ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 30.7.2025 г.
COM(2025) 439 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

Девети мониторингов доклад за развитието на железопътния пазар съгласно член 15, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета

{SWD(2025) 239 final}

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

Девети мониторингов доклад за развитието на железопътния пазар съгласно член 15, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета

1 ОСНОВНИ КОНСТАТАЦИИ

Надеждното наблюдение на железопътния пазар е от основно значение, за да се разбере развитието на пазара и да се вземат информирани решения за политиката.

Настоящият доклад обхваща данни до 2022 г. и се отнася до последните тенденции в сектора, когато такива са налични.

За периода 2018—2022 г. се налагат няколко основни констатации:

- **Превоз на пътници**: Пандемията от COVID-19 доведе до рязък спад от 46 % в пътникопотока през 2020 г. в сравнение с 2019 г. Той беше последван от силно възстановяване, като през 2022 г. общият железопътен пътникопоток в ЕС-27 достигна 395,5 милиарда пътник-километра, което е само малко под отчетените 411,8 милиарда през 2019 г.

- **Превоз на товари**: за железопътния товаропоток, измерен в тонкилометри, спадът през 2020 г. беше по-умерен (-8 % в сравнение с 2019 г.), тъй като по време на пандемията продължи предоставянето на критично важни услуги за икономиката. До 2022 г. общият товаропоток почти достигна нивата отпреди пандемията, с отчетени 416 милиарда тонкилометра.

- **Дял на железопътния превоз на пътници**: делът на железопътния превоз на пътници в сухопътния превоз на пътници в ЕС-27 се е увеличил слабо, от 7,8 % през 2018 г. до 8,1 % през 2022 г., въпреки рязкото намаление с 2,4 процентни пункта през 2020 г. в резултат на пандемията.

- **Високоскоростни железопътни линии**: високоскоростната мрежа на ЕС-27 се е разширила с почти 1100 км между 2018 и 2022 г., достигайки 12 015 км. Това разширяване е доказателство за дългосрочния ангажимент за развитие на сектора на високоскоростните железопътни превози, който е показал способността си да се конкурира ефективно с другите видове транспорт.

- **Заетост в железопътния сектор**: през 2022 г. в железопътния сектор на ЕС-27 са били заети около 900 000 души, като се отбелязва лек спад в сравнение с 2018 г.

- **Пазарен дял на новите участници**: до 2022 г. новите участници на пазара са заемали пазарен дял от 49 % в сектора на железопътния превоз на товари (увеличение в сравнение с 39 % през 2018 г.) и дял от 21 % в превозите на пътници съгласно задължението за извършване на обществени услуги (ЗИОУ)

(+8 процентни пункта в сравнение с 2018 г.). Конкуренцията в сектора на търговските пътнически превози също се е засилила, като новите участници на пазара са завоювали 12,6 % от пазара (+6,6 процентни пункта).

- **Разходи на железопътния сектор**: през 2022 г. общите разходи на железопътния транспорт (разходи за инфраструктура + компенсация за ЗИОУ) възлизат на 178,31 EUR на жител на ЕС-27, което представлява номинално увеличение от 29 % спрямо 2018 г. Изглежда обаче, че голяма част от увеличението е предизвикано от инфлацията.

2 МЕТОДОЛОГИЯ

Това е деветото издание на мониторинговия доклад за железопътния пазар, който Комисията представя на всеки две години на Европейския парламент и на Съвета в съответствие с член 15, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС[1]. Той има за цел да се представи преглед на основните промени на железопътните пазари в контекста на политиката на ЕС, отнасяща се до железопътния пазар[2]. Основният акцент на деветия доклад е върху новостите през периода 2018—2022 г., като се посочват тенденциите и промените в политиката, които се простират отвъд докладвания период до датата на изготвяне на настоящия доклад.

Освен въз основа на данните от наблюдението на железопътния пазар (наричано по-долу ПНЖП — проучване за наблюдение на железопътния пазар), представени от държавите членки и Норвегия, настоящият доклад е изготвен и въз основа на сведения от статистическия наръчник *Транспортът в ЕС в числа*[3], доклади на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз[4], Евростат[5], статистически данни, събрани от различни отраслови организации, презентации и проучвания. Когато Регламентът относно ПНЖП е единствен източник, в доклада се анализира развитието за периода 2018—2022 г., за да се гарантира сравнимост на данните. Когато са използвани други източници, в доклада се представя и развитието за по-дълъг период.

Обобщените данни и средните стойности се отнасят за ЕС-27 (настоящия брой на държавите — членки на ЕС)[6].

3 ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ И УСТОЙЧИВОСТ

Преките емисии на парникови газове от железопътния транспорт намаляват почти непрекъснато от 1990 г. насам, като същевременно на него се падат около 16,6 % от превозите на товари и 8,1 % от превозите на пътници за всички видове транспорт в

[1] Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство, ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32.

[2] Освен доклада за железопътния пазар Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз публикува всяка година доклади за безопасността на железниците и тяхната оперативна съвместимост.

[3] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en?prefLang=bg

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

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

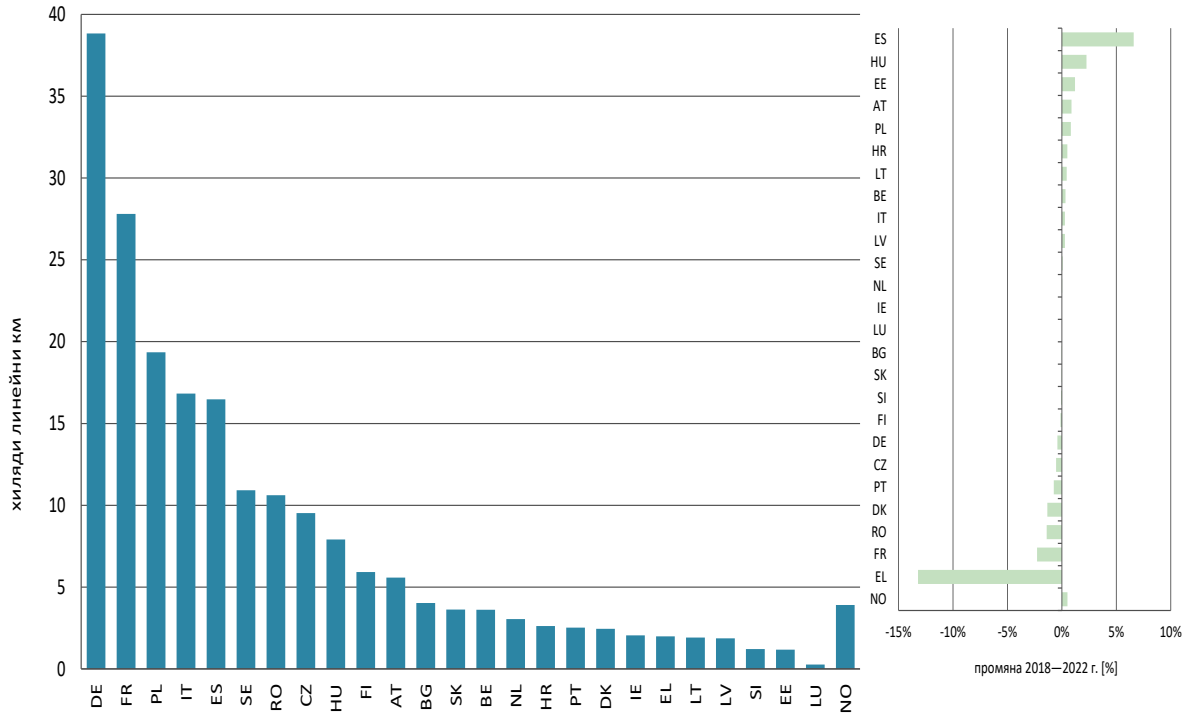
[6] Норвегия участва в проучването за наблюдение на железопътния пазар (ПНЖП), но данните за Норвегия не са включени в общите и средните стойности за ЕС.

рамките на ЕС през 2022 г. Транспортният сектор (включително международният въздушен и морски транспорт) е отговорен за една четвърт от общите емисии на парникови газове в ЕС-27. В рамките на транспортния сектор железопътният транспорт заема само 0,3 % от емисиите на парникови газове от всички видове транспорт в ЕС-27. През 2022 г. транспортният сектор е съставлявал 31,0 % от общото крайно потребление на енергия в ЕС-27. В рамките на транспортния сектор железопътният транспорт е съставлявал едва 0,6 % от крайното потребление на енергия. За да бъдат постигнати целите на Европейския зелен пакт, железопътният транспорт ще трябва да поеме по-голям дял от пътническите и товарните превози.

4 ЖЕЛЕЗОПЪТНА МРЕЖА НА ЕС

През 2022 г. общата дължина на железопътната мрежа на ЕС-27 е била около 202 131 линейни километра, което представлява слабо увеличение с 0,1 % в сравнение с 2018 г. Около 57 % от мрежата е електрифицирана, което е увеличение с 1,4 % спрямо 2018 г.

Фигура1: Дължина на националните мрежи по държави (в хиляди линейни километри, 2022 г.) и относителна промяна (2018—2022 г.)



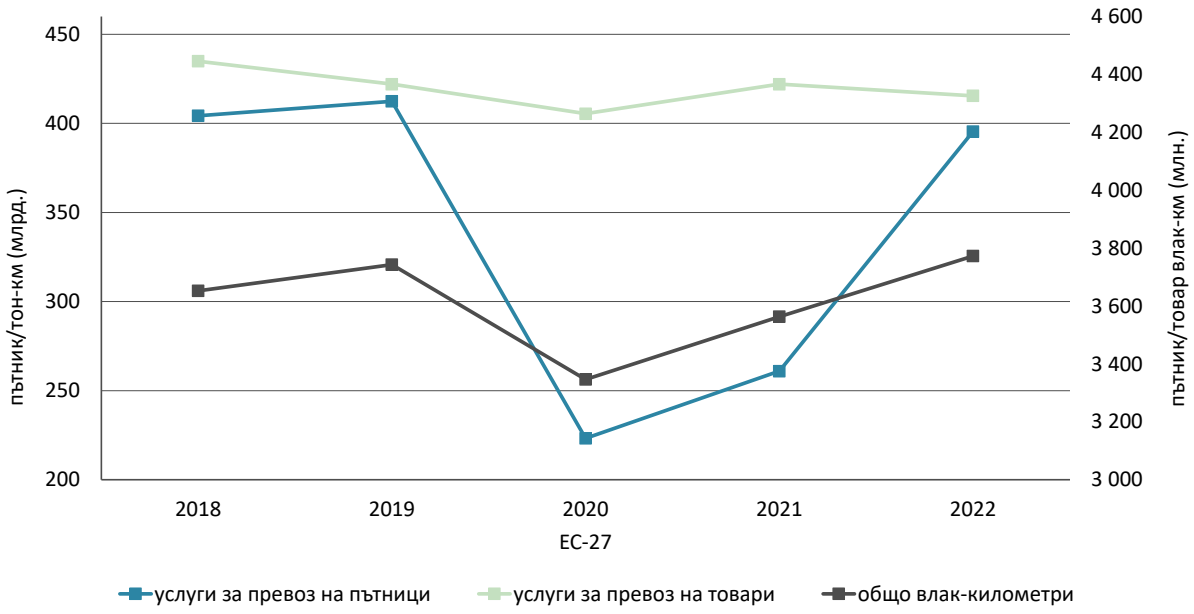
Източник: Евростат, 2024 г.
(https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00003/default/table?lang=en&category=t_rail)

Към края на 2022 г. високоскоростната железопътна мрежа на ЕС е достигнала 12 015 км, което представлява увеличение с 10,4 % спрямо 2018 г. В Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност са определени амбициозни цели за високоскоростните железопътни превози, съгласно които потокът следва да се удвои до 2030 г. и да се утрои до 2050 г. в сравнение с базовата 2015 г.

5 РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ УСЛУГИ

След десетилетие на умерено увеличение общият брой влак-километри в ЕС (както превоз на пътници, така и превоз на товари) беше сериозно повлиян от пандемията от COVID-19. През 2020 г. услугите за железопътен превоз на товари са намалели с 8 % във влак-километри в сравнение с 2019 г., а услугите за превоз на пътници са отбелязали по-рязък спад от 46 %. Към 2021 г. обаче товаропотокът се бе възстановил напълно, достигайки нивата от 2019 г., преди да отбележи лек спад през 2022 г. Що се отнася до пътническите услуги, през 2022 г. те са се възстановили до 96 % от нивата преди пандемията, достигайки 395 милиарда пътник-километра.

Фигура 2: Пътникопоток и товаропоток (в пътник-км, тон-км и влак-км, 2018—2022 г.)

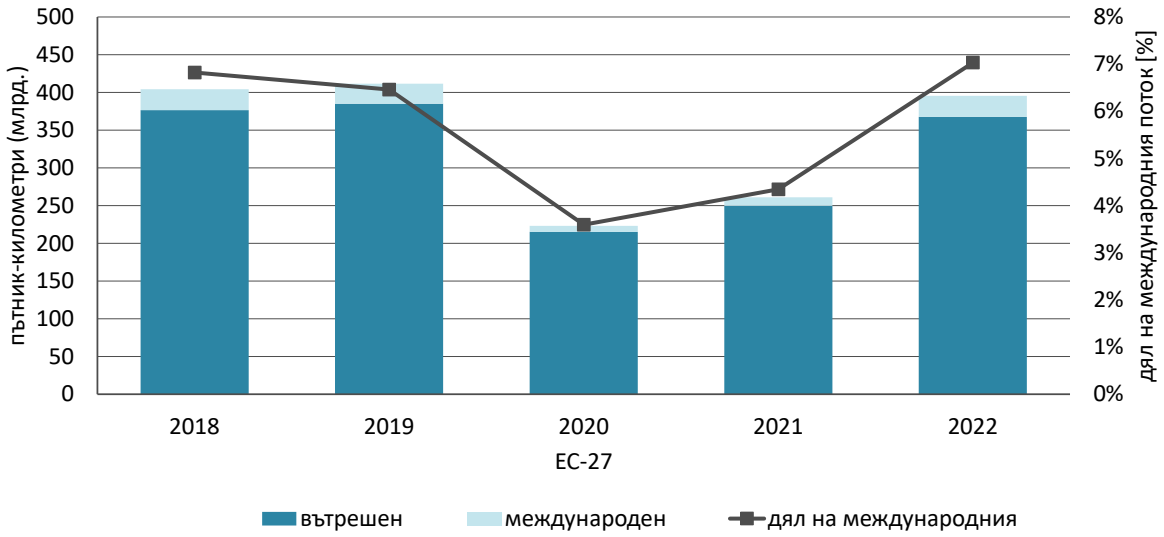


Източник: ПНЖП, 2022 г.

През 2022 г. с железопътен транспорт са били превозени приблизително 1,5 милиарда тона товари и 6,6 милиарда пътници, което отразява възстановяването от резкия спад, наблюдаван по време на пандемията от COVID-19.

Преобладаващи са били вътрешните пътнически превози, с дял от 93 % от всички пътник-километри в ЕС-27. Пандемията подсили допълнително преобладаващото вътрешно измерение на железопътния превоз на пътници. Преди кризата международните пътнически превози са съставлявали около 7 % от всички железопътни превози, но през 2020 г. този дял е спаднал до по-малко от 4 % поради ограниченията за пътуване. Към 2022 г. делът на международните железопътни превози на пътници се е възстановил до 7 %.

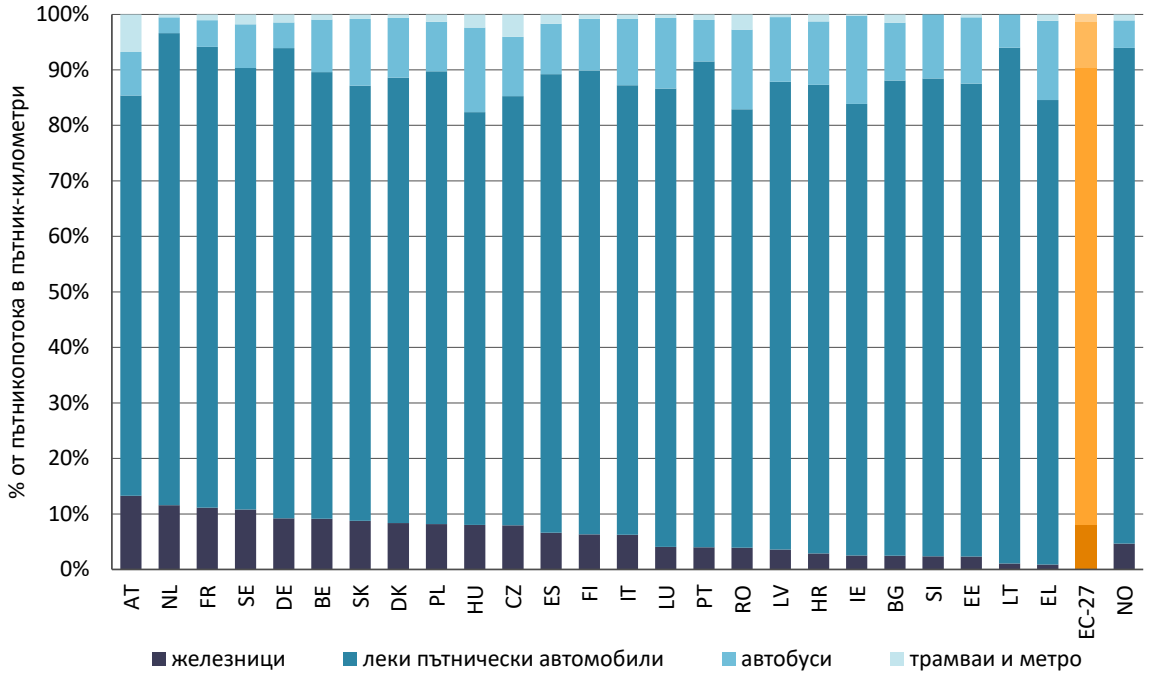
Фигура 3: Развитие на железопътния пътникопоток (вътрешен, международен и дял на международния поток в общия поток) (в милиарди пътник-километри, 2018—2022 г.)



Източник: ПНЖП, 2022 г.

През 2020 г. средната склонност на европейците да пътуват с влак рязко е спаднала до 500 пътник-километра на жител годишно, спрямо 934 км през 2019 г. Към 2022 г. този показател частично се е възстановил до 888 км на жител. Делът на железопътния транспорт от всички видове транспорт, който през 2019 г. е бил 7,8 %, през 2020 г. е спаднал с 2,4 процентни пункта, тъй като все повече хора са започнали да използват лични автомобили. Към 2022 г. обаче той се е възстановил до 8,1 %, надхвърляйки нивата отпреди пандемията, но автомобилният транспорт остава преобладаващият вид с дял 82,4 %.

Фигура 4: Разпределение по видове сухопътен превоз на пътници, по държави (% през 2022 г.)

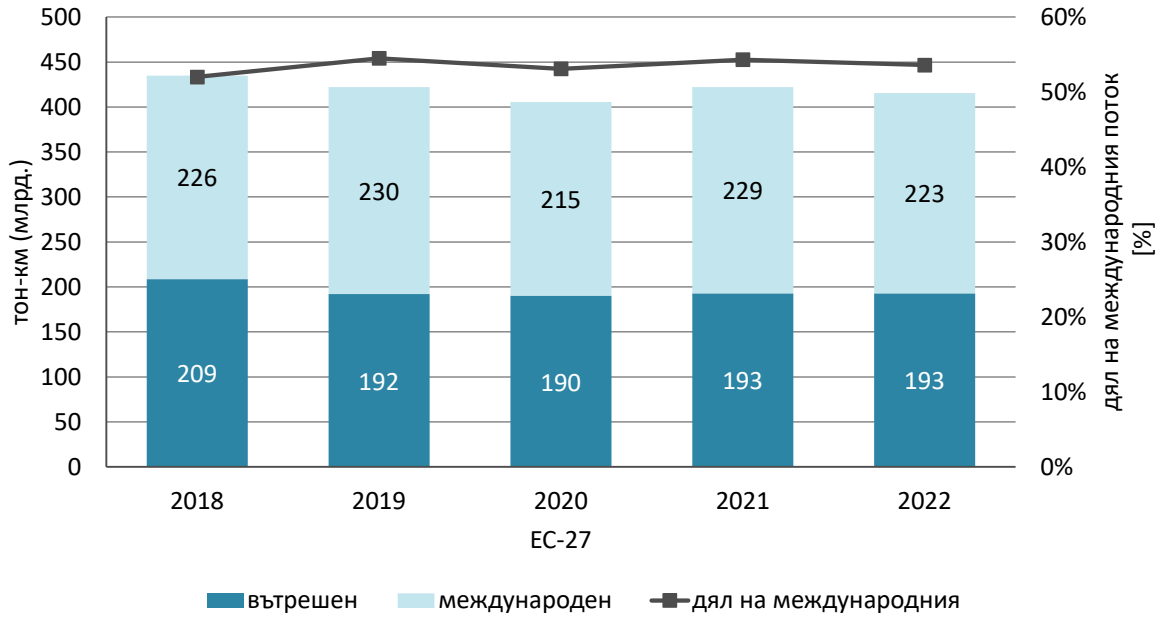


Източник: Евростат, 2024 г. (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_psmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms)

Общият железопътен товаропоток в ЕС-27 намалява от 422 млрд. тонкилометра през 2019 г. на 405 млрд. тонкилометра през 2020 г. вследствие на пандемията. Към 2022 г. той почти се възстановява до 416 млрд. тонкилометра, приближавайки се до нивата отпреди пандемията.

Делът на международните услуги за железопътен превоз на товари остава неизменно над 50 % през целия период, като достига връх от 55 % през 2019 г. и се стабилизира на 54 % през 2022 г. Тази стабилност е в контраст с по-изразеното въздействие на пандемията върху международния железопътен превоз на пътници.

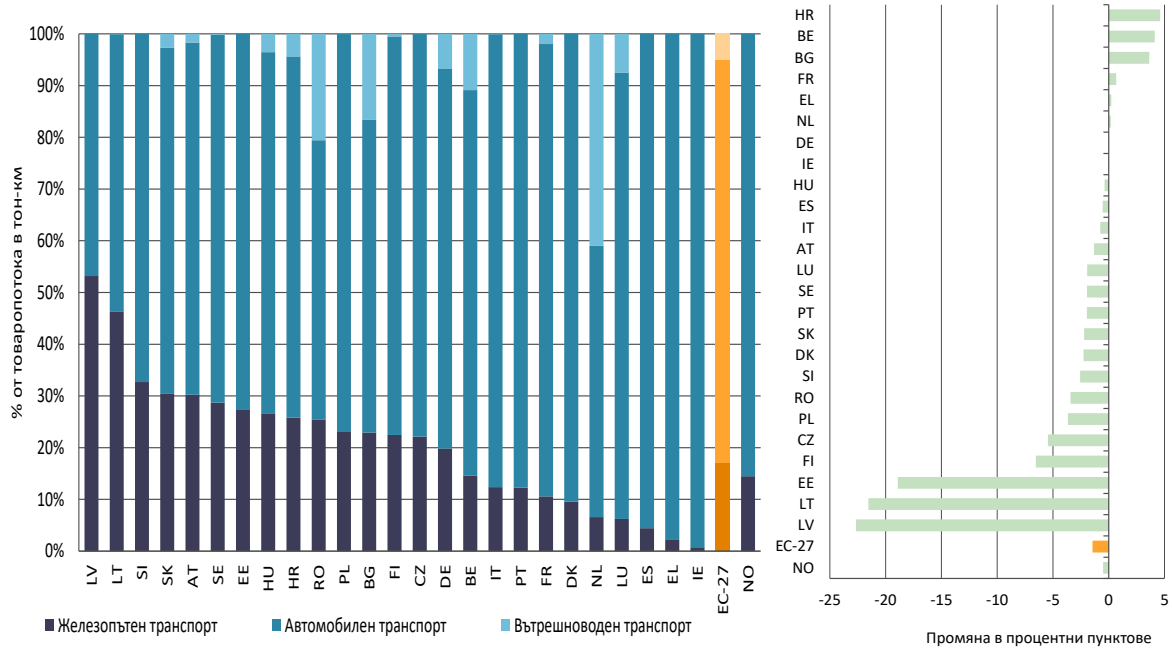
Фигура 5: Развитие на железопътния товаропоток (вътрешен, международен и дял на международния поток в общия поток) (в млрд. тонкилометри, 2018—2022 г.)



Източник: ПНЖП, 2022 г.

Между 2018 г. и 2022 г. автомобилният транспорт остава преобладаващият вид товарен транспорт в ЕС-27, като неизменно надхвърля 75 % от общия обем на сухопътния превоз на товари в тонкилометри и през 2022 г. достига връх от 77,7 %. През същия период делът на железопътния транспорт от всички видове транспорт намалява от 18,7 % на 17,2 %, което показва продължаващо преминаване към автомобилен транспорт, въпреки че интермодалният железопътен транспорт се представя относително по-добре от превоза на насипни товари и от превоза с единични вагони. Общият спад е особено изразен в Латвия, Естония и Литва, където товаропотокът е намалял значително поради свития търговски обмен с Русия.

Фигура 6: Разпределение по видове сухопътен превоз на товари по държави (% през 2022 г.) и промяна в процентни пунктове при железопътния транспорт (2018—2022 г.)



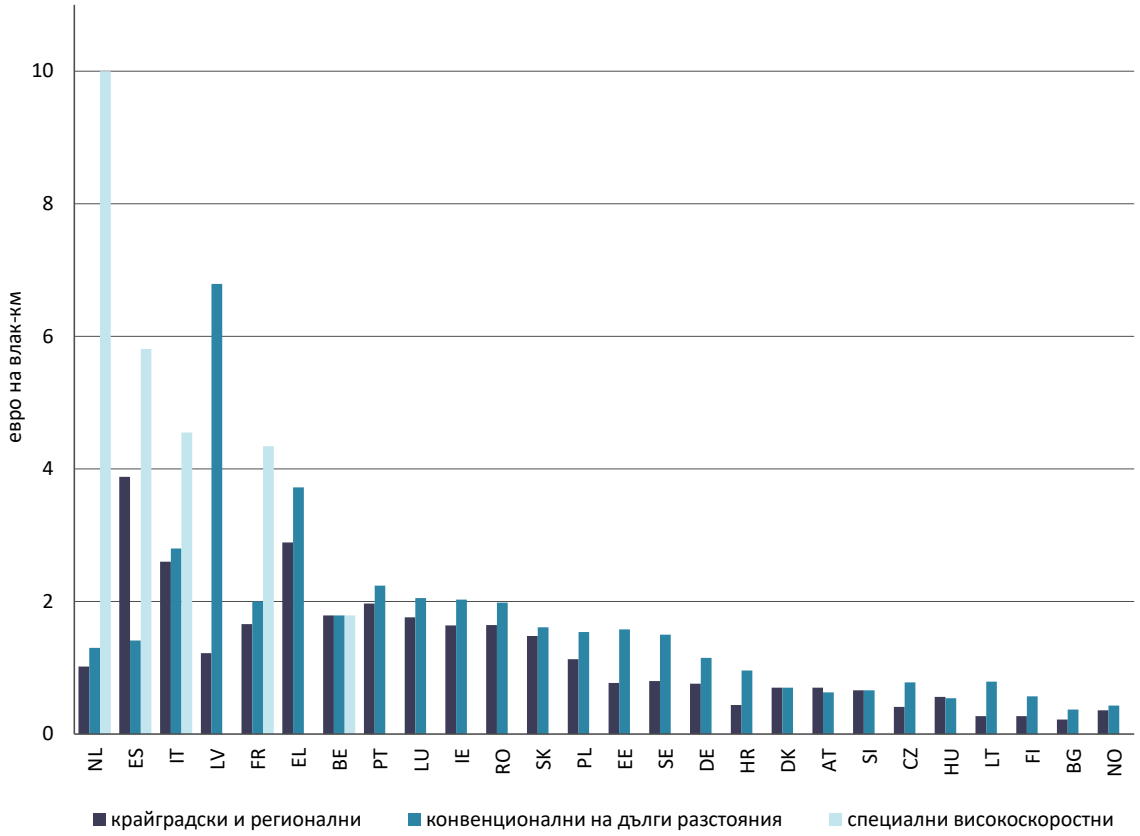
Източник: Евростат, 2024 г. (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms)

6 РАЗВИТИЕ НА РАМКОВИТЕ УСЛОВИЯ В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ СЕКТОР

6.1 Налагане на такси за ползването на инфраструктурата

През 2022 г. таксите за достъп до железопътната инфраструктура за високоскоростни влакове (без надценки) са останали по-високи от тези за другите пътнически услуги във всички държави, в които се прилагат такива такси. Таксите за достъп до високоскоростни железопътни линии като цяло обаче са били по-ниски през 2022 г. в сравнение с 2018 г. в държавите членки с високоскоростни мрежи.

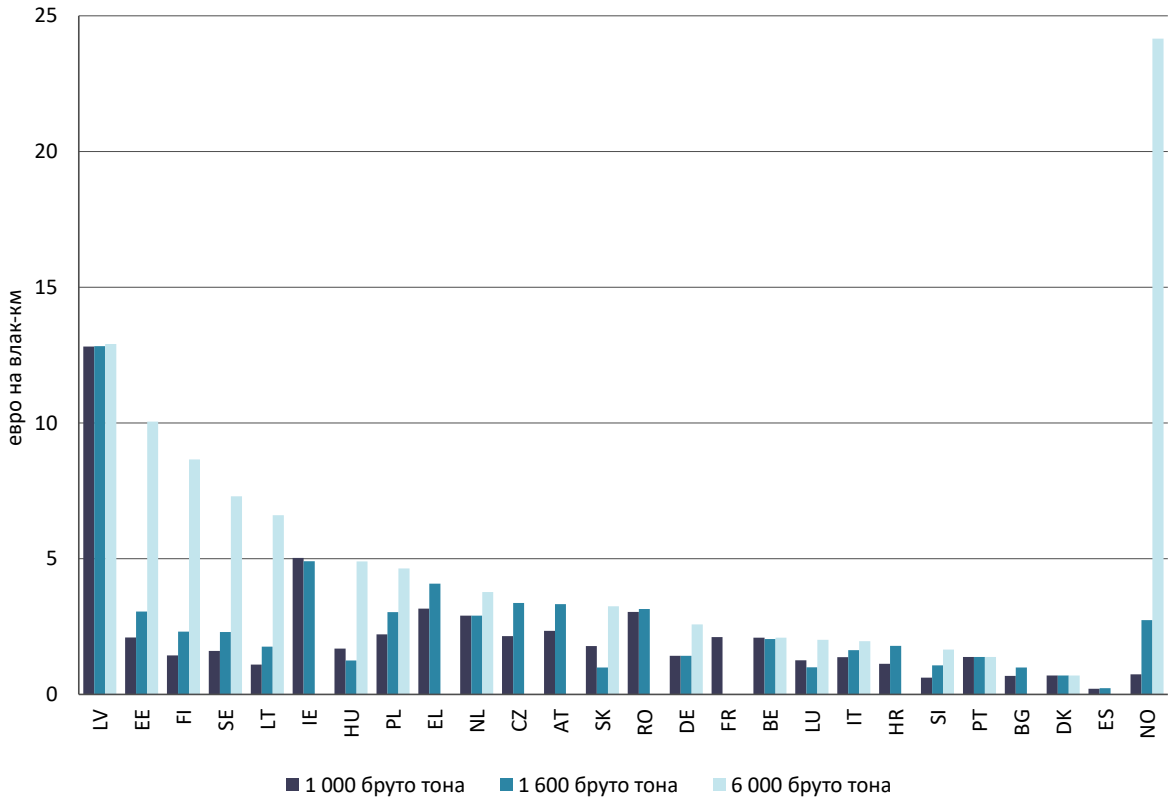
Фигура 7: Такси за достъп (без надценки) за различните категории пътнически влакове, по държави (в евро на влак-километри, 2022 г.)



Източник: ПНЖП, 2022 г.

Наблюдение на таксите за превоз на товари (без надценките) се извършва за три различни групи максимален бруто тонаж (1000, 1600 и 6000). В повечето държави членки таксите за достъп се увеличават с размера на влака, но не непременно пропорционално на тонажа.

Фигура 8: Такси за достъп (без надценки) за различните категории товарни влакове, по държави (в евро на влак-километри, 2022 г.)



Източник: ПНЖП, 2022 г.

С цел да се смекчи икономическото въздействие на пандемията от COVID-19 Регламент (ЕС) 2020/1429, приет през октомври 2020 г., даде възможност на държавите членки временно да отменят, да намалят или да отложат таксите за достъп до железопътната инфраструктура[7]. Тази мярка осигури съществено финансово облекчение на железопътните предприятия, особено на тези в областта на пътническия транспорт, тъй като потокът намаля. Срокът на действие на Регламента, първоначално определен като ограничен във времето, беше удължаван четири пъти и в крайна сметка изтече на 31 декември 2022 г. Той изигра решаваща роля за поддържането на железопътния транспорт по време на пандемията, подпомагайки възстановяването на сектора след възстановяването на превоза на пътници.

6.2 Разпределяне на капацитета и ограничения на инфраструктурата

През 2022 г. мрежата на ЕС-27 имаше обща комбинирана интензивност на използване (товарни и пътнически влакове) от 18,7 хиляди влак-километра на линеен километър, което представлява малко по-високо ниво от нивата преди пандемията (18,1 през 2018 г.). Пътническите влакове съставляват 79 % от това използване.

[7] Регламент (ЕС) 2020/1429 на Европейския парламент и на Съвета от 7 октомври 2020 г. за установяване на мерки за устойчив железопътен пазар с оглед на избухването на COVID-19 (ОВ L 333, 12.10.2020 г., стр. 1).

Общата дължина на железния път, за който ЕС-27 посочва, че е бил претоварен, се е увеличила значително между 2018 г. и 2020 г., но през 2022 г. е намаляла леко до 6711 километра, включително 3523 километра железопътни коридори за товарни превози. Резкият скок спрямо нивата от 2018 г. се дължи до голяма степен на промяна в критериите на Италия за обявяване на даден участък за претоварен.

В случаите на претоварване услугите, които най-често се определят като приоритетни от държавите членки, са услугите, предоставяни в рамките на ЗИОУ, следвани от международните услуги за превоз на пътници, докато превозът на товари рядко се смята за приоритетен[8].

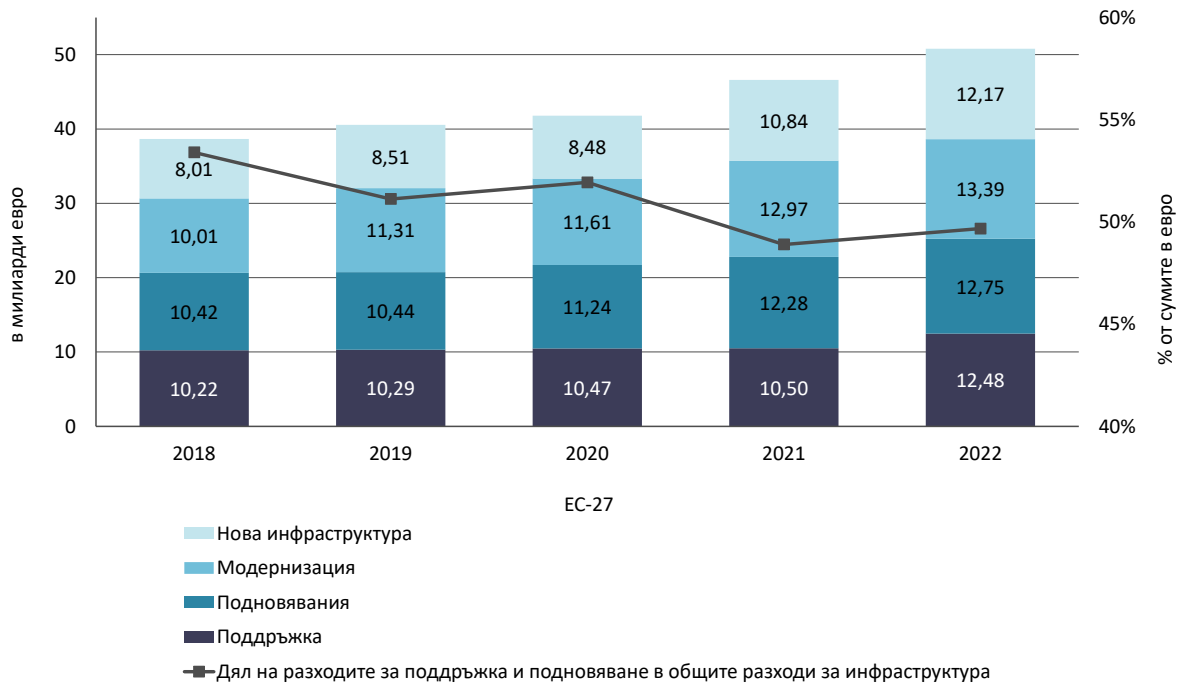
С цел да се насърчи по-ефективното използване на мрежата и да се преодолее несъвместимостта между заварените национални системи за управление на влаковете, се въвежда обща европейска система за сигнализация — Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS). Към момента на публикуване на настоящия доклад около 14 % от основната мрежа е оборудвана с ERTMS, а за още 19 % са сключени договори. Въпреки че е постигнат напредък, внедряването все още изостава от първоначалните цели, така че са необходими по-големи усилия за ускоряване на изпълнението.

6.3 Разходи за инфраструктура и финансиране

Общите номинални разходи на ЕС-27 за инфраструктура са се увеличили от 38,7 млрд. евро през 2018 г. на 50,8 млрд. евро през 2022 г. През 2022 г. разходите са разпределени относително равномерно между категориите: 25 % за поддръжка, 25 % за подновяване, 26 % за модернизация и 24 % за нови инвестиции в инфраструктура. Въпреки забележителния номинален растеж, високата инфлация през този период е намалила реалните увеличения. Когато се коригира спрямо ценовите нива от 2018 г., реалният растеж е по-умерен и възлиза на около 5 % в реално изражение.

[8] Общо 14 държави са посочили, че в случай на претоварване дават приоритет на превозите по ЗИОУ. На практика обаче в определени моменти или в зависимост от местните обстоятелства може да възникнат отклонения.

Фигура 9: Разходи за инфраструктурата и дял на разходите за поддръжка и подновяване (в млрд. евро, 2018—2022 г.)



Източник: ПНЖП, 2022 г.

През 2022 г. общите разходи за поддръжка и подновяване в ЕС-27 възлизат на 25,2 млрд. евро, което представлява 50 % от общите разходи за инфраструктурата, като между отделните държави се наблюдават значителни различия. Националните бюджети продължават да бъдат основният източник на финансиране и осигуряват 70 % от общите разходи за железопътната инфраструктура. Съфинансирането от ЕС възлиза на 8 %, а останалите 22 % се набавят от други източници, включително заеми, финансиране със собствен капитал и такси.

6.4 Качество на железопътните транспортни услуги

Безопасността остава основен приоритет за развитието на единното европейско железопътно пространство, а Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (ERA) продължава да наблюдава напредъка по отношение на безопасността и оперативната съвместимост. В доклада си за 2024 г.[9] ERA отново изтъква, че европейските железници остават сред най-безопасните видове транспорт в света. Смята се, че пътуването с кола е почти 84 пъти по-рисковано от пътуването с влак, а пътуването с автобус е 7,3 пъти по-рисковано от пътуването с влак.

Средната точност на регионалните и местните пътнически превози[10] в ЕС-27 е 90 % през 2022 г., което представлява спад в сравнение с 94 % през 2020 г., но все пак е по-висока

[9] Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2024 (https://www.era.europa.eu/content/report-railway-safety-and-interoperability-eu-2024).

[10] Според ПНЖП пътнически влак се смята за точен, ако има закъснение от не повече от 5 минути.

от нивата преди пандемията. Средната точност на услугите на дълги разстояния и високоскоростните услуги за превоз на пътници се е понижила до 87 % през 2022 г. в сравнение с 93 % през 2020 г.

По отношение на надеждността[11] делът на отменените регионални и местни услуги се е увеличил от 1,9 % през 2018 г. на 4,4 % през 2022 г. При услугите за дълги разстояния и високоскоростните услуги отменените пътувания са се увеличили от 1,3 % през 2018 г. на 4,9 % през 2022 г. Предизвикателствата, които влияят на надеждността, включват недостиг на персонал, остаряваща инфраструктура и забавяния в поддръжката.

При железопътния превоз на товари средната точност[12] на вътрешните услуги в ЕС-27 е била 56 % през 2022 г., а при международните услуги за превоз на товари — 42 %. Делът на услугите с отменени вътрешни превози на товари е достигнал 8,1 % през 2022 г., докато от международните превози са били отменени 14,5 %.

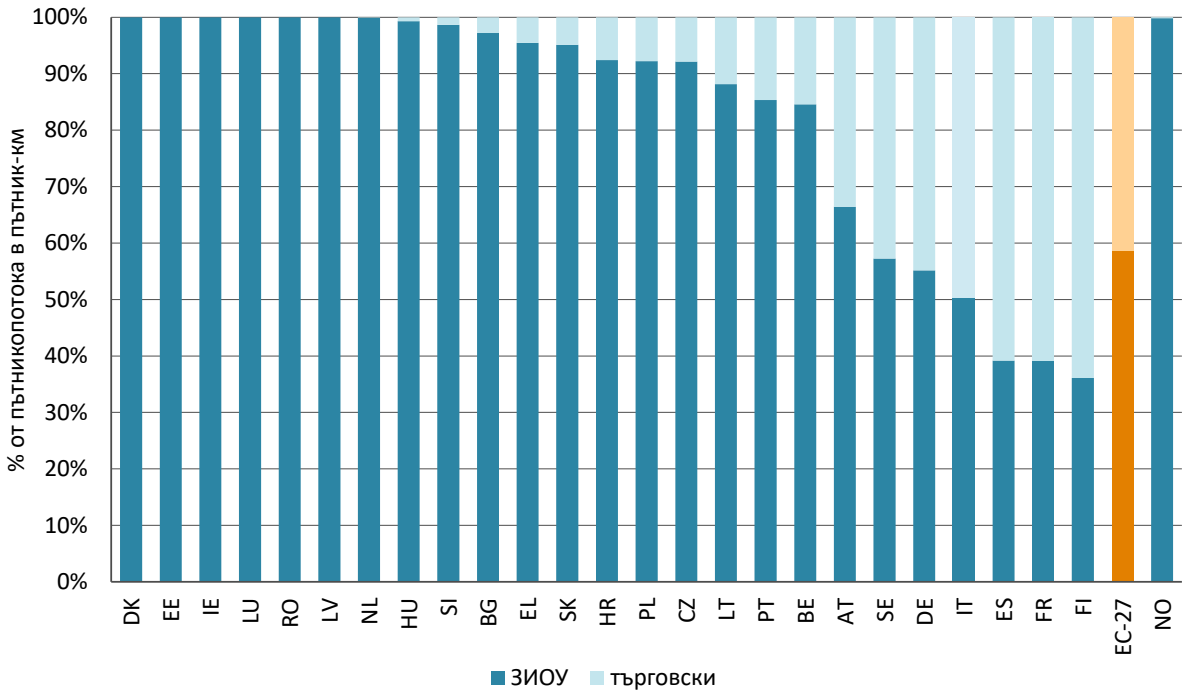
6.5 Обществени поръчки за услуги

През 2022 г. услугите за превоз на пътници в рамките на ЗИОУ съставляват средно 58,7 % от общия брой пътник-километри в ЕС-27, което представлява спад спрямо 66 % през 2020 г. Този спад отразява постепенния преход към по-конкурентен железопътен пазар. В Дания, Естония, Ирландия, Латвия, Люксембург, Нидерландия и Румъния почти цялото движение на пътници е обхванато от ЗИОУ. Услугите в рамките на ЗИОУ са предимно вътрешни и представляват 99,1 % от пътник-километрите в рамките на ЗИОУ през 2022 г., като регионалните услуги преобладават над услугите на дълги разстояния.

Делът на търговските оператори на пазара се е увеличил между 2018 г. и 2022 г. В областта на търговските пътнически превози работещите в условия на конкуренция предприятия са имали пазарен дял от 12,6 % през 2022 г., което представлява увеличение спрямо 6 % през 2018 г. На пазара на ЗИОУ делът на работещите в условия на конкуренция предприятия се е увеличил до 21 % през 2022 г., което представлява ръст от 8 процентни пункта спрямо 2018 г.

[11] Определена по отношение на дела на отменените услуги.
[12] Според ПНЖП товарен влак се смята за точен, ако има закъснение от не повече от 15 минути.

Фигура 10: Дял на превоза на пътници, предлаган съответно в рамките на ЗИОУ и на търговски железопътни услуги, по държави (% от пътникопотока в пътник-километри, 2022 г.)



Източник: ПНЖП, 2022 г.

От 231 милиарда пътник-километри в ЕС-27 в рамките на ЗИОУ през 2022 г. 29 % са били по услуги, възложени при състезателна тръжна процедура. Подобно на предишни години, най-големият пътникопоток, възложен при състезателна тръжна процедура, е бил концентриран в две държави, които са либерализирали своите услуги по-рано: Германия (81 %) и Швеция (13 %). Компенсацията в рамките на ЗИОУ продължава да е значителен източник на приходи за железопътните предприятия в повечето държави членки.

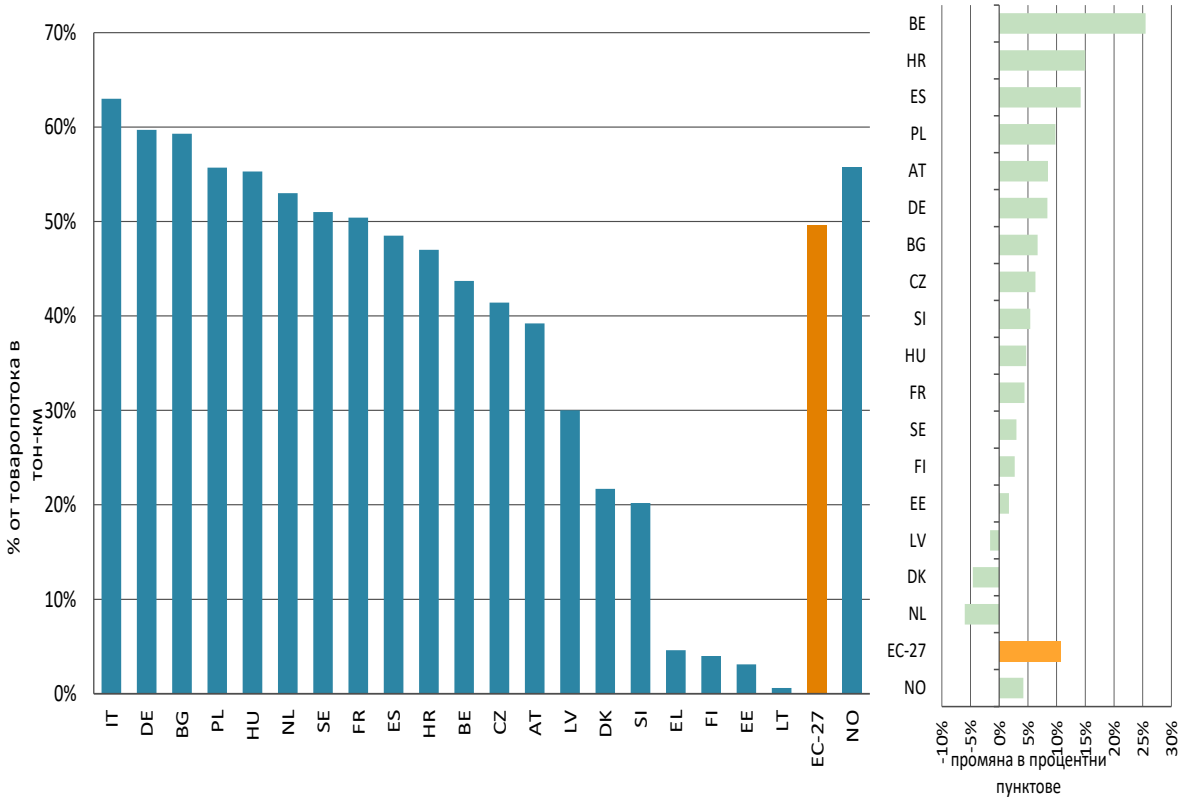
6.6 Лицензиране

През 2022 г. в ЕС-27 са докладвани общо 1202 действащи лицензи за железопътни предприятия, което представлява ръст спрямо 1192 през 2020 г. Със своите 490 лицензирани железопътни предприятия Германия продължава да има най-големия брой действащи лицензи, следвана от Полша – със 126, и Чехия – със 109.

6.7 Степен на отваряне на пазара и използване на правата за достъп

През 2022 г. пазарният дял на новите участници в сектора на железопътния превоз на товари в ЕС-27 е достигнал 49 %, продължавайки възходящата тенденция от 39 % през 2018 г.

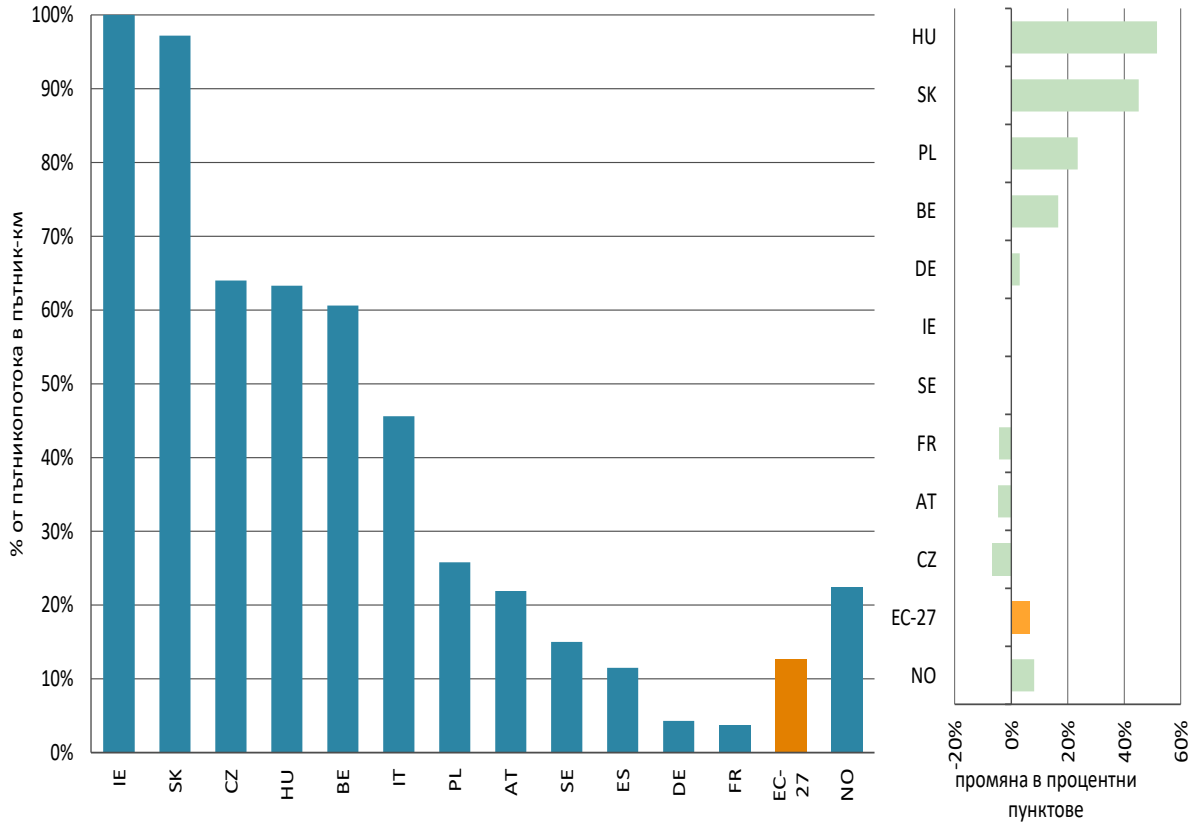
Фигура 11: Пазарен дял на работещите в условия на конкуренция предприятия на пазара на железопътни товари, по държави (% през 2022 г.), и промяна в процентни пунктове (2018—2022 г.)



Източник: ПНЖП, 2022 г.

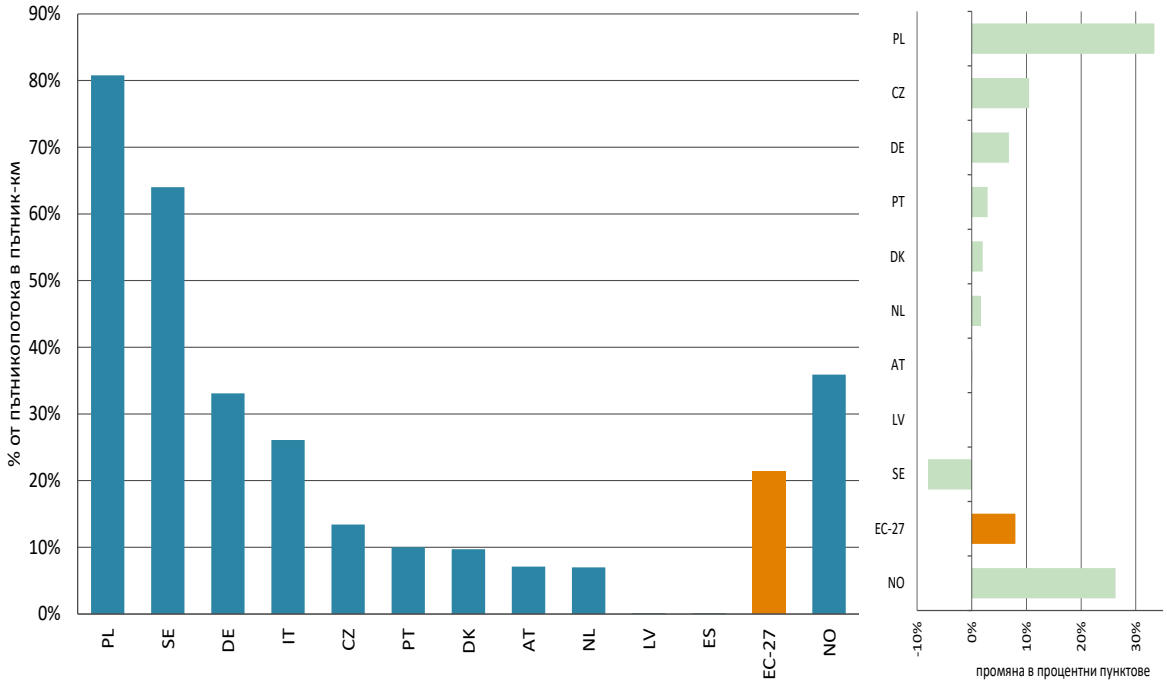
В сектора на търговския железопътен превоз на пътници новите участници са имали пазарен дял от 12,6 % през 2022 г., което е почти двойно повече от отчетените 6,6 % през 2020 г. На националния пазар на пътнически превози в рамките на ЗИОУ работещите в условия на конкуренция предприятия са имали 21 % пазарен дял през 2022 г., което представлява значително увеличение в сравнение с 18,5 % през 2020 г.

Фигура 12: Пазарен дял на работещите в условия на конкуренция предприятия на пазара на търговски услуги за превоз на пътници, по държави (% през 2022 г.), и промяна в процентни пунктове (2018—2022 г.)



Източник: ПНЖП, 2022 г.

Фигура 13: Пазарен дял на работещите в условия на конкуренция предприятия на пазара за превоз на пътници в рамките на ЗИОУ, по държави (% през 2022 г.), и промяна в процентни пунктове (2018—2022 г.)



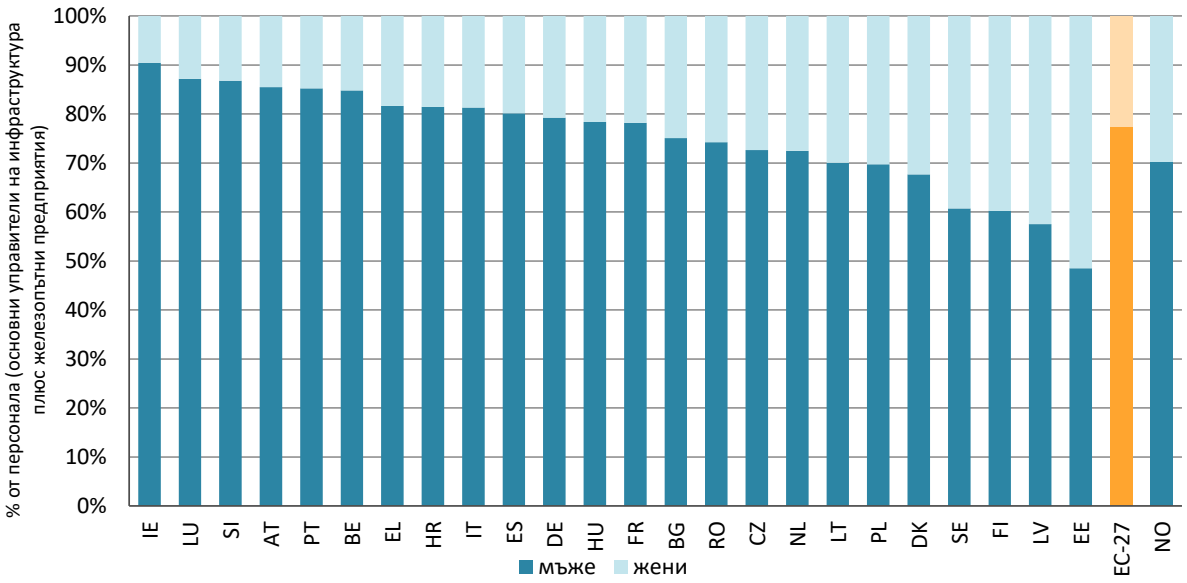
Източник: ПНЖП, 2022 г.

6.8 Заетост и социални условия

До края на 2022 г. в железопътния сектор на ЕС-27 са били заети приблизително 900 000 души, като около 511 000 от тях са служители на железопътни предприятия, а 389 000 — на управители на инфраструктури. Това представлява слабо намаление в сравнение с данните от 2020 г.

Работната сила в железопътния сектор продължава да е съставена предимно от мъже, като през 2022 г. едва до 23 % от служителите са жени, което представлява увеличение с един процентен пункт от 2020 г. насам.

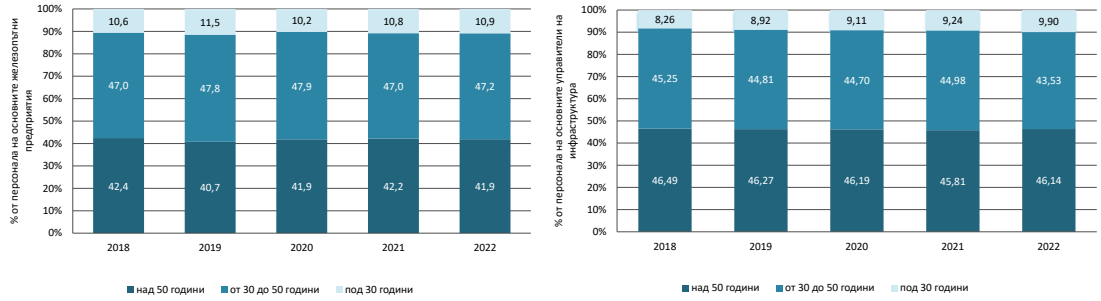
Фигура 14: Общо служители (основни управители на инфраструктура плюс железопътни предприятия) по пол (% през 2022 г.)



Източник: ПНЖП, 2022 г.

Застаряващата работна сила продължава да буди загриженост, въпреки че се наблюдава леко подобрение. През 2022 г. средно 41,9 % от служителите на железопътните предприятия са били на възраст над 50 години, което означава лек спад в сравнение с 42,4 % през 2018 г. Делът на по-младите служители под 30 години се е увеличил леко от 10,6 % през 2018 г. на 10,9 % през 2022 г.

Фигура 15: Служители по възрастови групи, основни железопътни предприятия и управители на инфраструктура (%, 2018—2022 г.)



Източник: ПНЖП, 2022 г.

Заетостта на пълен работен ден е най-често срещаният статут за служителите както при управителите на инфраструктура, така и при железопътните предприятия.

7 Заключения

Европейският железопътен сектор демонстрира значителна устойчивост след пандемията от COVID-19. Пътникопотокът, който отбеляза рязък спад от 46 % през 2020 г. в сравнение с 2019 г., се възстанови до 96 % от нивата преди пандемията през 2022 г., като общият брой пътник-километри достигна 395 милиарда. Услугите за превоз на товари претърпяха малко по-умерено въздействие, като възстановяването вече беше постигнато до 2021 г., когато обемите се върнаха до нивата от 2019 г. През 2022 г. обаче се наблюдава леко свиване на обемите на пазара на железопътния превоз на товари.

Възстановяването на железопътния сектор бе подпомогнато от целенасочени намеси на ЕС, включително Регламент (ЕС) 2020/1429, който даде възможност на държавите членки да отменят таксите за достъп, за да облекчат финансовото положение на железопътните предприятия. Тези мерки доведоха до незабавно облекчение и позволиха на сектора да поддържа дейността си в разгара на пандемията. Тъй като държавите членки продължават да изпълняват националните планове за възстановяване и устойчивост в рамките на Механизма за възстановяване и устойчивост на ЕС, инвестициите в железопътния транспорт се очаква да играят централна роля в стимулирането на икономическия растеж и на растежа, свързан с мобилността.

Железопътният транспорт остава ключов компонент от стратегията на ЕС за постигане на климатичните му цели. С едва 0,3 % от общите емисии на парникови газове, свързани с транспорта, железопътният транспорт е най-екологичният вид моторизиран транспорт. Електрификацията на 57 % от железопътната мрежа на ЕС и продължаващото преоборудване на товарните вагони с по-тихи и по-екологични технологии подчертават ангажимента на сектора да намали своето въздействие върху околната среда. Инвестициите в железопътния транспорт в рамките на Зеления пакт и Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност имат за цел да удвоят железопътния товарен превоз и да утроят високоскоростния пътнически превоз до 2050 г. в сравнение с базовото ниво от 2015 г., отбелязвайки значителна промяна към устойчив транспорт.

Шумовото замърсяване остава проблем, като 22 милиона души в Европа са изложени на вредния шум от железопътния транспорт. Решения на този проблем се търсят с инициативи на ЕС, като модернизиране на товарните вагони с безшумни спирачни блокове и преразглеждане на техническите спецификации за шума. Продължителната финансова и нормативна подкрепа е от решаващо значение за постигането на амбициозните цели за устойчивост.

Либерализацията на пазара стимулира конкуренцията в европейския железопътен сектор, като новите участници на пазара спечелиха значителен пазарен дял, особено в областта на товарния транспорт. В този сегмент средният пазарен дял на работещите в условия на конкуренция предприятия в ЕС-27 се е увеличил от 39 % на 49 % между 2018 г. и 2022 г. На пазара на пътнически превози увеличението на пазарния дял на работещите в условия на конкуренция предприятия също е значително, както за търговските услуги (12,6 % пазарен дял, с 6,6 % увеличение между 2018 г. и 2022 г. г.), така и за ЗИОУ (21 % пазарен дял, или +8 % в сравнение с 2018 г.). Предизвикателствата обаче продължават да съществуват, включително различията в таксите за достъп и необходимостта от по-равномерно прилагане на действащите регламенти в държавите

членки. С пълното прилагане на правилата от четвъртия железопътен пакет13 се очаква по-нататъшно отваряне на пазара, което би трябвало да стимулира нововъведенията и да повиши качеството на услугите както за пътниците, така и за товарите.

Комисията ще продължи да следи отблизо дали четвъртият железопътен пакет14 се транспонира правилно в националното законодателство и се прилага, за да се гарантира, че ще бъде постигнат пълният му потенциал.

През 2022 г. услугите в рамките на ЗИОУ са представлявали значителна част от железопътния превоз на пътници. Средно услугите за превоз на пътници в рамките на ЗИОУ съставляват 58,7 % от общия брой пътник-километри в ЕС-27, което е спад спрямо 66 % през 2020 г. Това предполага постепенно преминаване към по-конкурентен железопътен пазар. Състезателните тръжни процедури за ЗИОУ са се увеличили и се очаква да продължат да се увеличават в следващите години, подобрявайки качеството на услугите и ефективността на разходите. Въпреки това остават предизвикателствата, свързани с балансирането на либерализацията на пазара и осигуряването на справедлив достъп, особено в по-слабо населените региони. ЕС насърчава по-голяма прозрачност и конкуренция, за да оптимизира социалното и икономическото въздействие.

Високоскоростните железопътни линии са в основата на усилията за модернизация на транспорта в Европа. Мрежата се е разширила до 12 015 километра през 2022 г., като до 2035 г. се планира да бъдат добавени още 1600 километра. Испания, Франция и Италия продължават да са лидери в инвестициите във високоскоростни железопътни линии, допринасяйки за по-добрата свързаност и по-краткото пътуване в целия континент.

Инвестициите в инфраструктурата продължават да бъдат от решаващо значение, като ЕС отпуска значителни средства посредством механизми като Механизма за свързване на Европа и Кохезионния фонд. При тези инвестиции предимство се дава на проектите, които са насочени към премахване на затруднения, подобряване на мултимодалната свързаност и модернизиране на съществуващата инфраструктура. Акцентът върху цифровизацията, включително внедряването на ERTMS, допълнително укрепва способността на железопътния транспорт да удовлетворява бъдещите потребности в областта на мобилността.

Цифровите технологии ще внесат значителни подобрения в железопътния сектор, повишавайки оперативната ефективност и подобрявайки преживяването на пътниците. Въвеждането на ERTMS — ключов компонент от стратегията на ЕС за цифровия преход, ще подобри оперативната съвместимост и безопасността на железопътните мрежи в Европа, въпреки че до момента само около 33 % от основната мрежа са оборудвани с ERTMS или има сключени договори за нейното инсталиране. Освен това инвестициите в интелигентни системи за издаване на билети и платформи за данни в реално време ще спомогнат за по-добрата достъпност и удобството на железопътния транспорт за пътниците.

[13] Преходният период, предвиден в Регламент (ЕО) № 1370/2007, за да се даде възможност на държавите членки постепенно да отворят пазара на железопътния транспорт и да обявят търгове за обществени поръчки за железопътни услуги, изтече през декември 2023 г.

[14] По-специално, че се спазва принципът на задължително провеждане на търгове за обществени поръчки в областта на железопътния превоз на пътници.

Нововъведенията чрез съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“ насърчават развитието в области като автоматичната експлоатация на влаковете, цифровото управление на товарните превози и устойчивото управление на активите. Тези инициативи са в съответствие с по-общите цели на ЕС да позиционира железопътния транспорт като гръбнака на една мултимодална, устойчива транспортна система.

С прехода на Европа към по-екологично и по-свързано бъдеще железопътният транспорт ще играе ключова роля за намаляване на емисиите, подобряване на мобилността и стимулиране на икономическия растеж. Непрекъснатите инвестиции в инфраструктурата, отварянето на пазара и технологичните нововъведения са от съществено значение за постигането на виждането на ЕС за устойчива транспортна система до 2050 г. Пълното прилагане на четвъртия железопътен пакет, укрепването на презграничната свързаност, преодоляването на ограниченията в капацитета и осигуряването на по-справедлив достъп до железопътните услуги ще бъдат ключови приоритети през следващите години.

Чрез интегрирането на тези стратегически елементи европейският железопътен сектор има възможност да бъде водещ в преустройството на транспортната среда на континента и да допринесе за изпълнението на обещанието за устойчива, ефективна и приобщаваща мобилност.