EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 13.1.2021
COM(2021) 5 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Sedmá zpráva o sledování vývoje na železničním trhu podle čl. 15 odst. 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU

{SWD(2021) 1 final}

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Sedmá zpráva o sledování vývoje na železničním trhu podle čl. 15 odst. 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU

1. HLAVNÍ ZJIŠTĚNÍ

Spolehlivé sledování železničního trhu má zásadní význam pro pochopení vývoje trhu a přijímání podložených politických rozhodnutí. Komise financuje odvětvové iniciativy, jako jsou srovnávací analýzy klíčových ukazatelů výkonnosti PRIME, a spolupracuje s členskými státy na zlepšení sledování.

Tato zpráva zahrnuje údaje do roku 2018, a proto nevypovídá o dopadu pandemie COVID-19 na odvětví. Zatímco služby železniční dopravy, a to zejména nákladní, byly v provozu po celý rok 2020, počet cestujících v mezinárodní dopravě výrazně poklesl během různých omezení volného pohybu osob a celková poptávka se snížila v důsledku nejistoty a hospodářského útlumu.

Hlavní zjištění a trendy v EU-27 pro období 2015–2018 (s výjimkou délky vysokorychlostní sítě, která je porovnávána s rokem 2019) jsou tyto:

- Železniční doprava se ročně zvyšovala o 2,5 % u osobní a o 4,1 % u nákladní dopravy.
- Podíl železniční dopravy na pozemní dopravě se zvýšil ze 7,6 % na 7,8 % u osobní a klesl z 18,8 % na 18,7 % u nákladní dopravy.
- V roce 2018 představovala železniční doprava pouze 0,4 % emisí skleníkových plynů a CO_2 a 2 % spotřeby energie v dopravě.
- Délka vysokorychlostní sítě se mezi lety 2015 a 2019 zvýšila o 17 %.
- Celková délka tratí, které byly prohlášeny za přetížené, se více než zdvojnásobila.
- Železniční podniky měly v roce 2018 celkem 1 082 aktivních licencí.
- Průměrný podíl konkurentů vnitrostátních provozovatelů na trhu činil v roce 2018:
    - 42 % trhů železniční nákladní dopravy (nárůst o 8 procentních bodů),
    - 10 % trhů komerční přepravy cestujících (nárůst o 2 procentní body),
    - 16,2 % trhů přepravy cestujících se závazky veřejné služby (pokles o 0,5 procentního bodu).
- Železnice zůstává jedním z nejbezpečnějších způsobů dopravy, přičemž cestování automobilem je téměř padesátkrát rizikovější než cestování vlakem.
- A na konci roku 2018 bylo v odvětví železniční dopravy zaměstnáno jen o něco více než 916 000 osob, z toho přibližně 527 000 u železničních podniků (u hlavních i alternativních provozovatelů) a 389 000 u provozovatelů infrastruktury.

2. METODIKA

Toto je sedmá zpráva o sledování železničního trhu, kterou Komise každé dva roky předkládá Evropskému parlamentu a Radě podle čl. 15 odst. 4 směrnice 2012/34/EU.[1] Jejím účelem je poskytnout přehled o hlavním vývoji na železničním trhu v souvislosti s politikou EU v této oblasti.[2] Zpráva se zabývá širokou škálou témat, včetně: vývoje jednotného trhu služeb železniční dopravy, infrastruktury a služeb dostupných železničním podnikům, rámcových podmínek železničního trhu (včetně poplatků[3]), stavu sítě, využívání práv přístupu a překážek vyšší účinnosti služeb železniční dopravy. Podrobnější analýza těchto témat je uvedena v doprovodném pracovním dokumentu útvarů Komise.

Jedná se o druhou zprávu, která vychází z dotazníku stanoveného v prováděcím nařízení Komise (EU) 2015/1100 o sledování železničního trhu[4] (dále jen „nařízení o RMMS“), a první, která je vypracována po skončení přechodného období pro jeho provádění v roce 2018.

Kromě údajů RMMS předložených členskými státy, Spojeným královstvím a Norskem vychází tato zpráva také z příspěvků ve statistické příručce „*Doprava EU v číslech*“[5], ze zpráv Agentury Evropské unie pro železnice[6], údajů Eurostatu[7], statistik shromážděných různými odvětvovými organizacemi a prezentací a studií. Pokud je jediným zdrojem nařízení o RMMS, zpráva posuzuje trendy v období 2015–2018, aby byla zajištěna srovnatelnost údajů. Při použití jiných zdrojů může zpráva představovat trendy za delší období.

Souhrnné údaje a průměry se týkají EU-27 (tj. stávajících členských států EU[8]). Vzhledem k tomu, že Spojené království bylo členským státem do 31. ledna 2020, uvádí zpráva rovněž celkové a průměrné hodnoty pro EU-28, a to buď v textu, nebo v souboru ve formátu Excel zveřejněném na internetových stránkách GŘ pro mobilitu a dopravu spolu se zprávou[9].

3. ŽELEZNICE A UDRŽITELNOST

Železniční doprava je jediným druhem dopravy, u kterého se od roku 1990 téměř nepřetržitě snižují emise skleníkových plynů a CO_2, přičemž přepravuje přibližně 13 % nákladu a 7 % cestujících ze všech druhů dopravy (EU- 27, 2018). Železniční doprava je jako taková relativně méně znečišťující a energeticky účinnější než jiné druhy motorové dopravy. V roce 2018 představovala železniční doprava pouze 0,4 % emisí skleníkových plynů z dopravy a emisí CO_2 a 2 % spotřeby energie v dopravě v EU-27[10]. Aby bylo dosaženo cílů Zelené dohody pro Evropu, je třeba, aby na železnici přešel větší podíl osobní a nákladní dopravy.

---

1 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32.

2 Kromě zprávy o železničním trhu zveřejňuje Agentura Evropské unie pro železnice výroční zprávy o bezpečnosti a interoperabilitě železnic.

3 Souhrnné sledování cen železniční dopravy pro zákazníky není vzhledem k široké škále nabízených služeb možné.

4 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1100 ze dne 7. července 2015 o povinnosti členských států předkládat zprávy v rámci sledování železničního trhu, Úř. věst. L 181, 9.7.2015, s. 1.

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 Norsko se účastní sledování železničního trhu, jeho údaje však nejsou zahrnuty do součtů a průměrů EU.

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

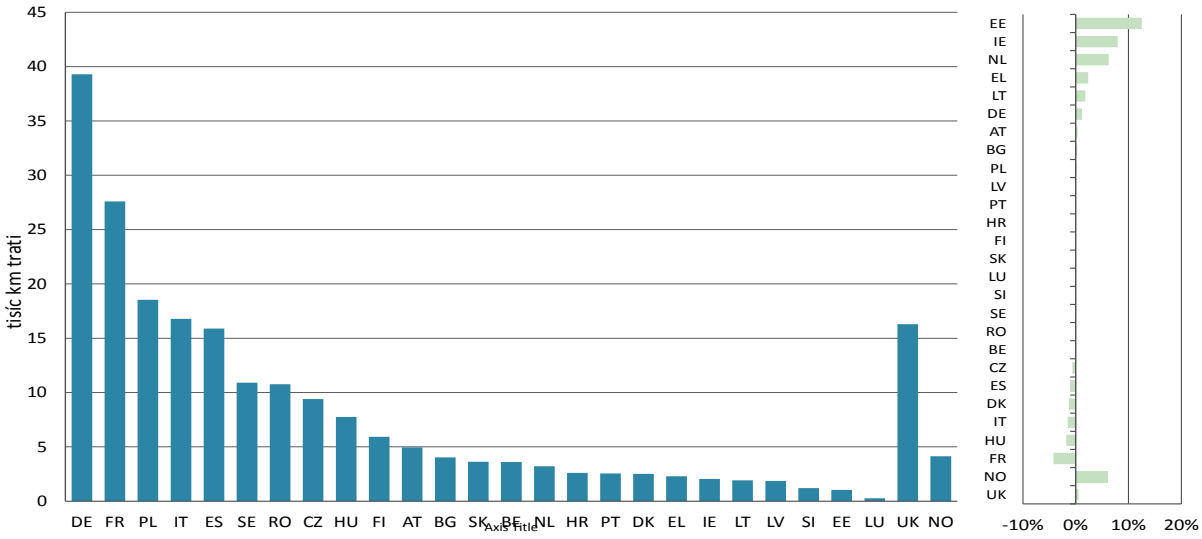
10 EU-28: 0,5 %, 0,5 % a 2 %.

4. ŽELEZNIČNÍ SÍŤ EU

Celková délka železniční sítě v EU-27 činila v roce 2018 přibližně 201 000 kilometrů tratí (o 0,4 % méně než v roce 2015). Elektrifikovalo se asi 56 % sítě EU, což od roku 2015 představuje nárůst o 855 kilometrů elektrifikovaných tratí (+1,2 %).

Vysokorychlostní železniční síť na konci roku 2019 zahrnovala přes 9 100 kilometrů, což je od roku 2015 nárůst o 17 %[11].

Graf 1: Délka vnitrostátních sítí podle zemí (v tisících kilometrů trati, v roce 2018) a relativní změna (2015–2018)



Zdroj: Statistická příručka, 2020. Doplňující údaje z různých dalších zdrojů.

5. VÝVOJ SLUŽEB ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

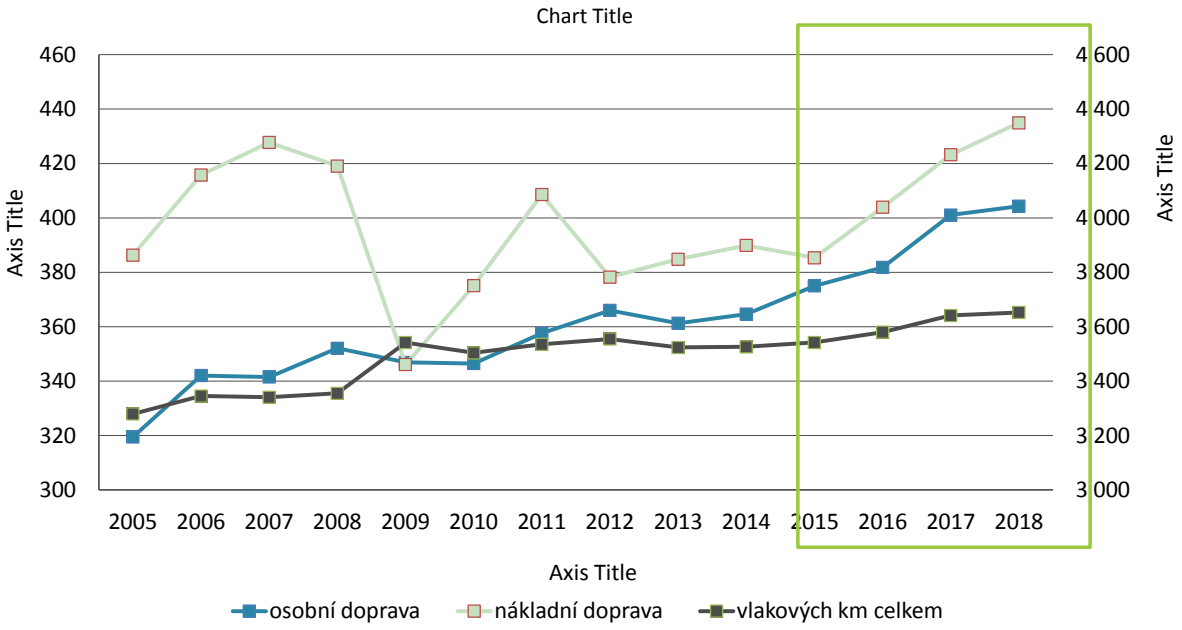
Celkový počet vlakových kilometrů v EU (jak v provozu osobních, tak nákladních vlaků) zůstal v posledních deseti letech poměrně stabilní. Osobní a nákladní doprava se po finanční krizi v roce 2008 zotavovala různou rychlostí (s výkyvy v nákladní dopravě). Mezi léty 2015 a 2018 se železniční doprava[12] v EU-27 každoročně zvýšila o 2,5 % v případě osobní a o 4,1 % v případě nákladní dopravy[13].

11 EU-28: 217 000 kilometrů tratí, z nichž 54 % bylo elektrifikováno, a více než 9 200 kilometrů vysokorychlostních tratí.

12 Údaje o objemech uvedené ve výročním dotazníku RMMS se mohou lišit od údajů vykazovaných Eurostatem z důvodu rozdílného rozsahu, možného dvojitého započítání tranzitních objemů a úprav (odhadů a zahrnutí údajů z dalších zdrojů).

13 EU-28: osobní doprava o 2,4 % a nákladní o 3,8 %.

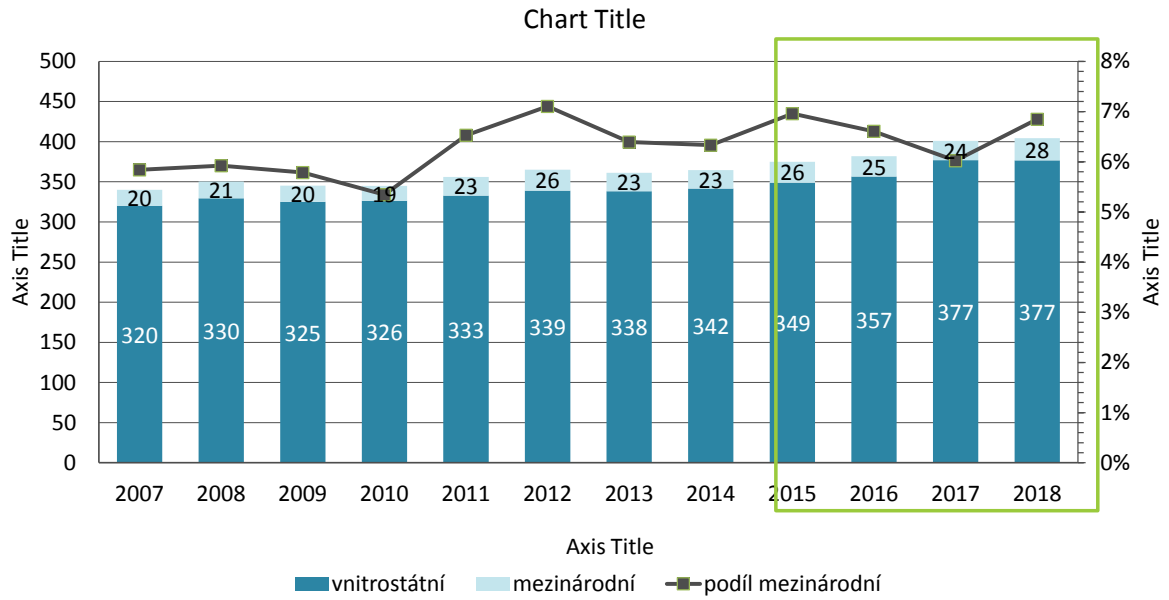
Graf 2: Objemy osobní a nákladní dopravy (osobokilometry, tunokilometry a vlakové kilometry, 2005–2018)



Zdroj: RMMS, 2020. Doplňující údaje z různých dalších zdrojů a odhadů. Údaje pro RO za roky 2015 a 2016 jsou odhady; údaje rovněž zahrnují úpravy hodnoty osobokilometrů pro rok 2018 pro BE, hodnoty tunokilometrů pro roky 2015 a 2016 pro ES, NL a LU a hodnoty vlakových kilometrů pro roky 2015 a 2016 pro IE.

Objem osobní železniční dopravy v EU- 27 v roce 2018 představoval 404 miliard osobokilometrů z přibližně 5 bilionů osobokilometrů celkové pozemní dopravy[14]. Osobní železniční doprava má nadále převážně vnitrostátní charakter, přeshraniční doprava představovala v roce 2018 pouze 7 % osobní dopravy.

Graf 3: Vývoj objemu osobní železniční dopravy (vnitrostátní, mezinárodní a podíl mezinárodní dopravy na celkové dopravě) (v miliardách osobokilometrů, 2007–2018)



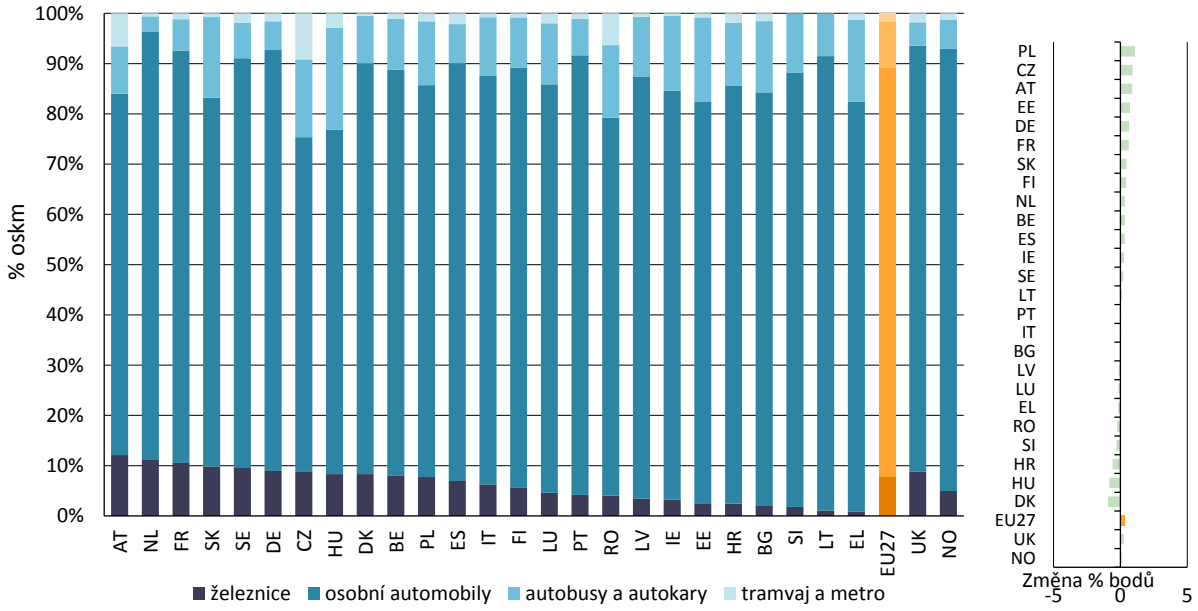
[14] EU-28: 473 miliard osobokilometrů, z 6 bilionů osobokilometrů celkové pozemní dopravy.

Zdroj: RMMS, 2020. Doplňující údaje z různých dalších zdrojů a odhadů. Údaje za rok 2015 pro BE, EE, EL, LU a RO jsou odhady.

Každý občan EU-27 v roce 2018 ujel v průměru 909 osobokilometrů (+2,4 % ročně od roku 2015[15]).

Mezi lety 2015 a 2018 vzrostl podíl osobních automobilů v pozemní osobní dopravě v EU-27 z 81 % na 81,4 %, zatímco železniční doprava vzrostla ze 7,6 % na 7,8 %, přičemž mezi jednotlivými zeměmi existují značné rozdíly.

Graf 4: Modální rozdělení pozemní osobní dopravy podle zemí (% v roce 2018) a změna procentních bodů železniční dopravy (2015–2018)



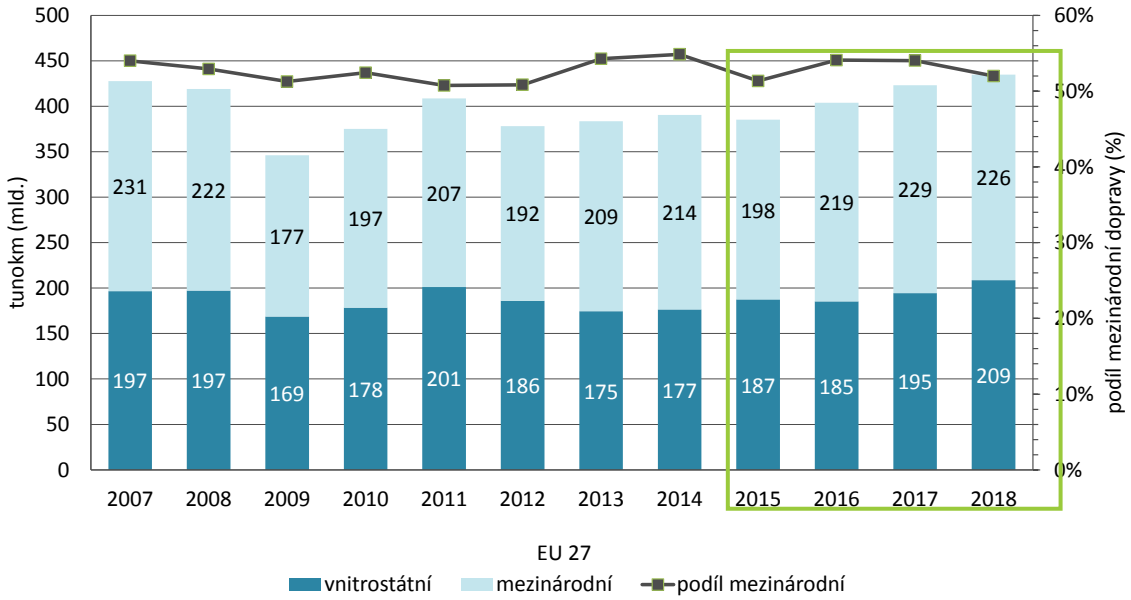
Zdroj: Statistická příručka, 2020; kromě CY a MT.

Objem železniční nákladní dopravy v EU- 27 v roce 2018 představoval 435 miliard tunokilometrů z přibližně 2,3 bilionu tunokilometrů celkové pozemní dopravy[16]. Více než polovina celkové železniční nákladní dopravy je přeshraniční, takže na konkurenceschopnost železniční nákladní dopravy mají výrazný vliv interoperabilita a provozní obtíže mezi vnitrostátními železničními sítěmi.

[15] EU-28: 926 osobokilometrů a +2,2 %.

[16] Kromě potrubí. Pro EU-28: 452 miliard tunokilometrů z 2,4 bilionu tunokilometrů celkové pozemní dopravy.

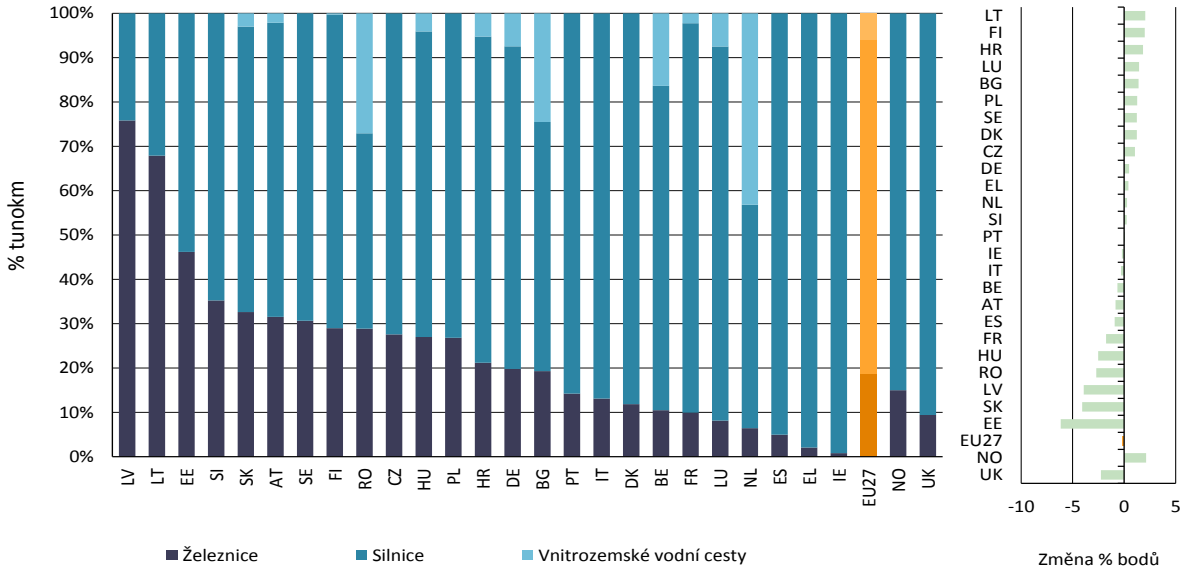
Graf 5: Vývoj objemu železniční nákladní dopravy (vnitrostátní, mezinárodní a podíl mezinárodní dopravy na celkové dopravě) (v miliardách tunokilometrů, 2007–2018)



Zdroj: RMMS, 2020. Doplňující údaje z různých dalších zdrojů a odhadů. Některé vstupy a odhady RMMS za rok 2016 byly revidovány ve srovnání s šestou zprávou o sledování vývoje na železničním trhu.

Mezi lety 2015 a 2018 vzrostl podíl silniční dopravy na pozemní nákladní dopravě v EU-27 ze 74,2 % na 75,4 %, zatímco železniční doprava klesla z 18,8 % na 18,7 %, přičemž mezi jednotlivými zeměmi existují značné rozdíly.

Graf 6: Modální rozdělení pozemní nákladní dopravy podle zemí (% v roce 2018) a změna procentních bodů železniční dopravy (2015–2018)



Zdroj: Statistická příručka, 2020.

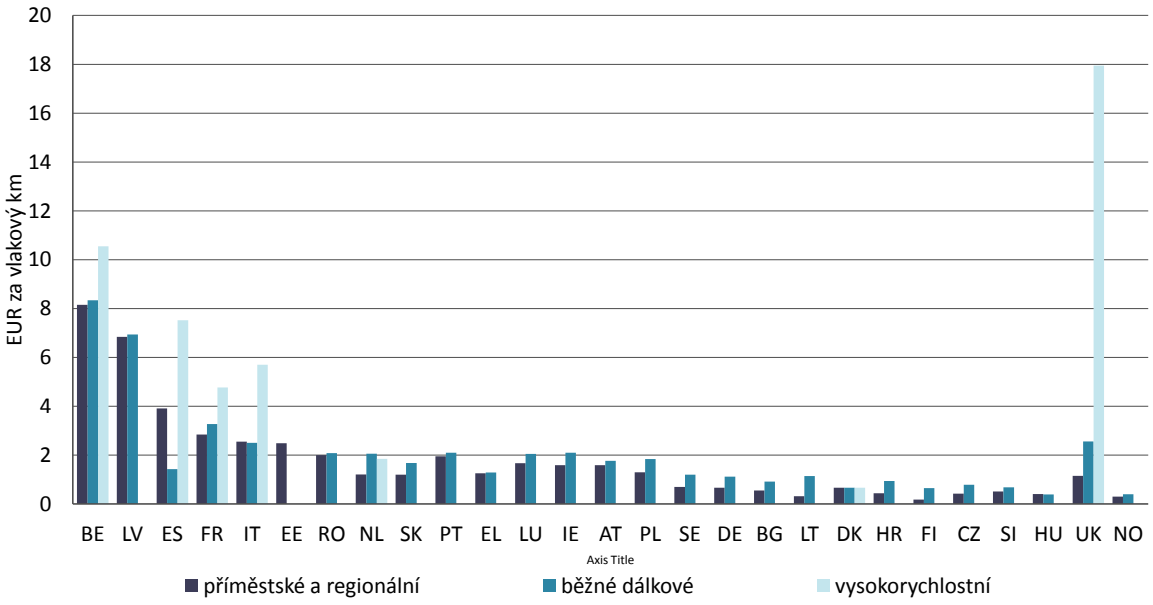
6. VÝVOJ RÁMCOVÝCH PODMÍNEK V ODVĚTVÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

6.1 Zpoplatnění infrastruktury

Poplatky za přístup k trati představovaly v roce 2018 v EU-27 více než 80 % příjmů provozovatelů infrastruktury z poplatků (84 % u nákladních vlaků a 88 % u osobních vlaků[17]).

Poplatky za přístup k trati vysokorychlostní železnice (bez přirážek) byly vyšší než ostatní poplatky za cestující, přičemž nejvyšší poplatky byly v roce 2018 vybírány ve Spojeném království (18 EUR za vlakový kilometr) a Belgii (10,6 EUR za vlakový kilometr).

Graf 7: Poplatky za přístup (bez přirážek) pro různé kategorie osobních vlaků podle zemí (EUR za vlakový kilometr, 2018)

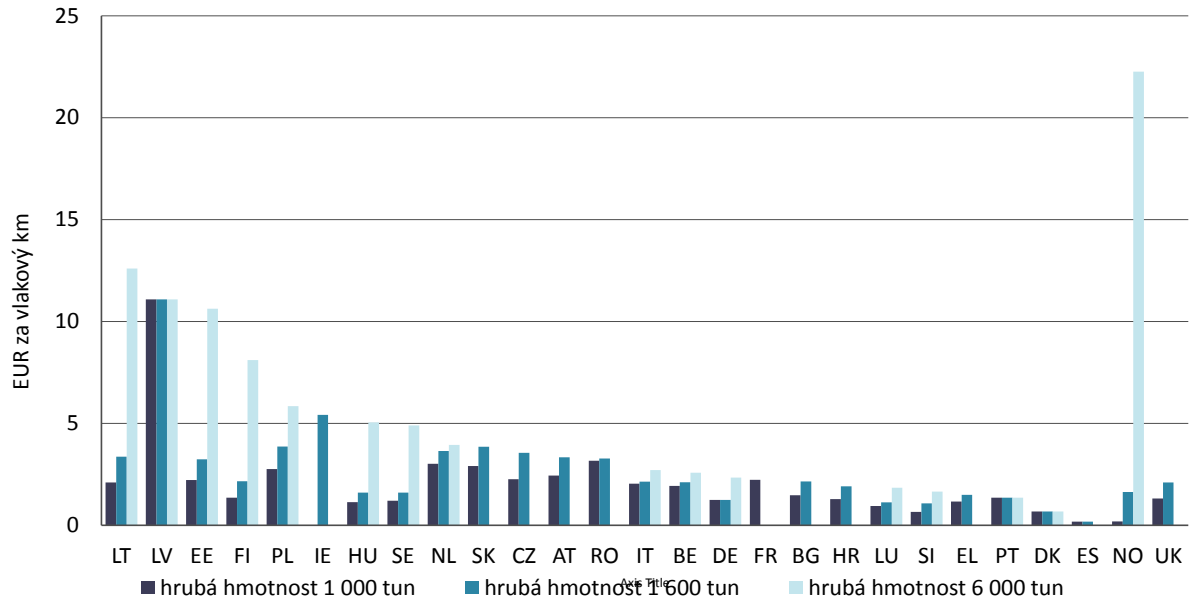


Zdroj: RMMS, 2020.

Poplatky za náklad (bez přirážek) jsou sledovány ve třech různých maximálních hrubých tonážích (1 000, 1 600 a 6 000). Ve většině členských států se poplatky za přístup zvyšují úměrně s velikostí vlaků, i když ne nutně pro rata s tonáží.

[17] EU-28: 84 %, resp. 89 %.

Graf 8: Poplatky za přístup (bez přirážek) pro různé kategorie nákladních vlaků podle zemí (EUR za vlakový kilometr, 2018)



Zdroj: RMMS, 2020.

Mezi lety 2015 a 2018 nebyl zaznamenán žádný jasný rostoucí nebo klesající trend u osobních nebo nákladních vlaků ve vykazované výši zpoplatnění[18], s výjimkou vysokorychlostních vlaků (u nichž poplatky za přístup k tratím klesaly všude kromě Spojeného království).

Platforma provozovatelů železniční infrastruktury v Evropě provede rozsáhlou studii mechanismů zpoplatnění a financování provozovatelů infrastruktury, která bude dokončena v roce 2021. Studie zahrne přehled poplatků za přístup k tratím a jejich různých součástí.

V zájmu zmírnění hospodářského dopadu pandemie COVID-19 umožňuje nařízení 2020/1429, přijaté v říjnu 2020, snížit finanční zátěž odvětví železniční dopravy dočasným uvolněním pravidel pro poplatky[19].

6.2 Přidělování kapacity a omezení infrastruktury

Intenzita využívání sítě v roce 2018 v EU-27 činila 18,2 tisíce vlakových kilometrů na kilometr trati (19,5 v EU-28). Nejintenzivněji využívanými sítěmi v roce 2018 byly sítě v západní Evropě, zejména v Nizozemsku, kde je intenzita využívání 50,6 tisíce vlakových kilometrů na kilometr trati. Nejnižší míru využívání má Řecko – pouze 4,8 tisíce vlakových kilometrů na kilometr trati. Ačkoli tyto všeobecné vnitrostátní průměry nic neříkají o nejprázdnějších částech sítě, mohou poskytnout určité informace o tom, které sítě jsou v průměru vytíženější než jiné, a mohly by tedy mít omezenou kapacitu pro další dopravu.

[18] Poplatky za přístup k trati, bez přirážek.

[19] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1429 ze dne 7. října 2020, kterým se stanoví opatření pro udržitelný železniční trh s ohledem na rozšíření onemocnění COVID-19 (Úř. věst. L 333, 12.10.2020, s. 1).

Celková délka tratí, které byly v EU-27 prohlášeny za přetížené, se od roku 2015 neustále zvyšovala a do roku 2018 se téměř zdvojnásobila. Týkalo se to 2 261 kilometrů tratí (3 432 kilometrů v EU-28), z toho 1 339 kilometrů podél nákladních železničních koridorů.

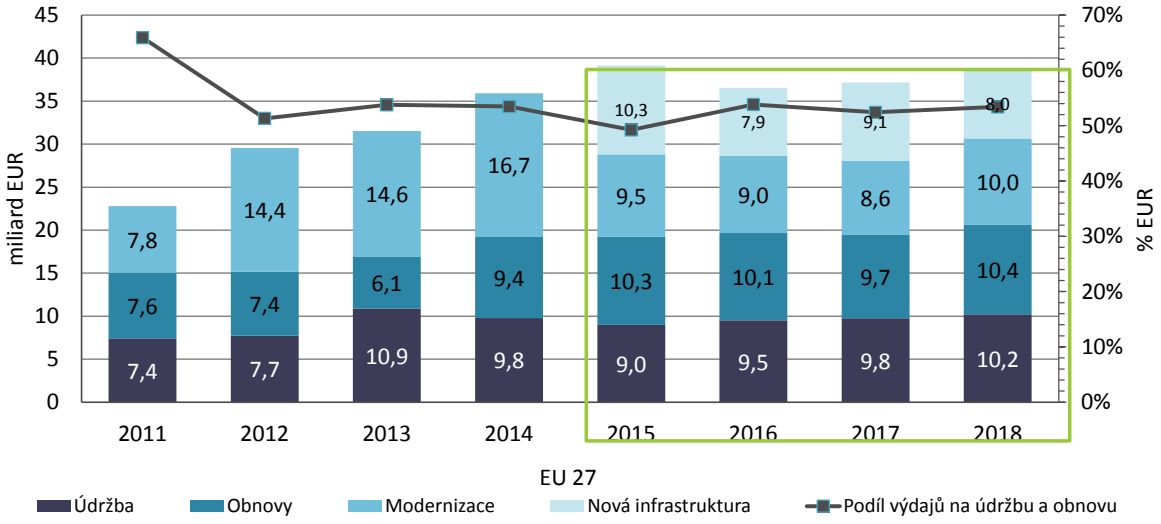
V případech přetížení jsou členskými státy nejčastěji upřednostňovány služby poskytované v rámci závazků veřejné služby, které jsou první prioritou ve třinácti zemích, a následují je služby mezinárodní osobní dopravy (v sedmi zemích). Nákladní doprava (vnitrostátní i mezinárodní) je upřednostněna zřídka.

EU zavedla společný evropský systém signalizace – evropský systém řízení železničního provozu (dále jen „ERTMS“), jehož cílem je překonat omezení provozní infrastruktury a nekompatibilitu starších kontrolních systémů na vnitrostátní úrovni, což jsou významné překážky bránící hladké interoperabilitě. Podle evropského prováděcího plánu systému ERTMS[20] by měl být tento zabezpečovací systém zaveden na 15 682 kilometrech trati do roku 2023; systém byl dosud instalován na 5 906 kilometrech z plánované délky trati (tedy na 38 %), což představuje 78 % cíle plánovaného do konce roku 2019.

6.3 Výdaje na infrastrukturu a financování

Celkové výdaje EU-27 na železniční infrastrukturu v roce 2018 dosáhly 38,7 miliardy EUR, poté co v roce 2015 dosáhly maxima ve výši 39,1 miliardy EUR[21].

Graf 9: Výdaje na infrastrukturu a podíl výdajů na údržbu a obnovu (v miliardách EUR, 2011–2018)



Zdroj: RMMS, 2020.

V roce 2018:

- celkové výdaje na údržbu a obnovu vykázané v EU-27 činily 20,6 miliardy EUR, tj. 53 % celkových výdajů (25,8 miliardy EUR a 54 % v případě EU- 28), s významnými rozdíly mezi zeměmi, a dále

[20] Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/6 ze dne 5. ledna 2017 o evropském prováděcím plánu evropského systému řízení železničního provozu, Úř. věst. L 3, 6.1.2017, s. 6.

[21] EU-28: ze 49,5 miliardy EUR v roce 2015 na 47,5 miliardy EUR v roce 2018.

- v EU-27 představovaly vnitrostátní rozpočty 72,3 % celkových výdajů a investic do infrastruktury, spolufinancování ze strany EU činilo 8,3 % a 19,4 % pocházelo z jiných zdrojů, včetně půjček, kapitálového financování a poplatků[22].

6.4 Kvalita služeb železniční dopravy

Železniční doprava je i nadále jedním z nejbezpečnějších druhů dopravy. Cestování automobilem je téměř padesátkrát rizikovější než cestování vlakem. Bezpečnost železnic se v EU-27 mezi lety 2015 a 2018 i nadále zlepšovala, a to navzdory mírnému nárůstu počtu úmrtí a vážných zranění v roce 2016[23].

Na základě použité definice[24] se průměrná přesnost regionální a místní osobní dopravy v EU-27 mírně snížila z 93 % v roce 2015 na 90 % v roce 2018[25]. Průměrná přesnost dálkové a vysokorychlostní osobní dopravy klesla z 85 % v roce 2015 na 79 % v roce 2018[26]. Průměrná spolehlivost místní a regionální osobní dopravy se mezi lety 2015 a 2018 snížila, přičemž podíl zrušených spojů vzrostl z 1,4 % na 1,9 %[27]. Průměrná spolehlivost dálkové a vysokorychlostní osobní dopravy se mezi lety 2015 a 2018 zvýšila, přičemž podíl zrušených spojů klesl z 1,5 % na 1,3 %[28].

Průměrná přesnost[29] železniční nákladní dopravy v roce 2018 v EU-27 činila 60,0 % u vnitrostátní dopravy a 53,2 % u mezinárodní dopravy: 7,3% vnitrostátních a 11,0 % mezinárodních spojů bylo zrušeno[30].

6.5 Smlouvy o veřejných službách

V roce 2018 představovala osobní doprava se závazky veřejné služby v průměru 60 % celkových osobokilometrů ujetých v EU-27 (oproti 53 % v roce 2015[31]), z nichž přibližně 98 % představují vnitrostátní spoje. V rámci vnitrostátních spojů bylo se závazky veřejné služby poskytováno více regionálních než dálkových spojů.

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

23 Zdroj: Agentura Evropské unie pro železnice, *Zpráva o bezpečnosti železnic a interoperabilitě v EU v roce 2020*.

24 Podle RMMS jede spoj pro přepravu cestujících přesně, pokud zpoždění nepřesahuje 5 minut.

25 EU-28: zhruba stejné údaje.

26 EU-28: z 84 % na 77 %.

27 EU-28: z 1,6 % na 2,2 %.

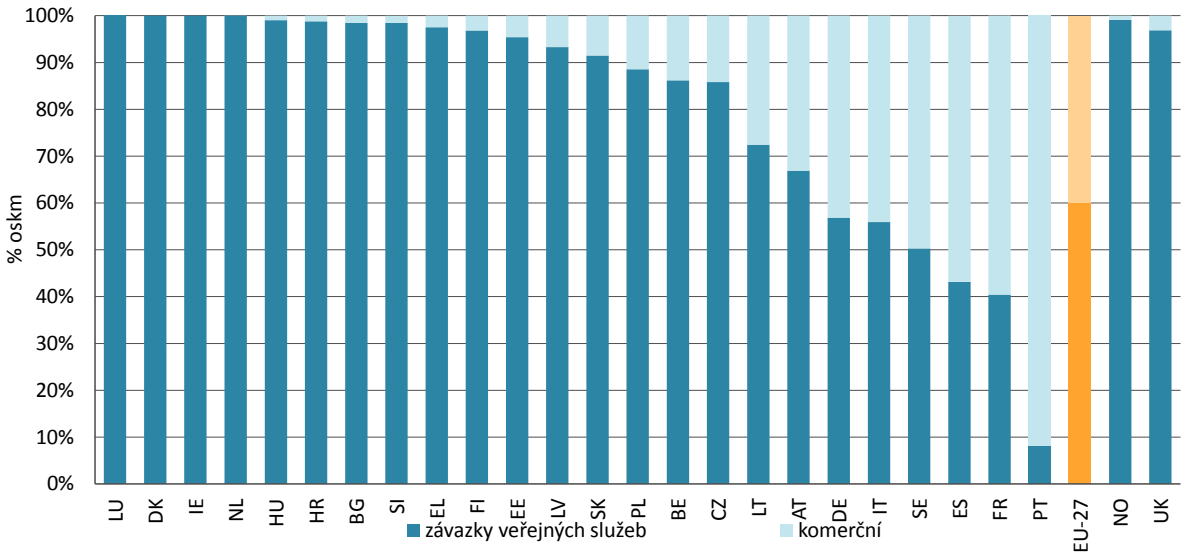
28 EU-28: zvýšení z 1,7 % na 1,8 %.

29 Podle RMMS jede nákladní spoj přesně, pokud zpoždění nepřesahuje 15 minut.

30 EU-28: Průměrná přesnost činila 63,0 % u vnitrostátních a 53,2 % u mezinárodních spojů; 6,8 % vnitrostátních a 11,0 % mezinárodních spojů bylo zrušeno.

31 EU-28: 66 % (oproti 60 % v roce 2015).

Graf 10: Podíl přepravy cestujících nabízené v rámci závazků veřejné služby a komerční služby železniční dopravy podle zemí (% osobokilometrů, 2018)



Zdroj: RMMS, 2020. Údaje pro BE, PT, EL a FR jsou odhady. Údaje pro RO nejsou k dispozici.

Nabídkové řízení bylo použito pouze pro 26 % všech služeb poskytovaných jako závazky veřejné služby, které v EU-27 působily v roce 2018 (43 % v EU-28), a to téměř výhradně v členských státech, ve kterých se služby liberalizovaly již dříve (Německo, Švédsko a Spojené království).

Kompenzace za závazky veřejné služby jsou ve většině členských států i nadále významným zdrojem příjmů ve většině železničních podniků, ačkoli výše kompenzace na vlakový kilometr se v jednotlivých zemích značně liší. V roce 2018 činila v EU-27 průměrná kompenzace za závazky veřejné služby 10,51 EUR na vlakový kilometr (8,57 EUR v EU-28).

6.6 Poskytování licencí

Celkem bylo v EU-27 v roce 2018 nahlášeno 1 082 aktivních licencí pro železniční podniky (1 126 v EU-28). Nejvyšší počet vykázalo Německo (434) a nejnižší Irsko a Lucembursko (2).

Průměrné (případné) poplatky potřebné k získání licence se v roce 2018 pohybovaly mezi 37 500 EUR v Portugalsku a 5 EUR v Chorvatsku.

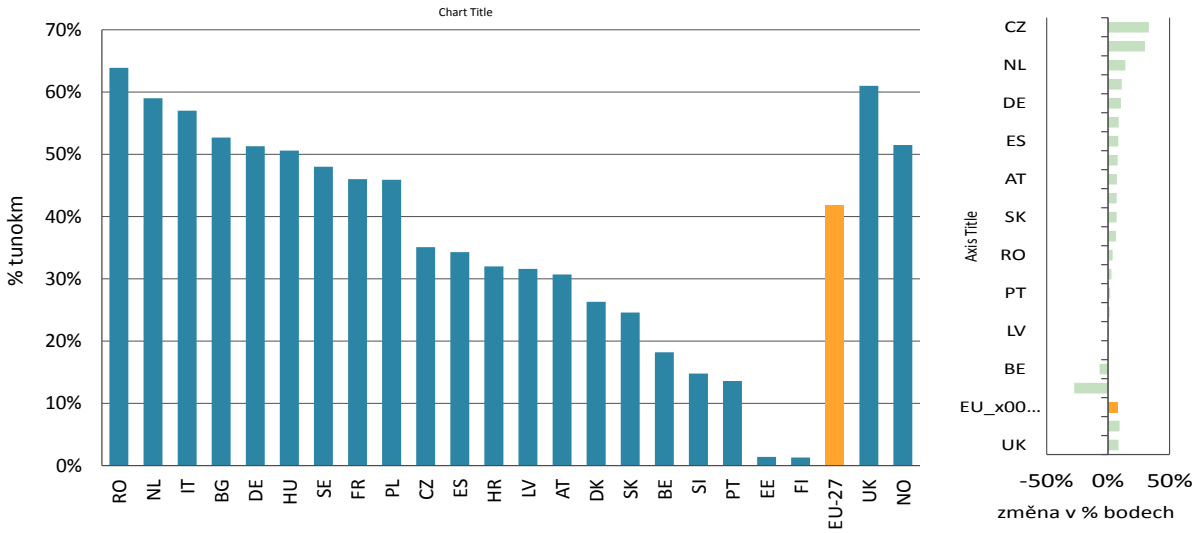
Španělsko, Polsko a Spojené království uvedly nejdelší průměrnou lhůtu pro získání licence (více než 100 dnů).

6.7 Míra otevřenosti trhu a využívání práv přístupu

Průměrný podíl konkurentů na trhu železniční nákladní dopravy v EU-27 se mezi lety 2015 a 2018 zvýšil z 34 % na 42 %[32]. V roce 2018 působili noví provozovatelé konkurující stávajícím vnitrostátním provozovatelům ve všech zemích kromě Řecka, Irska, Litvy a Lucemburska, přičemž ve více než polovině z nich jejich podíl na trhu přesahoval 30 %.

[32] EU-28: z 35% na 43%.

Graf 11: Podíl konkurentů na trhu železniční nákladní dopravy podle zemí (% v roce 2018) a změna v procentních bodech (2015–2018)



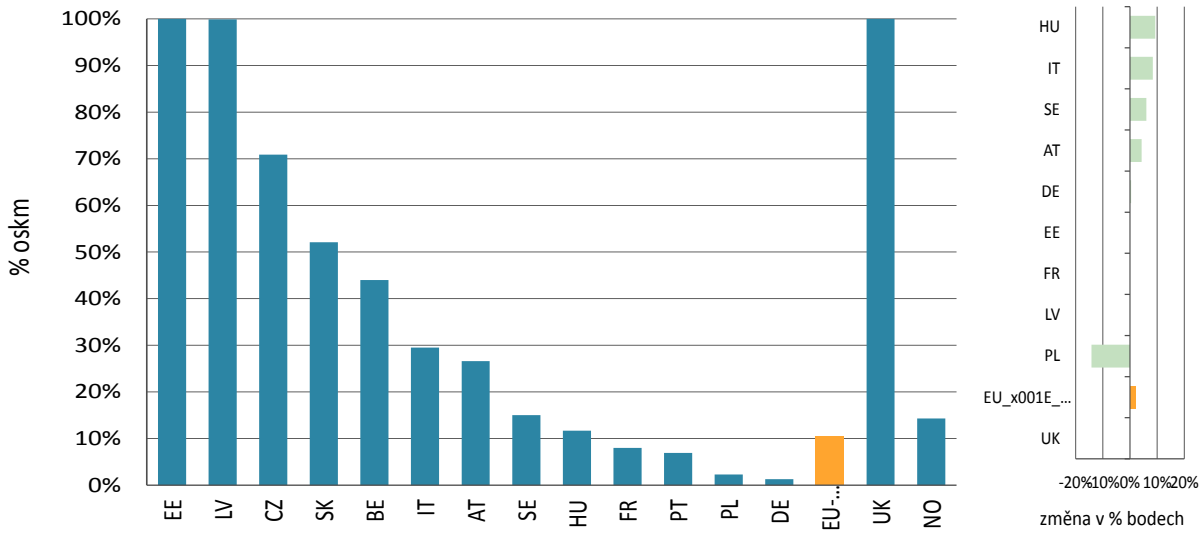
Zdroj: RMMS, 2020. Jediný provozovatel se 100% podílem na trhu působí v EL, IE, LT, LU.

Otevřený přístup a povinná nabídková řízení na smlouvy o veřejných službách na vnitrostátním trhu přepravy cestujících byly na úrovni EU zavedeny až čtvrtým železničním balíčkem. Je příliš brzy na to, aby byl jeho dopad patrný v zemích, které své trhy neotevřely dříve.

V roce 2018 v EU-27 měli konkurenti v průměru 10% podíl na vnitrostátních trzích komerční přepravy cestujících, což představuje nárůst o 2 procentní body ve srovnání s rokem 2015[33], a 16,2% podíl na vnitrostátních trzích přepravy cestujících se závazky veřejné služby, což je téměř konstantní míra ve srovnání s rokem 2015 (pokles o 0,5 procentního bodu[34]).

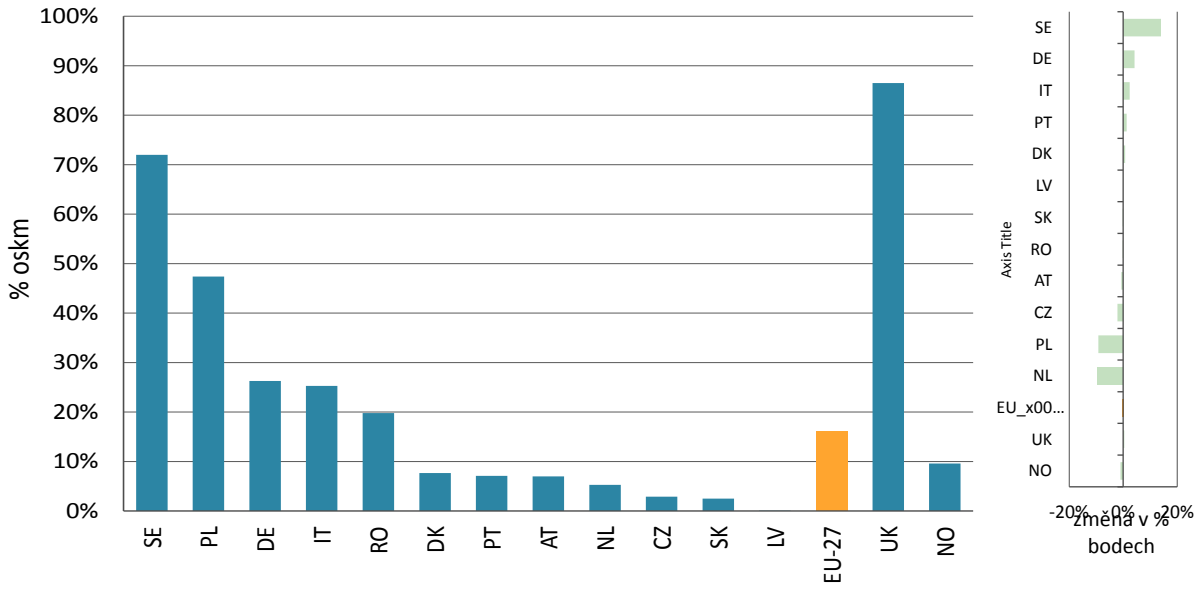
[33] EU-28: 12 %, +2 procentní body ve srovnání s rokem 2015.
[34] EU-28: 32 %, –2 procentní body ve srovnání s rokem 2015.

Graf 12: Podíl konkurentů na trhu komerční přepravy cestujících v jednotlivých zemích (% v roce 2018) a změna v procentních bodech (2015–2018)



Zdroj: RMMS, 2020. BG, DK, HR, FI, EL, LT, LU, SI, ES neoznámily v roce 2018 žádné konkurenty v oblasti komerčních služeb s podílem na trhu ve výši 1 % nebo více. V Irsku neexistovaly služby na trhu komerční přepravy cestujících. Údaje pro NL a RO nebyly k dispozici.

Graf 13: Podíl konkurentů na trhu přepravy cestujících v rámci závazku veřejné služby v jednotlivých zemích (% v roce 2018) a změna v procentních bodech (2015–2018)



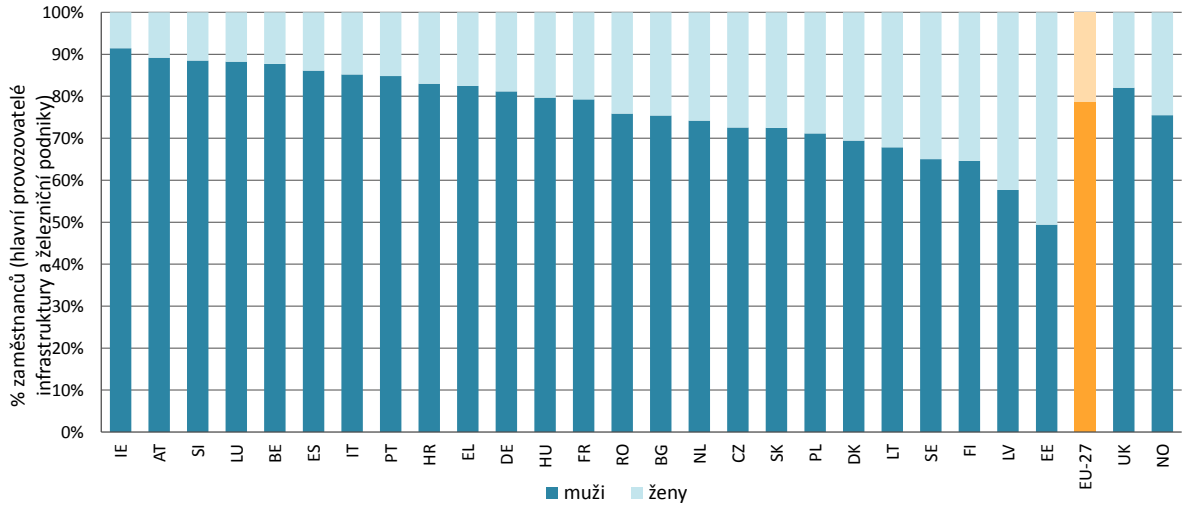
Zdroj: RMMS, 2020. Údaje pro PT v roce 2015 jsou odhady. BE, BG, HR, EE, FI, FR, EL, HU, IE, LT, LU, SI a ES neoznámily žádné konkurenty na trhu přepravy cestujících v rámci závazků veřejné služby.

6.8 Zaměstnanost a sociální podmínky

Na konci roku 2018 bylo v železničním odvětví EU-27 zaměstnáno jen o něco více než 916 000 osob, z toho přibližně 527 000 u železničních podniků (hlavních i alternativních provozovatelů) a 389 000 u provozovatelů infrastruktury[35].

Pracovní sílu na železnici tvoří převážně muži, ženy představují průměrně pouze 21 % zaměstnanců. Poměr žen se pohybuje od 51 % v Estonsku do 9 % v Irsku.

Graf 14: Celkový počet zaměstnanců (hlavní provozovatelé infrastruktury a železniční podniky) podle pohlaví (% v roce 2018)



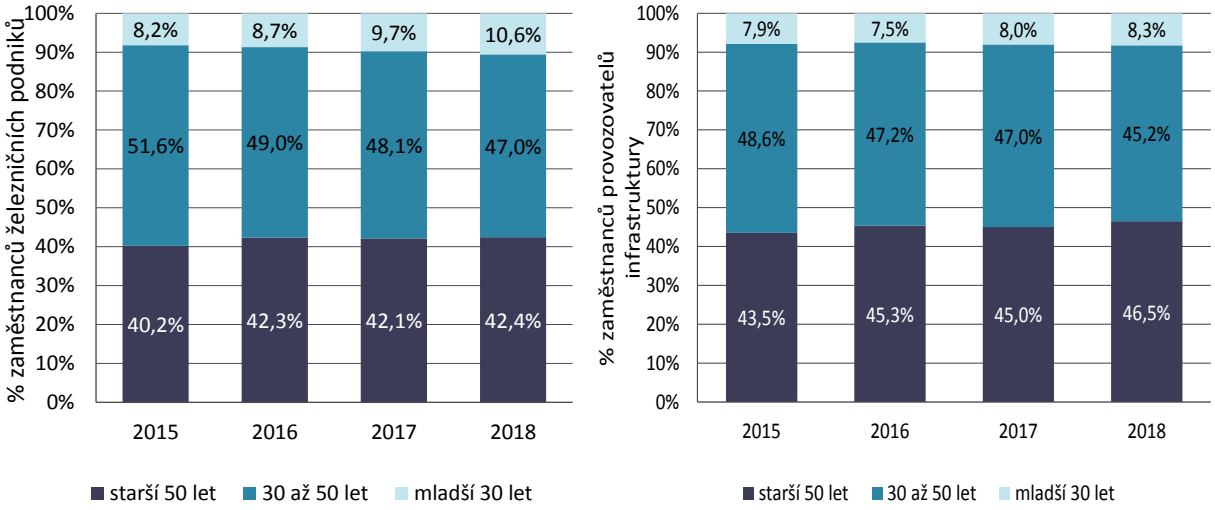
Zdroj: RMMS, 2020.

Podíl mladších zaměstnanců (do 30 let) pracujících v železničních podnicích se v EU-27 zvýšil z 8,2 % v roce 2015 na 10,6 % v roce 2018[36]. Problémem zůstává stárnutí pracovní síly, zejména ve Španělsku, Rumunsku, Řecku, Bulharsku a Litvě; v roce 2018 zde bylo 50 % pracovníků starších 50 let. Provozovatelé infrastruktury zaměstnávají obvykle starší pracovní sílu než železniční podniky, ale podíl mladších zaměstnanců se mezi lety 2015 a 2018 zvýšil ze 7,9 % na 8,3 %.

[35] Pro EU- 28: o něco více než 1 034 000 zaměstnanců, přibližně 600 000 zaměstnáno u železničních podniků a 434 000 u provozovatelů infrastruktury.

[36] EU-28: 8,4 %, resp. 10,6 %.

Graf 15: Zaměstnanci podle věku (% v období 2015–2018)



Zdroj: RMMS, 2020. Údaje za rok 2015 nebyly k dispozici pro železniční podniky v LV, LU, ES a SE. Údaje za rok 2015 nebyly k dispozici pro provozovatele infrastruktury v ES, LU a LV.

Zaměstnání na plný úvazek je nejběžnějším pracovním poměrem jak pro zaměstnance provozovatelů infrastruktury, tak pro zaměstnance železničních podniků. Zdá se, že všichni zaměstnanci provozovatelů infrastruktury mají smlouvy na dobu neurčitou v Belgii, Dánsku a Lucembursku, zatímco v Irsku je má pouze 89 %. Pouze Švédsko, Itálie, Polsko, Nizozemsko, Německo a Norsko vykázaly podíl zaměstnanců v železničních podnicích se smlouvami na dobu neurčitou nižší než 95 %. Nejnižší podíl smluv na plný úvazek pro zaměstnance provozovatelů infrastruktury je v Nizozemsku (83 %) a Belgii (88 %). V hlavních železničních podnicích byl nejnižší podíl smluv na plný úvazek zjištěn v Belgii (86 %).

Pouze několik členských států uvedlo používání učňovských a školicích programů, jež jsou nejčastěji využívány jak železničními podniky, tak provozovateli infrastruktury v Rakousku i Německu.

7. ZÁVĚRY

Odvětví železniční dopravy významně přispívá k hospodářské a sociální soudržnosti EU-27, přímo zaměstnává více než 900 000 osob a ročně přepravuje přibližně 1,6 miliardy tun nákladu[37] a 7,1 miliardy cestujících[38].

Větší využívání železnice je zásadní pro uspokojení poptávky po udržitelnější dopravě. Výrazně kladně by ovlivnilo znečišťování a spotřebu energie, což by pomohlo dosáhnout ambiciózního snížení emisí stanoveného v Zelené dohodě pro Evropu.

Zatímco objem cestujících v železniční dopravě v posledních několika letech soustavně rostl, objem železniční nákladní dopravy se vyvíjel více nerovnoměrně. Provoz vlaků, a to jak v osobní, tak v nákladní dopravě, zůstal stabilní, zatímco poptávka po udržitelných formách dopravy se zvýšila spolu s povědomím veřejnosti o změně klimatu.

[37] Eurostat, EU- 27, s výjimkou BE, která označila údaje za důvěrné.
[38] Eurostat, EU- 27 s výjimkou BE, HU, NL a PL, které označily údaje za důvěrné.

Navzdory tomuto pozitivnímu vývoji železnice dosud plně nevyužívá svůj potenciál. Železniční doprava musí být přesnější a spolehlivější ve srovnání s jinými druhy dopravy, a to zohledňováním potřeb zákazníků a lepším využíváním inovací. Musí být rovněž účinnější a cenově dostupnější.

Opatření EU se zaměřuje na následující čtyři cíle, aby tomuto odvětví pomohlo čelit hlavním výzvám na trhu:

1. Konkurenční trh

   Spravedlivý přístup všech provozovatelů na trh umožní zavedení nových multimodálních nabídek a cestujícím a podnikům poskytne větší výběr.

   Tržní pilíř čtvrtého železničního balíčku proto zavedl nabídkové řízení jako standardní postup pro přidělování veřejných zakázek na služby, a to s přechodným obdobím do prosince 2023. Rovněž otevřel přístup ke komerčnímu poskytování vnitrostátní železniční osobní dopravy, a to počínaje jízdním řádem na rok 2021. Komise bude obzvláště obezřetná při sledování správného provedení a uplatňování čtvrtého železničního balíčku, aby bylo zajištěno, že bude ve střednědobém horizontu plně využit jeho potenciál.

   Mezi jednotlivými druhy dopravy by měla být rovněž podporována spravedlivá hospodářská soutěž tím, že se zajistí, aby každý druh dopravy platil za své externí náklady.

2. Zlepšení přeshraničních služeb železniční dopravy

   Překračování vnitřních hranic EU se musí zjednodušit, aby se podíl železniční dopravy zvýšil. Pro dosažení tohoto cíle je zásadní, aby byly odstraněny překážky interoperability a zaveden systém ERTMS a aby byli dostupní strojvedoucí a dostupná vhodná kolejová vozidla.

   Na žádost Evropského parlamentu zahájila Komise práci na studii o přeshraničních dálkových spojích se zvláštním důrazem na noční vlakové spoje; očekává se, že zpráva bude k dispozici do poloviny roku 2021.

3. Lepší výkonnost železniční infrastruktury

   Zajištění účinného poskytování služeb železniční dopravy vyžaduje dobře rozvinutou infrastrukturu bez míst s nízkou kapacitou či chybějících spojení. Prostřednictvím transevropské dopravní sítě (TEN-T) bude EU pokračovat ve své politice rozvoje infrastruktury a v rámci Nástroje pro propojení Evropy bude poskytovat značnou finanční podporu železniční dopravě. Po dokončení velkých projektů sítě TEN-T bude do konce roku 2030 k dispozici rozsáhlejší vysoce výkonná a vysokorychlostní síť.

   Do odvětví železniční dopravy je čerpána značná část veřejného financování. Přechod k soukromému financování udržitelných investic by mohl umožnit rostoucí trh se zelenými dluhopisy. Nezbytný rámec a kritéria pro jasný klasifikační systém vymezení udržitelných činností stanoví nařízení o taxonomii[39] a jeho akty v přenesené pravomoci.

[39] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852 ze dne 18. června 2020 o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic a o změně nařízení (EU) 2019/2088, Úř. věst. L 198, 22.6.2020, s. 13.

Zvyšující se míra přetížení vytváří místa s nízkou kapacitou, a to zejména v hlavních železničních koridorech, a účinnému využívání sítě brání velké údržbové práce. Komise podporuje nové přístupy odvětví železniční dopravy k přidělování a řízení kapacity, které jsou založené na propojených digitálních platformách/nástrojích, a jejich rychlé zavádění.

4. Větší orientace na zákazníka

Služby železniční dopravy musí splňovat požadavky zákazníků. Zlepšení přesnosti a spolehlivosti a snadnější přístup ke službám v zařízeních železniční infrastruktury jsou prioritou jak osobní, tak nákladní dopravy.

V zájmu většího využívání železnice je třeba zaručit práva cestujících na informace, pomoc, pokračování v cestě a náhradu škod. V říjnu 2020 bylo s Evropským parlamentem a Radou dosaženo dohody o návrhu Komise na přepracování nařízení (ES) č. 1371/2007[40], který by měl posílit práva cestujících se zdravotním postižením nebo omezenou schopností pohybu a orientace, vyjasnit pravidla pro prosazování a vyřizování stížností a zajistit lepší ochranu cestujících v případě přerušení cesty.

Nákladní železniční koridory jsou i nadále klíčovým prvkem politiky Komise na podporu železniční nákladní dopravy. Hodnocení právního rámce nařízení č. 913/2010[41] připravuje půdu pro doplňující legislativní opatření.

Komise plně podporuje iniciativy, jejichž cílem je zlepšení účinnosti a flexibility sestavování jízdních řádů, řešení nepředvídaných situací a koordinace dočasně omezených kapacit.

Aby byla železniční doprava atraktivnější pro podniky, je nezbytné podporovat digitalizaci. Digitální výměnu informací mezi podniky a orgány umožní nové nařízení o elektronických informacích o nákladní dopravě (eFTI[42]). Komise rovněž plánuje předložit návrh evropského partnerství pro výzkum a inovace v oblasti železniční dopravy, které bude vycházet ze stávajícího společného podniku Shift2Rail. Budoucí partnerství se zaměří na urychlení výzkumu a vývoje inovativních technologií a provozních řešení, které budou usnadněny digitalizací a automatizací.

Snahy o zvýšení podílu cestujících a nákladu přepravovaného po železnici bude dále podporovat Evropský rok železnice 2021, který také umožní sdílení znalostí a osvědčených postupů.

[40] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v mezinárodní železniční dopravě, Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 14.

[41] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu, Úř. věst. L 276, 20.10.2010, s. 22.

[42] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1056 ze dne 15. července 2020 o elektronických informacích o nákladní dopravě, Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 33.