

Briuselis, 2023 m. rugsėjo 13 d.
(OR. en)

12963/23

TRANS 349

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2023 m. rugsėjo 13 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2023) 510 final
Dalykas:	KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI Aštuntoji geležinkelių transporto rinkos plėtros stebėsenos ataskaita pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES 15 straipsnio 4 dalį

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2023) 510 final.

Pridedama: COM(2023) 510 final



Briuselis, 2023 09 13
COM(2023) 510 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

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

{SWD(2023) 288 final}

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

Aštuntoji 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 stebėseną yra labai svarbi siekiant suprasti rinkos pokyčius ir priimti informacija pagrįstus politinius sprendimus.

Ši ataskaita apima duomenis iki 2020 m., įskaitant COVID-19 pandemijos poveikio sektoriui duomenis.

Per 2015–2020 m. laikotarpį nustatyta keletas pagrindinių faktų.

- 2015–2019 m. keleivių vežimo apimtis, vertinant keleivių nuvažiuotus kilometrus, kasmet vidutiniškai augo 3 proc. Tačiau 2020 m. dėl COVID-19 pandemijos metu taikytų priemonių, įskaitant kelionių ribojimą, keleivių nuvažiuotų kilometrų skaičius smuko 46 proc.¹
- 2015–2019 m. krovinių vežimas tonkilometrais taip pat kasmet didėjo 3 proc. Nors ir ne tokiu dideliu mastu kaip keleivių vežimą geležinkeliais, krovinių vežimą geležinkeliais taip pat paveikė pandemija – 2019–2020 m. šis sumenko 8 proc.
- Daugumoje šalių 2015–2019 m. geležinkeliais vežamų keleivių dalis šiek tiek padidėjo. Tačiau 2020 m. kilus pandemijai keleivių dalis sumažėjo 2,4 procentinio punkto. Ši pandemija neigiamai atsiliepė ne tik geležinkelio transporto paklausai (individualiems poreikiams patenkinti dažniau buvo naudojamosi asmeninėmis transporto priemonėmis), bet ir pasiūlai (buvo atšaukti kai kurie komerciniai traukiniai).
- Nuo 2015 iki 2020 m. greitųjų traukinių tinklo ilgis padidėjo beveik 1 500 km, tačiau dėl pandemijos metu taikyto kelionių ribojimo 2020 m. labai sumažėjo greitųjų traukinių paslaugomis besinaudojusių keleivių nuvažiuotų kilometrų skaičius. Kita vertus, remiantis 2019 m. duomenimis, keleivių nuvažiuotų kilometrų skaičiaus pokyčiai teikia vilčių. Jei 2015–2019 m. keleivių nuvažiuotų kilometrų skaičiaus augimo tendencija tęstųsi, būtų pasiekti ir net viršyti Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje nustatyti keleivių, besinaudojančių greitųjų traukinių paslaugomis, skaičiaus tikslai 2030 ir 2050 m.
- 2020 m. galiojo 1 192 geležinkelio įmonių licencijos, t. y. 100 licencijų daugiau nei 2018 m.
- Vidutinė rinkoje įsitvirtinusių įmonių konkurentų – naujų rinkos dalyvių – rinkos dalis 2020 m. buvo tokia:
 - 46 proc. krovinių vežimo geležinkeliais rinkų (padidėjo 11 procentinių punktų,

¹ Remiantis preliminariais 2021 m. surinktais duomenimis, keleivių ir krovinių vežimo geležinkeliais apimtys palaipsniui grįžta į pirminę padėtį.

palyginti su 2015 m.);

- 14 proc. keleivių vežimo pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimą (VPI) ir komercinių keleivių vežimo rinkų (padidėjo 2 procentiniais punktais, palyginti su 2015 m.).
- Geležinkeliai išlieka viena saugiausių transporto rūšių.
 - 2020 m. pabaigoje geležinkelių sektoriuje dirbo daugiau kaip 910 000 žmonių. Palyginti su 2018 m. duomenimis, šis skaičius nežymiai sumenko.

2. METODIKA

Tai yra aštuntoji 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 dalį². Jos tikslas – pateikti pagrindinių pokyčių geležinkelių transporto rinkose apžvalgą atsižvelgiant į ES geležinkelių rinkos politiką³. Aštuntojoje ataskaitoje daugiausia aptariami 2015–2020 m. pokyčiai, kartu atsižvelgiant į 2019 m. duomenis, siekiant pabrėžti COVID-19 pandemijos poveikį, taip pat aptariamos 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*⁴) informacija, Europos Sąjungos geležinkelių agentūros ataskaitomis⁵, Eurostato ataskaitomis⁶, įvairių sektorių organizacijų surinktais statistiniais duomenimis, pristatymais ir tyrimais. Kai vienintelis šaltinis yra GTRSS reglamentas, siekiant užtikrinti duomenų palyginamumą ataskaitoje vertinami 2015–2020 m. pokyčiai. Naudojant kitus šaltinius ataskaitoje taip pat pateikiami ilgesnio laikotarpio pokyčiai.

Pateikiami 27 ES valstybių narių (dabartinių ES valstybių narių⁷) suvestiniai duomenys ir vidurkiai.

3. GELEŽINKELIAI IR TVARUMAS

Geležinkelių transporto sektoriuje tiesiogiai išmetamas ŠESD kiekis nuo 1990 m. beveik nuolat mažėjo, o 2020 m. iš visų rūšių transporto ES viduje geležinkeliais buvo vežama apie 11,5 proc. krovinių ir 5,1 proc. keleivių. Nors nuo 1990 m. iki 2019 m. geležinkelių transporto sektoriuje išmetamas teršalų kiekis nuolat mažėjo, geležinkeliais vežamų krovinių kiekis tonkilometrais išaugo beveik 10 proc., o keleivių nuvažiuotų kilometrų skaičius padidėjo apie 35 proc. Apskritai geležinkelių transportas yra palyginti mažiau taršus ir

² 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.

³ Be geležinkelių transporto rinkos ataskaitos, Europos Sąjungos geležinkelių agentūra skelbia metines geležinkelių saugos ir sąveikos ataskaitas.

⁴ https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2020_en

⁵ <https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/corporate-publications>

⁶ <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>

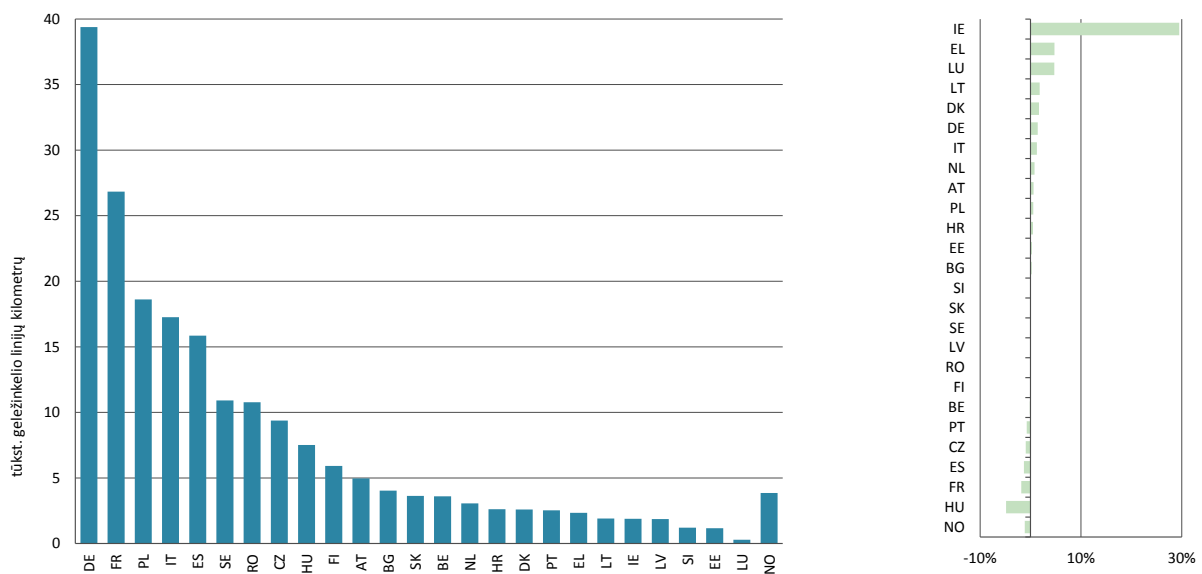
⁷ Norvegija dalyvauja GTRSS, tačiau jos duomenys apskaičiuojant ES bendras vertes ir vidurkius nenaudoti.

efektyviau vartoja energiją nei kitos motorizuotos transporto priemonės. 2020 m. 27 ES valstybėse narėse geležinkelių transporto sektoriuje išmesta 0,4 proc. transporto sektoriuje išmetamo ŠESD ir CO₂ kiekio ir suvartota 1,9 proc. transporto sektoriuje suvartojamos energijos. Kad būtų pasiekti Europos žaliojo kurso tikslai, geležinkelių transportas turės užimti didesnę keleivinio ir krovinio transporto dalį.

4. ES GELEŽINKELIŲ TINKLAS

2020 m. bendras 27 ES valstybių narių geležinkelių tinklo ilgis buvo apie 201 000 geležinkelio linijų kilometrų (0,4 proc. mažiau nei 2015 m.). Apie 57 proc. tinklo buvo elektrifikuota, t. y. 2 410 km geležinkelio linijų daugiau nei 2015 m. (+2,2 proc.).

1 diagrama. Nacionalinių tinklų ilgis pagal šalis (tūkst. geležinkelio linijų kilometrų, 2020 m.) ir santykinis pokytis (2015–2020 m.)



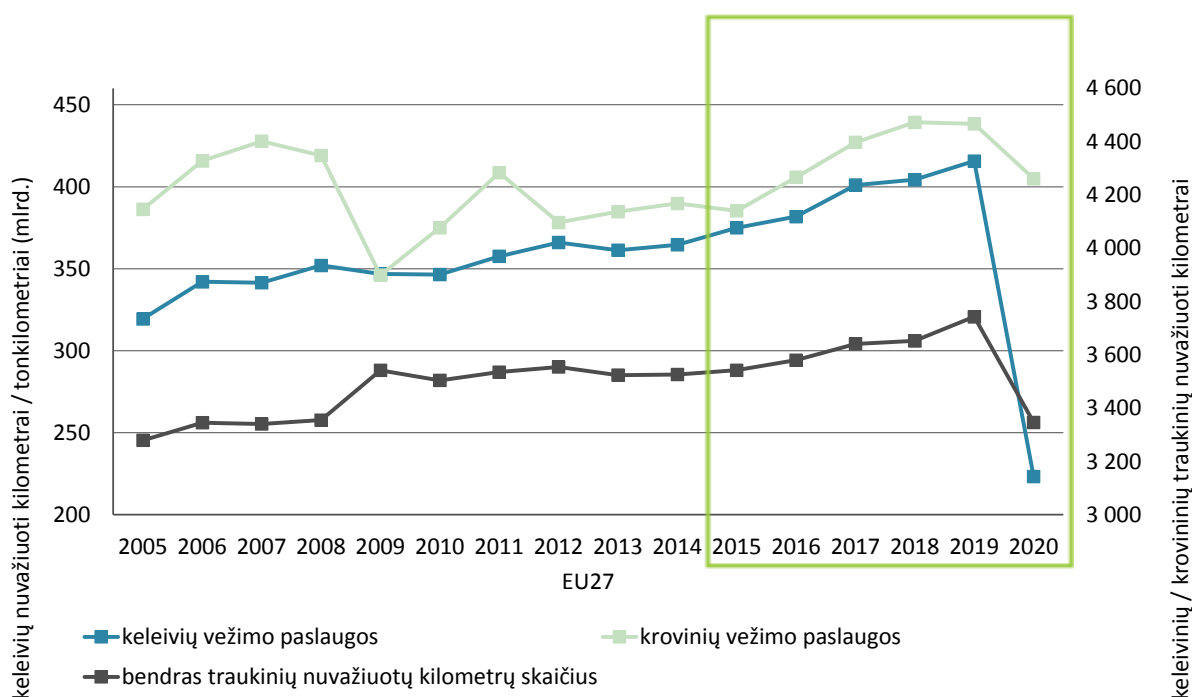
Šaltinis: Statistinių duomenų leidinys, 2022 m.

2020 m. pabaigoje ES greitųjų traukinių tinklo ilgis siekė daugiau kaip 11 500 kilometrų – nuo 2015 m. jo ilgis padidėjo 14,5 proc. Jei per ateinančius dešimtmečius dabartinė tinklo plėtros tendencija tęstųsi, 2015–2030 m. greitųjų traukinių tinklo ilgis padidėtų apie 50 proc., o 2015–2050 m. – 2,5 karto. Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje užsibrėžti plataus užmojo greitųjų traukinių eismo tikslai, pagal kuriuos, palyginti su 2015 m., iki 2030 m. greitųjų traukinių eismo mastas turėtų išaugti dvigubai, o iki 2050 m. – trigubai.

5. VEŽIMO GELEŽINKELIAIS PASLAUGŲ RAIDA

Po dešimtmetį trukusio vidutinio geležinkelių transporto apimčių augimo 2020 m. bendram ES traukinių nuvažiuotų kilometrų skaičiui (kalbant tiek apie keleivius, tiek apie krovinių vežimą geležinkeliais) didelį poveikį turėjo COVID-19 pandemija. 2020 m. krovinių vežimo paslaugų teikimo mastas (vertinant traukinių nuvažiuotų kilometrų skaičių) sumažėjo 8 proc., palyginti su 2019 m. duomenimis. Labiau nukentėjo keleivių vežimo paslaugos, nes jų teikimo mastas, palyginti su 2019 m., sumažėjo beveik perpus (46 proc.). Tačiau pastaruoju metu rinkoje pastebimi pokyčiai, regis, leistų manyti, kad rinka grįžta į priešpandeminį lygį, o tam tikruose segmentuose pasiūla ir paklausa dar labiau išaugo, palyginti su priešpandeminiais laikais.

2 diagrama. Keleivių ir krovinių vežimo apimtys (keleivių nuvažiuoti kilometrai, tonkilometrai ir traukinių nuvažiuoti kilometrai, 2005–2020 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2022 m. Atnaujunami duomenys iš įvairių kitų šaltinių ir įverčiai. 2014 m. RO ir 2020 m. PT duomenys buvo pakoreguoti dėl paklaidos dydžio. 2015 m. RO, 2015 m. LU, 2016 m. LU, 2016 m. HU, 2019 m. LU, 2019 m. HR, 2019 m. NL, 2020 m. LV ir 2020 m. PL duomenys yra EK įverčiai.

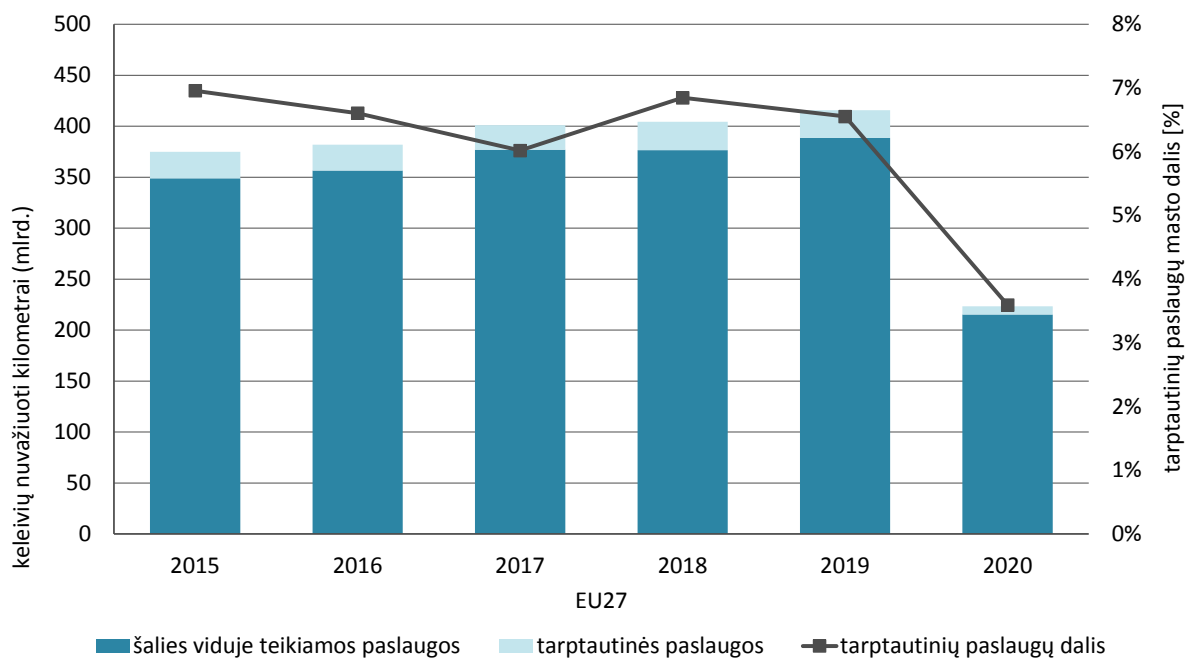
2020 m. Europos geležinkeliais pervežta apie 1,4 mlrd. tonų krovinių ir 4,2 mlrd. keleivių.

Kilus pandemijai, dar labiau išryškėjo tai, kad keleiviai vyksta geležinkeliais daugiausia šalies viduje. Prieš prasidedant pandemijai, 2015–2019 m. tarptautinių keleivių vežimo paslaugų dalis sudarė maždaug 7 proc., o 2020 m. ji smuktelėjo iki mažiau nei 4 proc. 2021 m. atliktame tyrime⁸ nustatytos pagrindinės tarpvalstybinio tolumo susisiekimo geležinkeliais kliūtys: skirtingi mokesčiai už naudojamą infrastruktūrą, nepakankamas geležinkelių infrastruktūros pajėgumas patenkinti paklausą, tinkamų geležinkelių riedmenų trūkumas, bilietų pardavimo sistemų susiskaidymas ir nepakankamas keleivių teisių užtikrinimas. Komisijos parengtame [Tolimojo susisiekimo ir tarpvalstybinių keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų skatinimo veiksmų plane](#)⁹ nustatytas priemonių rinkinys, skirtas šioms tolumojo susisiekimo ir tarpvalstybinių keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų kliūtims pašalinti.

⁸ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/34244751-6ea3-11ec-9136-01aa75ed71a1>

⁹ https://transport.ec.europa.eu/news/action-plan-boost-passenger-rail-2021-12-14_en

3 diagrama. Keleivių vežimo geležinkeliais (vidaus ir tarptautiniais maršrutais) apimties ir tarptautinio transporto dalies, palyginti su visu transportu, pokytis (mlrd. keleivių nuvažiuotų kilometrų, 2015–2020 m.)

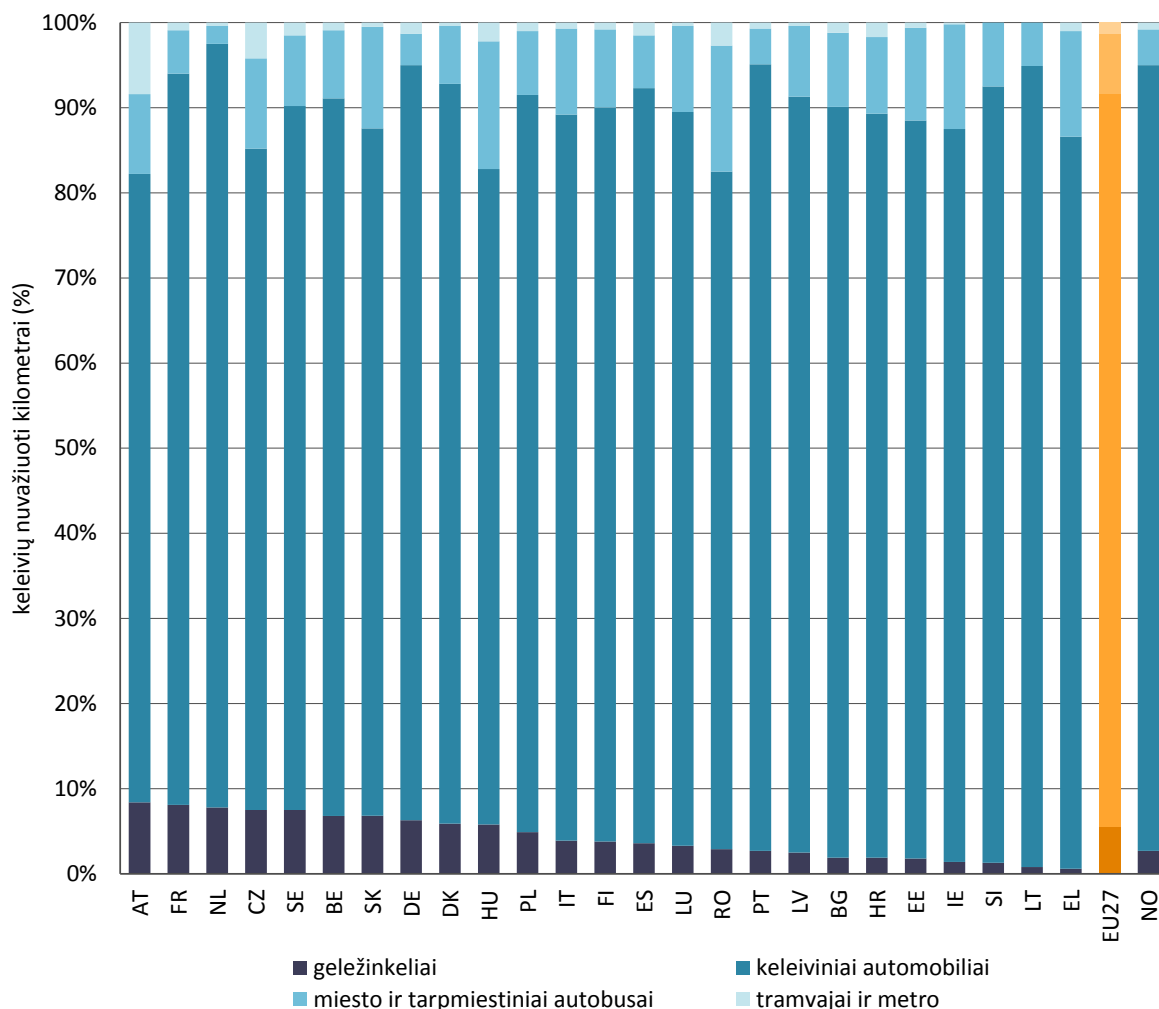


Šaltinis: GTRSS, 2022 m. 2015 m. RO, 2015 m. LU, 2019 m. NL ir 2019 m. HR duomenys yra EK įverčiai.

2020 m. vidutinis europiečių polinkis keliauti traukiniais siekė 500 keleivių nuvažiuotų kilometrų vienam gyventojui, t. y. daug mažiau, palyginti su 2019 m. (934 km).

Nuo 2015 m. iki 2019 m. vidutinė geležinkelių transporto dalis padidėjo nuo 7,6 proc. iki 7,8 proc. Tačiau 2020 m. kilus pandemijai ir žmonėms ėmus dažniau naudotis automobiliais, geležinkelių transporto dalis sumažėjo 2,4 procentinio punkto.

4 diagrama. Įvairių rūšių keleivinio sausumos transporto naudojimas pagal šalis (proc., 2020 m.) ir pokytis geležinkelių transporto sektoriuje, išreikštas procentiniais punktais (2015–2019 m. ir 2019–2020 m.)

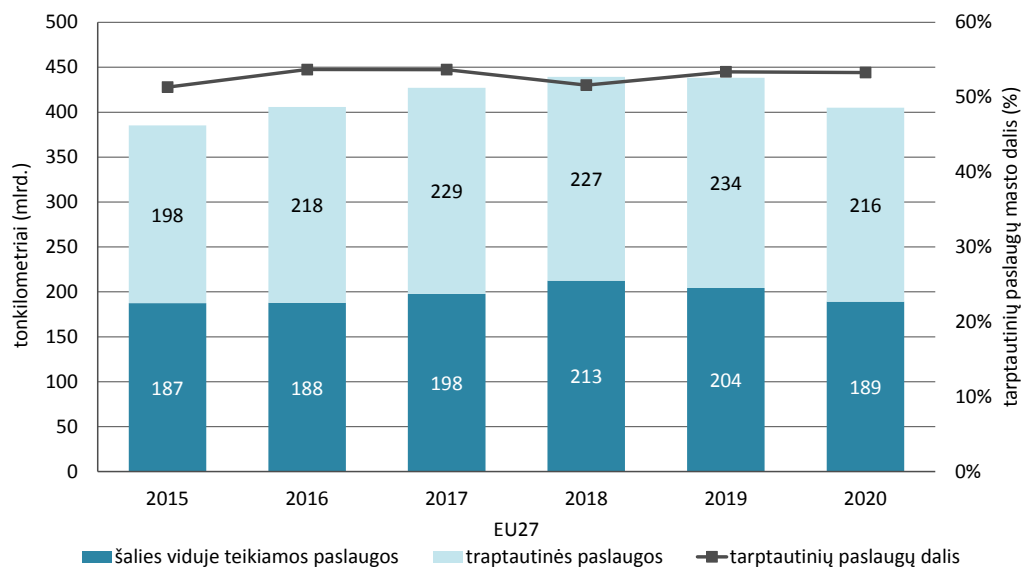


Šaltinis: Statistinių duomenų leidinys, 2022 m.; išskyrus CY ir MT.

Iš viso krovinių vežimas geležinkeliais padidėjo nuo 385 mlrd. tonkilometrių 2015 m. iki 404 mlrd. tonkilometrių 2020 m., įskaitant tai, kad 2019–2020 m. laikotarpiu važiuota 33 mlrd. tonkilometrių mažiau. Vertinant 2009–2019 m. pokyčius, nustatyta, kad augimas milijardais tonkilometrių sudarė beveik 27 proc. Jei per ateinančius dešimtmečius tokio pat masto augimo tendencija tęstųsi, Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje numatytas orientyras krovinių vežimo geležinkeliais mastą iki 2030 m. padidinti 50 proc., o nuo 2015 iki 2050 m. – dvigubai, gali būti pasiektas ir net šiek tiek viršytas.

Tarptautinių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų dalis nuolat sudarė daugiau kaip 50 proc., todėl pandemijos poveikis tarptautinėms krovinių vežimo geležinkeliais jungtims buvo gerokai mažesnis, palyginti su keleivių vežimo geležinkeliais jungtimis.

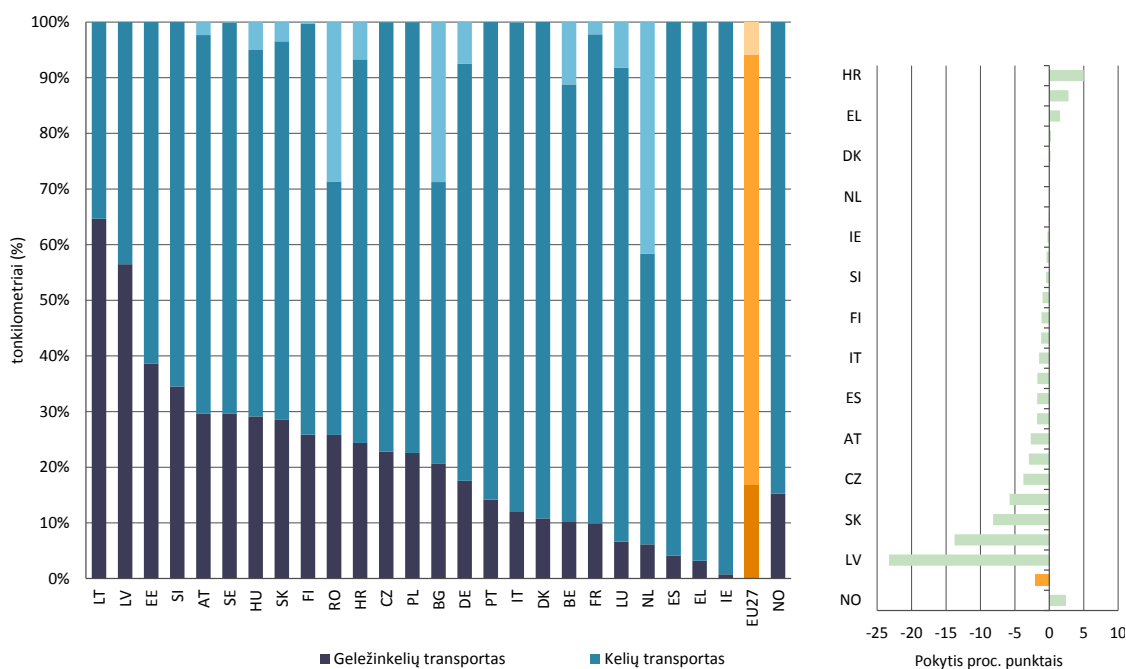
5 diagrama. Krovinių vežimo geležinkeliais (vidaus ir tarptautiniais maršrutais) apimtys ir tarptautinio transporto dalis, palyginti su visu transportu, pokytis (mlrd. tonkilometrių, 2015–2020 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2022 m. 2015 m. LU, 2015 m. RO, 2016 m. HU, 2019 m. LU, 2020 m. LV ir 2020 m. PL duomenys yra EK įverčiai.

27 ES valstybėse narėse kelių transportas yra vyraujanti transporto rūšis krovinio sausumos transporto sektoriuje; šios rūšies transporto dalis 2015–2020 m. nuolat sudarė daugiau kaip 70 proc. Per tą patį laikotarpį geležinkelių transporto dalis sumažėjo nuo 18,9 proc. iki 16,7 proc., tačiau atskirose valstybėse narėse padėtis itin skiriasi.

6 diagrama. Įvairių rūšių krovinio sausumos transporto naudojimas pagal šalis (proc., 2020 m.) ir pokytis geležinkelių transporto sektoriuje, išreikštas procentiniais punktais (2015–2020 m.)



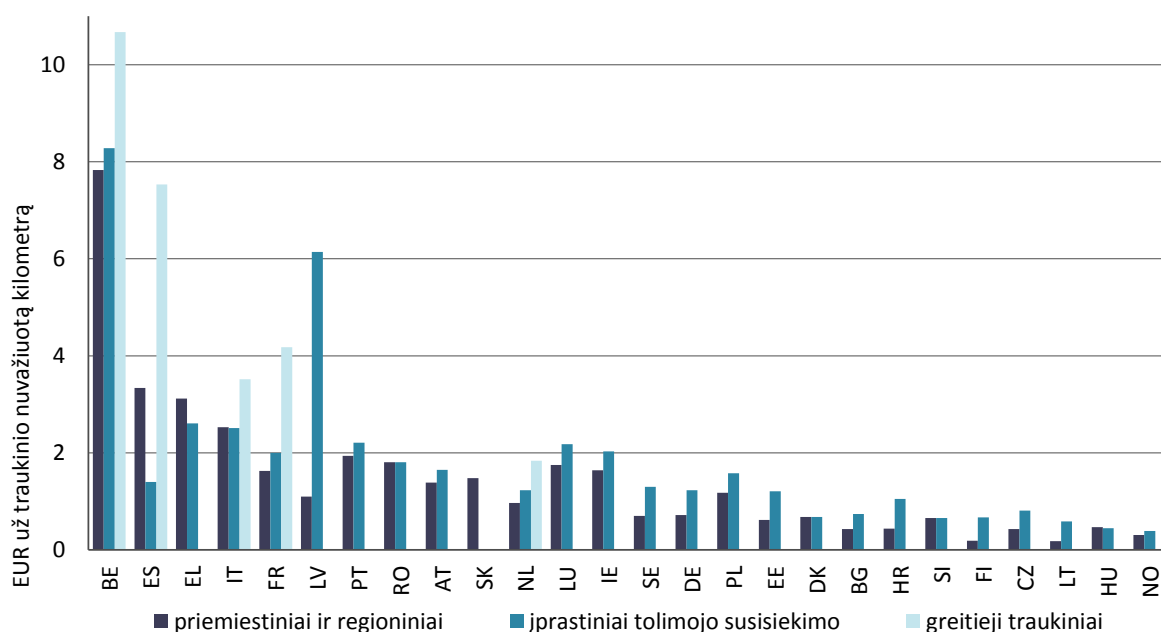
Šaltinis: Statistinių duomenų leidinys, 2022 m.

6. BENDRŪJŲ SĄLYGŲ RAIDA GELEŽINKELIŲ SEKTORIUJE

6.1. Infrastruktūros apmokestinimas

Vidutiniškai greitiesiems traukiniams taikomi mokesčiai už naudojimąsi bėgių keliais (neįskaitant antkainių) buvo didesni nei kiti keleivių mokesčiai.

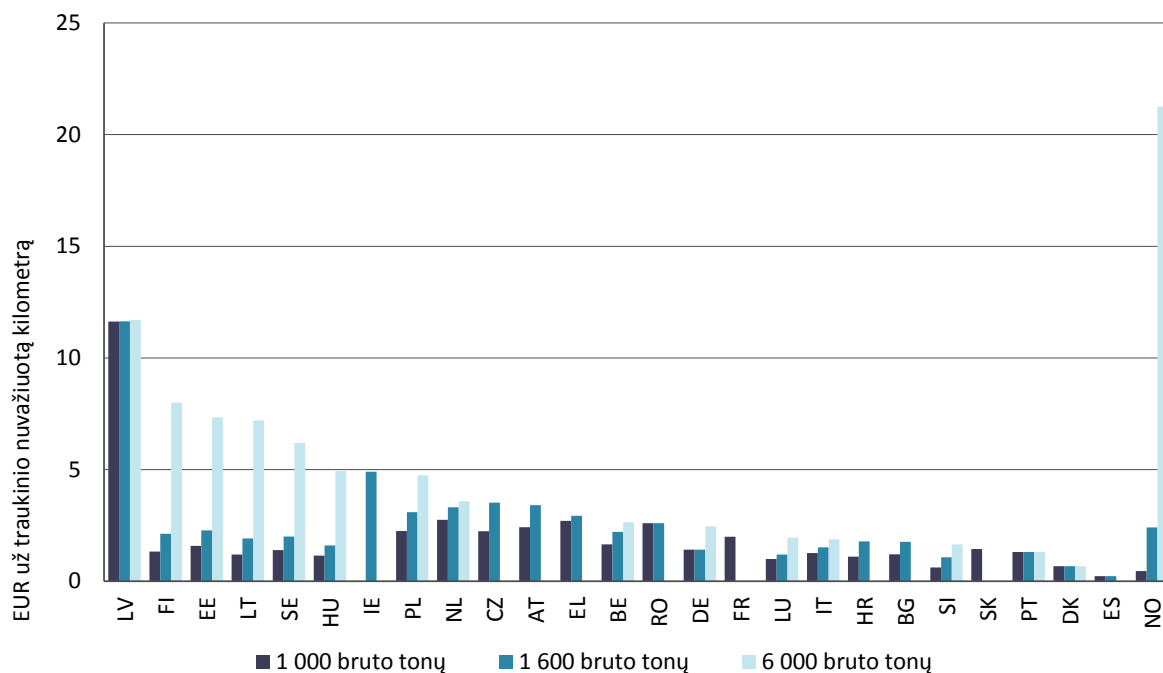
7 diagrama. Įvairių kategorijų keleiviniams traukiniams taikomi mokesčiai už naudojimąsi bėgių keliais (neįskaitant antkainių) pagal šalis (EUR už traukinio nuvažiuotą kilometrą, 2020 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2022 m.

Vykdamas 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 kroviniams traukiniams taikomi mokesčiai už naudojimąsi bėgių keliais (neįskaitant antkainių) pagal šalis (EUR už traukinio nuvažiuotą kilometrą, 2020 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2022 m.

Greitiesiems traukiniams taikomi mokesčiai už naudojimąsi bėgių keliais visoje ES nuosekliai mažėjo.

Siekiant sušvelninti COVID-19 pandemijos ekonominę poveikį, 2020 m. spalio mėn. priimtu Reglamentu 2020/1429 suteikta galimybė laikinai sušvelninti mokesčių taisykles¹⁰. Ši priemonė pasiteisino, nes mažėjant vežimo geležinkeliais apimtims ši priemonė padėjo palengvinti geležinkelių sektoriaus, ypač geležinkelio įmonių, užsiimančių keleivių vežimu, finansinę naštą.

6.2. Pajėgumų paskirstymas ir infrastruktūros apribojimai

2020 m. 27 ES valstybių narių bendras tinklo naudojimo intensyvumas buvo 16,73 tūkst. traukinio nuvažiuotų kilometrų viename geležinkelio linijos kilometre. Toks skaičius yra daug mažesnis nei fiksuotas prieš COVID-19 pandemiją.

Remiantis pranešimais, bendras bėgių kelio, kuris yra perpildytas, ilgis nuo 2015 m. nuolat didėja, o 2020 m. staigiai išaugo. Nors šiuo laikotarpiu toks padidėjimas nustatytas daugumoje valstybių narių, staigus perpildyto bėgių kelio ilgio padidėjimas daugiausia susijęs su pasikeitusiais Italijoje taikomais kriterijais, pagal kuriuos geležinkelio atkarpa laikoma perpildyta.

Perpildymo atvejais valstybės narės dažniausiai teikia pirmenybę pagal VPĮ teikiamoms

¹⁰ 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.

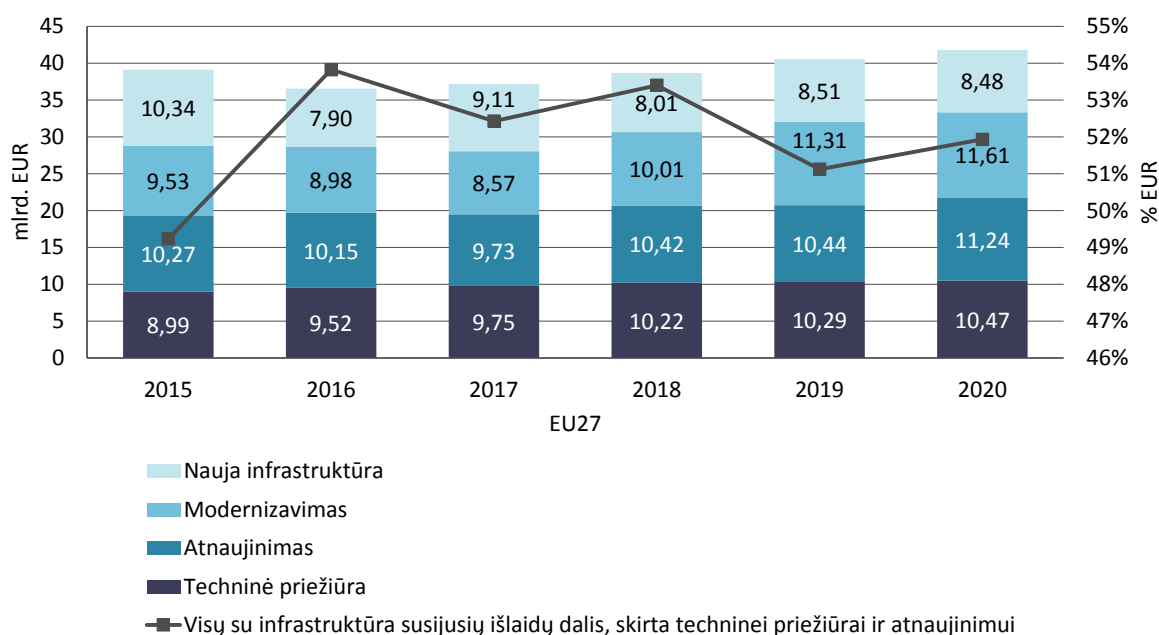
paslaugoms, o po to – tarptautinėms keleivių vežimo paslaugoms. Krovinių vežimui pirmenybė teikiama retai.

Siekiant išspręsti nacionalinių traukinių valdymo senųjų sistemų nesuderinamumo klausimą, diegiama bendra Europos signalizacijos sistema – Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (ERTMS). Pagal ERTMS diegimo Europoje planą¹¹ iki 2023 m. ši signalizacijos sistema turėtų būti įdiegta 15 682 bėgių kelio kilometruose. Iki šiol sistema įrengta 5 906 viso planuojamo bėgių kelio kilometruose (arba 38 proc.). Atsižvelgiant į numatytus planus, labai atsiliekiama nuo pradinio plano, nes 2019 m. pabaigoje pasiektas diegimo lygis sudarė apie 78 proc. planuoto siektino rodiklio.

6.3. Infrastruktūros išlaidos ir finansavimas

Visos infrastruktūros išlaidos išaugo nuo 39,1 mlrd. EUR 2015 m. iki 41,8 mlrd. EUR 2020 m. 2020 m. duomenimis, 25 proc. išlaidų buvo skirta techninei priežiūrai, 27 proc. – atnaujinimo, 28 proc. – modernizavimo darbams ir 20 proc. – investicijoms į naują infrastruktūrą.

9 diagrama. Su infrastruktūra susijusios išlaidos ir techninės priežiūros bei atnaujinimo išlaidų dalis (mlrd. EUR, 2011–2020 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2022 m.

2020 m. 27 ES valstybėse narėse:

- visos techninės priežiūros ir atnaujinimo išlaidos, apie kurias pranešta, sudarė

¹¹ 2017 m. sausio 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/6 dėl Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos diegimo Europoje plano, OL L 3, 2017 1 6, p. 6–28.

21,7 mlrd. EUR, t. y. 52 proc. visų išlaidų, nors padėtis skirtingose šalyse labai skiriasi;

- 69 proc. visų infrastruktūros išlaidų padengta iš nacionalinių biudžetų, o 8 proc. lėšų skirta pagal ES bendro finansavimo mechanizmą. Likusios lėšos skirtos iš kitų šaltinių, įskaitant paskolas, nuosavo kapitalo finansavimą ir mokesčius. Tikėtina, kad po 2020 m. ES finansavimas pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę, sanglaudos politiką ir Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę padidins geležinkelių transporto sektoriui skiriamų ES lėšų dalį.

6.4. Geležinkelių transporto paslaugų kokybė

Sauga ir toliau yra svarbiausias bendros Europos geležinkelių erdvės plėtros prioritetas. Europos Sąjungos geležinkelių agentūra (ESGA) stebi ES geležinkelių sistemos saugos ir sąveikos pažangą. 2022 m. ataskaitoje¹² ESGA dar kartą pabrėžia, kad Europos geležinkeliai išlieka palyginti viena saugiausių transporto rūšių pasaulyje¹³. Apskaičiuota, kad keliaujant automobiliu kyla maždaug 44 kartus didesnė rizika nei keliaujant traukiniu.

Vidutinis regioninių ir vietos keleivių vežimo paslaugų teikimo punktualumas¹⁴ sumažėjo nuo 93,1 proc. 2015 m. iki 88,7 proc. 2020 m. Vidutinis tolimojo susisiekimo ir greitojo keleivių vežimo paslaugų teikimo punktualumas taip pat sumažėjo nuo 84,9 proc. 2015 m. iki 82,6 proc. 2020 m.

2015–2020 m. vidutinis vietos ir regioninių keleivių vežimo paslaugų patikimumas¹⁵ sumažėjo, atšauktų paslaugų daliai padidėjus nuo 1,4 proc. iki 4,0 proc. Vidutinis tolimojo susisiekimo ir greitojo keleivių vežimo paslaugų patikimumas 2015–2020 m. sumažėjo, atšauktų paslaugų daliai sumažėjus nuo 1,5 proc. iki 6,0 proc. Tačiau 2020 m., palyginti su 2019 m., abu rodikliai suprastėjo dėl tiesioginio COVID-19 pandemijos poveikio.

2015–2020 m. vidutinis krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimo punktualumas¹⁶ vidaus paslaugų sektoriuje smuktelėjo nuo 65 proc. iki 64,1 proc., o tarptautinių paslaugų sektoriuje pakilo nuo 44,2 proc. iki 47,4 proc.

Tuo pačiu laikotarpiu vidaus paslaugų patikimumas šiek tiek sumenko, nes buvo atšaukta nuo 6,6 proc. iki 7,4 proc. paslaugų, o kalbant apie tarptautines paslaugas, jų dalis sumažėjo nuo 15,5 proc. 2015 m. iki 8,9 proc. 2020 m.

6.5. Viešųjų paslaugų sutartys

2020 m. 27 ES valstybėse narėse naudojantis keleivių vežimo paslaugomis, teikiamomis pagal VPI, nuvažiuota vidutiniškai 64 proc. visų geležinkeliais keleivių nuvažiuotų kilometrų, t. y. daugiau nei 2019 m. (60 proc.). Keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų, teikiamų pagal VPI, dalies padidėjimą galima sieti su tuo, kad pandemijos metu daugiau nei proporcingai sumažėjo geležinkeliais keleivių nuvažiuotų kilometrų skaičius naudojantis

¹² <https://www.era.europa.eu/system/files/2022-10/Report%20on%20Railway%20Safety%20and%20Interoperability%20in%20the%20EU%202022.pdf>

¹³ 2022 m. ataskaitoje, remiantis penkiose jurisdikcijose apskaičiuotu žūčių geležinkeliuose skaičiumi, teigiama, kad ES geležinkelių sistema po Pietų Korėjos yra antra saugiausia pasaulyje.

¹⁴ GTRSS laikoma, kad keleivinis traukinys atvyksta laiku, jei jis nevėluoja daugiau kaip 5 minutes.

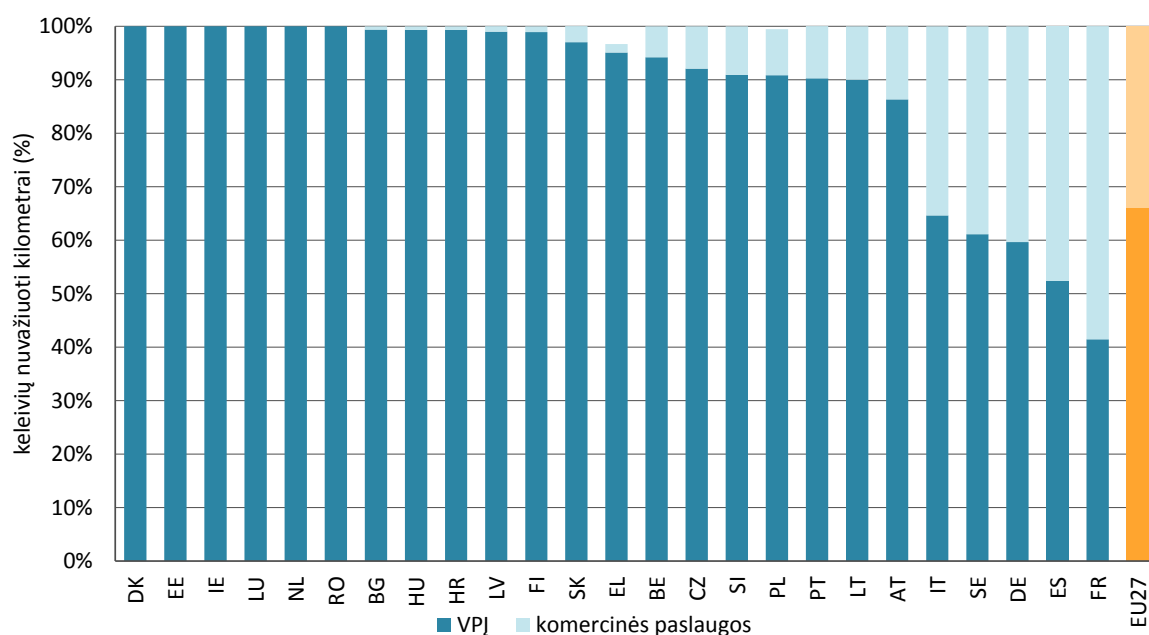
¹⁵ Nustatoma pagal atšauktų paslaugų dalį.

¹⁶ GTRSS laikoma, kad krovininis traukinys atvyksta laiku, jeigu jis vėluoja ne daugiau kaip 15 minučių.

komercinėmis keleivių vežimo paslaugomis. 99 proc. keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų, teikiamų pagal VPI, buvo nacionalinio susisiekimo, t. y. dažniau naudotasi regioninėmis, o ne tolimojo susisiekimo keleivių vežimo paslaugomis.

GTRSS duomenimis, Danijoje, Estijoje, Airijoje, Liuksemburge ir Nyderlanduose visos keleivių vežimo geležinkeliais paslaugos buvo teikiamos pagal VPI. Daugelis šalių pranešė, kad keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų, siūlomų pagal VPI, dalis sudaro beveik 100 proc. Italijoje, Švedijoje, Vokietijoje, Ispanijoje ir Prancūzijoje daugiau kaip 30 proc. keleivių nuvažiuotų kilometrų tenka naudojimuisi komercinėmis paslaugomis.

10 diagrama. Keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų, siūlomų atitinkamai pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimą ir teikiant komercines geležinkelių paslaugas, dalis pagal šalis (keleivių nuvažiuoti kilometrai proc., 2020 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2022 m. BE, PT, EL ir FR duomenys yra įverčiai. RO duomenų neturima.

2020 m. iš 149 mln. keleivių nuvažiuotų kilometrų naudojantis keleivių vežimo paslaugomis, teikiamomis pagal VPI, 28 proc. šių kilometrų buvo nuvažiuoti keleiviams naudojantis konkurso tvarka pavestomis teikti paslaugomis. 92 proc. visų 27 ES valstybių narių konkursų santykinai vyko dviejose valstybėse narėse, kurios anksčiau liberalizavo savo paslaugas (80 proc. Vokietijoje ir 12 proc. Švedijoje). 28 proc. konkurso tvarka pavestų teikti paslaugų dalis yra palyginti nedidelė, nes 2019 m. šio rodiklio vertė siekė beveik 44 proc., o 2015 m. – 40 proc.

Kompensacija už VPI daugumoje valstybių narių tebėra svarbus geležinkelio įmonių pajamų šaltinis.

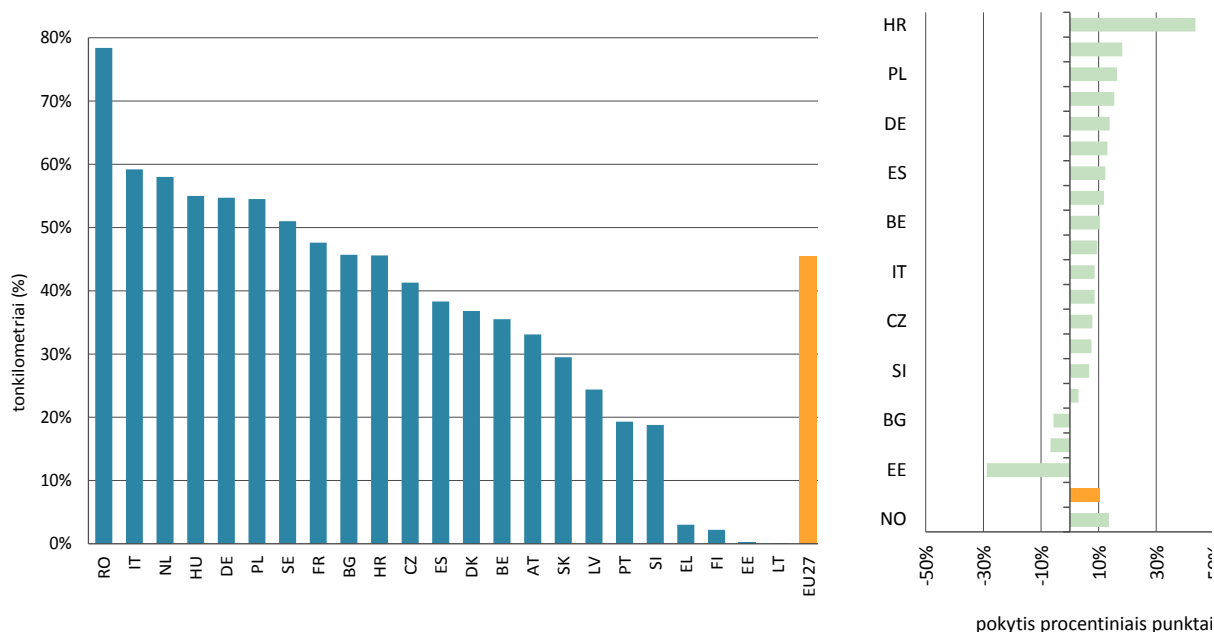
6.6. Licencijavimas

Remiantis 27 ES valstybių narių pranešimais, 2020 m. iš viso galiojo 1 192 geležinkelio įmonių licencijos. Pagal pranešimus didžiausias licencijų skaičius – Vokietijoje (475), mažiausias – Liuksemburge (2).

6.7. Rinkos atvėrimo laipsnis ir naudojimas prieigos teisėmis

2015–2020 m. vidutinė naujų rinkos dalyvių rinkos dalis krovinių vežimo geležinkeliais rinkoje padidėjo nuo 35 proc. iki 46 proc. Apskritai COVID-19 pandemija nesutrikdė naujų rinkos dalyvių patekimo į krovinių vežimo geležinkeliais rinkos segmentą.

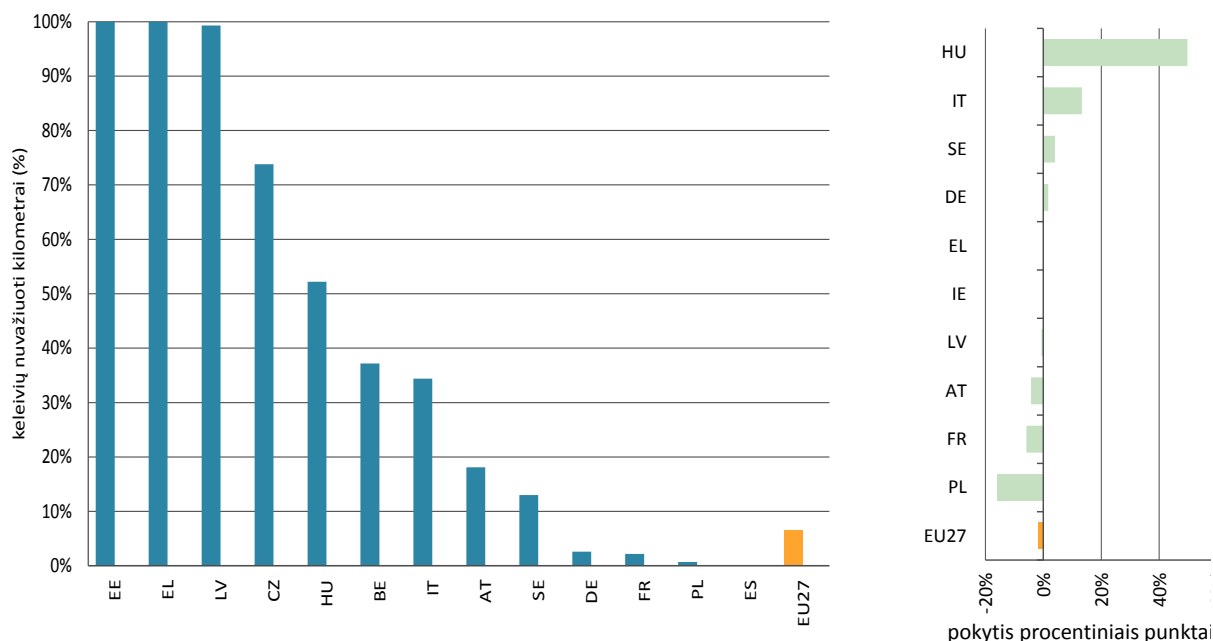
11 diagrama. Naujų rinkos dalyvių rinkos dalis krovinių vežimo geležinkeliais rinkoje pagal šalis (proc., 2020 m.) ir jos pokytis procentiniais punktais (2015–2020 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2022 m. 2015 m. NL duomenys pakoreguoti. 2015 m. RO, 2020 m. LV, 2020 m. PL duomenys yra įverčiai. 2015 m. DK, FI, EL, IE, LV, LT ir LU duomenų neturima.

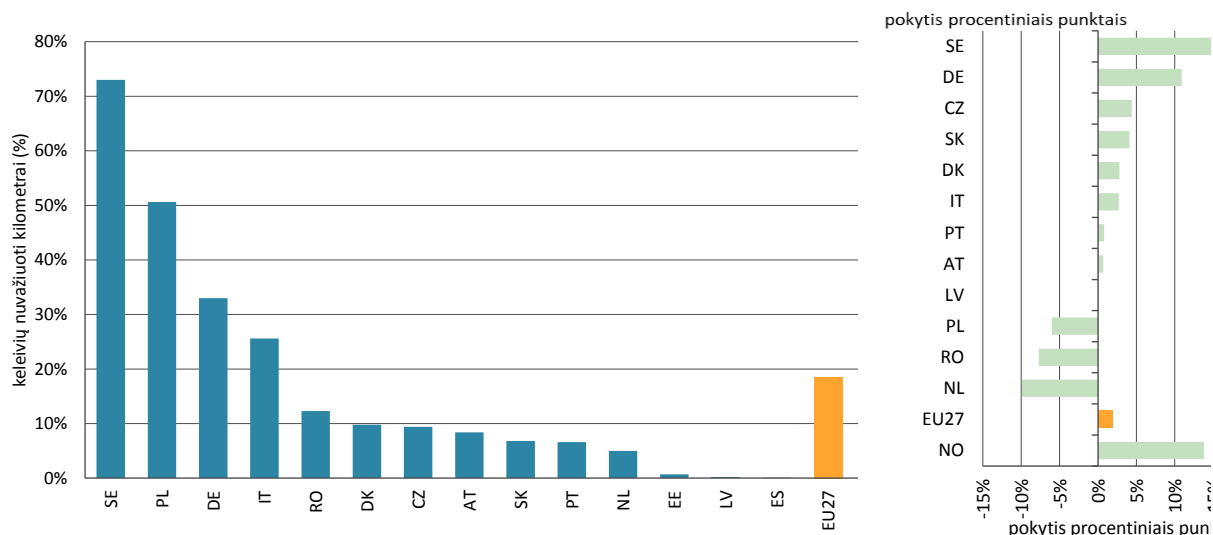
2020 m. naujų rinkos dalyvių rinkos dalis komercinėse keleivių vežimo rinkose vidutiniškai sudarė 6,6 proc., o nacionalinėse keleivių vežimo pagal VPĮ rinkose – 18,5 proc.

12 diagrama. Konkurentų rinkos dalis komercinėje keleivių vežimo rinkoje pagal šalis (proc., 2020 m.) ir jos pokytis procentiniais punktais (2015–2020 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2022 m. NO duomenų nepateikė, nes juos laiko konfidencialiais. BG, DK, FI, HR, LT, PT ir SI nenurodė jokių naujų komercinių paslaugų rinkos dalyvių, kurių rinkos dalis 2020 m. būtų 1 proc. ar didesnė. Komercinės keleivių vežimo paslaugos IE ir RO neteikiamos. NL, LU ir SK duomenų neturima.

13 diagrama. Naujų rinkos dalyvių rinkos dalis keleivių vežimo pagal VPĮ rinkoje pagal šalis (proc., 2020 m.) ir jos pokytis procentiniais punktais (2015–2020 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2022 m. 2015 m. PT duomenys yra įvertis. BE, BG, HR, EE, FI, FR, EL, HU, IE, LT, LU, SI ir ES nepranešė nė apie vieną naują keleivių vežimo pagal VPĮ rinkoje rinkos dalyvį.

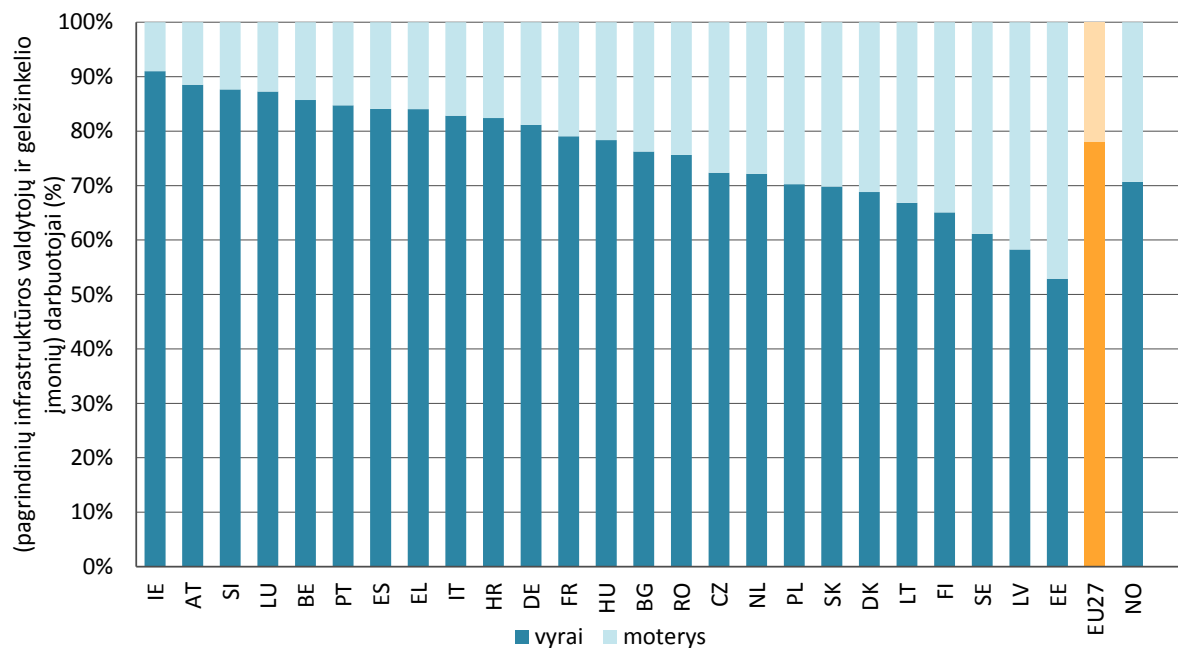
6.8. Darbo ir socialinės sąlygos

2020 m. pabaigoje 27 ES valstybių narių geležinkelių sektoriuje dirbo daugiau kaip 910 000 žmonių, iš jų apie 523 000 – geležinkelio įmonėse ir 387 000 – infrastruktūros valdytojų įstaigose. Palyginti su 2018 m. duomenimis, darbuotojų skaičius nežymiai smuktelėjo, nes

tiek geležinkelio įmonėse, tiek infrastruktūros valdytojų įstaigose dirbo maždaug 2 000 darbuotojų mažiau.

Geležinkelio sektoriaus darbuotojai – daugiausia vyrai. Vidutiniškai tik 22 proc. darbuotojų – moterys.

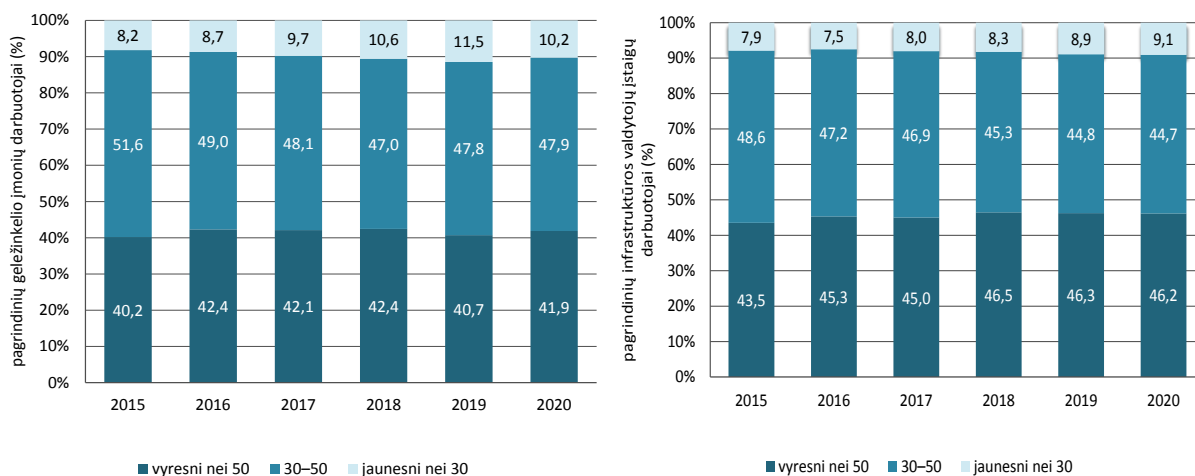
14 diagrama. Iš viso darbuotojų (pagrindinių infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių) pagal lytį (proc., 2020 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2022 m.

Jaunesnio amžiaus darbuotojų (jaunesnių nei 30 metų), dirbančių geležinkelio įmonėse, dalis padidėjo nuo 8,2 proc. 2015 m. iki 10,2 proc. 2020 m. Darbo jėgos senėjimas ir toliau kelia susirūpinimą: 2020 m. vidutiniškai 41,9 proc. geležinkelio įmonėse dirbančių darbuotojų buvo vyresni nei 50 metų. Infrastruktūros valdytojų įstaigose dirbančių darbuotojų amžius paprastai didesnis nei geležinkelio įmonių darbuotojų, tačiau 2015–2020 m. jaunesnių darbuotojų dalis taip pat išaugo nuo 7,9 proc. iki 9,1 proc.

15 diagrama. Darbuotojai (pagrindinių geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų) pagal amžiaus grupes (proc., 2015–2020 m.)



Šaltinis: GTRSS, 2022 m. 2015 m. duomenų apie LV, LU, ES ir SE geležinkelio įmones neturima; 2020 m. RU ir NL duomenų neturima; 2015 m duomenų apie ES, LU ir LV infrastruktūros valdytojus neturima.

Dažniausiai ir infrastruktūros valdytojų, ir geležinkelio įmonių darbuotojai turi visą darbo laiką dirbančių darbuotojų statusą.

7. IŠVADOS

2020 m. COVID-19 pandemija itin neigiamai paveikė geležinkelių transporto sektorių, visų pirma keleivinio transporto sektorių – jo apimtys, palyginti su 2019 m., sumažėjo beveik perpus. Siekdama pašalinti neigiamą pandemijos poveikį geležinkelių transporto sektoriui, ES patvirtino keletą priemonių, pavyzdžiui, Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę bei reglamentą, kuriuo siekiama sumažinti mokesčių našta.

Vis dėlto pandemijai palapsniui slopstant ir panaikinant valstybių narių nustatytas izoliavimo priemones (įskaitant didelius laisvo asmenų judėjimo apribojimus), sektorius palengva atsigauna. Galima tikėtis, kad šiam sektoriui teks vis svarbesnis vaidmuo ES transporto sistemoje, nes jis prisideda mažinant su transportu susijusią taršą ir energijos suvartojimą.

Palyginus šioje ataskaitoje pateiktus 2019 m. duomenis su ankstesnėse ataskaitose pateiktais duomenimis, pastebimas ne tik pandemijos poveikis, bet ir tam tikros ilgesnio laikotarpio tendencijos.

Pirma, nuo 1990 m. geležinkelių transporto sektoriuje tiesiogiai išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis beveik nuolat mažėjo, o vežimo apimtys vis didėjo. Daugiausia tai lėmė geležinkelių tinklo elektrifikavimas ir mažėjantis ES elektros energijos iš įvairių išteklių derinio taršos anglies dioksidu intensyvumas.

Antra, padėtis dėl rinkos atvėrimo tebėra nevienareikšmė. Ketvirtuoju geležinkelių dokumentų rinkiniu taip pat suteikta galimybė teikti komercines keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas vidaus rinkoje, pradėdant nuo 2021 m. tvarkaraščio sudarymo laikotarpio. Jame konkurso tvarka nustatyta kaip standartinė viešųjų paslaugų sutarčių

skyrimo procedūra ir iki 2023 m. gruodžio mėn. numatytas pereinamasis laikotarpis. Komisija atidžiai stebės, ar tinkamai į nacionalinę teisę perkeliamas¹⁷ ir taikomas ketvirtasis geležinkelių dokumentų rinkinys, kad užtikrintų, jog vidutinės trukmės laikotarpiu būtų išnaudotas visas jo potencialas.

Trečia, nors greitųjų traukinių tinklas plečiasi, tarptautinių keleivių vežimo paslaugų apimtys iš esmės nekinta. 2021 m. Komisijos parengtame Tolimojo susisiekimo ir tarpvalstybinių keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų skatinimo veiksmų plane siekiama pašalinti pagrindines kliūtis, su kuriomis susiduriama teikiant šias paslaugas, pradedant bilietų pardavimu ir baigiant geresne tarpvalstybine sąveika. Nepaisant to, kad iki COVID-19 pandemijos krovinių vežimas geležinkeliais augo (ir buvo ne taip neigiamai paveiktas kaip keleivių vežimas), reikia dėti daugiau pastangų, kad ši teigiama tendencija tęstųsi ir būtų pasiekti Darnaus ir išmanaus judumo strategijos ir Europos žaliojo kurso tikslai. Pirmiausia geležinkelių transportas turi išnaudoti visus ES tinklo pajėgumus ir jį reikia geriau integruoti su kitomis transporto rūšimis. Šis tikslas bus numatytas Krovininio transporto žalinimo dokumentų rinkinyje, kurį numatoma priimti dar 2023 m.

Ketvirta, kalbant apie finansavimą, rezultatai rodo, kad, nepaisant to, jog geležinkelių transporto sektorius tebėra vienas pagrindinių nacionalinių ir ES lėšų gavėjų, kai kurios valstybės narės teikia pirmenybę veiklai vykdyti skirtoms dotacijoms, o ne ilgesnio laikotarpio investicijoms, kurios pagerintų infrastruktūros kokybę ir pagrindines sąlygas visoms geležinkelio įmonėms.

Europos infrastruktūros tinklų priemonė (EITP), sanglaudos politika ir Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonė (EGADP) teikia puikias galimybes gauti finansavimą, paskatinsiantį taip reikalingą geležinkelių transporto sektoriaus modernizavimą. EITP finansavimas visų pirma skiriamas su sienos kirtimu susijusiems geležinkelio projektams, tokiems kaip „Rail Baltica“, Brenerio ir Liono–Turino projektai. Pagal valstybių narių ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo planus, pateiktus siekiant gauti paramą iš EGADP, geležinkeliams (įskaitant investicijas į ERTMS ir geležinkelių riedmenis) skirta šiek tiek daugiau nei 50 mlrd. EUR. Ši suma sudaro didžiąją dalį EGADP lėšų, skirtų transporto sektoriui. 2021–2027 m. laikotarpio sanglaudos politikos programose geležinkeliams skirta dar 18,2 mlrd. EUR ERPF ir Sanglaudos fondo lėšų. Šiuo metu pirmenybė turėtų būti teikiama kuo spartesniam šių projektų įgyvendinimui laikantis sutartų tikslų.

Siekiant išnaudoti visą sektoriaus potencialą, svarbu ir toliau vykdyti mokslinius tyrimus ir diegti inovacijas. 2021 m. įsteigta ES geležinkelių bendroji įmonė („EU-Rail“) tęs sėkmingą bendrosios įmonės „Shift2Rail“ darbą. Taip siekiama užtikrinti greitą perėjimą prie patrauklesnės, naudotojams patogesnės, konkurencingesnės, prieinamesnės, lengviau prižiūrimos, veiksmingesnės ir tvaresnės Europos geležinkelių sistemos, kuri būtų integruota į platesnę transporto sistemą.

Kalbant apie laikotarpį po 2020 m., 2021-aisiais Europos geležinkelių metais geležinkeliai vėl atsidūrė dėmesio centre. Europos geležinkelių metų proga buvo suburtos ES institucijos, valstybės narės ir visas sektorius siekiant propaguoti geležinkelių transporto naudą ir aptarti, kaip įveikti pagrindines kliūtis, su kuriomis susiduriama šiame sektoriuje. 2022 m. buvo pradėtas Rusijos agresijos karas prieš Ukrainą, šiuos metus pavertęs tragiškais visoje

¹⁷ Europos Sąjungos teisėje perkėlimas – tai procesas, kuriuo Europos Sąjungos valstybės narės, priimdamos atitinkamas įgyvendinimo priemones, suteikia galią direktyvai nacionalinėje teisėje.

Europoje. Geležinkelių transporto sektorius tapo vienu iš svarbiausių ES solidarumą su Ukraina užtikrinančių elementų. Būtent geležinkelio įmonės masiškai atsiliepė į pagalbos prašymus ir padėjo ukrainiečių pabėgėlius nuvežti į saugią vietą Europoje. Geležinkelių transporto sektorius taip pat prisidėjo kuriant ES ir Ukrainos solidarumo koridorius, alternatyvius prekybos ir transporto koridorius, kad Ukraina galėtų eksportuoti savo prekes į kitas pasaulio šalis ir importuoti jai reikalingas prekes. Be to, karas prieš Ukrainą vėl atkreipė dėmesį į poreikį tobulinti bendrą Europos geležinkelių erdvę, visų pirma tarpvalstybinio susisiekimo ir bendro europinio vėžės pločio prieinamumo aspektu, kad Europa įgytų būtiną atsparumą.

Taigi šioje ataskaitoje pateikti duomenys rodo, kad, nepaisant COVID-19 pandemijos, geležinkelių transporto sektorius sugrįžta į buvusias vėžes ir didina savo apimtis. Deja, daromos pažangos ir geležinkelių indėlio mažinant transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro nepakanka klimato kaitos iššūkiams atremti. Visas sektorius, remiamas valstybių narių ir ES, turėtų išnaudoti 2021-aisiais Europos geležinkelių metais suteiktą postūmį ir siekti taip reikalingos geležinkelių transformacijos, kad taptų darnios, išmanios ir atsparios ES judumo sistemos pagrindu.