



Briselē, 13.1.2021.  
COM(2021) 5 final

**KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI**

**Septītais uzraudzības ziņojums par dzelzceļa tirgus attīstību atbilstīgi Eiropas  
Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES 15. panta 4. punktam**

{SWD(2021) 1 final}

## KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

### Septītais uzraudzības ziņojums par dzelzceļa tirgus attīstību atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES 15. panta 4. punktam

#### 1. GALVENIE KONSTATĒJUMI

Dzelzceļa tirgus uzticamai uzraudzībai ir būtiska nozīme tirgus tendenču izprašanā un kompetentu politikas lēmumu pieņemšanā. Lai uzlabotu uzraudzību, Komisija finansē nozaru iniciatīvas, piemēram, *PRIME* galveno darbības rādītāju salīdzinošās novērtēšanas darbības, un sadarbojas ar dalībvalstīm.

Ziņojums aptver datus līdz 2018. gadam un līdz ar to nesniedz pierādījumus par Covid-19 pandēmijas ietekmi uz nozari. Dzelzceļa pārvadājumu un jo īpaši kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšana turpinājās arī 2020. gadā, taču dažādu pārvietošanās ierobežojumu laikā ievērojami saruka starptautisko pasažieru skaits, kā arī nenoteiktības un ekonomikas lejupslīdes dēļ samazinājās kopējais pieprasījums.

Galvenie konstatējumi un tendences laikposmā no 2015. līdz 2018. gadam ES27 valstīs (izņemot ātrgaitas dzelzceļa tīkla garumu, kuram ir sniegts salīdzinājums ar 2019. gadu) ir šādi:

- dzelzceļa satiksme palielinājās par 2,5 % gadā attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem un par 4,1 % gadā attiecībā uz kravu pārvadājumiem,
- dzelzceļa transporta modālā daļa sauszemes pārvadājumos palielinājās no 7,6 % līdz 7,8 % attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem un samazinājās no 18,8 % līdz 18,7 % attiecībā uz kravu pārvadājumiem,
- 2018. gadā dzelzceļa transports veidoja tikai 0,4 % no transporta radītajām siltumnīcefekta gāzu (SEG) un CO<sub>2</sub> emisijām un 2 % no enerģijas patēriņa transporta nozarē,
- laikposmā no 2015. līdz 2019. gadam ātrgaitas dzelzceļa tīkla garums palielinājās par 17 %,
- par pārslogotiem atzītu sliežu ceļu kopējais garums palielinājies vairāk nekā divkārt,
- dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem 2018. gadā kopumā bija 1082 aktīvas licences,
- valstu vēsturisko uzņēmumu konkurentu vidējā tirgus daļa 2018. gadā bija šāda:
  - 42 % no dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgiem (pieaugums par 8 procentpunktiem),
  - 10 % no pasažieru komercpārvadājumu tirgiem (pieaugums par 2 procentpunktiem),
  - 16,2 % no sabiedrisko pakalpojumu saistību (SPS) pasažieru pārvadājumu tirgiem (samazinājums par 0,5 procentpunktiem),

- dzelzceļa pārvadājumi joprojām ir viens no drošākajiem pārvadājumu veidiem — pārvietoties ar automobili ir gandrīz 50 reizes bīstamāk nekā ar vilcienu, kā arī
- 2018. gada beigās dzelzceļa nozarē bija nodarbināti nedaudz vairāk kā 916 000 strādājošo, un no tiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi (gan galvenie, gan alternatīvie uzņēmumi) nodarbināja aptuveni 527 000 strādājošo, bet infrastruktūras pārvaldītāji — 389 000 strādājošo.

## 2. METODOLOĢIJA

Šis ir septītais ziņojums par dzelzceļa tirgus uzraudzību, ko Komisija reizi divos gados iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES<sup>1</sup> 15. panta 4. punktu. Tā mērķis ir sniegt pārskatu par galvenajām norisēm dzelzceļa tirgos, ņemot vērā ES dzelzceļa tirgus politiku<sup>2</sup>. Ziņojums aptver plašu jautājumu loku, tostarp: dzelzceļa pakalpojumu vienotā tirgus attīstību, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamo infrastruktūru un pakalpojumus, pamatnosacījumus attiecībā uz dzelzceļa tirgu (tostarp maksas<sup>3</sup>), dzelzceļu tīkla stāvokli, piekļuves tiesību izmantošanu un šķēršļus dzelzceļa pakalpojumu lielākai efektivitātei. Šo tematu sīkāka analīze ir sniegta pievienotajā dienestu darba dokumentā.

Šis ir otrais ziņojums, kurā izmantoti dati, kas paziņoti ar dzelzceļa tirgus uzraudzības anketu atbilstīgi Komisijas Īstenošanas regulai (ES) 2015/1100<sup>4</sup> (“*RMMS* regula”), un tas ir pirmais ziņojums, kas sagatavots pēc tās īstenošanas pārejas perioda beigām 2018. gadā.

Papildus *RMMS* datiem, ko iesniegušas dalībvalstis, Apvienotā Karaliste un Norvēģija, šajā ziņojumā arī izmantota informācija no statistikas bukleta “ES transports skaitļos”<sup>5</sup>, Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras ziņojumi<sup>6</sup>, *Eurostat* dati<sup>7</sup>, dažādu nozares organizāciju apkopotā statistika, prezentācijas un pētījumi. Ja *RMMS* regula ir vienīgais avots, datu salīdzināmības nodrošināšanai ziņojumā ir novērtētas tendences laikposmā no 2015. līdz 2018. gadam. Ja ir izmantoti citi avoti, ziņojumā var tikt atspoguļotas tendences ilgākā laikposmā.

Apkopotie dati un vidējie rādītāji attiecas uz ES27 valstīm (t. i., uz pašreizējām ES dalībvalstīm<sup>8</sup>). Tā kā Apvienotā Karaliste līdz 2020. gada 31. janvārim bija dalībvalsts, ziņojumā ir norādīti arī kopējie un vidējie rādītāji attiecībā uz ES28 valstīm tekstā vai *Excel* datnē, kas publicēta MOVE ĢD tīmekļa vietnē kopā ar ziņojumu<sup>9</sup>.

<sup>1</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).

<sup>2</sup> Papildus ziņojumam par dzelzceļa tirgu Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra katru gadu publicē ziņojumus par dzelzceļu drošumu un savstarpējo izmantojamību.

<sup>3</sup> Plašā piedāvāto pakalpojumu klāsta dēļ nav iespējams visaptveroši uzraudzīt dzelzceļa pārvadājumu cenas pasažieriem.

<sup>4</sup> Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/1100 (2015. gada 7. jūlijs) par dalībvalstu ziņošanas pienākumu dzelzceļa tirgus uzraudzības ietvaros (OV L 181, 9.7.2015., 1. lpp.).

<sup>5</sup> [https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2020\\_en](https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2020_en).

<sup>6</sup> [https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications\\_en](https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en).

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

<sup>8</sup> Norvēģija piedalās dzelzceļa tirgus uzraudzības apsekojumā (*RMMS*), bet dati par šo valsti nav iekļauti ES kopējos un vidējos rādītājos.

<sup>9</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market\\_monitoring\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en).

### 3. DZELZCEĻŠ UN ILGTSPĒJA

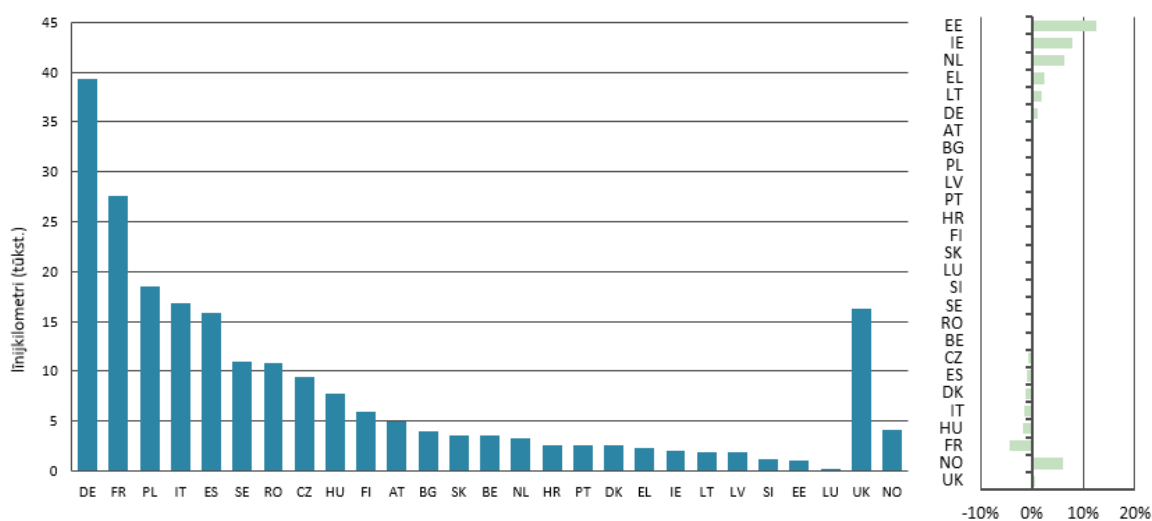
Dzelzceļa transports ir vienīgais transports veids, kura SEG un CO<sub>2</sub> emisijas kopš 1990. gada ir samazinājušās gandrīz nepārtraukti, un vienlaikus pa dzelzceļu ir veikti aptuveni 13 % kravu pārvadājumu un 7 % pasažieru pārvadājumu no visu transporta veidu veiktajiem pārvadājumiem (ES27, 2018. gads). Tādējādi dzelzceļa transports ir salīdzinoši mazāk piesārņojošs un energoefektīvāks par citiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem. 2018. gadā dzelzceļa transports veidoja tikai 0,4 % no transporta radītajām SEG un CO<sub>2</sub> emisijām un 2 % no enerģijas patēriņa transporta nozarē ES27 valstīs<sup>10</sup>. Lai izpildītu Eiropas zaļā kursa mērķus, dzelzceļa transportam būs jāveido lielāka pasažieru un kravu pārvadājumu daļa.

### 4. ES DZELZCEĻU TĪKLS

ES27 dzelzceļu tīkla kopējais garums 2018. gadā bija aptuveni 201 000 līnijkilometru (kas ir par 0,4% mazāk nekā 2015. gadā). Aptuveni 56 % no tīkla bija elektrificēti — pieaugums par 855 km kopš 2015. gada (+1,2 %).

Līdz 2019. gada beigām ES ātrgaitas dzelzceļa tīkla garums pārsniedza 9100 kilometrus — palielinājums par 17 % kopš 2015. gada<sup>11</sup>.

1. attēls. Valstu dzelzceļu tīklu garums pa valstīm (tūkstoši līnijkilometru, 2018. gads) un relatīvās pārmaiņas (2015.–2018. gads)



Avots: 2020. gada statistikas buklets. Dati no dažādiem citiem avotiem.

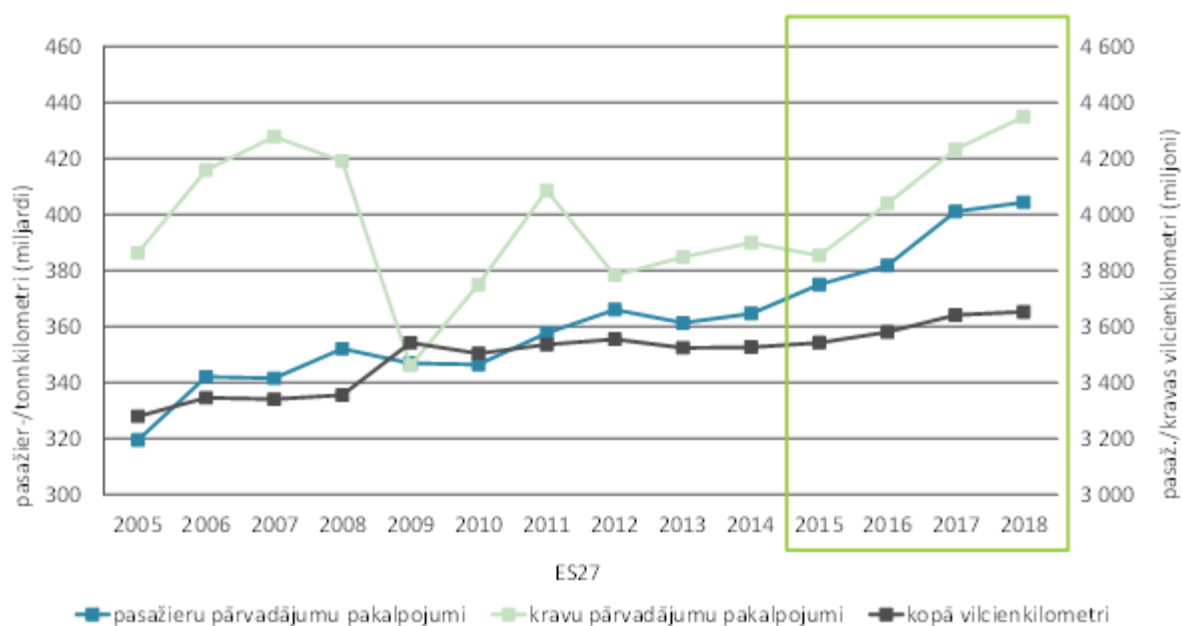
<sup>10</sup> ES28: attiecīgi — 0,5 %, 0,5 % un 2 %.

<sup>11</sup> ES28: 217 000 līnijkilometru, no kuriem 54 % bija elektrificēti, un vairāk nekā 9200 km ātrgaitas līniju.

## 5. DZELZCEĻA PAKALPOJUMU ATTĪSTĪBA

Pēdējo desmit gadu laikā kopējais ES vilcienkilometru skaits (gan pasažieru, gan kravu pārvadājumos pa dzelzceļu) lielākoties ir bijis stabils. Pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumu jomas atlabšana pēc 2008. gada finanšu krīzes notika ar dažādu ātrumu (turklāt ar svārstībām kravu pārvadājumu jomā). No 2015. līdz 2018. gadam dzelzceļa satiksme<sup>12</sup> ES27 valstīs palielinājās par 2,5 % gadā attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem un par 4,1 % gadā attiecībā uz kravu pārvadājumiem<sup>13</sup>.

2. attēls. Pasažieru un kravu pārvadājumu apjoms (pasažierkilometri, tonnkilometri un vilcienkilometri, 2005.–2018. gads)



Avots: RMMS, 2020. gads. Dati no dažādiem citiem avotiem un aplēsēm. 2015. un 2016. gada dati par Rumāniju ir aplēses; dati ietver arī korekcijas 2018. gada pasažierkilometru vērtībā attiecībā uz Beļģiju, 2015. un 2016. gada tonnkilometru vērtībās attiecībā uz Spāniju, Nīderlandi un Luksemburgu, kā arī 2015. un 2016. gada vilcienkilometru vērtībās attiecībā uz Īriju.

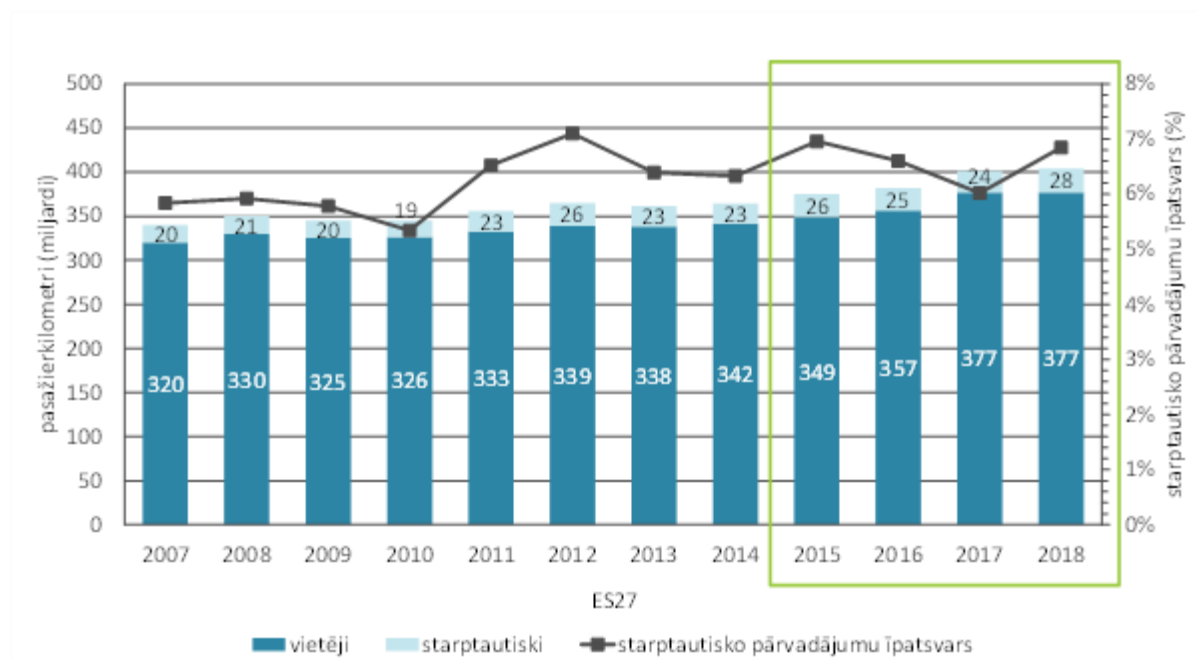
Līdz 2018. gadam ES27 valstu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu apjoms bija 404 miljardi pasažierkilometru no aptuveni 5 triljoniem pasažierkilometru, ko vispārēji veidoja sauszemes pārvadājumi<sup>14</sup>. Dzelzceļa pasažieru pārvadājumi 2018. gadā lielākoties joprojām bija vietēja rakstura, un tikai 7 % no tiem bija pārvadājumi uz citām valstīm.

<sup>12</sup> Dati par apjomu, kas reizi gadā tiek ziņoti RMMS anketā, var atšķirties no Eurostat ziņotajiem datiem, ņemot vērā atšķirīgo tvērumu, potenciāli dubultu uzskaiti par tranzīta apjomu un korekcijas (aplēses un integrēti dati no citiem avotiem).

<sup>13</sup> ES28: 2,4 % attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem un 3,8 % attiecībā uz kravu pārvadājumiem.

<sup>14</sup> ES28: 473 miljardi pasažierkilometru no aptuveni 6 triljoniem pasažierkilometru, ko vispārēji veidoja sauszemes pārvadājumi.

3. attēls. Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu apjoma pārmaiņas (vietējie pārvadājumi, starptautiskie pārvadājumi un starptautisko pārvadājumu īpatsvars kopējā satiksmes apjomā) (miljardi pasažierkilometru, 2007.–2018. gads)



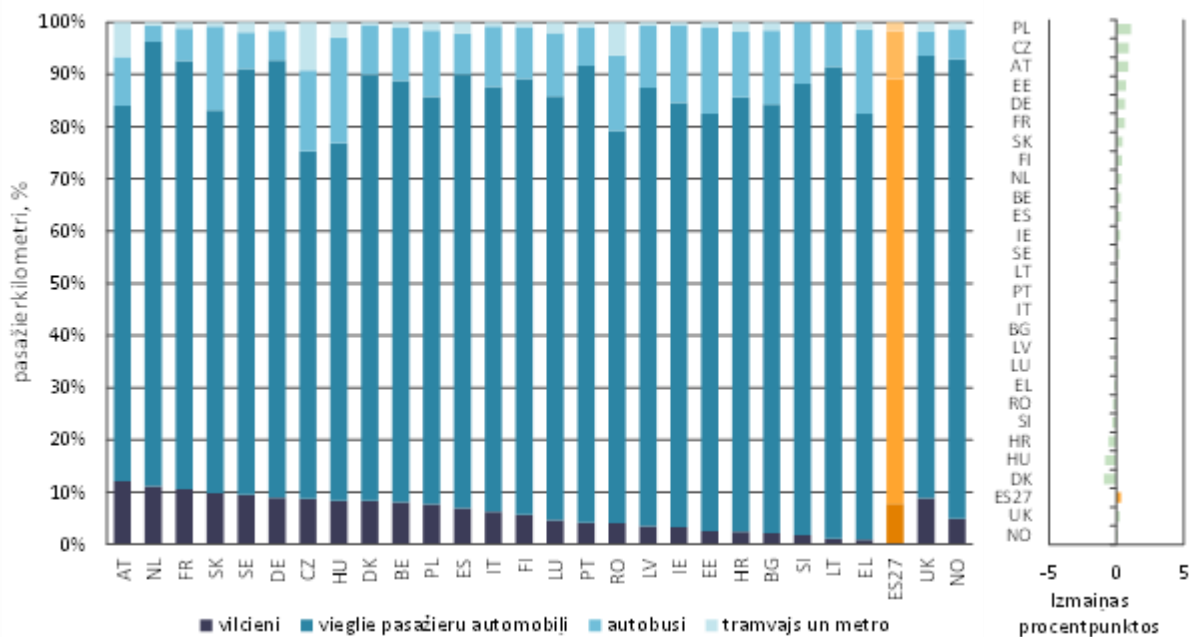
Avots: RMMS, 2020. gads. Dati no dažādiem citiem avotiem un aplēsēm. 2015. gada dati attiecībā uz Beļģiju, Igauniju, Grieķiju, Luksemburgu un Rumāniju ir aplēses.

Katrs ES27 valstu pilsonis 2018. gadā vidēji veica 909 pasažierkilometrus (+2,4 % gadā kopš 2015. gada<sup>15</sup>).

Laikposmā no 2015. līdz 2018. gadam vieglo pasažieru automobiļu modālā daļa sauszemes pasažieru pārvadājumos ES27 valstīs palielinājās no 81 % līdz 81,4 %, savukārt dzelzceļa transporta īpatsvars palielinājās no 7,6 % līdz 7,8 %, turklāt pastāv ievērojamas atšķirības starp valstīm.

<sup>15</sup> ES28: attiecīgi 926 pasažierkilometri un +2,2 %.

4. attēls. Pasaziņu sauszemes pārvadājumu modālais sadalījums pa valstīm (% 2018. gadā) un dzelzceļa pārvadājumu procentuālās pārmaiņas (2015.–2018. gads)

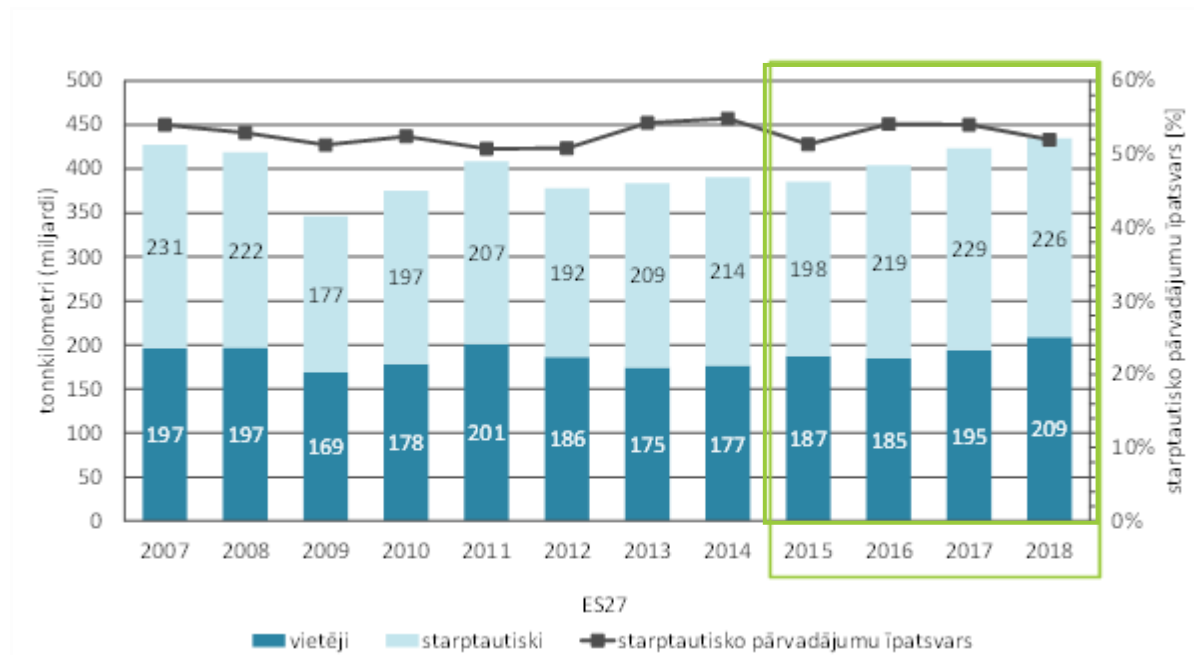


Avots: 2020. gada statistikas buklets; izņemot Kipru un Maltu.

2018. gadā ES27 valstu kravu pārvadājumu apjoms bija 435 miljardi tonnkilometru no 2,3 triljoniem tonnkilometru, ko vispārēji veidoja sauszemes pārvadājumi<sup>16</sup>. Vairāk nekā puse no kopējiem kravu pārvadājumiem ir pārrobežu pārvadājumi, tādējādi dzelzceļa kravu pārvadājumu konkurētspēja ir ļoti jutīga pret valstu dzelzceļa tīklu savstarpējās izmantojamības un darbības problēmām.

<sup>16</sup> Izņemot cauruļvadus. ES28 valstīm: 452 miljardi tonnkilometru no 2,4 triljoniem kilometru, ko vispārēji veidoja sauszemes pārvadājumi.

5. attēls. Dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoma pārmaiņas (vietējie pārvadājumi, starptautiskie pārvadājumi un starptautisko pārvadājumu īpatsvars kopējā satiksmes apjomā) (miljardi tonnkilometru, 2007.–2018. gads)

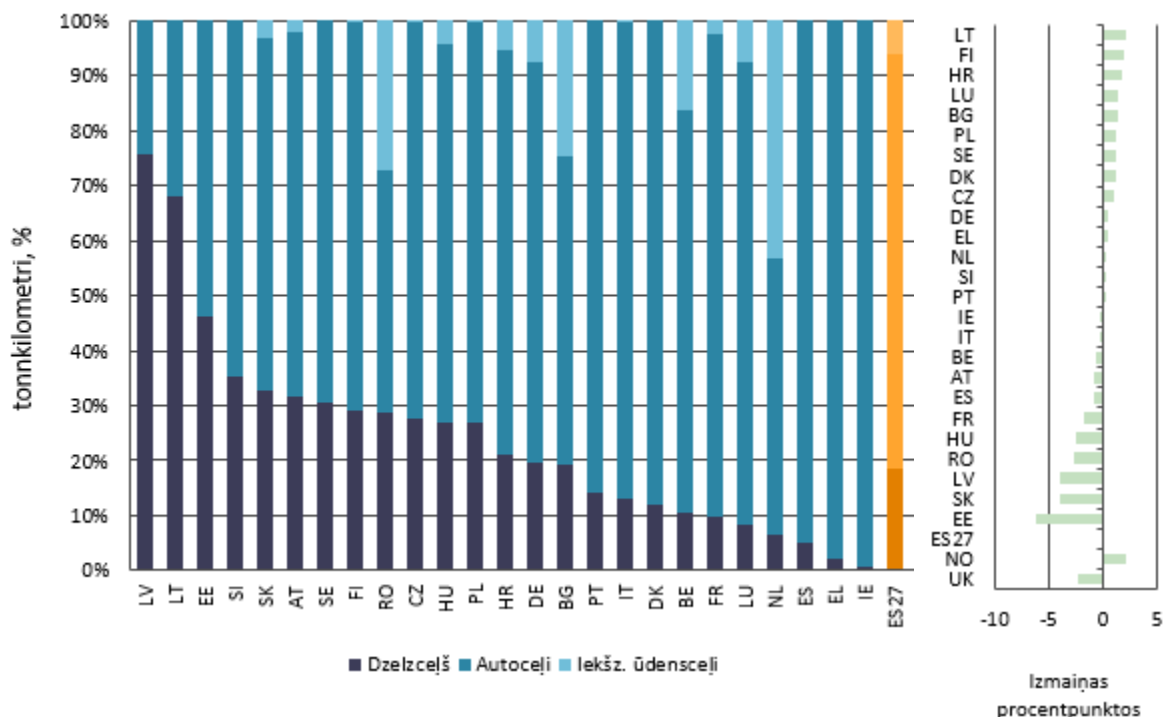


Avots: RMMS, 2020. gads. Dati no dažādiem citiem avotiem un aplēsēm. Attiecībā uz 2016. gadu ir pārskatīta noteikta RMMS informācija un aplēses salīdzinājumā ar sesto RMMS ziņojumu.

Laikposmā no 2015. līdz 2018. gadam autotransporta modālā daļa sauszemes kravu pārvadājumos ES27 valstīs palielinājās no 74,2% līdz 75,4%, savukārt dzelzceļa transporta īpatsvars samazinājās no 18,8% līdz 18,7%, turklāt pastāv ievērojamas atšķirības starp valstīm.



6. attēls. Kravu sauszemes pārvadājumu modālais sadalījums pa valstīm (% 2018. gadā) un dzelzceļa pārvadājumu procentuālās pārmaiņas (2015.–2018. gads)



Avots: 2020. gada statistikas buklets.

## 6. PAMATNOSACĪJUMU ATTĪSTĪBA DZELZCEĻA NOZARĒ

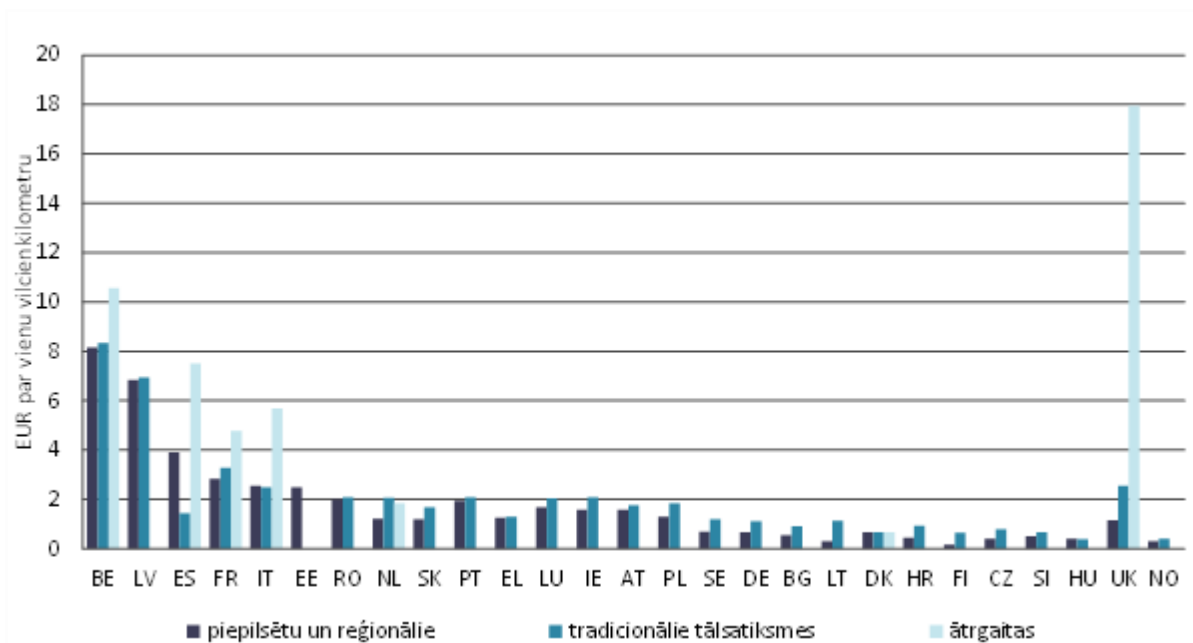
### 6.1. Infrastruktūras maksu noteikšana

Maksa par piekļuvi sliežu ceļiem veidoja vairāk nekā 80 % no infrastruktūras pārvaldītāju ieņēmumiem, kas 2018. gadā gūti no maksām ES27 valstīs (84 % no kravas vilcieniem un 88 % no pasažieru vilcieniem<sup>17</sup>).

Maksa par piekļuvi sliežu ceļiem ātrgaitas līnijās (izņemot uzcenojumus) bija augstāka nekā citas maksas, ko piemēro pasažieru pārvadājumiem, un 2018. gadā tā bija vislielākā Apvienotajā Karalistē (18 EUR par vienu vilcienkilometru) un Beļģijā (10,6 EUR par vienu vilcienkilometru).

<sup>17</sup> ES28: attiecīgi 84 % un 89 %.

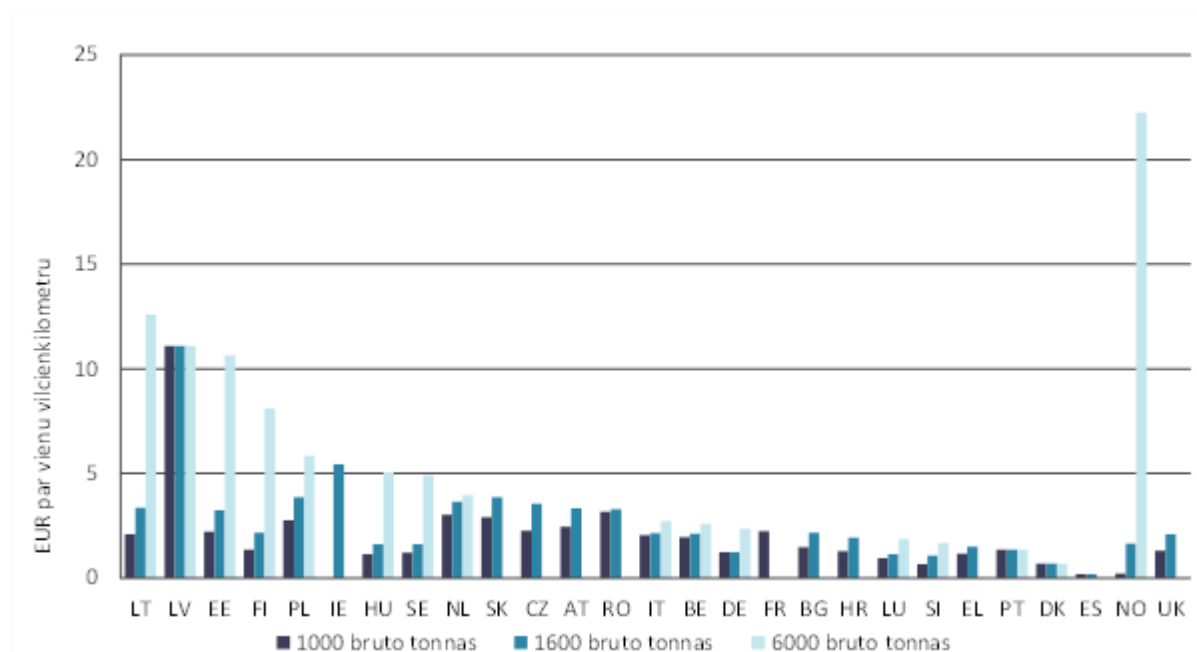
7. attēls. Maksa par piekļuvi sliežu ceļiem (izņemot uzcenojumus) dažādām pasažieru vilcienu kategorijām, pa valstīm (EUR par vienu vilcienkilometru, 2018. gads)



Avots: RMMS, 2020. gads.

Kravas vilcieniem piemērotā maksa (izņemot uzcenojumus) tiek uzraudzīta trīs dažādām maksimālajām bruto tonnāžām (1000, 1600 un 6000). Lielākajā daļā dalībvalstu maksa par piekļuvi sliežu ceļiem palielinās atkarībā no vilciena lieluma, kaut gan ne vienmēr proporcionāli tonnāžai.

8. attēls. Maksa par piekļuvi sliežu ceļiem (izņemot uzcenojumus) dažādām kravas vilcienu kategorijām, pa valstīm (EUR par vienu vilcienkilometru, 2018. gads)



Avots: RMMS, 2020. gads.

Laikposmā no 2015. līdz 2018. gadam nebija skaidras augšupvērstas vai lejupvērstas tendences maksas<sup>18</sup> līmeņos, kas paziņoti attiecībā uz pasažieru vai kravas vilcieniem, izņemot ātrgaitas vilcienus (kuru gadījumā maksa par piekļuvi sliežu ceļiem samazinājās visur, izņemot Apvienoto Karalisti).

Eiropas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju platforma (*PRIME*) veiks plašu pētījumu par infrastruktūras pārvaldītāju maksas noteikšanas un finansēšanas mehānismiem, kurš tiks pabeigts 2021. gadā. Pētījumā būs ietverts pārskats par to, kā tiek noteikta maksa par piekļuvi sliežu ceļiem, un par dažādām šīs maksas sastāvdaļām.

Lai mazinātu Covid-19 pandēmijas radīto ietekmi uz ekonomiku, 2020. gada oktobrī pieņemtā Regula (ES) 2020/1429 sniedz iespēju samazināt finansiālo slogu dzelzceļa nozarē, uz laiku atvieglojot noteikumus par maksām<sup>19</sup>.

## 6.2. Jaudas sadale un infrastruktūras ierobežojumi

2018. gadā ES27 valstīs tīkla lietošanas intensitāte bija 18,2 tūkstoši vilcienkilometru uz vienu līnijkilometru (ES28 — 19,5 tūkstoši). Visintensīvāk izmantotie tīkli 2018. gadā bija tīkli Rietumeiropā, jo īpaši Nīderlandē, kur lietošanas intensitāte bija 50,6 tūkstoši vilcienkilometru uz vienu līnijkilometru. Grieķijā ir viszemākā lietošanas intensitāte — tikai 4,8 tūkstoši vilcienkilometru uz vienu līnijkilometru. Lai gan šie vispārējie valstu vidējie rādītāji nesniedz informāciju par tukšākajām tīkla daļām, tie nodrošina zināmu priekšstatu par

<sup>18</sup> Maksa par piekļuvi sliežu ceļiem, izņemot uzcenojumus.

<sup>19</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1429 (2020. gada 7. oktobris), ar ko, ņemot vērā Covid-19 uzliesmojumu, nosaka pasākumus ilgtspējīgam dzelzceļa tirgum (OV L 333, 12.10.2020., 1. lpp.).

to, kuri tīkli vidēji ir noslogotāki par citiem un kuriem līdz ar to varētu būt ierobežota jauda attiecībā uz papildu pārvadājumu apjomu.

Par pārslogotiem atzītu sliežu ceļu kopējais garums ES27 valstīs kopš 2015. gada ir pastāvīgi palielinājies un 2018. gadā bija gandrīz divkāršojies. Tas skāra 2261 km sliežu ceļa (3432 km ES28 valstīs), tostarp 1339 km dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoros.

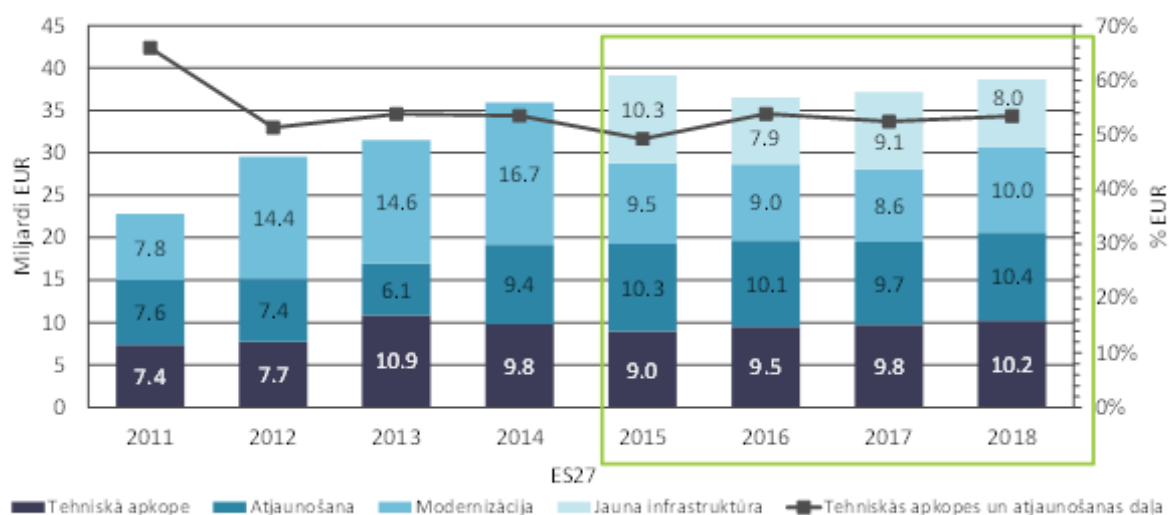
Pārslogotības gadījumos dalībvalstis visbiežāk piešķir prioritāti pakalpojumiem, kuri tiek sniegti atbilstīgi sabiedrisko pakalpojumu saistībām (SPS), — 13 valstis tos norādījušas kā pirmo prioritāti, un tad seko starptautisko pasažieru pārvadājumu pakalpojumi (7 valstis). Kravu pārvadājumiem (gan vietējiem, gan starptautiskiem) reti tiek piešķirta galvenā prioritāte.

Lai pārvarētu tādus nopietnus šķēršļus netraucētai savstarpējai izmantojamībai kā darbības infrastruktūras ierobežojumi un nesaderība starp valstu mantotajām vilcienu vadības sistēmām, ES ieviesa kopīgu Eiropas signalizācijas iekārtu sistēmu — Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmu (*ERTMS*). Atbilstīgi *ERTMS* Eiropas stratēģiskajam izvēršanas plānam<sup>20</sup> līdz 2023. gadam šai signalizācijas iekārtu sistēmai vajadzētu būt ieviestai 15 682 kilometros sliežu ceļa; patlaban sistēma ir ieviesta 5906 km no plānotā sliežu ceļa garuma (jeb 38 %), kas ir 78 % no mērķvērtības, kuru bija plānots sasniegt līdz 2019. gada beigām.

### 6.3. Infrastruktūras izdevumi un finansējums

Kopējie ES27 dzelzceļa infrastruktūras izdevumi 2018. gadā bija 38,7 miljardi EUR pēc tam, kad 2015. gadā tika sasniegta maksimālā vērtība 39,1 miljards EUR<sup>21</sup>.

9. attēls. *Infrastruktūras izdevumi un tehniskās apkopes un atjaunošanas izdevumu daļa (miljardi EUR, 2011.–2018. gads)*



<sup>20</sup> Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/6 (2017. gada 5. janvāris) attiecībā uz Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas Eiropas stratēģisko izvēršanas plānu (OV L 3, 6.1.2017., 6.–28. lpp.).

<sup>21</sup> ES28: no 49,5 miljardiem EUR 2015. gadā līdz 47,5 miljardiem EUR 2018. gadā.

2018. gadā:

- kopējie ziņotie tehniskās apkopes un atjaunošanas izdevumi ES27 valstīs bija 20,6 miljardi EUR, t. i., 53 % no kopējiem izdevumiem (25,8 miljardi EUR un 54 % ES28 valstīs), turklāt pastāv ievērojamas atšķirības starp valstīm,
- ES27 ietvaros valstu budžets nodrošināja 72,3 % no kopējiem izdevumiem un ieguldījumiem infrastruktūrā, ES līdzfinansējums nodrošināja 8,3 %, bet 19,4 % tika iegūti no citiem avotiem, tostarp aizdevumiem, pašu kapitāla finansējuma un maksām<sup>22</sup>.

#### 6.4. Dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu kvalitāte

Dzelzceļa pārvadājumi joprojām ir viens no drošākajiem pārvadājumu veidiem. Pārvietoties ar automobili ir gandrīz 50 reizes bīstamāk nekā ar vilcienu. Neraugoties uz to, ka 2016. gadā nedaudz palielinājās nāves gadījumu un nopietnu ievainojumu skaits, laikposmā no 2015. līdz 2018. gadam ES27 valstīs dzelzceļa satiksmes drošība turpināja uzlaboties<sup>23</sup>.

Saskaņā ar izmantoto definīciju<sup>24</sup> reģionālo un vietējo pasažieru pārvadājumu pakalpojumu vidējā punktualitāte ES27 valstīs nedaudz samazinājās no 93 % 2015. gadā līdz 90 % 2018. gadā<sup>25</sup>. Tālsatiksmes un ātrgaitas pasažieru pārvadājumu pakalpojumu vidējā punktualitāte samazinājās no 85 % 2015. gadā līdz 79 % 2018. gadā<sup>26</sup>. Vietējo un reģionālo pasažieru pārvadājumu pakalpojumu vidējā uzticamība laikposmā no 2015. līdz 2018. gadam samazinājās — atcelto pārvadājumu īpatsvars palielinājās no 1,4 % līdz 1,9 %<sup>27</sup>. Tālsatiksmes un ātrgaitas pasažieru pārvadājumu pakalpojumu vidējā uzticamība laikposmā no 2015. līdz 2018. gadam palielinājās — atcelto pārvadājumu īpatsvars samazinājās no 1,5 % līdz 1,3 %<sup>28</sup>.

Kravu pārvadājumu vidējā punktualitāte<sup>29</sup> 2018. gadā ES27 valstīs bija 60,0 % vietējo pārvadājumu un 53,2 % starptautisko pārvadājumu pakalpojumu gadījumā; tika atcelti 7,3 % vietējo pārvadājumu un 11,0 % starptautisko pārvadājumu pakalpojumu<sup>30</sup>.

#### 6.5. Sabiedrisko pakalpojumu līgumi

2018. gadā SPS pasažieru pārvadājumu pakalpojumi ES27 valstīs vidēji veidoja 60 % no kopējiem dzelzceļa pasažierkilometriem (salīdzinājumā ar 53 % 2015. gadā<sup>31</sup>), un aptuveni 98 % no tiem attiecās uz vietējo pārvadājumu pakalpojumiem. Vietējo pārvadājumu pakalpojumu ietvaros SPS lielākoties attiecās uz reģionālo, nevis tālsatiksmes pārvadājumu pakalpojumiem.

<sup>22</sup> ES28: attiecīgi — 68,8 %, 6,6 % un 24,5 %.

<sup>23</sup> Avots: Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra, *Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2020*.

<sup>24</sup> Saskaņā ar *RMMS* pasažieru pārvadājums tiek uzskatīts par punktuālu, ja tas kavējas piecas minūtes vai īsāku laiku.

<sup>25</sup> ES28: kopumā tādas pašas vērtības.

<sup>26</sup> ES28: no 84 % līdz 77 %.

<sup>27</sup> ES28: no 1,6 % līdz 2,2 %.

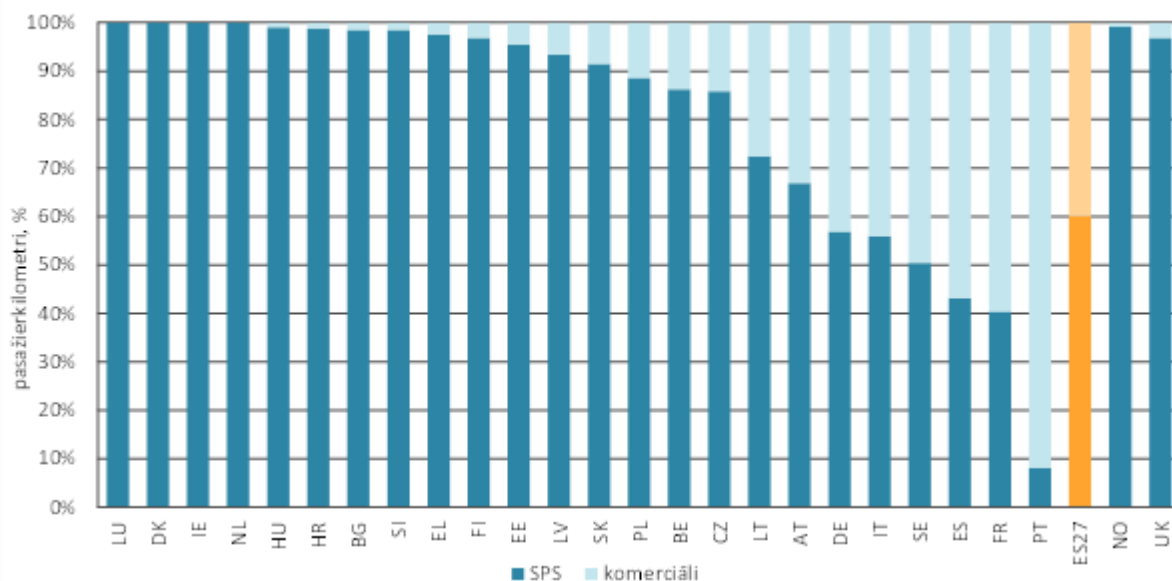
<sup>28</sup> ES28: palielinājums no 1,7 % līdz 1,8 %.

<sup>29</sup> Saskaņā ar *RMMS* kravu pārvadājums tiek uzskatīts par punktuālu, ja tas kavējas 15 minūtes vai īsāku laiku.

<sup>30</sup> ES28: vidējā punktualitāte bija 63,0 % vietējo pārvadājumu un 53,2 % starptautisko pārvadājumu pakalpojumiem; tika atcelti 6,8 % vietējo pārvadājumu un 11,0 % starptautisko pārvadājumu pakalpojumu.

<sup>31</sup> ES28: 66 % (pieaugums salīdzinājumā ar 60 % 2015. gadā).

10. attēls. Tādu pasažieru pārvadājumu daļa, kas tiek piedāvāti attiecīgi saskaņā ar SPS un kā dzelzceļa komercpārvadājumi, pa valstīm (% no pasažierkilometriem, 2018. gads)



Avots: RMMS, 2020. gads. Dati attiecībā uz Beļģiju, Portugāli, Grieķiju un Franciju ir aplēses. Dati par Rumāniju nav pieejami.

Iepirkuma konkurss saistībā ar visiem SPS pakalpojumiem 2018. gadā ES27 valstīs tika izmantots tikai 26 % gadījumu (43 % ES28 valstīs), turklāt gandrīz vienīgi dalībvalstīs, kurās pakalpojumu liberalizācija tika veikta agrīnā posmā (Vācijā, Zviedrijā un Apvienotajā Karalistē).

Kompensācija par SPS joprojām ir būtisks ieņēmumu avots dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vairumā dalībvalstu, lai gan SPS kompensācijas apmērs par vienu vilcienkilometru dažādās valstīs ievērojami atšķiras. 2018. gadā vidējā kompensācija par SPS ES27 valstīs bija 10,51 EUR par vienu vilcienkilometru (8,57 EUR ES28 valstīs).

## 6.6. Licencēšana

Kopumā 2018. gadā ES27 valstīs tika paziņots par 1082 aktīvām licencēm, kas izsniegtas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem (1126 licences ES28 valstīs). Vācija ziņoja par vislielāko licenču skaitu (434), savukārt Īrija un Luksemburga — par vismazāko (2).

Vidējā maksa par licences saņemšanu (ja tāda ir) 2018. gadā bija no 37 500 EUR Portugālē līdz 5 EUR Horvātijā.

Spānija, Polija un Apvienotā Karaliste ziņoja, ka šajās valstīs pastāv visilgākais vidējais laiks licences saņemšanai (vairāk nekā 100 dienas).

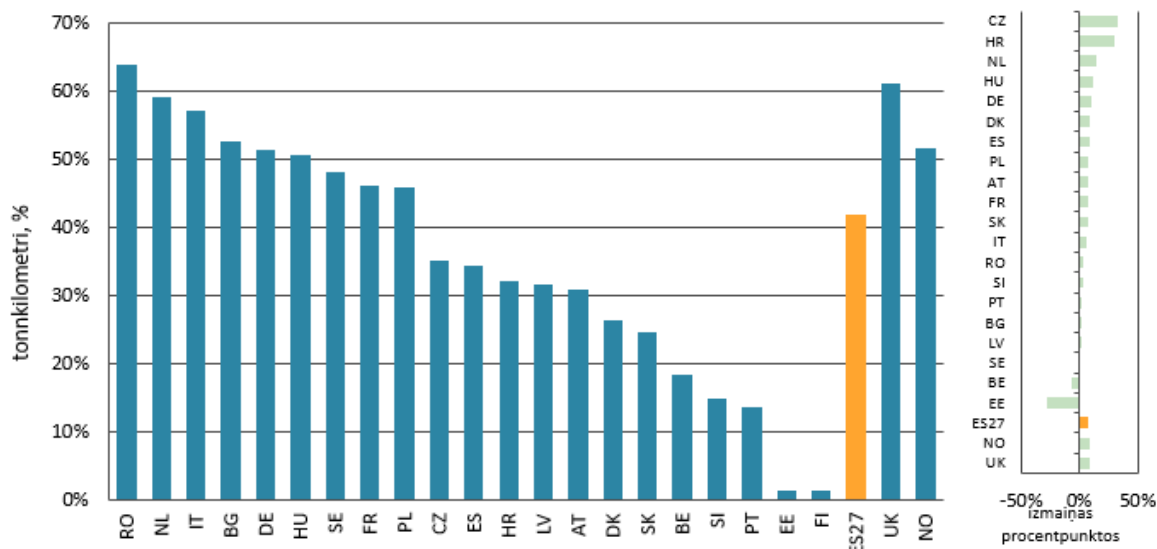
## 6.7. Tirgus atvērtības līmenis un piekļuves tiesību izmantošana

ES27 valstu dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgos konkurentu vidējā tirgus daļa laikposmā no 2015. līdz 2018. gadam palielinājās no 34 % līdz 42 %<sup>32</sup>. 2018. gadā jauni dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kuri konkurēja ar valsts vēsturiskajiem uzņēmumiem, bija visās

<sup>32</sup> ES28: no 35 % līdz 43 %.

valstīs, izņemot Grieķiju, Īriju, Lietuvu un Luksemburgu, un vairāk nekā pusē valstu konkurentu tirgus daļa pārsniedza 30 %.

11. attēls. Konkurentu tirgus daļa dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū pa valstīm (% 2018. gadā) un izmaiņas procentpunktos (2015.–2018. gads)



Avots: RMMS, 2020. gads. Grieķijā, Īrijā, Lietuvā un Luksemburgā ir tikai viens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kura tirgus daļa ir 100 %.

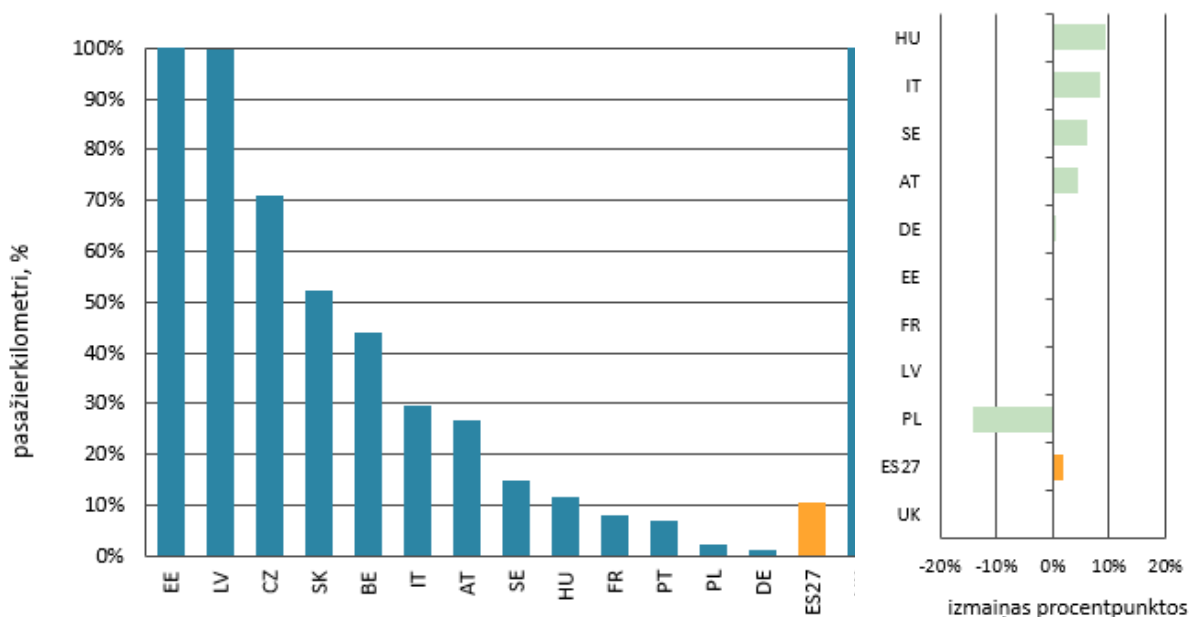
Atvērta piekļuve un obligāts iepirkuma konkurss sabiedrisko pakalpojumu līgumiem vietējo pasažieru pārvadājumu tirgū ES līmenī tika ieviesti tikai ar ceturto dzelzceļa tiesību aktu paketi. Vēl ir pārāk agrs, lai redzētu tās ietekmi uz valstīm, kuras iepriekš nebija atvērušas savu tirgu.

ES27 valstīs 2018. gadā konkurentiem vidēji bija 10 % tirgus daļa valsts pasažieru komercpārvadājumu tirgū — par 2 procentpunktiem vairāk nekā 2015. gadā<sup>33</sup> — un 16,2 % tirgus daļa valsts SPS pasažieru pārvadājumu tirgū — šis līmenis gandrīz nav mainījies salīdzinājumā ar 2015. gadu (samazinājums par 0,5 procentpunktiem<sup>34</sup>).

<sup>33</sup> ES28: 12 %, +2 procentpunkti salīdzinājumā ar 2015. gadu.

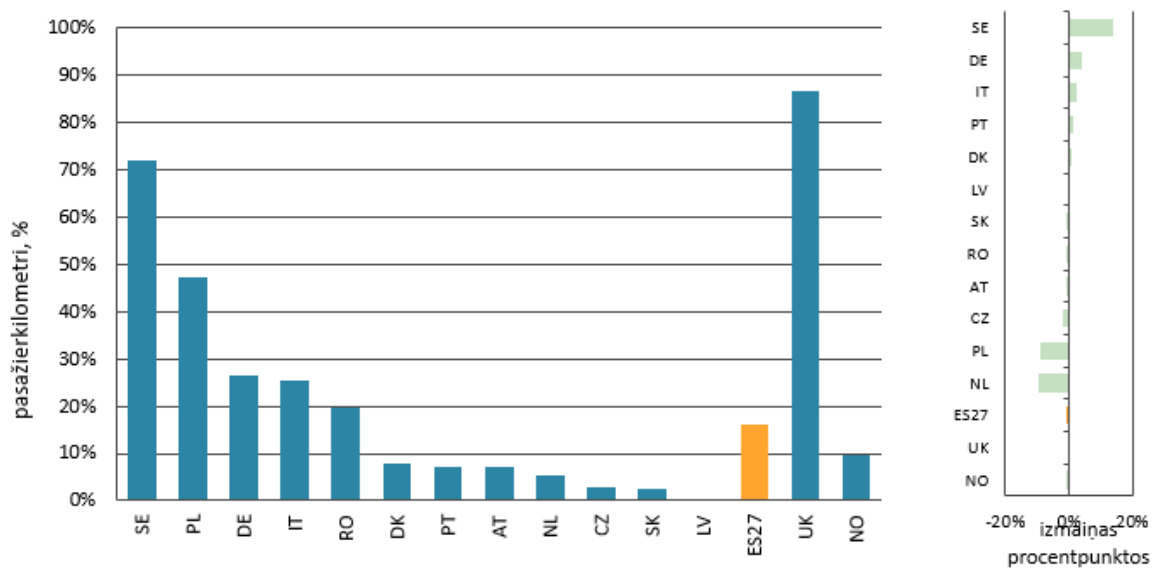
<sup>34</sup> ES28: 32 %, -2 procentpunkti salīdzinājumā ar 2015. gadu.

12. attēls. Konkurentu tirgus daļa pasažieru komercpārvadājumu tirgū pa valstīm (% 2018. gadā) un izmaiņas procentpunktos (2015.–2018. gads)



Avots: RMMS, 2020. gads. Bulgārija, Dānija, Horvātija, Somija, Grieķija, Lietuva, Luksemburga, Slovēnija un Spānija nav ziņojušas par tādiem konkurentiem komercpārvadājumu jomā, kuru tirgus daļa 2018. gadā bija vismaz 1%. Īrijā netika sniegti pasažieru komercpārvadājumu pakalpojumi. Par Nīderlandi un Rumāniju nebija pieejami dati.

13. attēls. Konkurentu tirgus daļa SPS pasažieru pārvadājumu tirgū pa valstīm (% 2018. gadā) un izmaiņas procentpunktos (2015.–2018. gads)





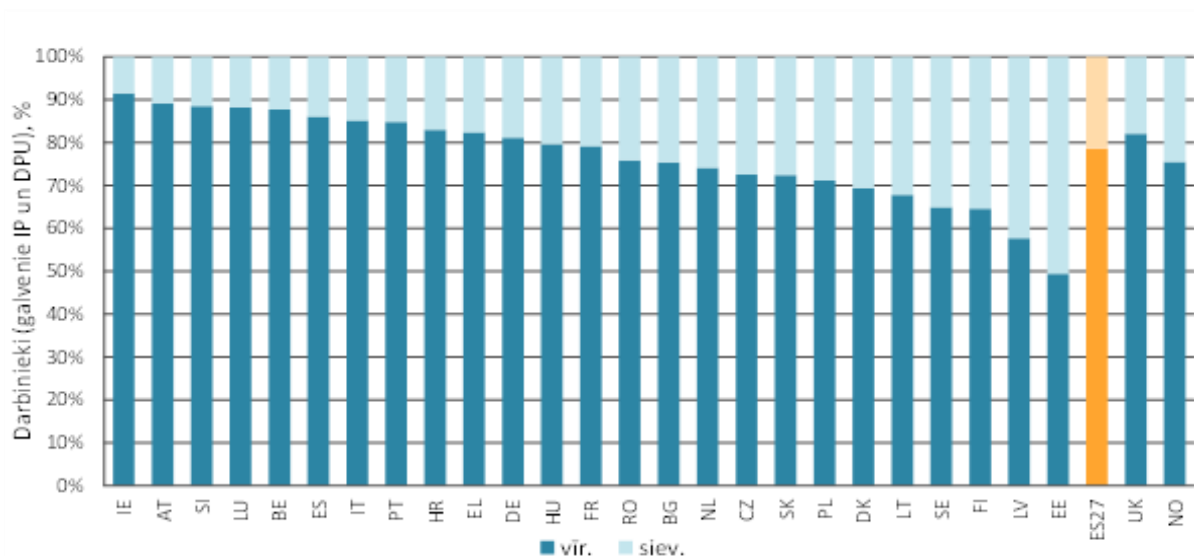
Avots: RMMS, 2020. gads. Dati par Portugāli 2015. gadā ir aplēse. Beļģija, Bulgārija, Horvātija, Igaunija, Somija, Francija, Grieķija, Ungārija, Īrija, Lietuva, Luksemburga, Slovēnija un Spānija nesniedza informāciju par konkurentiem SPS pasažieru pārvadājumu tirgū.

## 6.8. Nodarbinātība un sociālie nosacījumi

2018. gada beigās ES27 valstīs dzelzceļa nozarē bija nodarbināti vairāk nekā 916 000 strādājošo, un no tiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi (gan galvenie, gan alternatīvie uzņēmumi) nodarbināja aptuveni 527 000, bet infrastruktūras pārvaldītāji — 389 000 strādājošo<sup>35</sup>.

Lielākā daļa nodarbināto dzelzceļa nozarē ir vīrieši, un vidēji tikai 21 % strādājošo bija sievietes. Sieviešu īpatsvars ir no 51 % Igaunijā līdz 9 % Īrijā.

14. attēls. Kopējais nodarbināto skaits (galvenie infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi) pēc dzimuma struktūras (% 2018. gadā)



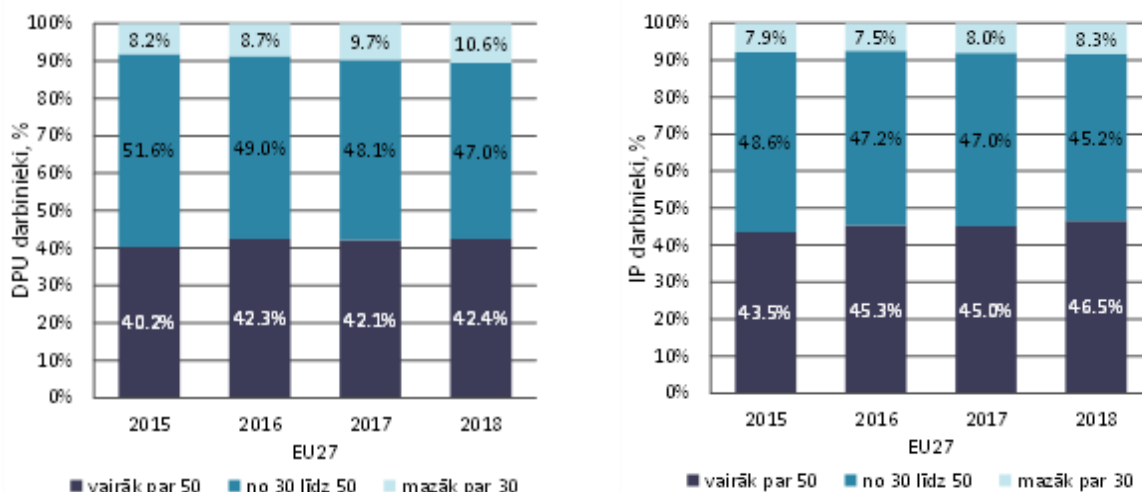
Avots: RMMS, 2020. gads.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos strādājošu gados jaunu darba ņēmēju (jaunāku par 30 gadiem) īpatsvars ES27 valstīs ir palielinājies no 8,2 % 2015. gadā līdz 10,6 % 2018. gadā<sup>36</sup>. Bažas rada strādājošo novecošana, jo īpaši Spānijā, Rumānijā, Grieķijā, Bulgārijā un Lietuvā, kur 2018. gadā vairāk nekā 50 % no darbaspēka bija vecāki par 50 gadiem. Infrastruktūras pārvaldītājiem parasti ir vecāks darbaspēks nekā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, taču gados jaunu darba ņēmēju īpatsvars laikposmā no 2015. līdz 2018. gadam arī palielinājās no 7,9 % līdz 8,3 %.

<sup>35</sup> ES28 valstīs: bija nodarbināti vairāk nekā 1 034 000 strādājošo, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi nodarbināja aptuveni 600 000, bet infrastruktūras pārvaldītāji — 434 000 strādājošo.

<sup>36</sup> ES28: attiecīgi 8,4 % un 10,6 %.

15. attēls. Darba ņēmēji pa vecuma grupām (%), 2015.–2018. gads



Avots: RMMS, 2020. gads. Dati par 2015. gadu nebija pieejami attiecībā uz DPU Latvijā, Luksemburgā, Spānijā un Zviedrijā. Dati par 2015. gadu nebija pieejami attiecībā uz IP Spānijā, Luksemburgā un Latvijā.

Pilna laika nodarbinātība ir izplatītākais darba ņēmēju statuss gan infrastruktūras pārvaldītāju, gan dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos. Šķiet, ka Beļģijā, Dānijā un Luksemburgā visiem infrastruktūras pārvaldītāju darba ņēmējiem ir beztermiņa darba līgumi, savukārt Īrijā šādi līgumi ir tikai 89 % darba ņēmēju. Vienīgi Zviedrija, Itālija, Polija, Nīderlande, Vācija un Norvēģija ziņoja, ka beztermiņa darba līgums ir mazāk nekā 95 % no darba ņēmējiem, kurus nodarbina dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi. Vismazākais pilna laika līgumu īpatsvars infrastruktūras pārvaldītāju darbiniekiem ir Nīderlandē (83 %) un Beļģijā (88 %). Galvenajos dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos vismazākais pilna laika līgumu īpatsvars ir Beļģijā (86 %).

Tikai dažas dalībvalstis ziņoja, ka tās izmanto mācekļības vai stažēšanās programmas; šādas programmas visbiežāk izmanto Austrijā un Vācijā gan dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, gan infrastruktūras pārvaldītāji.

## 7. SECINĀJUMI

Dzelzceļa nozare sniedz ievērojamu ieguldījumu ES27 valstu ekonomiskās un sociālās kohēzijas nodrošināšanā, tieši nodarbinot vairāk nekā 900 000 strādājošo un katru gadu pārvadājot aptuveni 1,6 miljardus tonnu kravu<sup>37</sup> un 7,1 miljardu pasažieru<sup>38</sup>.

Lai apmierinātu pieprasījumu pēc ilgtspējīgāka transporta, sevišķi svarīgi ir plašāk izmantot dzelzceļu, un tam būtu ievērojama labvēlīga ietekme uz piesārņojuma un enerģijas patēriņa samazināšanu, tādējādi palīdzot sasniegt vērīgos emisiju samazinājuma mērķus, kuri paredzēti Eiropas zaļajā kursā.

Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu apjoms dažos pēdējos gados ir pastāvīgi palielinājies, savukārt kravu pārvadājumu apjoma pieaugums ir bijis nevienmērīgāks. Gan pasažieru, gan kravas vilcienu kustības rādītāji ir bijuši stabili, savukārt pieprasījums pēc ilgtspējīgiem transporta veidiem palielinājies līdztekus sabiedrības informētībai par klimata pārmaiņām.

<sup>37</sup> Eurostat, ES27, izņemot Beļģiju, kura klasificēja datus kā konfidenciālus.

<sup>38</sup> Eurostat, ES27, izņemot Beļģiju, Ungāriju, Nīderlandi un Poliju, kuras klasificēja datus kā konfidenciālus.

Neraugoties uz šīm pozitīvajām tendencēm, dzelzceļa nozare vēl nav pilnībā īstenojusi savu potenciālu. Jāuzlabo dzelzceļa transporta punktualitāte un uzticamība salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem, tālab vairāk orientējoties uz klientiem un labāk izmantojot inovācijas. Dzelzceļa transportam arī jāklūst efektīvākam un cenu ziņā pieejamākam.

Lai nozarei palīdzētu risināt svarīgākās tirgus problēmas, ES rīcība ir vērsta uz šādiem četriem mērķiem.

### 1. Tirgus, kurā valda konkurence

Taisnīga piekļuve tirgum visiem tirgus dalībniekiem sniegs iespēju ieviest jaunus, multimodālus piedāvājumus un paplašināt izvēles iespējas pasažieriem un uzņēmumiem.

Tādēļ ar ceturtais dzelzceļa tiesību aktu paketes tirgus pīlāru iepirkuma konkurss tika ieviests kā standarta procedūra sabiedrisko pakalpojumu līgumu piešķiršanai, paredzot pārejas periodu līdz 2023. gada decembrim. Ar to arī tika atvērta piekļuve dzelzceļa vietējo pasažieru pārvadājumu pakalpojumu komerciālai nodrošināšanai, sākot ar 2021. gada kustības grafiku. Komisija īpaši rūpīgi uzraudzīs ceturtais dzelzceļa tiesību aktu paketes pareizu transponēšanu un piemērošanu, lai nodrošinātu, ka vidējā termiņā tiek pilnīgi īstenotas tās sniegtās iespējas.

Būtu jāveicina arī taisnīga konkurence starp transporta veidiem, tālab nodrošinot, ka katrs transporta veids sedz tā radītās negatīvās papildu sekas.

### 2. Uzlaboti pārrobežu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumi

Lai palielinātu dzelzceļa transporta modālo daļu, ES iekšējo robežu šķērsošanai jāklūst par netraucētāku procesu. Savstarpējas izmantojamības šķēršļu novēršanai, *ERTMS* izvēšanai, atbilstoša ritošā sastāva pieejamībai un vilciena vadītāju pieejamībai ir būtiska nozīme šā mērķa sasniegšanā.

Pēc Eiropas Parlamenta pieprasījuma Komisija uzsāka pētījumu par pārrobežu tālsatiksmes savienojumiem, kurā īpaša uzmanība pievērsta nakts vilcienu pakalpojumiem; paredzams, ka ziņojums tiks sagatavots līdz 2021. gada vidum.

### 3. Labāka dzelzceļa infrastruktūras veiktspēja

Lai nodrošinātu, ka dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumi tiek sniegti efektīvi, ir nepieciešama labi attīstīta infrastruktūra bez vietām ar nepietiekamu caurlaides spēju un bez trūkstošiem savienojumiem. ES turpinās īstenot infrastruktūras attīstības politiku ar Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) palīdzību, Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta satvarā sniedzot ievērojamu finansiālo atbalstu dzelzceļa nozarei. Plašāks augstas veiktspējas ātrgaitas tīkls kļūs pieejams 2030. gada beigās, kad tiks pabeigti lieli *TEN-T* projekti.

Dzelzceļa nozarē nonāk ievērojamas publiskā finansējuma summas. Augošs “zaļo” obligāciju tirgus varētu sniegt iespēju plašāk izmantot ilgtspējīgu investīciju privāto finansējumu. Taksonomijas regulā<sup>39</sup> un tās deleģētajos aktos ir noteikts nepieciešamais

<sup>39</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/852 (2020. gada 18. jūnijs) par regulējuma izveidi ilgtspējīgu ieguldījumu veicināšanai un ar ko groza Regulu (ES) 2019/2088 (OV L 198, 22.6.2020., 13.–43. lpp.).

regulējums un kritēriji skaidrai klasifikācijas sistēmai ar mērķi identificēt ilgtspējīgas darbības.

Arvien augstāks pārslogotības līmenis izraisa nepietiekamu caurlaides spēju, jo īpaši galvenajos dzelzceļa pārvadājumu koridoros, un vērienīgi tehniskās apkopes darbi neļauj efektīvi izmantot tīklu. Komisija atbalsta nozares jaunās pieejas attiecībā uz jaudas sadali un pārvaldību, pamatojoties uz savstarpēji savienotām digitālajām platformām/rīkiem un to ātru ieviešanu.

#### 4. Lielāka orientēšanās uz klientiem

Dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem ir jāatbilst klientu vajadzībām. Uzlabota punktualitāte un uzticamība, kā arī labāka piekļuve dzelzceļa līnijās nodrošinātajiem pakalpojumiem ir prioritāte gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu jomā.

Lai veicinātu dzelzceļa pārvadājumu izmantošanu, ir jānodrošina pasažieru tiesības uz informāciju, palīdzību, brauciena turpinājumu un kompensāciju. Komisijas priekšlikumam pārstrādāt Regulu (EK) Nr. 1371/2007<sup>40</sup>, par kuru 2020. gada oktobrī tika panākta vienošanās ar Eiropas Parlamenta un Padomi, būtu jāuzlabo tiesības, kas nodrošinātas pasažieriem ar invaliditāti vai ar ierobežotām pārvietošanās spējām, jāprecizē noteikumi par izpildi un sūdzību izskatīšanu, kā arī jānodrošina labāka pasažieru aizsardzība brauciena traucējumu gadījumā.

Dzelzceļa kravu pārvadājumu koridori aizvien ir nozīmīgākais elements Komisijas politikā dzelzceļa kravu pārvadājumu veicināšanai. Ar Regulas (ES) Nr. 913/2010<sup>41</sup> tiesiskā regulējuma izvērtējumu tiek gatavots pamats papildu leģislatīviem pasākumiem.

Komisija pilnībā atbalsta iniciatīvas, kuru mērķis ir uzlabot kustības grafika sagatavošanas procesa, ārkārtas situāciju risināšanas procesa un jaudas pagaidu ierobežojumu koordinācijas efektivitāti un elastību.

Lai dzelzceļa pārvadājumus padarītu pievilcīgākus uzņēmumiem, ir ļoti svarīgi veicināt digitalizāciju. Jaunā Regula par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju (*eFTI*<sup>42</sup>) sniegs iespēju digitāli īstenot informācijas apmaiņu starp uzņēmumiem un valsts iestādēm. Komisija arī plāno iesniegt priekšlikumu par Eiropas partnerību dzelzceļa pētniecības un inovācijas jomā, pamatojoties uz pašreizējā kopuzņēmuma *Shift2Rail* darbību. Gaidāmā partnerība pievērsīsies novatorisku tehnoloģiju un praktisku risinājumu pētniecības un izstrādes paātrināšanai, ko veicinās ar digitalizāciju un automatizāciju.

2021. gadā, kas būs Eiropas Dzelzceļa gads, tiks plašāk atbalstīti centieni palielināt pa dzelzceļu pārvadāto pasažieru un kravu īpatsvaru, šādā nolūkā veicot zināšanu un paraugprakses apmaiņu.

---

<sup>40</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1371/2007 (2007. gada 23. oktobris) par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (OV L 315, 3.12.2007., 14.–41. lpp.).

<sup>41</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 913/2010 (2010. gada 22. septembris) par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem (OV L 276, 20.10.2010., 22.–32. lpp.).

<sup>42</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1056 (2020. gada 15. jūlijs) par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju (OV L 249, 31.7.2020., 33.–48. lpp.).