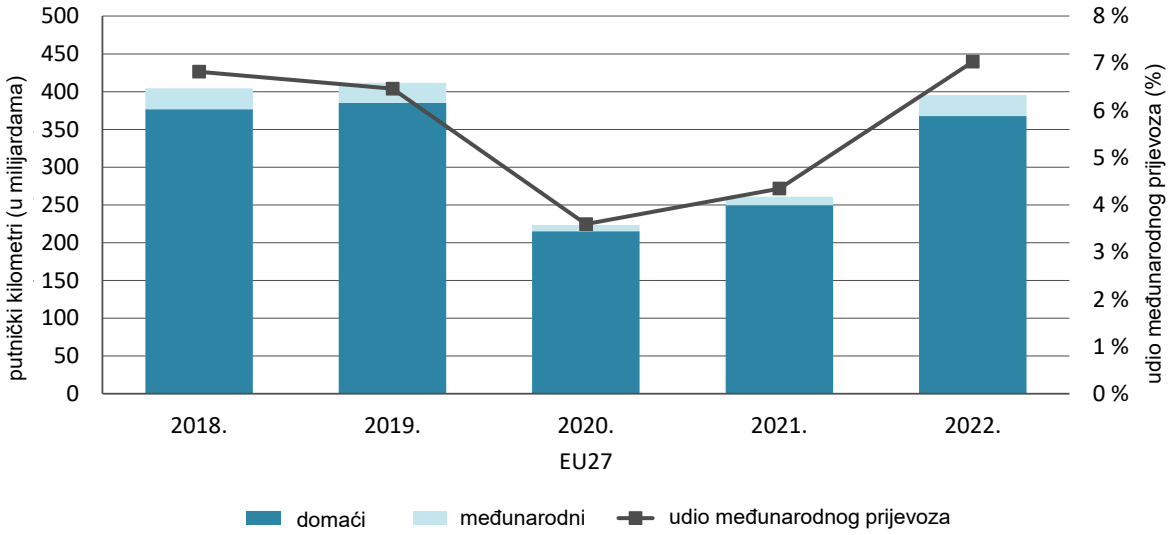


Izvor: RMMS, 2022.

Željeznicom je 2022. prevezeno oko 1,5 milijardi tona tereta i 6,6 milijardi putnika, što pokazuje da se sektor oporavio od naglog pada zabilježenog tijekom pandemije bolesti COVID-19.

I dalje je prevladavao domaći prijevoz putnika, koji je činio više od 93 % svih putničkih kilometara u EU-27. Pretežno domaća dimenzija željezničkog prijevoza putnika zbog pandemije je još naglašenija. Međunarodni prijevoz putnika činio je oko 7 % ukupnog željezničkog prometa prije krize, ali se taj udio 2020. smanjio na manje od 4 % zbog ograničenja putovanja. Do 2022. udio usluga međunarodnog željezničkog prijevoza putnika oporavio se na 7 %.

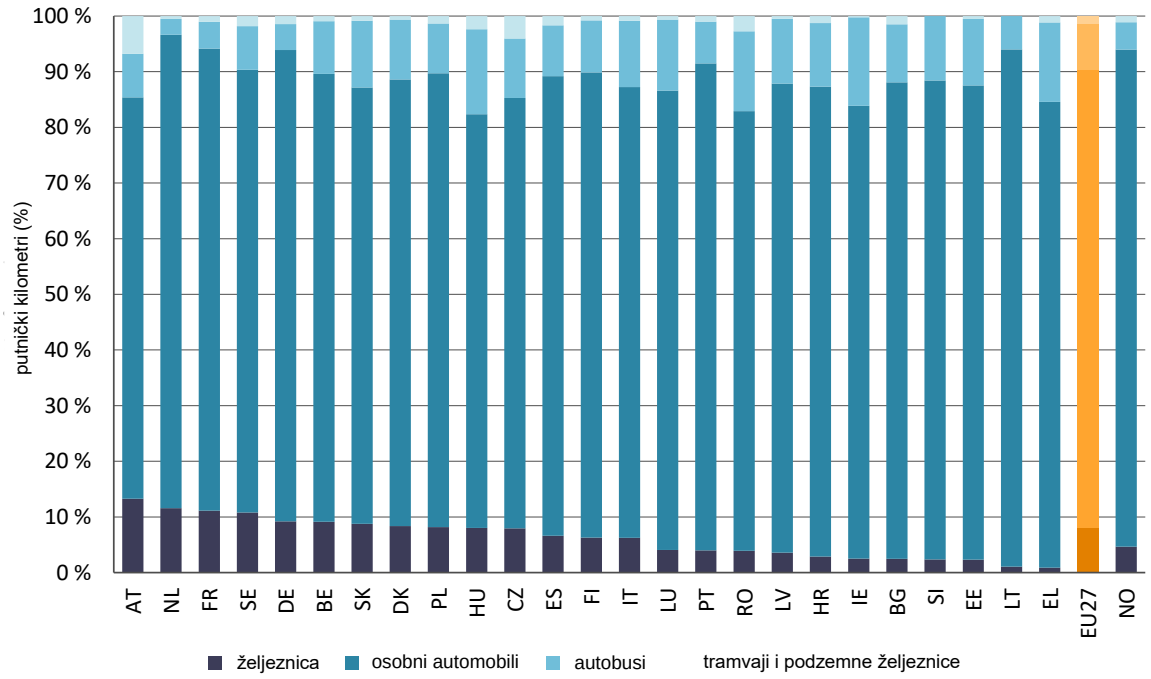
Slika 3: Kretanje željezničkog prijevoza putnika (domaći, međunarodni i udio međunarodnog prijevoza u ukupnom prijevozu) (u milijardama putničkih kilometara, 2018. – 2022.)



Izvor: RMMS, 2022.

Sklonost Europljana da putuju željeznicom 2020. iznosila je u prosjeku 500 putničkih kilometara po stanovniku, što je naglo smanjenje u odnosu na 934 km u 2019., a 2022. došlo je do djelomičnog oporavka na 888 km po stanovniku. Modalni udio željezničkog prijevoza, koji je 2019. iznosio 7,8 %, smanjio se 2020. za 2,4 postotna boda jer je više putnika počelo koristiti osobne automobile. Međutim, do 2022. ponovno se povećao na 8,1 %, što je premašilo razine prije pandemije, dok su automobili ostali dominantni način prijevoza s udjelom od 82,4 %.

Slika 4: Raspodjela kopnenog prijevoza putnika prema vrsti prometa po zemljama (% za 2022.)

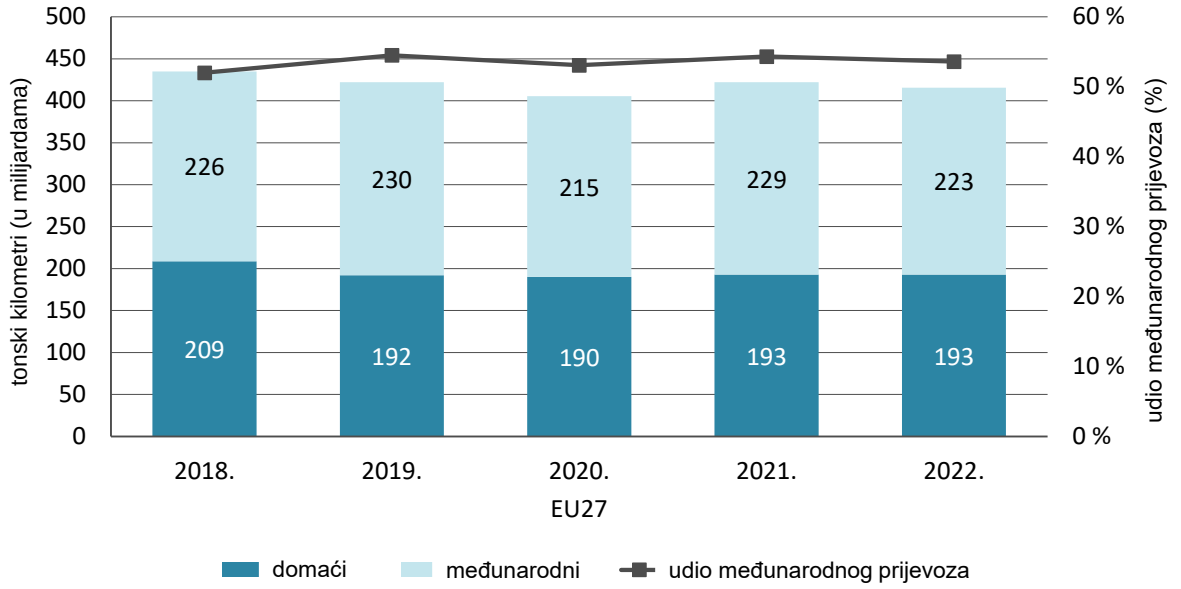


Izvor: Eurostat, 2024. (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_psmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms)

Uslijed pandemije ukupni željeznički prijevoz tereta u EU-27 smanjio se s 422 milijarde tonskih kilometara 2019. na 405 milijardi tonskih kilometara 2020. Do 2022. ponovno se povećao na gotovo 416 milijardi tonskih kilometara, što je blizu razina prije pandemije.

Udio usluga međunarodnog željezničkog prijevoza tereta ostao je veći od 50 % tijekom cijelog razdoblja, s vrhuncem od 55 % u 2019. i stabilizacijom na 54 % u 2022., za razliku od usluga međunarodnog željezničkog prijevoza putnika, na koje je pandemija znatno utjecala.

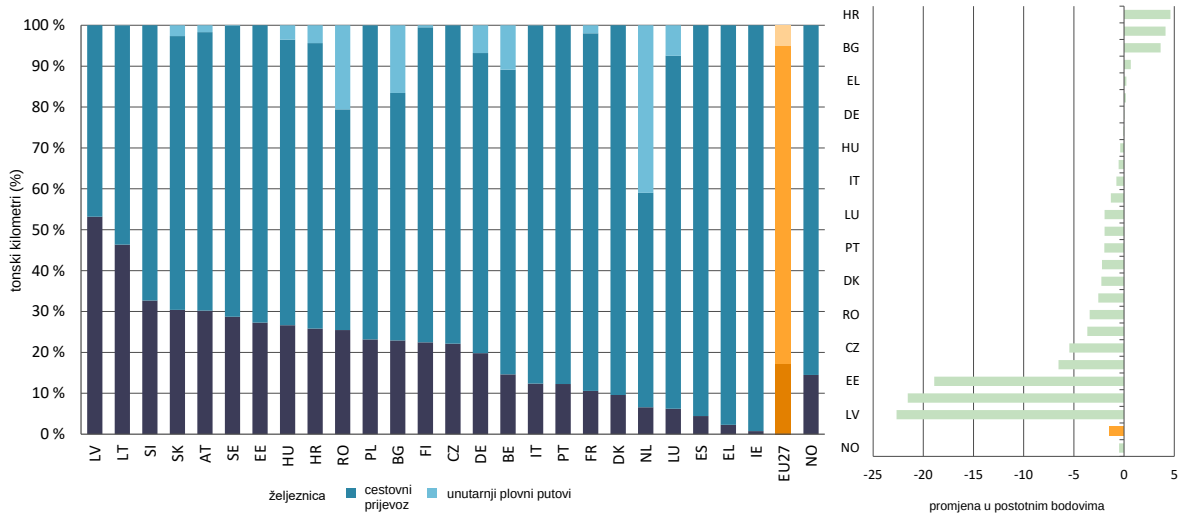
Slika 5: Kretanje željezničkog prijevoza tereta (domaći, međunarodni i udio međunarodnog prijevoza u ukupnom prijevozu) (u milijardama tonskih kilometara, 2018. – 2022.)



Izvor: RMMS, 2022.

U razdoblju od 2018. do 2022. cestovni prijevoz bio je dominantni način prijevoza robe u EU-27 te je kontinuirano činio više od 75 % ukupnog udjela kopnenog prijevoza tereta u tonskim kilometrima, a 2022. dosegnuo je vrhunac od 77,7 %. U istom razdoblju modalni udio željezničkog prijevoza smanjio se s 18,7 % na 17,2 %, što ukazuje na daljnji pomak prema cestovnom prijevozu, a intermodalni željeznički prijevoz imao je bolje rezultate od prijevoza rasute robe i vlakova s jednim natovarenim vagonom. Taj pad bio je posebno izražen u Latviji, Estoniji i Litvi, u kojima se obujam prijevoza tereta znatno smanjio zbog smanjenja razmjena s Rusijom.

Slika 6: Raspodjela kopnenog prijevoza tereta prema vrsti prometa po zemljama (% za 2022.) i promjena u postotnim bodovima za željeznički prijevoz (2018. – 2022.)



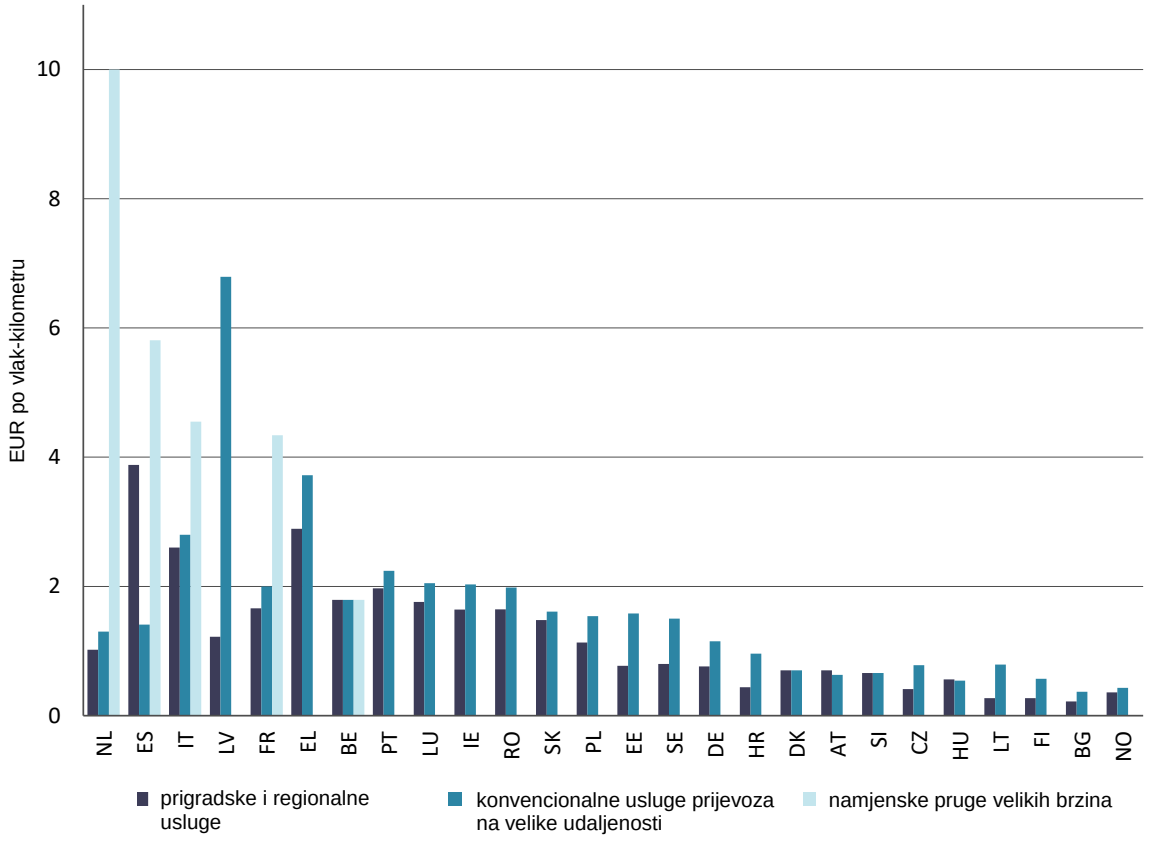
Izvor: Eurostat, 2024.
(https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms)

6 KRETANJE OKVIRNIH UVJETA U ŽELJEZNIČKOM SEKTORU

6.1 Naplata za korištenje infrastrukture

Naknade za pristup prugama velikih brzina (bez marži) 2022. bile su više nego za druge usluge prijevoza putnika u svim zemljama u kojima se naplaćuju takve naknade. Međutim, te su naknade 2022. općenito bile niže nego 2018. u državama članicama s mrežama pruga velikih brzina.

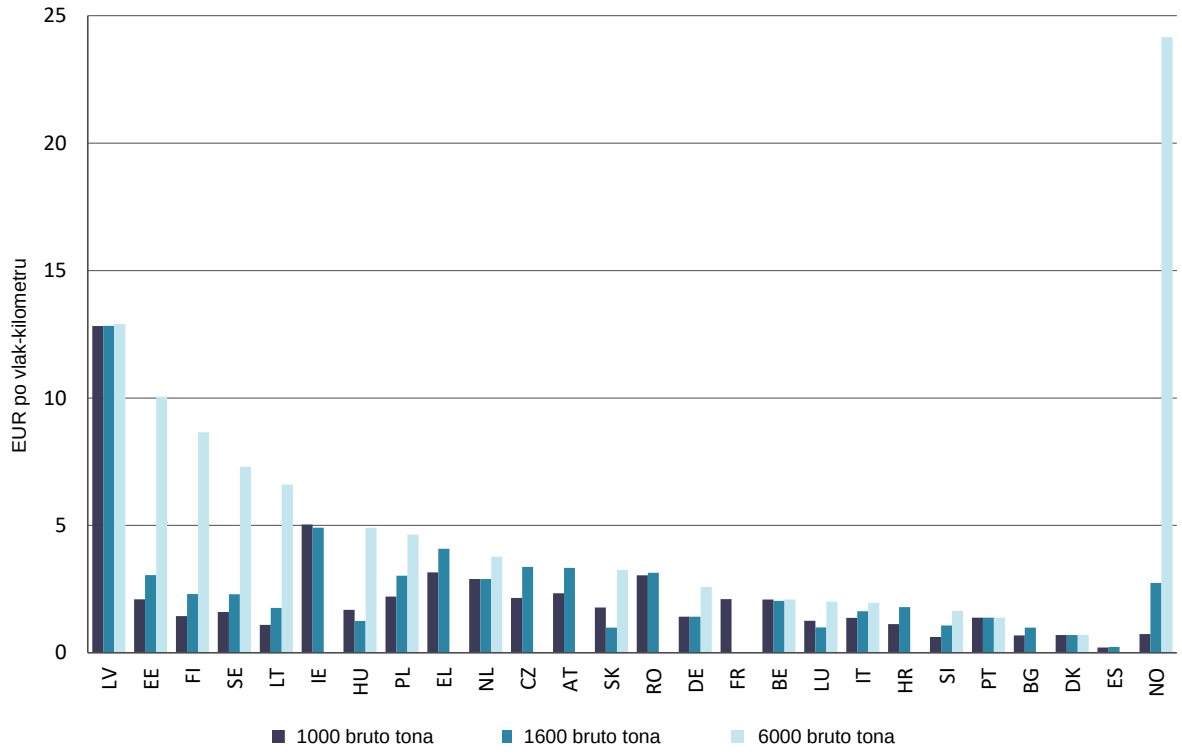
Slika 7: Naknade za pristup (bez marži) za različite kategorije putničkih vlakova po zemljama (u EUR po vlak-kilometru, 2022.)



Izvor: RMMS, 2022.

Naknade za prijevoz tereta (bez marži) prate se za tri različite maksimalne bruto tonaže (1000, 1600 i 6000). U većini država članica naknade za pristup povećavaju se s veličinom vlaka, iako ne nužno proporcionalno tonaži.

Slika 8: Naknade za pristup (bez marži) za različite kategorije teretnih vlakova po zemljama (u EUR po vlak-kilometru, 2022.)



Izvor: RMMS, 2022.

Kako bi se ublažio gospodarski učinak pandemije bolesti COVID-19, Uredbom (EU) 2020/1429 donesenom u listopadu 2020. državama članicama omogućeno je privremeno smanjenje naknada za pristup prugama te odgoda ili oslobođenje od njihova plaćanja[7]. Ta je mjera dovela do znatnog smanjenja financijskog opterećenja željezničkih prijevoznika, posebno onih koji pružaju usluge prijevoza putnika, za vrijeme smanjenog obujma prometa. Iako je Uredba prvotno utvrđena na ograničeno razdoblje, produljena je četiri puta te je konačno istekla 31. prosinca 2022. Imala je ključnu ulogu u održavanju željezničkog prometa tijekom pandemije jer je pospješila oporavak sektora za vrijeme oporavka prijevoza putnika.

6.2 Dodjela kapaciteta i ograničenja infrastrukture

Ukupni kombinirani intenzitet upotrebe željezničke mreže EU-27 (teretni i putnički vlakovi) 2022. iznosio je 18,7 tisuća vlak-kilometara po kilometru pruge, što je blago povećanje u odnosu na razine prije pandemije (18,1 u 2018.), a putnički vlakovi činili su 79 % te vrijednosti.

Ukupna duljina pruga proglašenih zakrčenima u EU-27 naglo se povećala od 2018. do 2020., ali se 2022. blago smanjila na 6711 kilometara, uključujući 3523 kilometra željezničkih teretnih koridora. Nagli porast u odnosu na razine iz 2018. uglavnom je bio posljedica promjene kriterija za proglašenje zakrčenja u Italiji.

[7] Uredba (EU) 2020/1429 Europskog parlamenta i Vijeća od 7. listopada 2020. o utvrđivanju mjera za održivo željezničko tržište s obzirom na izbijanje bolesti COVID-19 (SL L 333, 12.10.2020., str. 1.).

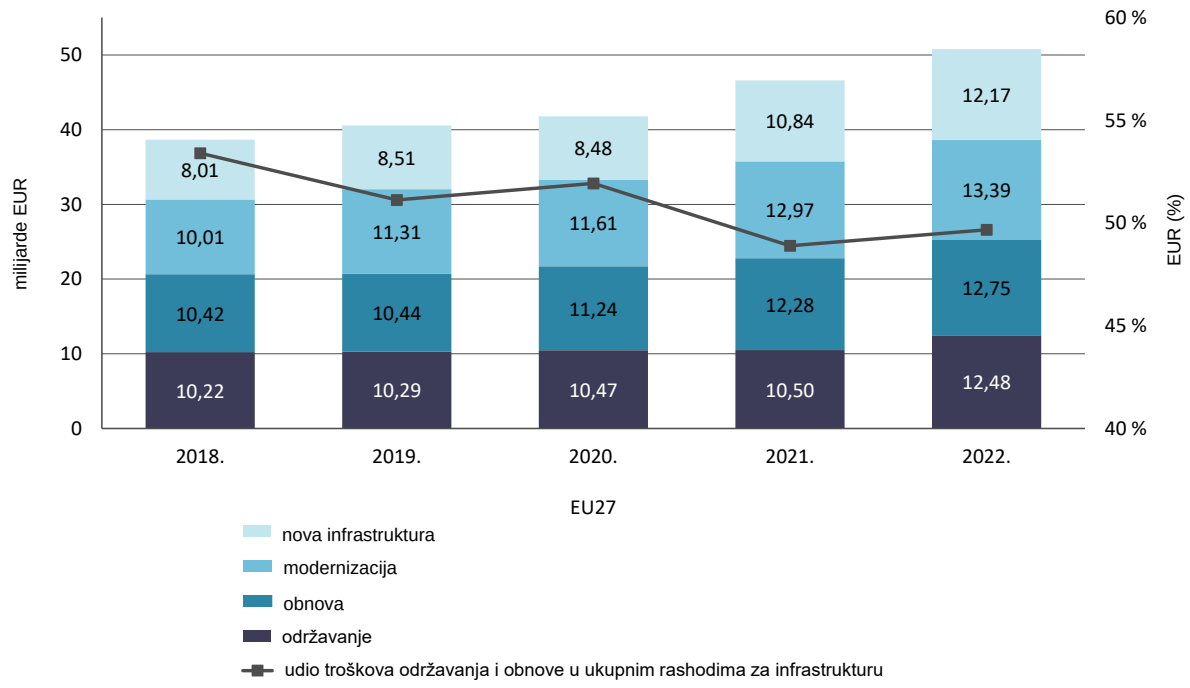
U slučajevima zakrčenja države članice najčešće daju prioritet uslugama koje se pružaju na temelju ugovora o javnim uslugama, a slijede usluge međunarodnog prijevoza putnika, dok se prijevozu tereta rijetko daje prednost[8].

Kako bi se promicalo učinkovitije korištenje mreže i prevladala nekompatibilnost nacionalnih naslijeđenih sustava upravljanja vlakovima, uvodi se Europski sustav za upravljanje željezničkim prometom (ERTMS) kao zajednički europski signalno-sigurnosni sustav. U trenutku objave ovog izvješća oko 14 % osnovne mreže opremljeno je ERTMS-om i sklopljeni su ugovori za dodatnih 19 %. Iako je postignut napredak, uvođenje i dalje zaostaje za početnim ciljevima, stoga je potrebno dodatno raditi na njegovu ubrzanju.

6.3 Rashodi za infrastrukturu i financiranje

Ukupni nominalni rashodi za infrastrukturu u EU-27 povećali su se s 38,7 milijardi EUR u 2018. na 50,8 milijardi EUR u 2022. Rashodi su 2022. bili relativno ravnomjerno raspoređeni po kategorijama: 25 % za održavanje, 25 % za obnovu, 26 % za modernizaciju i 24 % za ulaganja u novu infrastrukturu. Unatoč znatnom nominalnom rastu, realna povećanja nisu bila toliko izražena zbog visoke inflacije u tom razdoblju. Stvarni rast prilagođen razinama cijena iz 2018. bio je umjereniji – približno 5 % u realnim vrijednostima.

Slika 9: Rashodi za infrastrukturu te udio rashoda za održavanje i obnovu (u milijardama EUR, 2018. – 2022.)



Izvor: RMMS, 2022.

Ukupni rashodi za održavanje i obnovu u EU-27 2022. iznosili su 25,2 milijarde EUR, odnosno 50 % ukupnih rashoda za infrastrukturu, uz znatne razlike među zemljama. Konkretno, 70 % ukupnih rashoda za željezničku infrastrukturu financirano je iz nacionalnih proračuna, koji su

[8] Ukupno 14 zemalja navelo je da u slučaju zakrčenja daje prednost prijevozu na temelju ugovora o javnim uslugama. Međutim, u praksi može doći do odstupanja ovisno o trenutačnoj situaciji ili lokalnim okolnostima.

ostali glavni izvor financiranja. Iz sredstava EU-a sufinancirano je 8 % rashoda, dok je preostalih 22 % financirano iz drugih izvora, uključujući zajmove, financiranje vlasničkim kapitalom i naknade.

6.4 Kvaliteta usluga željezničkog prijevoza

Sigurnost je i dalje glavni prioritet jedinstvenog europskog željezničkog prostora, a Agencija Europske unije za željeznice (ERA) nastavlja pratiti napredak u području sigurnosti i interoperabilnosti. U izvješću za 2024.[9] ERA ponovno potvrđuje da su europske željeznice i dalje jedan od najsigurnijih načina prijevoza te navodi da su putovanja automobilom gotovo 84 puta, a putovanja autobusom 7,3 puta opasnija po život od putovanja vlakom.

Prosječna točnost usluga regionalnog i lokalnog prijevoza putnika[10] u EU-27 2022. iznosila je 90 %, što je manje od 94 % u 2020., ali i dalje više od razina prije pandemije. Točnost usluga prijevoza putnika na velike udaljenosti i željeznicama velikih brzina smanjila se s 93 % u 2020. na 87 % u 2022.

Kad je riječ o pouzdanosti[11], udio otkazanih usluga regionalnog i lokalnog prijevoza putnika povećao se s 1,9 % u 2018. na 4,4 % u 2022. Udio otkazanih usluga prijevoza putnika na velike udaljenosti i željeznicama velikih brzina povećao se s 1,3 % u 2018. na 4,9 % u 2022. Pouzdanost je smanjena zbog manjka osoblja, starenja infrastrukture i kašnjenja u održavanju.

Prosječna točnost[12] domaćih usluga željezničkog prijevoza tereta u EU-27 2022. iznosila je 56 %, dok je za usluge međunarodnog prijevoza robe iznosila 42 %. U 2022. udio otkazanih domaćih usluga prijevoza tereta dosegnuo je 8,1 %, a udio otkazanih usluga međunarodnog prijevoza 14,5 %.

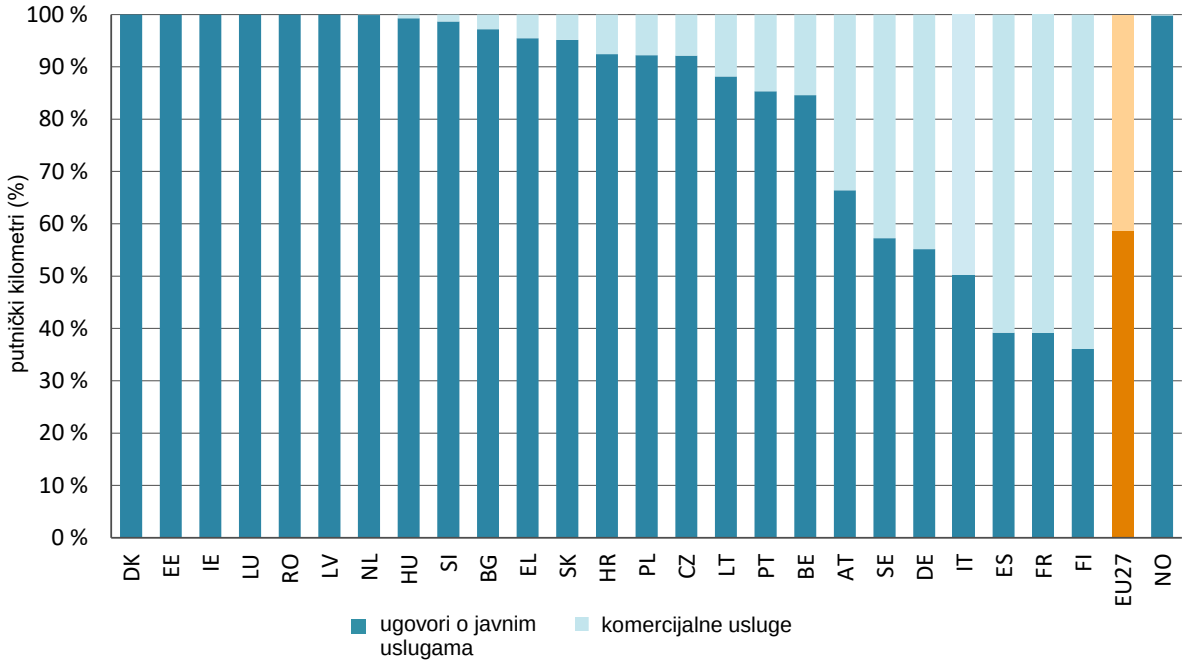
6.5 Ugovori o javnim uslugama

U prosjeku, 58,7 % ukupnih putničkih kilometara 2022. u EU-27 činile su usluge prijevoza putnika na temelju ugovora o javnim uslugama, što je smanjenje u odnosu na 66 % u 2020. i pokazatelj postupnog prelaska na konkurentnije željezničko tržište. Gotovo sve usluge prijevoza putnika u Danskoj, Estoniji, Irskoj, Latviji, Luksemburgu, Nizozemskoj i Rumunjskoj pružale su se na temelju ugovora o javnim uslugama. Udio domaćeg prijevoza u uslugama prijevoza putnika na temelju ugovora o javnim uslugama 2022. iznosio je 99,1 %, pri čemu je regionalni prijevoz prevladavao u odnosu na prijevoz na velike udaljenosti.

Udio komercijalnih operatora na tržištu povećao se od 2018. do 2022. Udio konkurenata na tržištu komercijalnog prijevoza putnika 2022. iznosio je 12,6 %, što je povećanje u odnosu na 6 % u 2018., a na tržištu prijevoza putnika na temelju ugovora o javnim uslugama 21 %, što je povećanje od 8 postotnih bodova u odnosu na 2018.

[9] Izvješće o sigurnosti i interoperabilnosti željeznice u EU-u za 2024. (https://www.era.europa.eu/content/report-railway-safety-and-interoperability-eu-2024).
[10] Prema Uredbi o RMMS-u putnički vlak smatra se točnim ako kasni najviše pet minuta.
[11] Definirana kao postotak otkazanih usluga.
[12] Prema Uredbi o RMMS-u teretni vlak smatra se točnim ako kasni najviše 15 minuta.

Slika 10: Udio usluga prijevoza putnika koje se pružaju na temelju ugovora o javnim uslugama i usluga komercijalnog željezničkog prijevoza po zemlji (udio putničkih kilometara, 2022.)



Izvor: RMMS, 2022.

Od 231 milijarde putničkih kilometara prijeđenih u EU-27 2022. na temelju ugovora o javnim uslugama 29 % odnosilo se na usluge za koje je proveden konkurentan postupak nadmetanja. Slično kao i prethodnih godina, najveći udio putničkih kilometara u takvim uslugama ostvaren je u Njemačkoj (81 %) i Švedskoj (13 %), u kojima je tržište rano liberalizirano. Naknade za ugovore o javnim uslugama i dalje su važan izvor prihoda za željezničke prijevoznike u većini država članica EU-a.

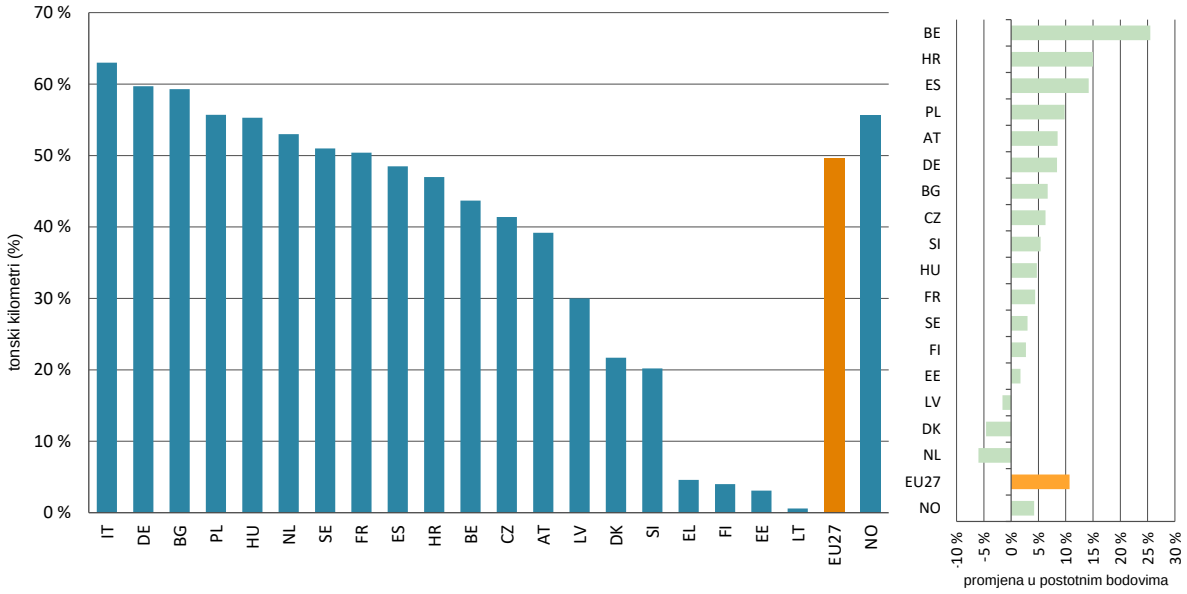
6.6 Izdavanje dozvola

U EU-27 ukupno su 2022. bile prijavljene 1202 aktivne dozvole željezničkih prijevoznika, što je povećanje u odnosu na 1192 u 2020. Njemačka je i dalje imala najveći broj aktivnih dozvola željezničkih prijevoznika (490), a slijedile su je Poljska (126) i Češka (109).

6.7 Stupanj otvorenosti tržišta i korištenje prava pristupa

Tržišni udio novih sudionika u sektoru željezničkog prijevoza tereta u EU-27 2022. dosegnuo je 49 %, čime se nastavio trend rasta u odnosu na 39 % u 2018.

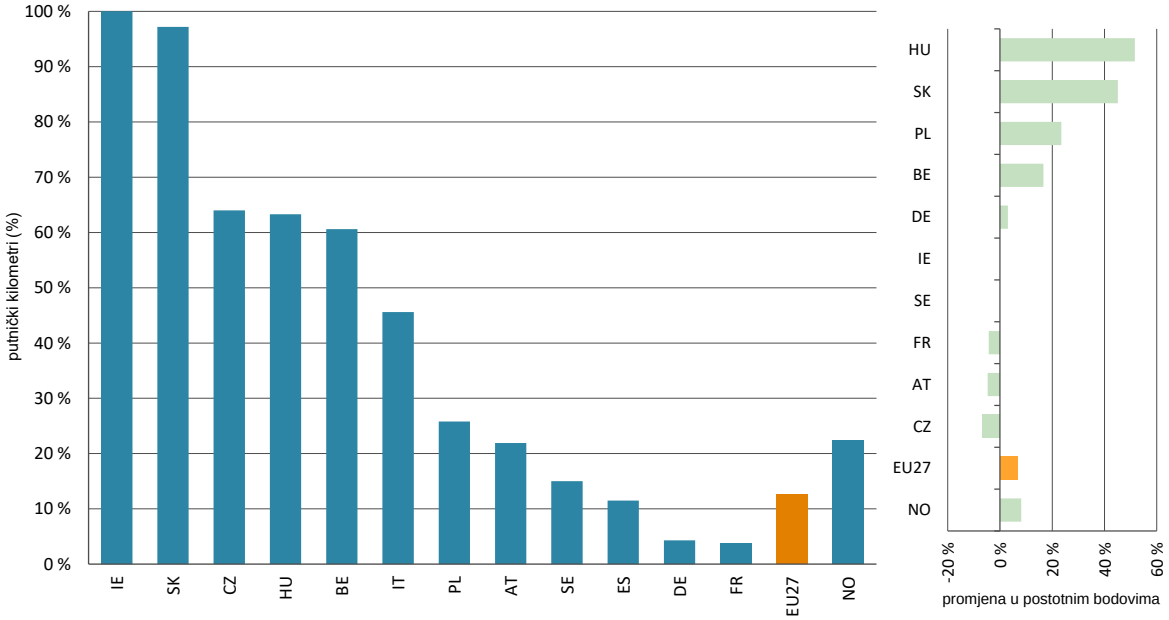
Slika 11: Tržišni udio konkurenata na tržištu željezničkog prijevoza tereta po zemlji (% za 2022.) i promjena u postotnim bodovima (2018. – 2022.)



Izvor: RMMS, 2022.

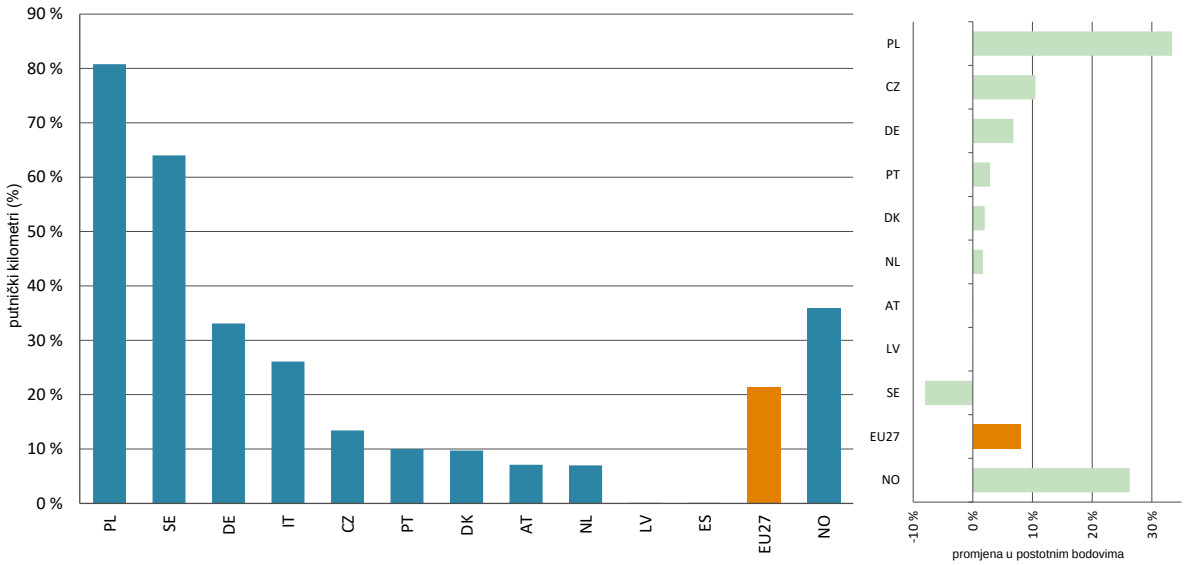
U 2022. udio novih sudionika na tržištu komercijalnog prijevoza putnika iznosio je 12,6 %, što je gotovo dvostruko više u odnosu na 6,6 % u 2020., a na tržištu domaćih usluga prijevoza putnika na temelju ugovora o javnim uslugama 21 %, što je znatno povećanje u odnosu na 18,5 % u 2020.

Slika 12: Tržišni udio konkurenata na tržištu komercijalnog prijevoza putnika po zemlji (% za 2022.) i promjena u postotnim bodovima (2018. – 2022.)



Izvor: RMMS, 2022.

Slika 13: Tržišni udio konkurenata na tržištu prijevoza putnika na temelju ugovora o javnim uslugama po zemlji (% za 2022.) i promjena u postotnim bodovima (2018. – 2022.)



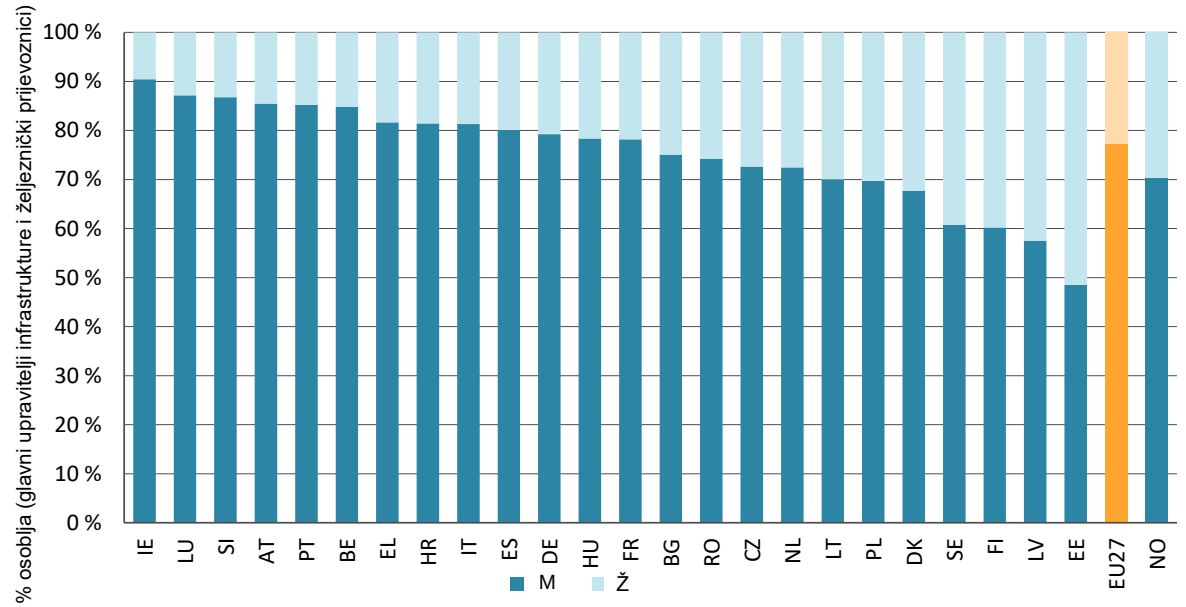
Izvor: RMMS, 2022.

6.8 Zapošljavanje i socijalni uvjeti

Do kraja 2022. u željezničkom sektoru u EU-27 bilo je zaposleno više od 900 000 osoba, od čega su približno 511 000 zapošljavali željeznički prijevoznici, a 389 000 upravitelji infrastrukture. To je neznatno smanjenje u odnosu na 2020.

Radnu snagu u željezničkom sektoru 2022. i dalje su činili uglavnom muškarci, dok su žene činile samo 23 %, što je povećanje od jednog postotnog boda od 2020.

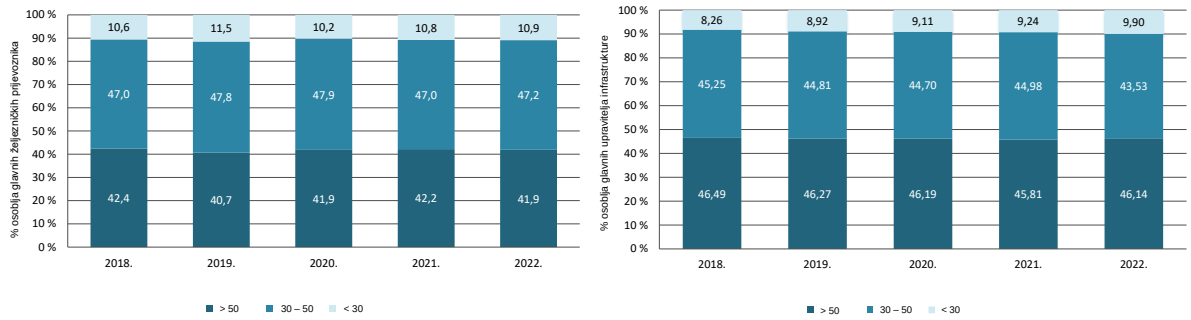
Slika 14: Ukupni broj zaposlenika (glavni upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici) po spolu (% za 2022.)



Izvor: RMMS, 2022.

Starenje radne snage i dalje je razlog za zabrinutost, iako je došlo do blagog poboljšanja. U 2022. udio osoblja željezničkih prijevoznika starijeg od 50 godina iznosio je 41,9 %, što je blago smanjenje u odnosu na 42,4 % u 2018., a udio zaposlenika mlađih od 30 godina blago se povećao na 10,9 % u odnosu na 10,6 % u 2018.

Slika 15: Zaposlenici po dobnim skupinama, glavni željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture (% za 2018. – 2022.)



Izvor: RMMS, 2022.

Zaposlenje na puno radno vrijeme i dalje je bio najčešći status zaposlenika upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika.

7 Zaključci

Europski željeznički sektor pokazao je znatnu otpornost nakon pandemije bolesti COVID-19. Prijevoz putnika, koji se 2020. naglo smanjio za 46 % u odnosu na 2019., ponovno se 2022. povećao na ukupno 395 milijardi putničkih kilometara, čime je dosegnuo 96 % razina prije pandemije. Učinak na usluge prijevoza tereta bio je slabiji te se taj sektor već 2021. oporavio na razine iz 2019., ali je u njemu 2022. zabilježeno i blago smanjenje.

Oporavak željezničkog sektora potpomognut je ciljanim intervencijama EU-a, uključujući Uredbu (EU) 2020/1429, kojom je državama članicama omogućeno da oslobode željezničke prijevoznike od plaćanja naknada za pristup kako bi se smanjilo njihovo financijsko opterećenje. Te su mjere pružile trenutno olakšanje i omogućile sektoru da održi poslovanje na vrhuncu pandemije. Nadalje, ulaganja u željeznicu bit će ključna za poticanje gospodarskog rasta i razvoja mobilnosti u daljnjoj provedbi planova država članica za oporavak i otpornost u okviru Mehanizma EU-a za oporavak i otpornost.

Željeznički prijevoz i dalje je ključna sastavnica strategije za postizanje klimatskih ciljeva EU-a. S udjelom od samo 0,3 % ukupnih emisija stakleničkih plinova povezanih s prometom, željeznica je ekološki najprihvatljivija vrsta motoriziranog prijevoza. Elektrifikacija 57 % željezničke mreže EU-a i kontinuirana naknadna ugradnja tiših i zelenijih tehnologija u teretne vagone pokazuju trud koji se ulaže u smanjenje ekološkog otiska tog sektora. U okviru zelenog plana i Strategije za održivu i pametnu mobilnost predviđena su ulaganja u željeznicu kojima je cilj udvostručiti željeznički prijevoz tereta i utrostručiti prijevoz putnika željeznicama velikih brzina do 2050. u odnosu na polaznu vrijednost iz 2015., što predstavlja znatan pomak prema održivom prijevozu.

Onečišćenje bukom i dalje je problem jer je 22 milijuna ljudi u Europi izloženo buci željezničkog prometa. EU poduzima mjere kako bi riješio taj problem, uključujući naknadno opremanje teretnih vagona tihim kočnim blokovima i preispitivanje tehničkih specifikacija za razinu buke. Za postizanje ambicioznih ciljeva održivosti nužna je kontinuirana financijska i regulatorna potpora.

Liberalizacija tržišta potaknula je tržišno natjecanje u europskom željezničkom sektoru te su novi sudionici na tržištu stekli znatan tržišni udio, posebno u prijevozu tereta. Prosječni tržišni udio konkurenata u tom sektoru u EU-27 povećao se s 39 % u 2018. na 49 % u 2022. Na tržištu prijevoza putnika udio konkurenata znatno se povećao i u komercijalnim uslugama (12,6 %, uz povećanje od 6,6 % od 2018. do 2022.) i u uslugama prijevoza putnika na temelju ugovora o javnim uslugama (21 %, odnosno +8 % u odnosu na 2018.). Međutim, i dalje postoje problemi, uključujući razlike u naknadama za pristup i potrebu za ujednačenijom provedbom postojećih propisa u državama članicama. S obzirom na to da se pravila četvrtog željezničkog paketa sada u potpunosti primjenjuju[13], očekuje se daljnje otvaranje tržišta, koje bi trebalo potaknuti inovacije i dovesti do povećanja kvalitete usluga prijevoza putnika i tereta.

[13] Prijelazno razdoblje predviđeno u Uredbi (EZ) br. 1370/2007, koje je državama članicama omogućilo postupno otvaranje željezničkog tržišta i uvođenje nadmetanja za ugovore o javnim uslugama željezničkog prijevoza, isteklo je u prosincu 2023.

Komisija će nastaviti pomno pratiti je li četvrti željeznički paket[14] ispravno prenesen u nacionalno pravo i provodi li se pravilno kako bi se ostvario njegov puni potencijal.

Znatan udio usluga željezničkog prijevoza putnika 2022. obavlja se na temelju ugovora o javnim uslugama. Usluge prijevoza putnika na temelju ugovora o javnim uslugama činile su u prosjeku 58,7 % ukupnih putničkih kilometara u EU-27, što je smanjenje u odnosu na 66 % u 2020. i pokazatelj postupnog prelaska na konkurentnije željezničko tržište. Konkurentno nadmetanje za ugovore o javnim uslugama povećalo se i očekuje se da će se nastaviti povećavati u nadolazećim godinama, čime će se poboljšati kvaliteta usluga i troškovna učinkovitost. Međutim, i dalje je teško uz liberalizaciju tržišta osigurati i pravedan pristup, posebno u slabije naseljenim regijama. EU potiče veću transparentnost i tržišno natjecanje kako bi se optimizirao društveni i gospodarski učinak.

Mreža pruga velikih brzina od ključne je važnosti za modernizaciju europskog prometa. Mreža se 2022. proširila na 12 015 kilometara, a planira se i dodatnih 1600 kilometara do 2035. Španjolska, Francuska i Italija i dalje najviše ulažu u željeznice velikih brzina te se zahvaljujući tome poboljšava povezivost i skraćuje vrijeme putovanja širom Europe.

I dalje su nužna ulaganja u infrastrukturu, a EU dodjeljuje znatna financijska sredstva u okviru mehanizama kao što su Instrument za povezivanje Europe i Kohezijski fond. Ta su ulaganja prvenstveno namijenjena projektima za uklanjanje uskih grla, poboljšanje multimodalne povezivosti i modernizaciju postojeće infrastrukture. Ulaganje u digitalizaciju, uključujući uvođenje ERTMS-a, doprinosi daljnjem jačanju kapaciteta željeznice za zadovoljavanje budućih potreba za mobilnošću.

Digitalne tehnologije trebale bi znatno poboljšati željeznički sektor, osobito njegovu operativnu učinkovitost i ugodnost putovanja. Uvođenje ERTMS-a, ključne sastavnice strategije EU-a za digitalnu tranziciju, trebalo bi doprinijeti interoperabilnosti i sigurnosti svih europskih željezničkih mreža, iako je trenutačno samo oko 33 % osnovne mreže opremljeno ERTMS-om ili ima ugovore za njegovu ugradnju. Osim toga, željeznica će postati pristupačnija i prilagođenija korisnicima zahvaljujući ulaganjima u pametne sustave za izdavanje karata i podatkovne platforme u stvarnom vremenu.

Inovacije u okviru Zajedničkog poduzeća za europsku željeznicu doprinose razvoju područja kao što su automatska vožnja vlakova, digitalno upravljanje teretom i održivo upravljanje imovinom. Te su inicijative usklađene sa širim ciljem EU-a da željeznica postane okosnica multimodalnog i održivog prometnog sustava.

Željeznica će imati ključnu ulogu u smanjenju emisija, poboljšanju mobilnosti i poticanju gospodarskog rasta na putu Europe prema zelenijoj i povezanijoj budućnosti. Nužna su kontinuirana ulaganja u infrastrukturu, otvaranje tržišta i tehnološke inovacije kako bi se ostvarila vizija EU-a o održivom prometnom sustavu do 2050. U narednim godinama glavni će prioriteti biti potpuna provedba četvrtog željezničkog paketa, poboljšanje prekogranične povezivosti, uklanjanje ograničenja kapaciteta i pružanje pravednijeg pristupa željezničkim uslugama.

[14] Osobito će pratiti poštuje li se načelo obveznog nadmetanja za ugovore o javnim uslugama željezničkog prijevoza putnika.

Integracija tih strateških elemenata omogućuje europskom željezničkom sektoru da preuzme vodeću ulogu u preobrazbi europskog kopnenog prometa i postizanju održive, učinkovite i uključive mobilnosti.