



Brüsszel, 2021.1.13.
COM(2021) 5 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

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

{SWD(2021) 1 final}

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

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

1. FŐBB MEGÁLLAPÍTÁSOK

A vasúti piac megbízható nyomon követése alapvető fontosságú a piac fejlődésének megértéséhez és a megalapozott szakpolitikai döntésekhez meghozatalához. A Bizottság olyan ágazati kezdeményezéseket finanszíroz, mint a PRIME fő teljesítménymutatókkal kapcsolatos összehasonlító teljesítményértékelése, továbbá együttműködik a tagállamokkal a nyomon követés javítása érdekében.

Ez a jelentés 2018-ig tartalmazza az adatokat, ezért nem tükrözi a Covid19-világjárvány vasúti ágazatra gyakorolt hatásait. Bár a vasúti szolgáltatások – különös tekintettel a teherszállításra – 2020 folyamán tovább üzemeltek, a nemzetközi utasok száma a különféle lezárások során jelentős mértékben csökkent, a bizonytalanság és a gazdasági visszaesés miatt pedig általánosságban is szűkült a kereslet.

A 27 tagú EU-ra vonatkozó, 2015 és 2018 közötti főbb megállapítások és tendenciák (a nagy sebességű hálózat hosszának kivételével, amelynél az összehasonlítás a 2019-es adattal történt) a következők:

- a vasúti forgalom éves növekedése 2,5 % volt a személyszállítás és 4,1 % a teherszállítás esetében;
- a szárazföldi közlekedési módok közül a vasút modális részaránya a személyszállítás esetében 7,6 %-ról 7,8 %-ra nőtt, míg a teherszállítás esetében 18,8 %-ról 18,7 %-ra csökkent;
- 2018-ban a vasút a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátásoknak (ÜHG) és CO₂-kibocsátásoknak csupán 0,4 %-áért, a közlekedési ágazat energiafelhasználásának pedig 2 %-áért felelt;
- a nagy sebességű hálózat hossza 2015 és 2019 között 17 %-kal nőtt;
- a túlterheltnek nyilvánított vasúti pályák teljes hossza több mint kétszeresére nőtt;
- a vasúti társaságok 2018-ban összességében 1 082 aktív engedéllyel rendelkeztek;
- a meglévő nemzeti szolgáltatók versenytársainak piaci részesedése 2018-ban a következők szerint alakult:
 - a vasúti árfuvarozási piacok 42 %-a (8 százalékpontos növekedés);
 - a kereskedelmi személyszállítási piacok 10 %-a (2 százalékpontos növekedés);
 - a közszolgálati kötelezettség alá tartozó személyszállítási piacok 16,2 %-a (0,5 százalékpontos csökkenés);
- a vasút még mindig az egyik legbiztonságosabb közlekedési mód: gépkocsival utazni

50-szer kockázatosabb; valamint

- 2018 végén valamivel több mint 916 000 fő dolgozott a vasúti ágazatban, közülük 527 000 fő a vasúti társaságoknál (fő- és alternatív szolgáltatóknál egyaránt) és 389 000 fő a pályahálózat-működtetőknél.

2. MÓDSZERTAN

Ez a vasúti piac fejlődésének nyomon követéséről szóló jelentés hetedik kiadása, amelyet a Bizottság a 2012/34/EU irányelv¹ 15. cikkének (4) bekezdése alapján két évente nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. E jelentés célja, hogy az EU vasúti piaccal kapcsolatos szakpolitikájának összefüggésében áttekintést nyújtson a vasúti piacokon bekövetkezett főbb fejleményekről². A jelentés számos témával foglalkozik, beleértve a következőket: a vasúti szolgáltatások egységes piacának alakulása; a vasúti társaságok rendelkezésére álló infrastruktúra és szolgáltatások; a vasúti piac keretfeltételei (a díjakat is beleértve³); a hálózat állapota; a hozzáférési jogok felhasználása; valamint a hatékonyabb vasúti szolgáltatásokat akadályozó tényezők. A jelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum tartalmazza a témák részletes elemzését.

Ez a második jelentés, amely a vasúti piac nyomon követéséről szóló (EU) 2015/1100 bizottsági végrehajtási rendeletben⁴ (a továbbiakban: az RMMS-rendelet) meghatározott kérdőív alapján készült, és az első, amelyet a végrehajtást szolgáló átmeneti időszak vége után, 2018-ban kellett elkészíteni.

A tagállamok, az Egyesült Királyság és Norvégia által benyújtott RMMS-adatok mellett a jelentés *Az EU közlekedése számokban* (EU transport in figures)⁵ című statisztikai zsebkönyvet, az Európai Unió Vasúti Ügynökségének jelentéseit⁶, az Eurostat adatait⁷, a különféle ágazati szervezetek által összegyűjtött statisztikákat, előadásokat és tanulmányokat is felhasznált forrásként. Amennyiben az RMMS-rendelet az egyetlen forrás, az adatok összehasonlíthatóságának biztosítása érdekében a jelentés a 2015–2018 közötti trendeket vizsgálja. Egyéb források használata esetén előfordulhat, hogy a jelentés a trendeket hosszabb időszakokra vonatkozóan mutatja be.

Az összesített adatok és átlagok a 27 tagú EU-ra (EU-27, azaz a jelenlegi uniós tagállamokra⁸) vonatkoznak. Mivel az Egyesült Királyság 2020. január 31-ig uniós tagállam volt, a jelentés a 28 tagú EU-ra (EU-28) vonatkozó összesített adatokat és átlagokat is tartalmaz, vagy magában a szövegben, vagy a jelentéssel együtt a DG MOVE honlapján közzétett Excel-fájlban⁹.

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

² A vasúti piaci jelentésen túl az Európai Unió Vasúti Ügynöksége évente jelentést tesz közzé a vasúti ágazat biztonságosságáról és interoperabilitásáról.

³ A vasúti fogyasztói árak nyomon követése a kínált szolgáltatások sokfélesége miatt nem lehetséges.

⁴ A Bizottság (EU) 2015/1100 végrehajtási rendelete (2015. július 7.) a vasúti piac nyomon követése keretében fennálló tagállami jelentéstételi kötelezettségekről (HL L 181., 2015.7.9., 1. o.).

⁵ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2020_en

⁶ https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en

⁷ <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>

⁸ Norvégia részt vesz ugyan az RMMS-ben, de a Norvégiára vonatkozó adatok nem számítanak bele az összesített uniós adatokba és átlagokba.

⁹ https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en

3. VASÚT ÉS FENNTARTHATÓSÁG

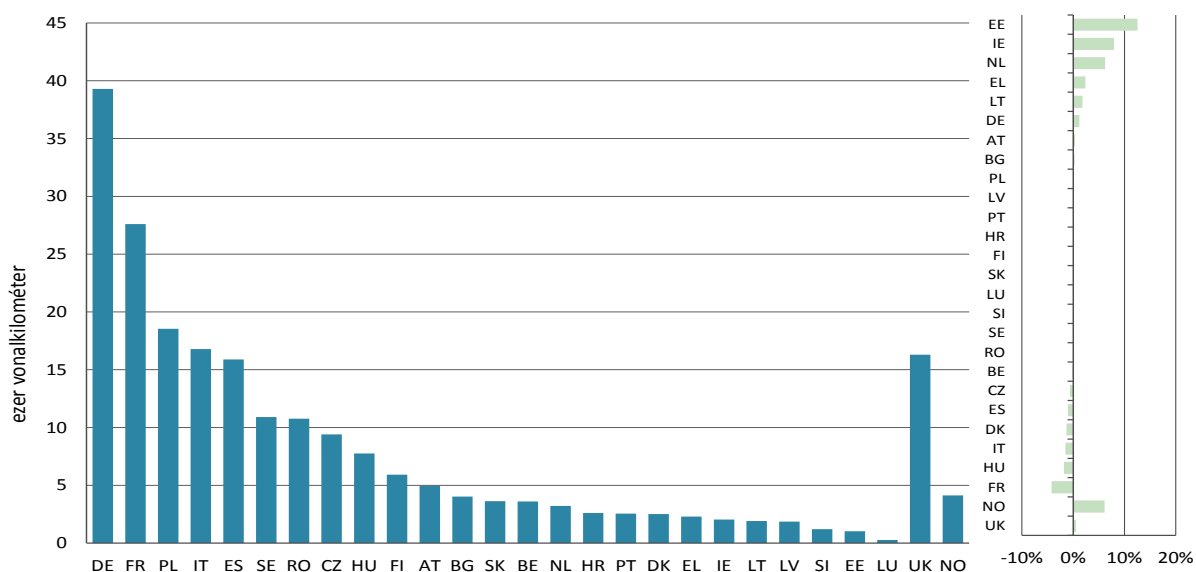
A vasút az egyetlen közlekedési mód, amely 1990 óta szinte folyamatosan csökkentette ÜHG- és CO₂-kibocsátásait, miközben az összes közlekedési mód közül a teherforgalom 13 %-át és a személyforgalom 7 %-át bonyolítja (EU-27, 2018). A vasút ezért viszonylag kevésbé szennyező és nagyobb energiahatékonyságú, mint az egyéb motorizált közlekedési eszközök. 2018-ban a vasút a közlekedésből származó ÜHG- és CO₂-kibocsátásoknak csupán 0,4 %-áért, a közlekedési ágazat energiafelhasználásának pedig 2 %-áért felelt a 27 tagú EU-ban¹⁰. Az európai zöld megállapodás célkitűzéseinek teljesítése érdekében a vasútnak a személy- és teherszállításból egyaránt nagyobb részt kell vállalnia.

4. AZ EURÓPAI UNIÓ VASÚTI HÁLÓZATA

Az EU-27 vasúti hálózatának teljes hossza 2018-ban mintegy 201 000 vonalkilométer volt, ami 2015-höz képest 0,4 %-os csökkenést jelent. A hálózat mintegy 56 %-a villamosított, ami 2015 óta 855 kilométeres növekedésnek felel meg (+1,2 %).

Az EU nagy sebességű hálózata 2019 végére meghaladta a 9 100 kilométert, hossza 2015 óta 17 %-kal nőtt¹¹.

1. ábra: Nemzeti hálózatok hossza országok szerint (ezer vonalkilométer, 2018) és relatív változás (2015–2018)



Forrás: 2020. évi statisztikai zsebkönyv. Adatpótlás különféle egyéb forrásokból.

5. A VASÚTI SZOLGÁLTATÁSOK ALAKULÁSA

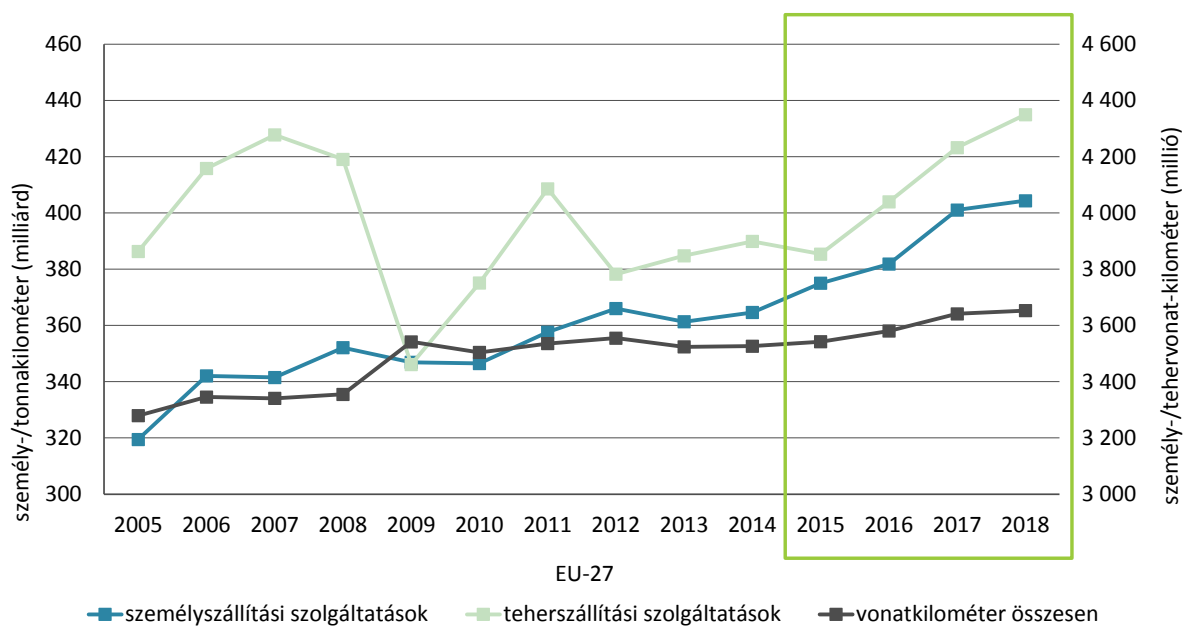
Az uniós vonatkilométerek teljes száma (amely a személyszállító és a tehervonatok mozgásait egyaránt magában foglalja) az elmúlt 10 évben lényegében változatlan maradt. A 2008-as pénzügyi válság után a személy- és teherszállítási szolgáltatások helyreállása eltérő

¹⁰ EU-28: 0,5 %, 0,5 %, illetve 2 %.

¹¹ EU-28: 217 000 vonalkilométer, amelyből 54 % villamosított, és több mint 9 200 kilométer nagy sebességű vasútvonal.

ütemben zajlott (a teherszállítás esetében fluktuációk mutatkoztak). 2015 és 2018 között a vasúti forgalom¹² éves növekedése a 27 tagú EU-ban 2,5 % volt a személyszállítás és 4,1 % a teherszállítás esetében¹³.

2. ábra: Személy- és áruszállítás volumene (személykilométer, tonnakilométer és vonatkilométer, 2005–2018)



Forrás: RMMS, 2020. Adatpótlás különféle egyéb forrásokból és becslésekből. RO esetében a 2015-ös és 2016-os adatok becslések; az adatok a következők kiigazítását is tartalmazzák: a 2018-as személykilométerek BE, a 2015-ös és 2016-os tonnakilométerek ES, NL és LU, valamint a 2015-ös és 2016-os vonatkilométerek IE vonatkozásában.

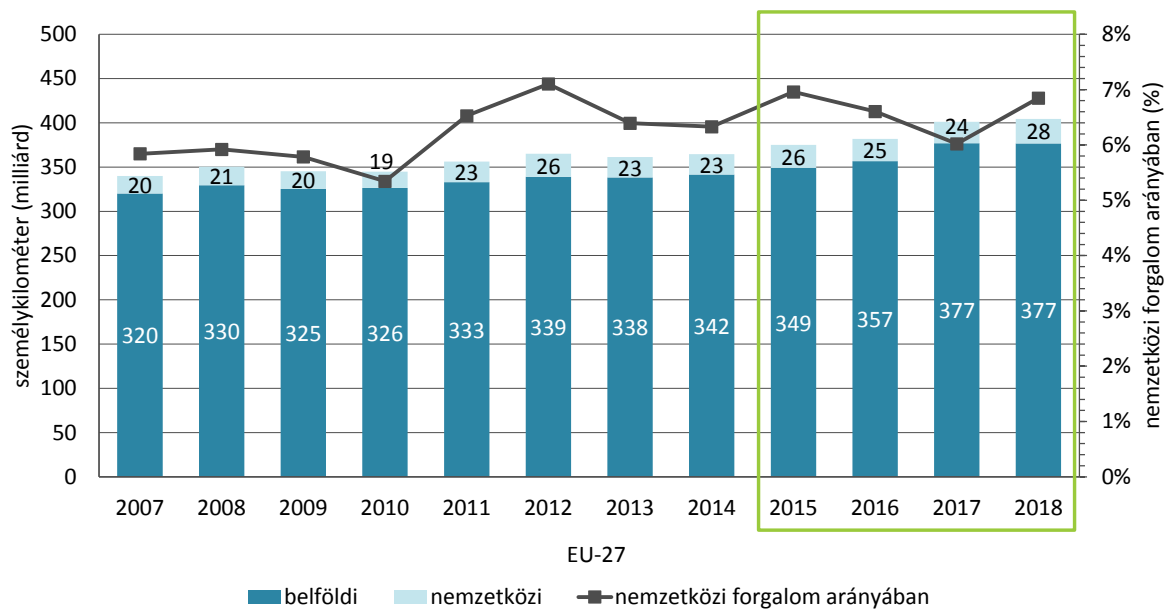
2018-ra a 27 tagú EU-ban a személyforgalom volumene a teljes szárazföldi közlekedés által megtett mintegy 5 billió utaskilométerből 404 milliárd utaskilométert tett ki¹⁴. A vasúti személyforgalom továbbra is főként belföldi, 2018-ban csupán 7 %-a volt nemzetközi.

¹² Az eltérő hatály, az átmenő forgalom esetleges kettős beszámítása és a kiigazítások (becslések és az egyéb forrásokból származó adatok beépítése) miatt az éves RMMS-kérdőíven bejelentett volumenadatok eltérhetnek az Eurostat által közölt adatoktól.

¹³ EU-28: 2,4 % a személyszállítás és 3,8 % a teherszállítás esetében.

¹⁴ EU-28: a teljes szárazföldi közlekedés által megtett mintegy 6 billió utaskilométerből elérte a 473 milliárd utaskilométert.

3. ábra: A vasúti személyforgalom volumenének alakulása (belföldi, nemzetközi és a nemzetközi forgalom teljes forgalomhoz viszonyított aránya) (milliárd személykilométer, 2007–2018)



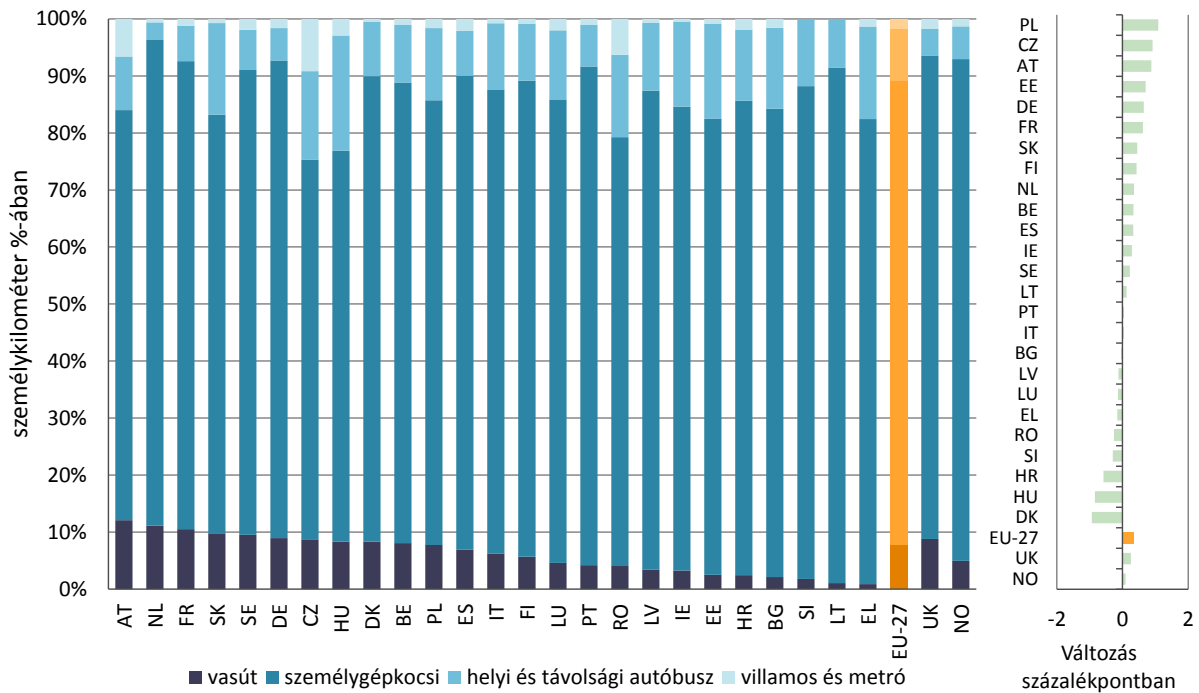
Forrás: RMMS, 2020. Adatpótlás különféle egyéb forrásokból és becslésekből. BE, EE, EL, LU és RO esetében a 2015-ös adatok becslést jelentenek.

Az EU-27 minden egyes polgára átlagosan 909 utaskilométert utazott 2018-ban (2,4 %-os éves növekedés 2015 óta¹⁵).

2015 és 2018 között a személygépkocsik által az EU-27 szárazföldi személyszállításában kitett részarány 81 %-ról 81,4 %-ra, míg a vasút esetében a modális részarány 7,6 %-ról 7,8 %-ra nőtt, ugyanakkor az egyes tagállamok között jelentős eltérések mutatkoznak.

¹⁵ EU-28: 926 utaskilométer, illetve +2,2 %.

4. ábra: Szárazföldi személyszállítás modális megoszlása országonként (2018) és a vasút részarányának változása százalékpontban (2015–2018)

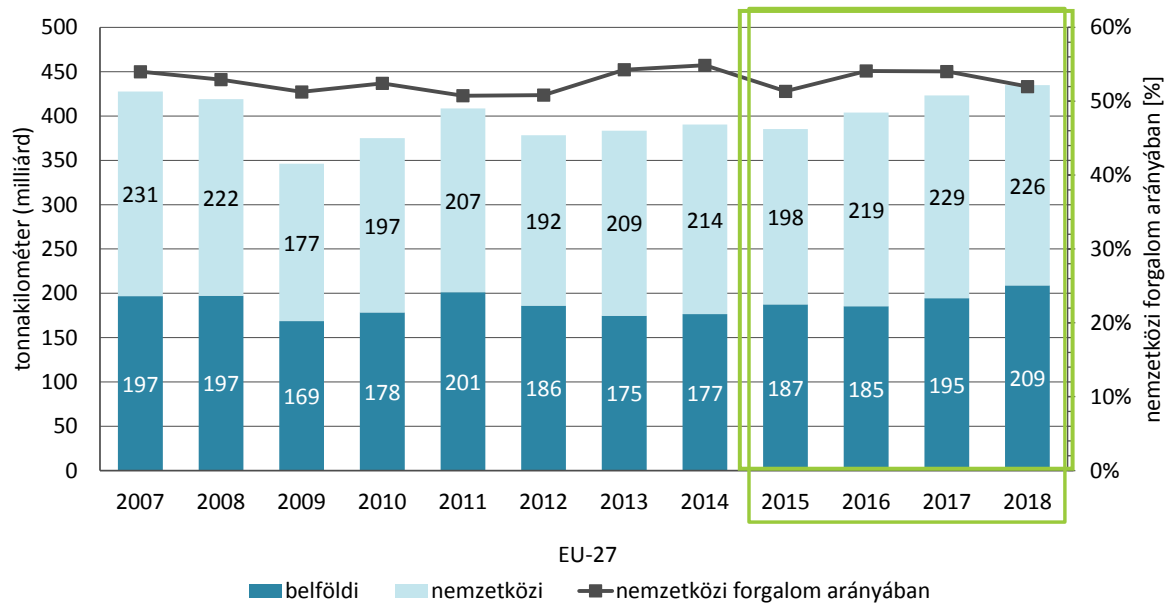


Forrás: 2020. évi statisztikai zsebkönyv; CY és MT kivételével.

2018-ra a 27 tagú EU-ban a teherforgalom volumene a teljes szárazföldi közlekedés által megtett 2,3 billió tonnakilométerből 435 milliárd tonnakilométert tett ki¹⁶. A teljes vasúti teherszállítás több mint fele nemzetközi, így a vasúti teherszállítás versenyképessége erősen függ a nemzeti vasúti hálózatok interoperabilitásától és a közöttük fennálló operatív nehézségektől.

¹⁶ A csővezetékek kivételével. Az EU-28 esetében: a teljes szárazföldi közlekedés által megtett 2,4 billió tonnakilométerből 452 milliárd tonnakilométer.

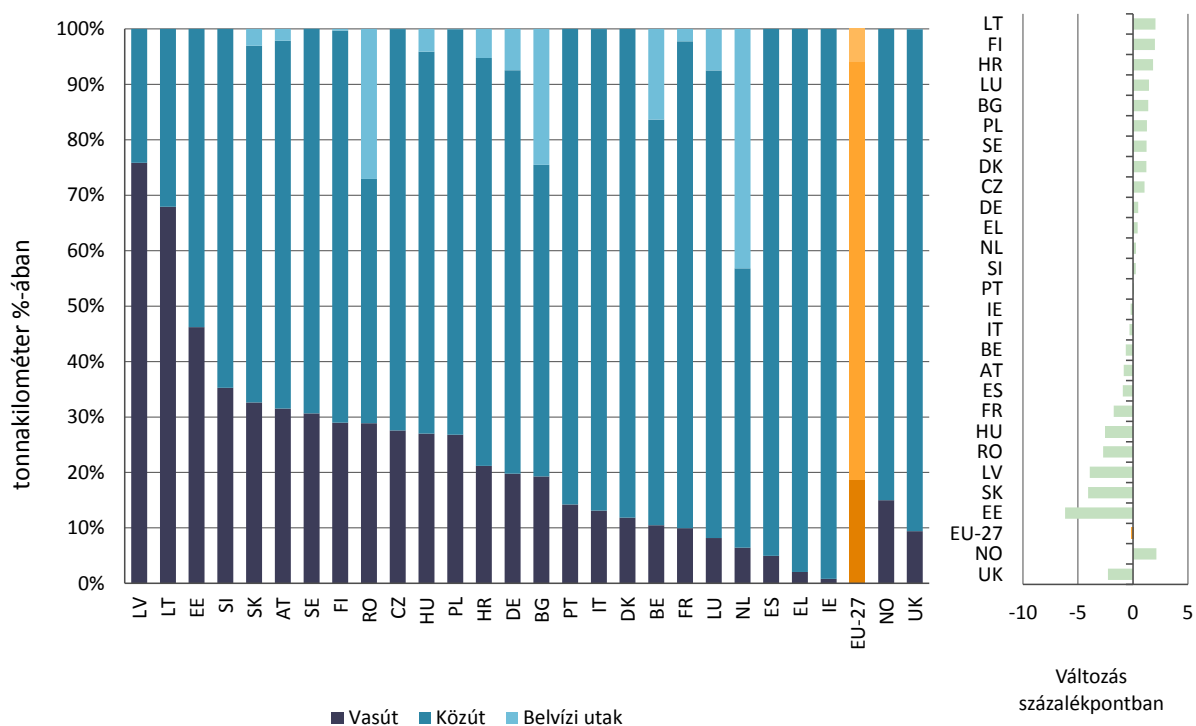
5. ábra: A vasúti teherforgalom volumenének alakulása (belföldi, nemzetközi és a nemzetközi forgalom teljes forgalomhoz viszonyított aránya) (milliárd tonnakilométer, 2007–2018)



Forrás: RMMS, 2020. Adatpótlás különféle egyéb forrásokból és becslésekből. 2016 vonatkozásában zajlik egyes RMMS-adatoknak és becsléseknek a hatodik RMMS-jelentés alapján történő felülvizsgálata.

2015 és 2018 között a közúti közlekedés által az EU-27 szárazföldi teherszállításában kitett részarány 74,2 %-ról 75,4 %-ra nőtt, míg a vasút esetében a modális részarány 18,8 %-ról 18,7 %-ra csökkent, ugyanakkor az egyes tagállamok között jelentős eltérések mutatkoznak.

6. ábra: Szárazföldi teherszállítás modális megoszlása országonként (2018) és a vasút részarányának változása százalékpontban (2015–2018)



Forrás: 2020. évi statisztikai zsebkönyv.

6. A VASÚTI ÁGAZAT KERETFELTÉTELEINEK ALAKULÁSA

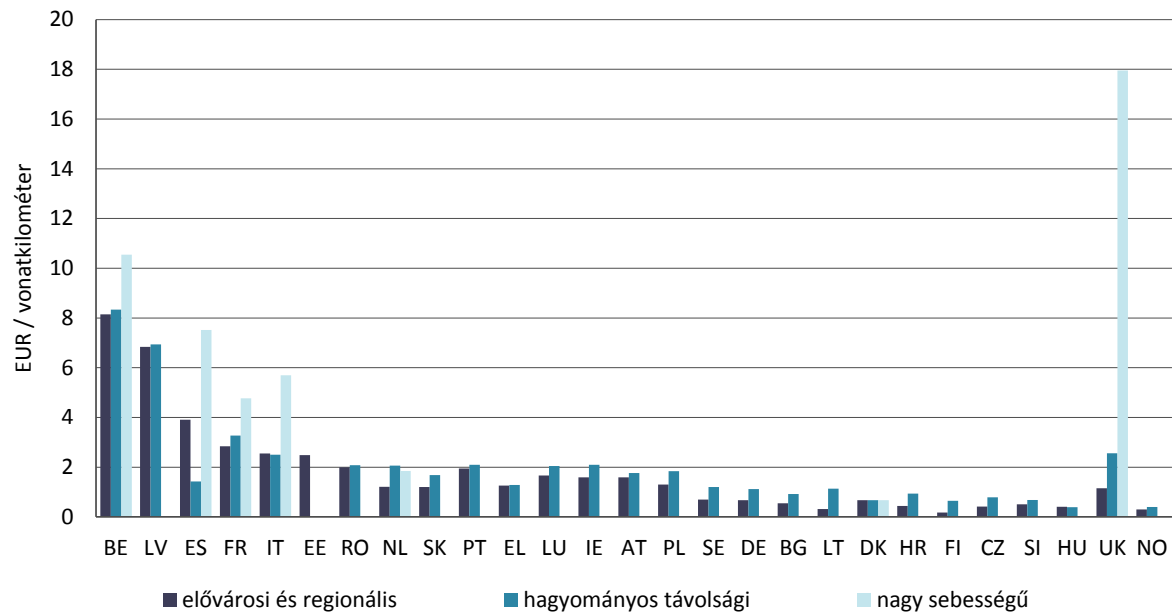
6.1. Infrastruktúradíjak

2018-ban a 27 tagú EU-ban a pályahasználati díjak a pályahálózat-működtetők díjából származó bevételeinek több mint 80 %-át tették ki (84 % a tehervonatok és 88 % a személyszállító vonatok esetében¹⁷).

A nagy sebességű vasút esetében a pályahasználati díjak (felár nélkül) magasabbak voltak az egyéb személyszállítási díjaknál; 2018-ban a legmagasabb díjakat az Egyesült Királyságban (vonatkilométerenként 18 EUR-t) és Belgiumban (vonatkilométerenként 10,6 EUR-t) kellett fizetni.

¹⁷ EU-28: 84 %, illetve 89 %.

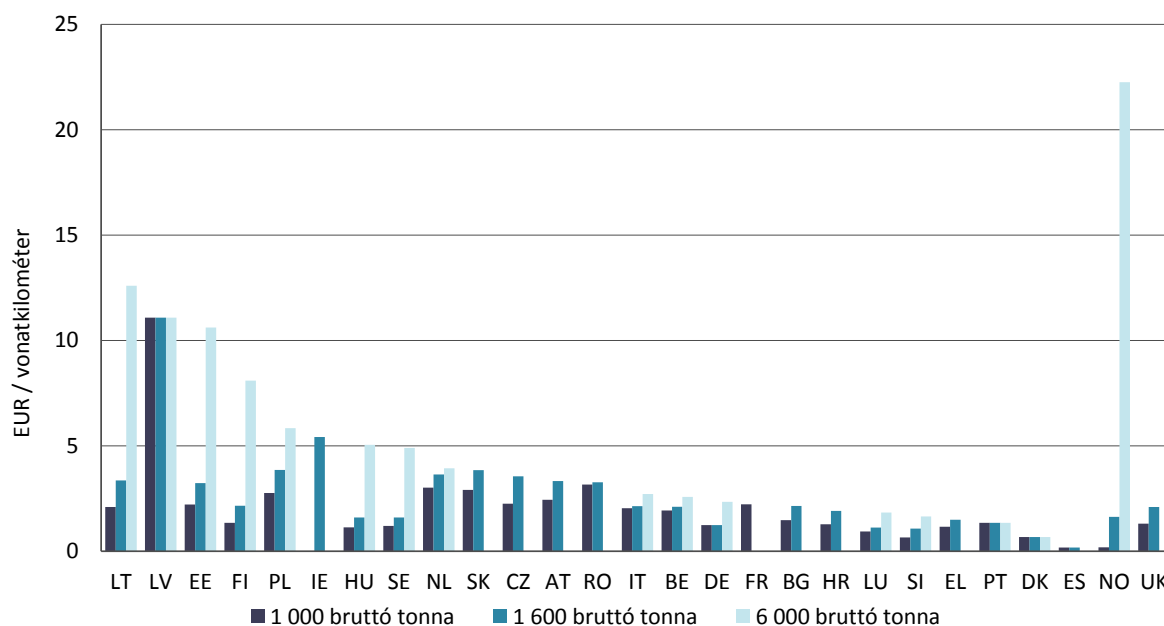
7. ábra: Pályahasználati díjak (felár nélkül) különböző kategóriájú személyszállító vonatok esetében, országonként (EUR/vonatkilométer, 2018)



Forrás: RMMS, 2020.

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

8. ábra: Pályahasználati díjak (felár nélkül) különböző kategóriájú tehervonatok vonatok esetében, országonként (EUR/vonatkilométer, 2018)



Forrás: RMMS, 2020.

A személyszállító és tehervonatok esetében a bejelentett díjak¹⁸ tekintetében 2015 és 2018 között nem mutatkozott egyértelműen növekvő vagy csökkenő tendencia, a nagy sebességű vasút kivételével (amelynél a pályahasználati díjak az Egyesült Királyság kivételével mindenhol csökkentek).

Az európai pályahálózat-működtetők platformja (PRIME) részletes tanulmányt készít a pályahálózat-működtetők díjszámítási és finanszírozási mechanizmusairól, amely 2021-ben fog elkészülni. A tanulmány a pályahasználati díjak és különféle összetevőik áttekintését fogja tartalmazni.

A Covid19-világjárvány gazdasági hatásának enyhítése céljából a 2020 októberében elfogadott (EU) 2020/1429 rendelet a díjakra vonatkozó szabályok átmeneti enyhítése révén lehetővé teszi a vasúti ágazatra nehezedő pénzügyi terhek csökkentését¹⁹.

6.2. Kapacitáselosztás és az infrastruktúra korlátai

2018-ban a 27 tagú EU-ban a hálózat használati intenzitása vonalkilométerenként 18,2 ezer (az EU-28 esetében 19,5 ezer) vonatkilométer volt. 2018-ban a legnagyobb használati intenzitású hálózatok a nyugat-európaiak voltak, különös tekintettel Hollandiára, ahol a használati intenzitás vonalkilométerenként 50,6 ezer vonatkilométer volt. A használati intenzitás Görögországban a legkisebb, vonalkilométerenként csupán 4,8 ezer vonatkilométer. Bár ezek a hozzávetőleges nemzeti átlagok semmit nem közölnek a hálózat

¹⁸ Pályahasználati díj felár nélkül.

¹⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1429 rendelete (2020. október 7.) a Covid19-járványra tekintettel a fenntartható vasúti piacot célzó intézkedések megállapításáról (HL L 333., 2020.10.12., 1. o.).

legüresebb részeiről, adhatnak némi jelzést arról, hogy átlagosan mely hálózatok zsúfoltabbak másoknál, amelyeknek ezért korlátozott a nagyobb forgalom bonyolítására irányuló kapacitásuk.

A túlterheltnek nyilvánított vasúti pályák teljes hossza a 27 tagú EU-ban 2015 óta folyamatosan nőtt, 2018-ban pedig szinte megkétszereződött. Ez 2 261 kilométernyi vasúti pályát érintett (a 28 tagú EU-ban 3 432 kilométert), beleértve 1 339 kilométernyi vasúti áruszállítási folyosót.

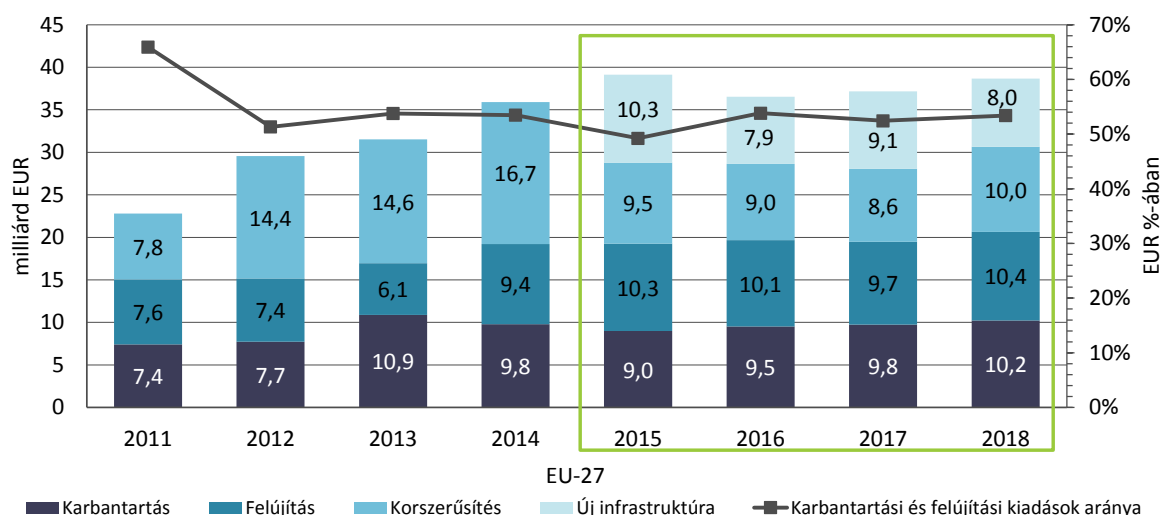
A túlterheltség eseteiben a tagállamok által leginkább prioritásként kezelt szolgáltatások a közszolgáltatási kötelezettség keretében nyújtott szolgáltatások, amelyek 13 országban minősülnek első számú prioritásnak, ezt követik a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások (7 országban). A (belföldi és nemzetközi) teherforgalom ritkán minősül első számú prioritásnak.

A zökkenőmentes interoperabilitást jelentős mértékben akadályozzák az infrastruktúra működési korlátai és az örökölt nemzeti vonatbefolyásoló rendszerek egymással fennálló inkompatibilitása; ennek leküzdése érdekében az EU bevezette az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszert (ERTMS), amely egy közös európai jelzőrendszer. Az ERTMS európai megvalósítási tervének²⁰ értelmében ezt a jelzőrendszert 2023-ig 15 682 kilométernyi vasúti pályán kell bevezetni; eddig a tervezett vasútipálya-hosszból 5 906 kilométeren (vagy 38 %-on) vezették be, ami a 2019 végére tervezett célérték 78 %-ának felel meg.

6.3. Infrastrukturális kiadások és finanszírozás

A 27 tagú EU-ban a vasúti infrastruktúrára fordított kiadások összege – a 2015-ös 39,1 milliárd eurós csúcs után – 2018-ban 38,7 milliárd EUR volt²¹.

9. ábra: Infrastrukturális kiadások, valamint a karbantartási és felújítási kiadások aránya (milliárd EUR, 2011–2018)



²⁰ A Bizottság (EU) 2017/6 végrehajtási rendelete (2017. január 5.) az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer európai megvalósítási tervéről (HL L 3., 2017.1.6., 6–28. o.).

²¹ EU-28: a 2015. évi 49,5 milliárd EUR-ról 2018-ban 47,5 milliárd EUR-ra.

2018-ban:

- a 27 tagú EU-ban a teljes bejelentett karbantartási és felújítási kiadások elérték a 20,6 milliárd EUR-t, ami az összes kiadás 53 %-ának felel meg (az EU-28 esetében 25,8 milliárd EUR és 54 %), de az egyes országok között jelentős eltérések mutatkoznak; és
- a 27 tagú EU-ban a nemzeti költségvetés az összes infrastrukturális kiadás és beruházás 72,3 %-át tette ki, az uniós társfinanszírozás 8,3 %-ot, 19,4 % pedig egyéb forrásokból származott, beleértve a hiteleket, tőkefinanszírozást és díjakat²².

6.4. A vasúti szállítási szolgáltatások minősége

A vasút még mindig az egyik legbiztonságosabb közlekedési mód. Gépkocsival 50-szer veszélyesebb utazni, mint vonattal. A vasútbiztonság 2015 és 2018 között tovább javult a 27 tagú EU-ban, bár a halálos kimenetelű balesetek és súlyos sérülések száma 2016-ban kis mértékben emelkedett²³.

Az alkalmazott fogalom meghatározás alapján²⁴ a regionális és helyi személyszállítási szolgáltatások átlagos pontossága a 27 tagú EU-ban a 2015-ös 93 %-ról 2018-ra 90 %-ra csökkent²⁵. A távolsági és a nagy sebességű személyszállítási szolgáltatások átlagos pontossága a 2015-ös 85 %-ról 2018-ra 79 %-ra esett vissza²⁶. A helyi és regionális személyszállítási szolgáltatások átlagos megbízhatósága 2015 és 2018 között csökkent, a törölt szolgáltatások aránya 1,4 %-ról 1,9 %-ra nőtt²⁷. A távolsági és a nagy sebességű személyszállítási szolgáltatások átlagos megbízhatósága 2015 és 2018 között nőtt, a törölt szolgáltatások aránya 1,5 %-ról 1,3 %-ra csökkent²⁸.

2018-ban a 27 tagú EU-ban a vasúti teherszállítás átlagos pontossága²⁹ 60,0 % volt a belföldi és 53,2 % a nemzetközi szolgáltatások esetében: a belföldi szolgáltatások 7,3 %-át, míg a nemzetközi szolgáltatások 11,0 %-át törölték³⁰.

6.5. Közszolgáltatási szerződések

2018-ban az EU-27 közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó személyszállítási szolgáltatásai átlagosan az összes vasúti utaskilométer 60 %-át tették ki (a 2015-ös 53 %-kal szemben³¹), ennek mintegy 98 %-a belföldi szolgáltatásokra irányult. A belföldi szolgáltatásokon belül a közszolgáltatási kötelezettség inkább regionális, nem pedig távolsági szolgáltatásokra vonatkozott.

²² EU-28: 68,8 %, 6,6 %, illetve 24,5 %.

²³ Forrás: Az Európai Unió Vasúti Ügynöksége: *Az uniós vasúti biztonságról és interoperabilitásról szóló 2020. évi jelentés* (Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2020).

²⁴ Az RMMS szerint a személyszállító vonat akkor tekinthető pontosnak, ha legfeljebb 5 percet késik.

²⁵ EU-28: nagyjából azonos adatok.

²⁶ EU-28: 84 %-ról 77 %-ra.

²⁷ EU-28: 1,6 %-ról 2,2 %-ra.

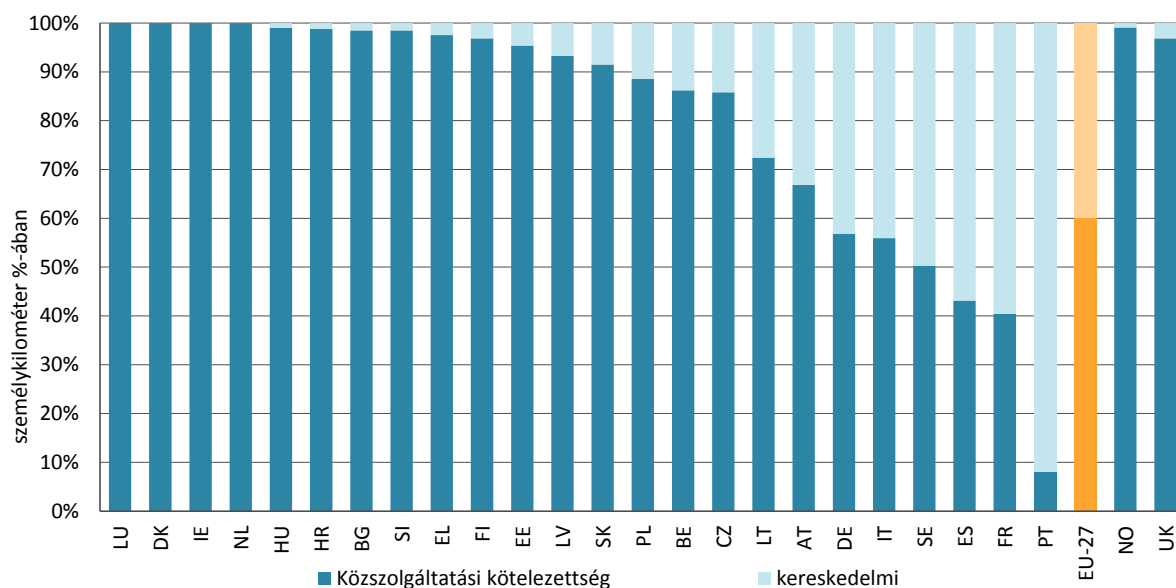
²⁸ EU-28: növekedés 1,7 %-ról 1,8 %-ra.

²⁹ Az RMMS szerint a tehervonat akkor tekinthető pontosnak, ha legfeljebb 15 percet késik.

³⁰ EU-28: az átlagos pontosság 63,0 % volt a belföldi és 53,2 % volt a nemzetközi szolgáltatások esetében; a belföldi szolgáltatások 6,8 %-át, míg a nemzetközi szolgáltatások 11,0 %-át törölték.

³¹ EU-28: 66 % (szemben a 2015-ös 60 %-kal).

10. ábra: A közszolgáltatási kötelezettség illetve a kereskedelmi vasúti szolgáltatások keretében kínált utasforgalom részaránya országonként (személykilométer %-ában, 2018)



Forrás: RMMS, 2020. BE, PT, EL és FR esetében az adatok becsült adatok. RO: nincs adat.

2018-ban a 27 tagú EU-ban aktív közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó összes szolgáltatásnak csupán 26 %-ánál alkalmaztak versenytárgyalási eljárást (a 28 tagú EU-ban ez az arány 43 %), szinte kizárólag azokban a tagállamokban, amelyek már korábban liberalizálták vasúti szolgáltatásaikat (Németország, Svédország és az Egyesült Királyság).

A tagállamok többségében a közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos kompenzáció továbbra is jelentős bevételforrást jelent a vasúti társaságok számára, bár az egy vonatkilométerre számított kompenzáció szintje jelentős eltéréseket mutat az országok között. 2018-ban a közszolgáltatási kötelezettségért fizetett átlagos kompenzáció a 27 tagú EU-ban vonatkilométerenként 10,51 EUR volt (a 28 tagú EU-ban 8,57 EUR).

6.6. Engedélyezés

2018-ban a 27 tagú EU-ban a vasúti társaságok összességében 1 082 bejelentett aktív engedéllyel rendelkeztek (a 28 tagú EU-ban 1 126-tal). Németország jelentette be a legtöbb (434), Írország és Luxemburg (2) a legkevesebb engedélyt.

Az engedély megszerzésének átlagos díja 2018-ban (amennyiben volt díj) az 5 EUR-tól (Horvátország) egészen a 37 500 EUR-ig (Portugália) terjedt.

Spanyolország, Lengyelország és az Egyesült Királyság számolt be az engedély megszerzéséhez átlagosan szükséges leghosszabb időtartamról (több mint 100 nap).

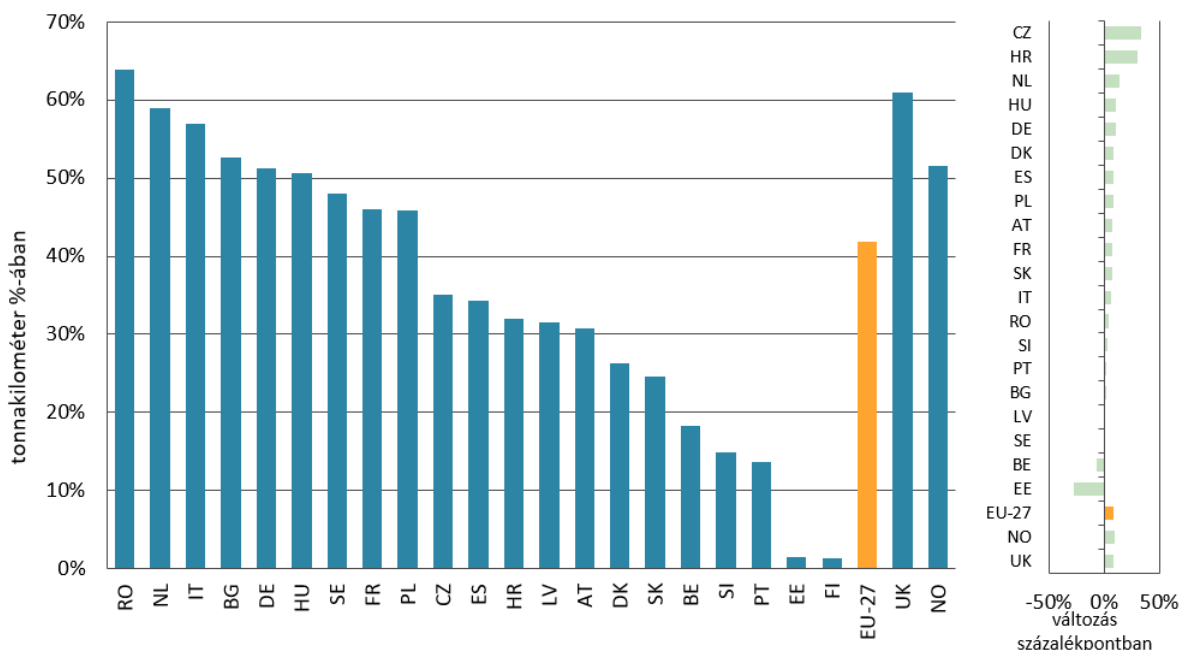
6.7. A piacnyitás mértéke és a hozzáférési jogok felhasználása

A versenytársak átlagos piaci részesedése az EU-27 vasúti teherszállítási piacán 2015 és 2018 között 34 %-ról 42 %-ra nőtt³². 2018-ban Görögország, Írország, Litvánia és Luxemburg

³² EU-28: 35 %-ról 43 %-ra.

kivételével valamennyi országban voltak a meglévő nemzeti szolgáltatókkal versengő új szolgáltatók, és az országok több mint felében a versenytársak piaci részesedése meghaladta a 30 %-ot.

11. ábra: A versenytársak piaci részesedése a vasúti teherszállítás piacán országok szerint (2018-ban, %) és százalékpontban kifejezett változás (2015–2018)



Forrás: RMMS, 2020. Egyetlen szolgáltató rendelkezik 100 %-os részesedéssel: EL, IE, LT és LU.

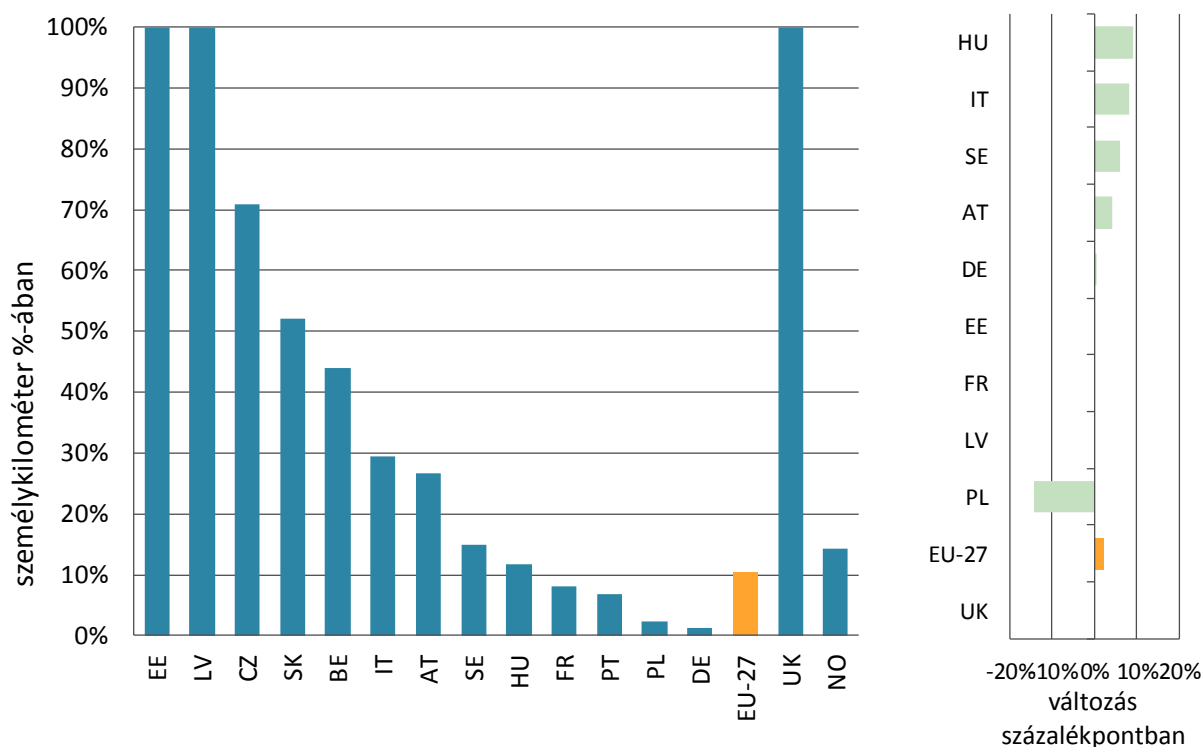
A nyílt hozzáférést és a közszolgáltatási szerződésekre irányuló kötelező versenytárgyalási eljárást a belföldi személyszállítási piacon uniós szinten csak a negyedik vasúti csomag vezette be. Egyelőre túl korai megmondani, hogy milyen hatással volt mindez azokra az országokra, amelyek előzetesen nem nyitották meg piacaikat.

2018-ban a versenytársak átlagosan 10 %-os piaci részesedéssel rendelkeztek a nemzeti kereskedelmi személyszállítási piacokon a 27 tagú EU-ban, ami 2015-höz képest 2 százalékpontos emelkedést jelent³³, és 16,2 %-os volt a piaci részesedésük a közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó nemzeti személyszállítási piacokon, ami 2015-höz képest szinte alig mutat változást (0,5 százalékpontos csökkenés³⁴).

³³ EU-28: 12 %, 2015-höz képest +2 százalékpont.

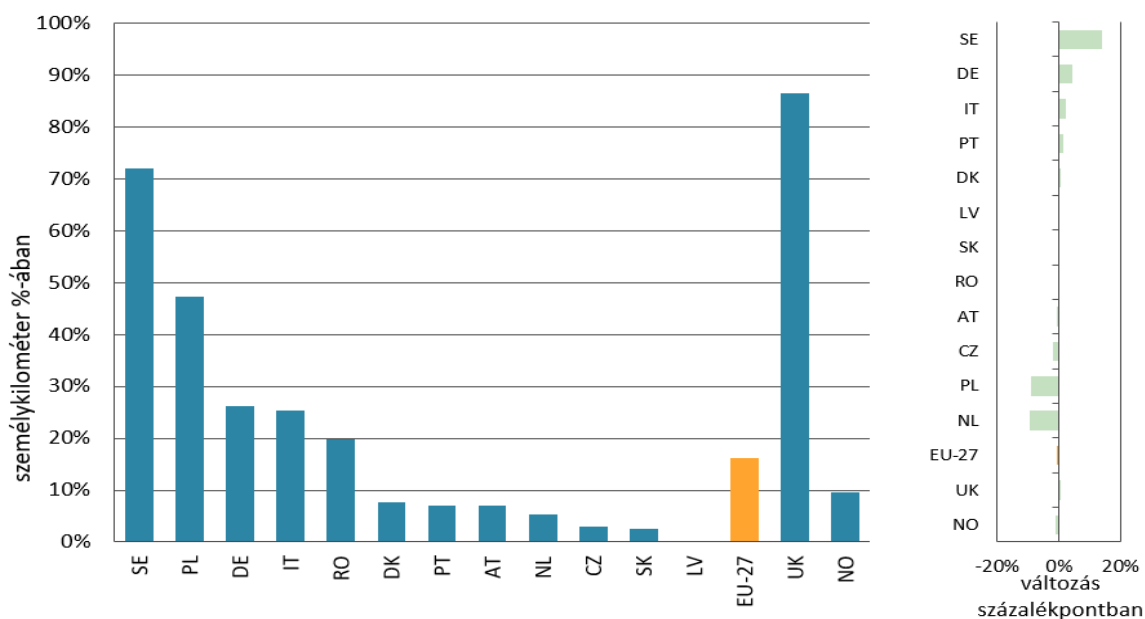
³⁴ EU-28: 32 %, 2015-höz képest -2 százalékpont.

12. ábra: A versenytársak piaci részesedése a kereskedelmi személyszállítási piacon országok szerint (2018-ban, %) és százalékpontban kifejezett változás (2015–2018)



Forrás: RMMS, 2020. 2018-ra vonatkozóan BG, DK, HR, FI, EL, LT, LU, SI, ES nem jelentett be a kereskedelmi szolgáltatások piacán legalább 1%-os piaci részesedéssel rendelkező versenytársakat. IE esetében nem voltak kereskedelmi személyszállítási piaci szolgáltatások. Nem állt rendelkezésre adat NL és RO esetében.

13. ábra: A versenytársak piaci részesedése a közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó személyszállítási piacon országok szerint (2018-ban, %) és százalékpontban kifejezett változás (2015–2018)



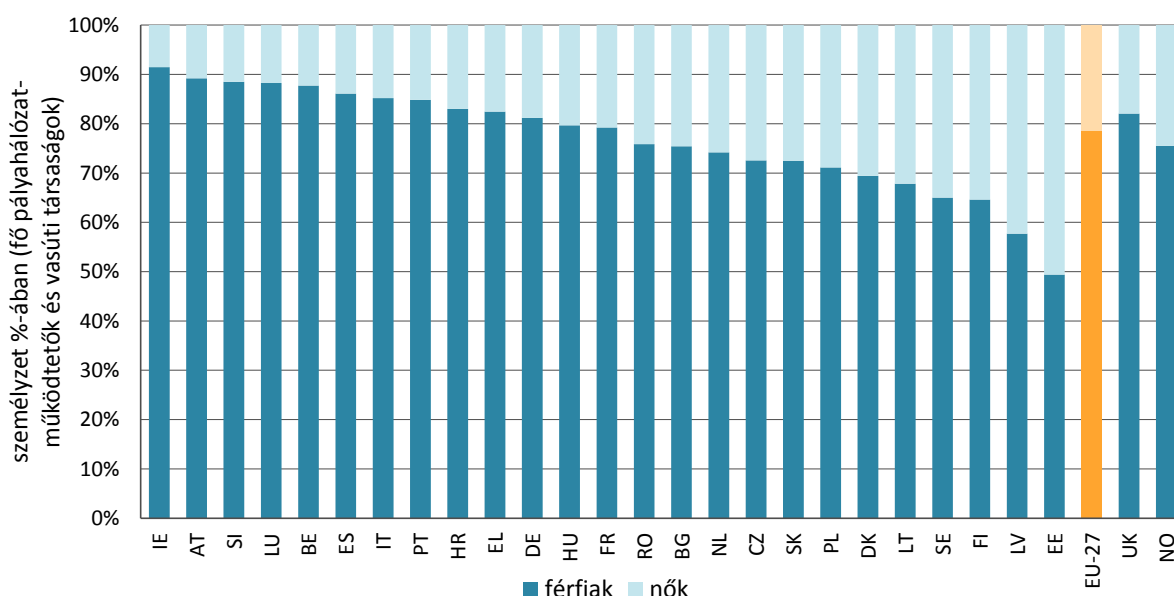
Forrás: RMMS, 2020. PT 2015-ös adatai becslésnek minősülnek. BE, BG, HR, EE, FI, FR, EL, HU, IE, LT, LU, SI és ES esetében nem jelentettek be versenytársakat a közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó személyszállítási piacon.

6.8. Foglalkoztatás és társadalmi feltételek

2018 végén a 27 tagú EU-ban valamivel több mint 916 000 fő dolgozott a vasúti ágazatban, közülük 527 000 fő a vasúti társaságoknál (fő- és alternatív szolgáltatóknál egyaránt) és 389 000 fő a pályahálózat-működtetőknél³⁵.

A vasúti munkaerő túlnyomórészt férfiakból áll; átlagban csupán a foglalkoztatottak 21 %-a nő. A női alkalmazottak aránya 51 % (Észtország) és 9 % (Írország) között mozog.

14. ábra: Összes munkavállaló (fő pályahálózat-működtetők plusz a vasúti társaságok) nemi szerkezet szerint (%), 2018)



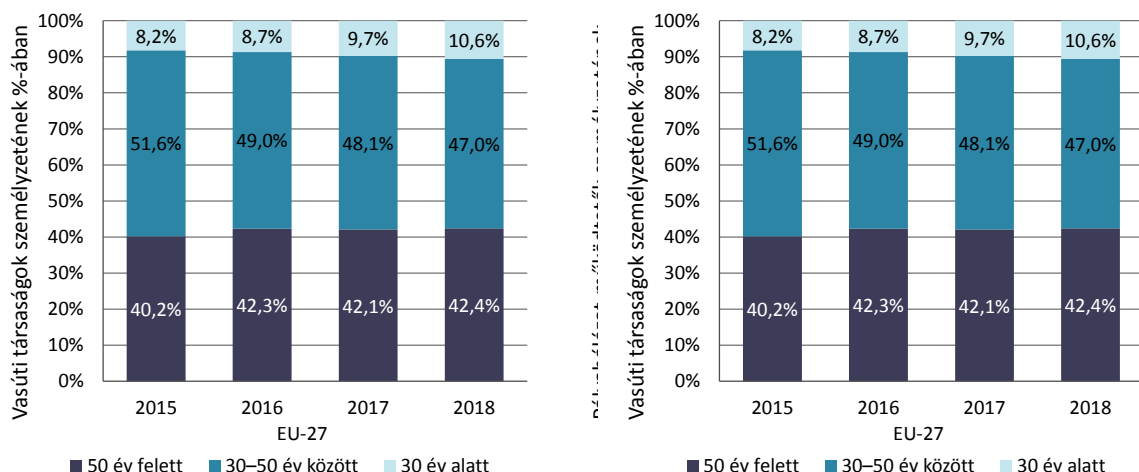
Forrás: RMMS, 2020.

A vasúti társaságoknál dolgozó fiatalabb (30 év alatti) munkavállalók aránya a 27 tagú EU-ban a 2015-ös 8,2 %-ról 2018-ra 10,6 %-ra nőtt³⁶. A munkaerő elöregedése továbbra is aggasztó, különösen Spanyolországban, Romániában, Görögországban, Bulgáriában és Litvániában, ahol 2018-ban a munkaerő több mint 50 %-a az 50 év feletti korcsoportba tartozott. A pályahálózat-működtetőknél jellemzően idősebb a munkaerő, mint a vasúti társaságoknál, de a fiatalabb munkavállalók aránya is nőtt 2015 és 2018 között, 7,9 %-ról 8,3 %-ra.

³⁵ Az EU-28 esetében: valamivel több mint 1 034 000 fő foglalkoztatott, ebből közel 600 000 fő vasúti társaságoknál, 434 000 fő pedig pályahálózat-működtetőknél.

³⁶ EU-28: 8,4 %, illetve 10,6 %.

15. ábra: Munkavállalók korcsoport szerinti lebontásban (%-ban 2015 és 2018 között)



Forrás: RMMS, 2020. LV, LU, ES és SE esetében nem állt rendelkezésre a vasúti társaságokra vonatkozó 2015-ös adat. ES, LU és LV esetében nem állt rendelkezésre a pályahálózat-működtetőkre vonatkozó 2015-ös adat.

Mind a pályahálózat-működtetők, mind pedig a vasúti társaságok esetében a teljes munkaidejű foglalkoztatás a leggyakoribb. Belgiumban, Dániában és Luxemburgban a pályahálózat-működtetők összes munkavállalója határozatlan idejű munkaszerződéssel rendelkezik, míg Írországban csupán 89 %-uk. Csak Svédország, Olaszország, Lengyelország, Hollandia, Németország és Norvégia számolt be arról, hogy a vasúti társaságoknál dolgozó munkavállalók kevesebb mint 95 %-a rendelkezik határozatlan idejű munkaszerződéssel. A pályahálózat-működtetők munkatársainak körében Hollandiában (83 %) és Belgiumban (88 %) volt a legalacsonyabb a teljes munkaidős munkaszerződések aránya. A fő vasúti társaságoknál Belgiumban volt a legalacsonyabb (86 %) a teljes munkaidős munkaszerződések aránya.

Csak néhány tagállam számolt be tanulószervezéses és egyéb gyakornoki programokról, amelyek alkalmazása leginkább Ausztriában és Németországban jellemző, mind a vasúti társaságok, mind pedig a pályahálózat-működtetők esetében.

7. KÖVETKEZTETÉSEK

A vasúti ágazat jelentős mértékben járul hozzá az EU-27 gazdasági és társadalmi kohéziójához, közvetlenül több mint 900 000 főt foglalkoztat, és évente közel 1,6 milliárd tonna árut³⁷, valamint 7,1 milliárd utast³⁸ szállít.

A vasút nagyobb mértékű igénybevétele kritikus fontosságú a fenntarthatóbb közlekedés iránti igény kielégítése szempontjából, továbbá jelentős mértékű kedvező hatást is gyakorolna a légszennyezésre és az energiafogyasztásra, ami segíti az európai zöld megállapodásban meghatározott ambiciózus kibocsátáscsökkentési célok elérését.

Míg a vasúti személyszállítás volumene az elmúlt néhány évben állandó mértékben növekedett, a vasúti teherszállítás volumenének bővülése nem volt ennyire egységes. A vonatindulások száma a személyszállítás és a teherszállítás esetében egyaránt stabil, ugyanakkor az éghajlatváltozással kapcsolatos tájékozottsággal párhuzamosan egyre nő a

³⁷ Eurostat, EU-27, BE kivételével, amely ezt az adatok bizalmasként jelölte meg.

³⁸ Eurostat, EU-27, BE, HU, NL és PL kivételével, amely ezt az adatok bizalmasként jelölte meg.

fenntartható közlekedési módok iránti kereslet.

E pozitív fejlemények ellenére a vasút még mindig nem érte el teljes potenciálját. A vasúti szállításnak a többi közlekedési móddal összehasonlítva pontosabbnak és megbízhatóbbnak kell lennie oly módon, hogy fokozza az ügyfél-központúságát, és jobban kihasználja az innovációt. Továbbá hatékonyabbnak és megfizethetőbbnek kell lennie.

Az uniós fellépés a következő négy célkitűzésre összpontosítva segíti az ágazatot abban, hogy megküzdjön a főbb piaci kihívásokkal:

1. Versenyképes piac

Az összes szolgáltató részére biztosított tisztességes piaci hozzáférés lehetővé teszi az új, multimodális kínálatok bevezetését, és nagyobb választékot nyújt az utasok és a vállalkozások számára.

E célból a negyedik vasúti csomag piaci pillérje – 2023 decemberéig tartó átmeneti időszakokkal – bevezette, hogy a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítéléséhez a versenytárgyalási eljárás legyen a standard eljárás. A 2021-es menetrenddel kezdődően megnyitotta továbbá a belföldi vasúti kereskedelmi személyszállítási szolgáltatások nyújtásához való hozzáférést. A Bizottság különösen nagy figyelmet fordít a negyedik vasúti csomag helyes átültetésének és alkalmazásának nyomon követésére annak biztosítása érdekében, hogy a csomag középtávon elérje teljes potenciálját.

A közlekedési módok közötti tisztességes versenyt szintén elő kell segíteni annak biztosítása révén, hogy minden közlekedési mód megfizesse saját külső költségeit.

2. A határon átnyúló vasúti szolgáltatások fejlesztése

A belső uniós határok átlépésének zökkenőmentes folyamattá kell válnia ahhoz, hogy bővíthessen a vasút modális részaránya. Az interoperabilitás akadályainak megszüntetése, az ERTMS bevezetése, a megfelelő vasúti járművek rendelkezésre állása, valamint a vasúti járművezetők rendelkezésre állása elengedhetetlenül fontos a cél eléréséhez.

Az Európai Parlament kérésére a Bizottság egy tanulmányt készített a határokon átnyúló távolsági csatlakozásokról, amely külön figyelmet fordított az éjszakai vonatszolgáltatásokra; a jelentés 2021 közepére várható.

3. A vasúti infrastruktúra jobb teljesítménye

A vasúti szállítási szolgáltatások hatékony biztosításához szűk keresztmetszetek és hiányzó kapcsolatok nélküli fejlett infrastruktúra szükséges. Az EU a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) révén folytatja infrastruktúra-fejlesztési politikáját, amelyhez az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből nyújtanak a vasút részére jelentős pénzügyi támogatást. A TEN-T-nagyprojektek teljesítésével 2030 végére kiterjedtebb nagy teljesítményű és nagy sebességű hálózatok állnak majd rendelkezésre.

A vasúti ágazat jelentős összegű, közpénzből nyújtott finanszírozást vesz fel. A zöld kötvények egyre bővülő piaca lehetővé teheti a fenntartható beruházások

magánfinanszírozása felé történő elmozdulást. A taxonómiai rendelet³⁹ és annak felhatalmazáson alapuló jogi aktusai adják meg a szükséges keretet és kritériumokat a fenntartható tevékenységek azonosítására szolgáló egyértelmű besorolási rendszerhez.

A növekvő mértékű túlterheltség miatt szűk keresztmetszetek jönnek létre, főként a főbb vasúti folyosókon, a jelentős karbantartási munkálatok pedig akadályozzák a hálózat hatékony használatát. A Bizottság támogatja az ágazat kapacitáselosztással és -kezeléssel kapcsolatos új, egymással összekapcsolt digitális platformokon/eszközökön alapuló megközelítéseit és azok mielőbbi megvalósítását.

4. Fokozott ügyfélközpontúság

A vasúti szolgáltatásoknak az ügyfelek igényeit kell kiszolgálniuk. A fokozott pontosság és megbízhatóság, valamint a vasúti létesítményekben a szolgáltatásokhoz való jobb hozzáférés a személyszállítási és teherszállítási szolgáltatások szempontjából egyaránt prioritást jelent.

A vasút használatának fellendítéséhez garantálni kell az utasok tájékoztatáshoz, segítségnyújtáshoz, az utazás folytatásához és a kompenzációhoz való jogát. Az 1371/2007/EK rendelet⁴⁰ átdolgozására irányuló bizottsági javaslat, amelyről 2020 októberében született megállapodás az Európai Parlamenttel és a Tanáccsal, javítani fogja a fogyatékossgal élő vagy a csökkent mozgásképességű utasok jogait, pontosítja a végrehajtásra és a panaszkezelésre vonatkozó szabályokat, valamint az utazás zavarainak esetére jobb utasvédelmet biztosít.

A vasúti áruszállítási folyosók továbbra is kulcsfontosságú elemét képezik a vasúti áruszállítás fellendítésére irányuló bizottsági politikának. A 913/2010/EU rendeletben⁴¹ foglalt jogi keret értékelése a további jogalkotási intézkedések számára készíti elő a terepet.

A Bizottság teljes mértékben támogatja a menetrendkészítési folyamat hatékonyságának és rugalmasságának javítását célzó kezdeményezéseket, a vészhelyzetek kezelésére irányuló folyamatot, valamint az átmeneti kapacitáskorlátozások koordinációját.

A digitalizáció előmozdítása alapvető fontosságú ahhoz, hogy a vasút vonzóbb legyen a vállalkozások számára. Az elektronikus áruszállítási információkról szóló új rendelet (eFTI⁴²) lehetővé teszi a vállalkozások és a hatóságok közötti digitális információcserét. A Bizottság azt is tervezi, hogy beterjeszt egy, a vasúti kutatási és innovációs európai partnerségre irányuló javaslatot, amely a jelenlegi Shift2Rail közös vállalkozáson alapul. A partnerség az innovatív technológiákkal és operatív megoldásokkal kapcsolatos kutatás és fejlesztés digitalizáció és automatizálás által elősegített felgyorsítására fog összpontosítani.

³⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/852 rendelete (2020. június 18.) a fenntartható befektetések előmozdítását célzó keret létrehozásáról, valamint az (EU) 2019/2088 rendelet módosításáról (HL L 198., 2020.6.22., 13–43. o.).

⁴⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről (HL L 315., 2007.12.3., 14–41. o.).

⁴¹ Az Európai Parlament és a Tanács 913/2010/EU rendelete (2010. szeptember 22.) a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról (HL L 276., 2010.10.20., 22–32. o.).

⁴² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1056 rendelete (2020. július 15.) az elektronikus áruszállítási információkról (HL L 249., 2020.7.31., 33–48. o.).

A vasút európai éve 2021-ben a tudás és a bevált gyakorlatok megosztása révén fogja támogatni azokat a törekvéseket, amelyek a vasúttal szállított utasok és áruk részarányának növelését célozzák.