KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 13.1.2021 r.
COM(2021) 5 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Siódme sprawozdanie w sprawie monitorowania rozwoju rynku przewozów kolejowych zgodnie z art. 15 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE

{SWD(2021) 1 final}

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Siódme sprawozdanie w sprawie monitorowania rozwoju rynku przewozów kolejowych zgodnie z art. 15 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE

1. GŁÓWNE USTALENIA

Wiarygodne monitorowanie rynku przewozów kolejowych ma zasadnicze znaczenie dla zrozumienia zmian zachodzących na rynku oraz podejmowania świadomych decyzji politycznych. Komisja finansuje inicjatywy sektorowe, takie jak analiza porównawcza kluczowych wskaźników skuteczności działania PRIME, oraz współpracuje z państwami członkowskimi w celu poprawy monitorowania.

Niniejsze sprawozdanie obejmuje dane do 2018 r., a zatem nie dostarcza żadnych dowodów na wpływ pandemii COVID-19 na przedmiotowy sektor. Podczas gdy przewozy kolejowe, a w szczególności towarowe, nadal funkcjonowały przez cały rok 2020, liczba pasażerów przewozów międzynarodowych znacznie spadła w czasie, gdy obowiązywały różnego rodzaju środki izolacji, a ogólny popyt zmniejszył się z powodu niepewności i pogorszenia koniunktury gospodarczej.

Główne ustalenia i tendencje na lata 2015–2018 w UE-27 (z wyjątkiem długości sieci kolei dużych prędkości, w przypadku której porównanie dotyczy roku 2019) są następujące:

- ruch kolejowy wzrastał w ujęciu rocznym o 2,5 % w przypadku przewozów pasażerskich i o 4,1 % w przypadku przewozów towarowych;
- udział kolei w strukturze modalnej transportu lądowego wzrósł z 7,6 % do 7,8 % w przypadku przewozów pasażerskich i zmniejszył się z 18,8 % do 18,7 % w przypadku przewozów towarowych;
- w 2018 r. koleje odpowiadały za jedynie 0,4 % emisji gazów cieplarnianych i CO_2 w transporcie oraz 2 % zużycia energii w transporcie;
- w latach 2015–2019 długość sieci dużych prędkości wzrosła o 17 %;
- całkowita długość torów, które zgłoszono jako przepełnione, wzrosła ponad dwukrotnie;
- w 2018 r. przedsiębiorstwa kolejowe posiadały łącznie 1 082 licencje aktywne;
- w 2018 r. średni udział w rynku konkurentów krajowych podmiotów zasiedziałych wynosił:
    - 42 % na rynkach kolejowych przewozów towarowych (wzrost o 8 punktów procentowych);
    - 10 % na komercyjnych rynkach przewozów pasażerskich (wzrost o 2 punkty procentowe);
    - 16,2 % na rynkach przewozów pasażerskich w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej (spadek o 0,5 punktu procentowego);

- koleje pozostają jednym z najbezpieczniejszych rodzajów transportu – podróż samochodem jest niemal 50 razy bardziej ryzykowna niż pociągiem; oraz

- na koniec 2018 r. w sektorze kolejowym zatrudnionych było nieco ponad 916 000 osób, z czego około 527 000 przez przedsiębiorstwa kolejowe (zarówno operatorów głównych, jak i alternatywnych), a 389 000 przez zarządców infrastruktury.

2. METODYKA

Niniejsze sprawozdanie jest siódmym sprawozdaniem dotyczącym monitorowania rynku przewozów kolejowych, które Komisja co 2 lata składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie zgodnie z art. 15 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE[1]. Celem jest przedstawienie ogólnych informacji na temat głównych zmian na rynkach przewozów kolejowych w kontekście polityki UE w zakresie rynku przewozów kolejowych[2]. Sprawozdanie obejmuje szeroki zakres tematów, w tym: zmiany na jednolitym rynku przewozów kolejowych; infrastrukturę i usługi dostępne dla przedsiębiorstw kolejowych; ramowe warunki dla rynku przewozów kolejowych (w tym opłaty[3]); stan sieci; wykorzystanie praw dostępu; oraz bariery dla bardziej efektywnych przewozów kolejowych. Szczegółową analizę powyższych tematów przedstawiono w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym niniejszemu sprawozdaniu.

Niniejsze sprawozdanie jest drugim, które powstało na podstawie kwestionariusza sprawozdawczego określonego w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2015/1100 w sprawie monitorowania rynku kolejowego[4] („rozporządzenie w sprawie RMMS"), oraz pierwszym, które opracowano po zakończeniu okresu przejściowego na jego wdrożenie, w 2018 r.

Oprócz danych z RMMS przekazanych przez państwa członkowskie, Zjednoczone Królestwo i Norwegię niniejsze sprawozdanie opiera się również na danych z Małego rocznika statystycznego „Unijny transport w liczbach"[5], sprawozdań Agencji Kolejowej Unii Europejskiej[6], Eurostatu[7], danych statystycznych zgromadzonych przez różne organizacje sektorowe, prezentacjach i badaniach. W przypadku gdy rozporządzenie w sprawie RMMS jest jedynym źródłem, w sprawozdaniu ocenia się tendencje na lata 2015–2018 w celu zapewnienia porównywalności danych. W przypadku korzystania z innych źródeł w sprawozdaniu mogą być przedstawione tendencje z dłuższego okresu.

Dane zagregowane i średnie wartości odnoszą się do UE-27 (tj. do obecnych państw członkowskich UE[8]). Ponieważ Zjednoczone Królestwo było państwem członkowskim do

---

1 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

2 Oprócz sprawozdania w sprawie rynku przewozów kolejowych Agencja Kolejowa Unii Europejskiej publikuje również raz w roku sprawozdania w sprawie bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei.

3 Kompleksowe monitorowanie cen przewozów kolejowych dla klientów nie jest możliwe ze względu na szeroki wachlarz oferowanych usług.

4 Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1100 z dnia 7 lipca 2015 r. w sprawie obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich w ramach monitorowania rynku kolejowego, Dz.U. L 181 z 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 Norwegia uczestniczy w RMMS, ale dane dotyczące Norwegii nie zostały ujęte w łącznych i średnich wartościach dla UE.

dnia 31 stycznia 2020 r., w sprawozdaniu przedstawiono również łączne i średnie wartości dla UE-28, czy to w tekście czy w pliku Excel opublikowanym na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu wraz ze sprawozdaniem[9].

3. KOLEJE A ZRÓWNOWAŻONOŚĆ

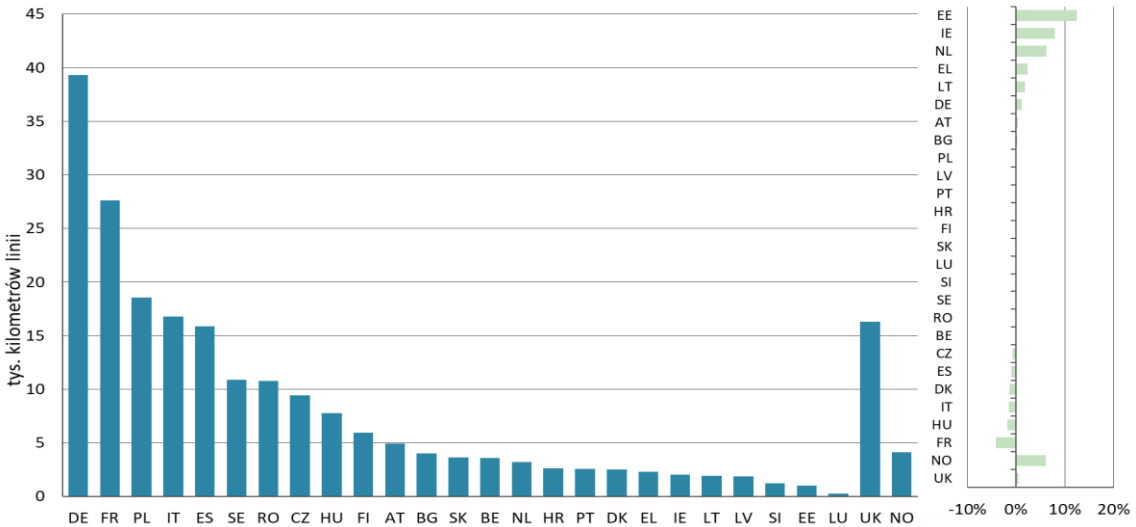
Koleje to jedyny rodzaj transportu, który od 1990 r. niemal nieprzerwanie zmniejsza emisje gazów cieplarnianych i CO_2, przy czym jego udział w transporcie ogółem wynosi około 13 % (przewozy towarowe) i 7 % (przewozy pasażerskie) (UE-27, 2018). W związku z tym koleje są źródłem stosunkowo mniejszej ilości zanieczyszczeń i są bardziej energooszczędne niż inne zmotoryzowane środki transportu. W 2018 r. koleje odpowiadały za jedynie 0,4 % emisji gazów cieplarnianych i CO_2 w transporcie oraz 2 % zużycia energii w transporcie w UE-27[10]. Aby osiągnąć cele Europejskiego Zielonego Ładu, koleje będą musiały przejąć większą część transportu pasażerskiego i towarowego.

4. UNIJNA SIEĆ KOLEJOWA

W 2018 r. całkowita długość sieci kolejowej UE-27 wynosiła ok. 201 000 kilometrów linii (0,4 % mniej niż w 2015 r.). Około 56 % sieci zostało zelektryfikowane, co oznacza wzrost o 855 kilometrów od 2015 r. (+1,2 %).

Pod koniec 2019 r. unijna sieć kolei dużych prędkości liczyła ponad 9 100 kilometrów, co stanowi wzrost o 17 % od 2015 r.[11]

Wykres 1: Długość sieci krajowych w poszczególnych państwach (tysiące kilometrów linii, 2018 r.) i względna zmiana (lata 2015–2018)



Źródło: Mały rocznik statystyczny z 2020 r. Dane wypełniające z różnych innych źródeł.

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

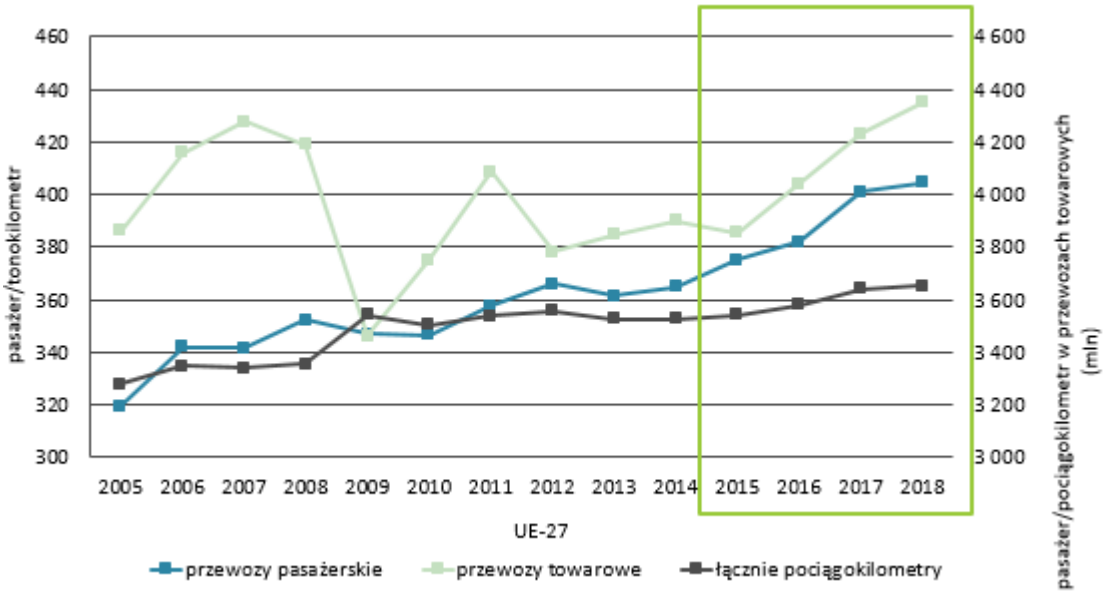
10 UE-28: odpowiednio 0,5 %, 0,5 % i 2 %.

11 UE-28: 217 000 kilometrów linii, z czego 54 % zelektryfikowano, oraz ponad 9 200 kilometrów linii dużych prędkości.

5. ZMIANY W PRZEWOZACH KOLEJOWYCH

W ciągu ostatnich 10 lat całkowita liczba pociągokilometrów w UE (zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym) utrzymywała się na zasadniczo stałym poziomie. Po kryzysie finansowym z 2008 r. sytuacja na rynku przewozów pasażerskich i towarowych ulegała poprawie w różnym tempie (z wahaniami w przypadku przewozów towarowych). W latach 2015–2018 ruch kolejowy[12] w UE-27 wzrastał rocznie o 2,5 % w przypadku przewozów pasażerskich i o 4,1 % w przypadku przewozów towarowych[13].

Wykres 2: Liczba pasażerów i wielkości przewozów towarowych (pasażerokilometry, tonokilometry i pociągokilometry, 2005–2018)



Źródło: RMMS z 2020 r. Dane wypełniające z różnych innych źródeł i oszacowań. Dane dla RO na lata 2015 i 2016 są szacunkowe; dane obejmują również korekty wartości pasażerokilometrów z 2018 r. dla BE, wartości tonokilometrów z 2015 r. i 2016 r. dla ES, NL i LU oraz wartości pociągokilometrów z 2015 r. i 2016 r. dla IE.

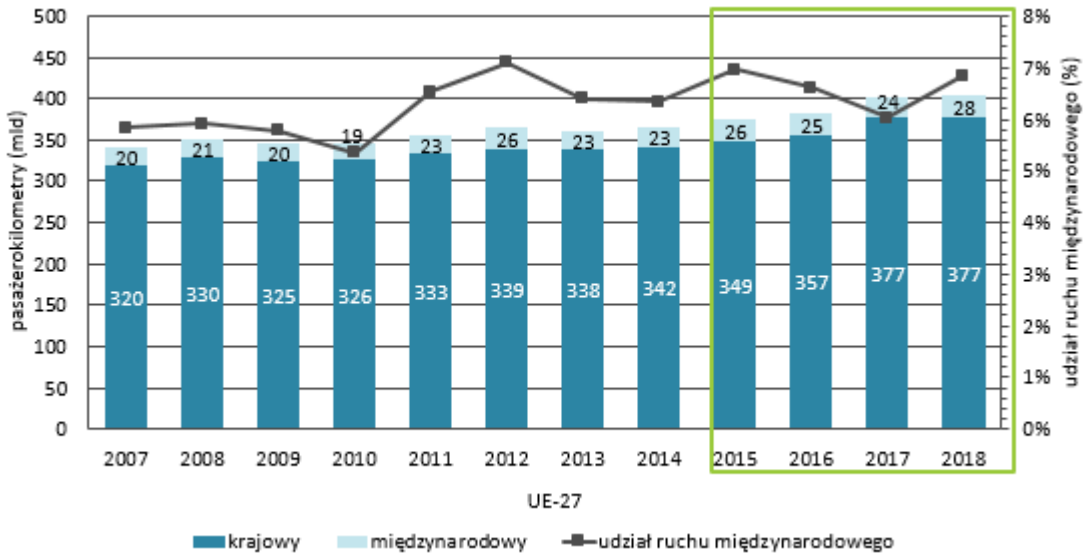
Do 2018 r. wielkość pasażerskiego ruchu kolejowego w UE-27 wynosiła 404 mld pasażerokilometrów z około 5 bln pasażerokilometrów w przypadku transportu lądowego ogółem[14]. Pasażerski ruch kolejowy nadal ma głównie charakter krajowy; w 2018 r. jedynie 7 % tego ruchu miało charakter transgraniczny.

12 Dane dotyczące wielkości zgłaszane w rocznym kwestionariuszu RMMS mogą się różnić od danych opublikowanych przez Eurostat ze względu na różny zakres, możliwe podwójne liczenie wielkości tranzytu i korekty (oszacowania i integracja danych z innych źródeł).

13 UE-28: 2,4 % w przypadku przewozów pasażerskich i 3,8 % w przypadku przewozów towarowych.

14 UE-28: 473 mld pasażerokilometrów z około 6 bln pasażerokilometrów w przypadku transportu lądowego ogółem.

Wykres 3: Zmiany wielkości pasażerskiego ruchu kolejowego (krajowego, międzynarodowego oraz udział w ruchu międzynarodowym ogółem) (mld pasażerokilometrów, 2007–2018)



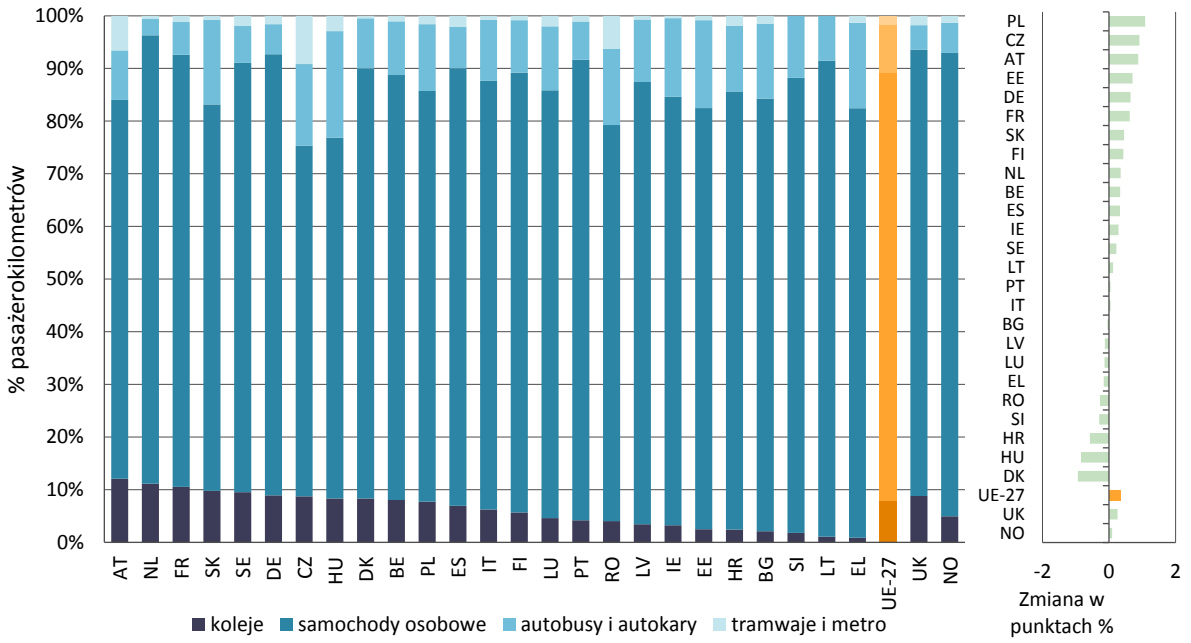
Źródło: RMMS z 2020 r. Dane wypełniające z różnych innych źródeł i oszacowań. Dane dla BE, EE, EL, LU i RO z 2015 r. są szacunkowe.

Każdy obywatel UE-27 przejechał średnio 909 pasażerokilometrów w 2018 r. (+2,4 % rocznie od 2015 r.[15]).

W latach 2015–2018 udział samochodów osobowych w UE-27 w strukturze modalnej transportu lądowego wzrósł z 81 % do 81,4 %, natomiast udział ruchu kolejowego wzrósł z 7,6 % do 7,8 %, ze znacznymi różnicami między poszczególnymi państwami.

[15] UE-28: odpowiednio 926 pasażerokilometrów i +2,2 %.

Wykres 4: Podział lądowego transportu pasażerskiego ze względu na rodzaj transportu według państw (% w 2018 r.) i zmiana w punktach procentowych dla kolei (lata 2015–2018)

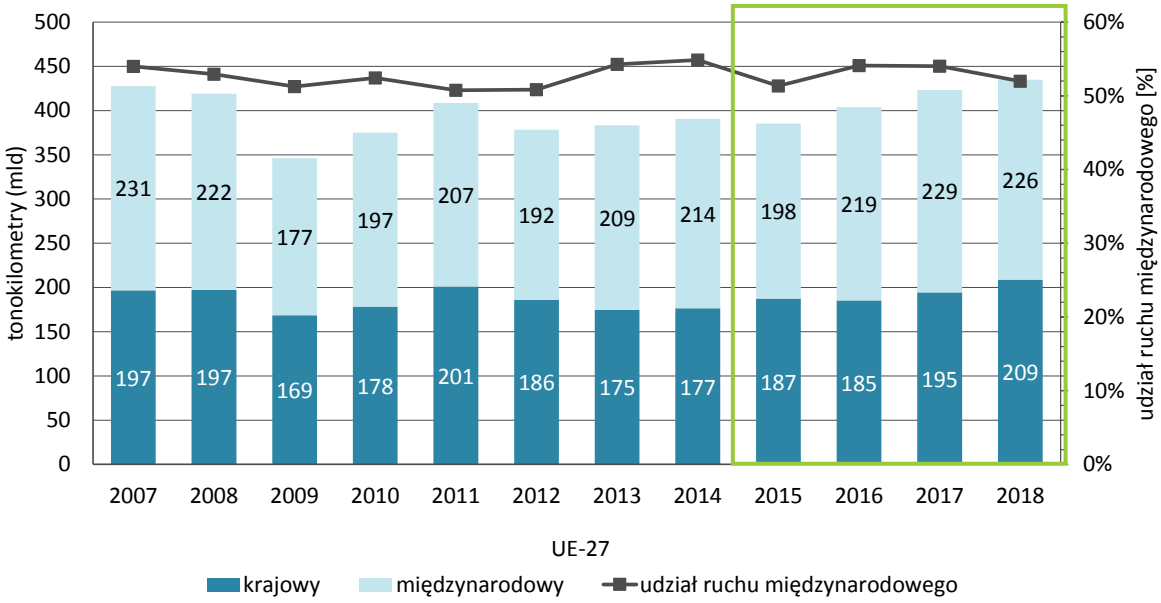


Źródło: Mały rocznik statystyczny z 2020 r.; z wyłączeniem CY i MT.

W 2018 r. wielkość towarowego ruchu kolejowego w UE-27 wyniosła 435 mld tonokilometrów z około 2,3 bln tonokilometrów w ramach całkowitego transportu lądowego[16]. Ponad połowa wszystkich kolejowych przewozów towarowych ma charakter transgraniczny, co sprawia, że konkurencyjność kolejowych przewozów towarowych jest bardzo podatna na problemy związane z interoperacyjnością i trudności operacyjne na styku krajowych sieci kolejowych.

[16] Z wyłączeniem rurociągów. Dla UE-28: 452 mld tonokilometrów z około 2,4 bln w ramach całkowitego transportu lądowego.

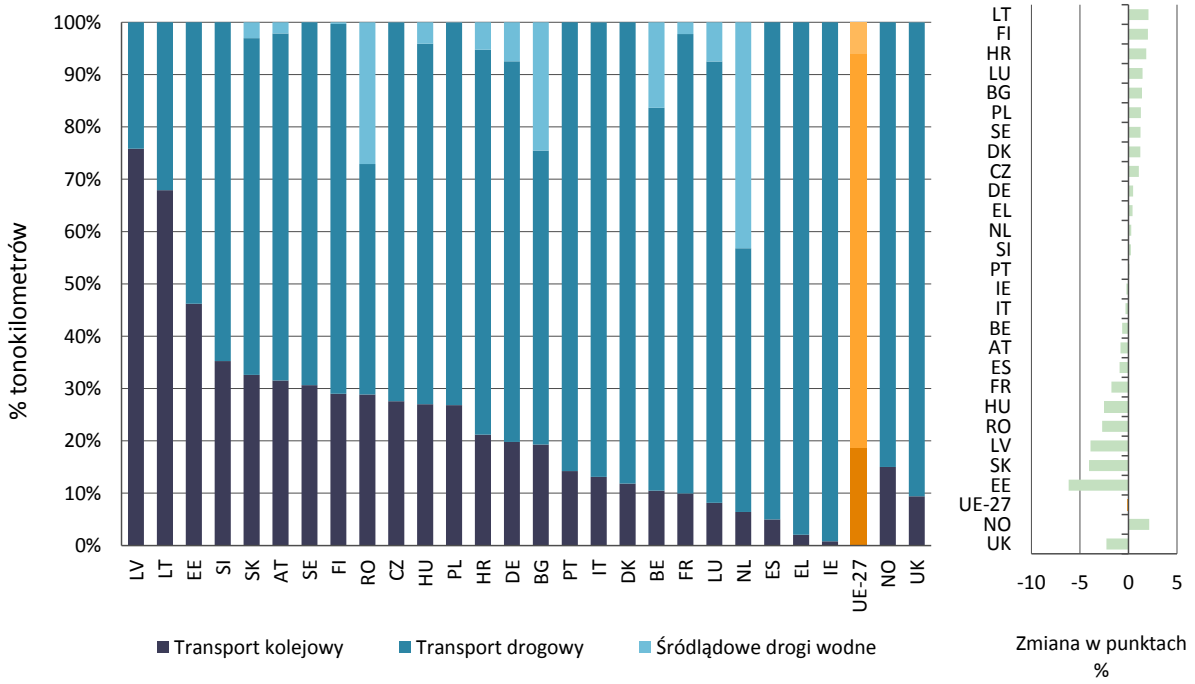
Wykres 5: Zmiany wielkości towarowego ruchu kolejowego (krajowego, międzynarodowego oraz udział w ruchu międzynarodowym ogółem) (mld tonokilometrów, 2007–2018)



Źródło: RMMS z 2020 r. Dane wypełniające z różnych innych źródeł i oszacowań. W odniesieniu do 2016 r. dokonano przeglądu niektórych danych wejściowych i szacunkowych z RMMS w porównaniu z szóstym sprawozdaniem w sprawie RMMS.

W latach 2015–2018 udział transportu drogowego w strukturze modalnej towarowego transportu lądowego w UE-27 wzrósł z 74,2 % do 75,4 %, natomiast udział transportu kolejowego spadł z 18,8 % do 18,7 %, ze znacznymi różnicami między poszczególnymi państwami.

Wykres 6: Podział na poszczególne rodzaje lądowego transportu towarowego według państw (% w 2018 r.) i zmiana w punktach procentowych dla kolei (lata 2015–2018)



Źródło: Mały rocznik statystyczny z 2020 r.

6. ZMIANY WARUNKÓW RAMOWYCH W SEKTORZE KOLEJOWYM

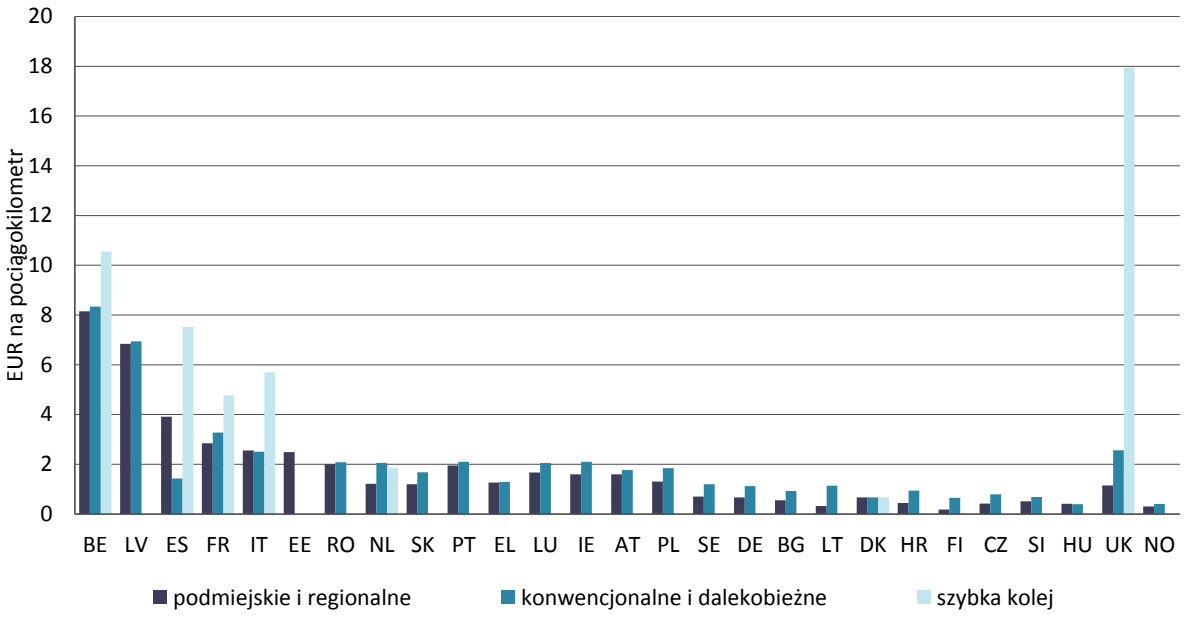
6.1. Naliczanie opłat za dostęp do infrastruktury

Opłaty za dostęp do infrastruktury stanowiły ponad 80 % przychodów zarządców infrastruktury z opłat w UE-27 w 2018 r. (84 % z pociągów towarowych oraz 88 % z pociągów pasażerskich[17]).

Opłaty za dostęp do infrastruktury dla kolei dużych prędkości (z wyłączeniem marż zysku) były wyższe niż inne opłaty pasażerskie, a najwyższe opłaty w 2018 r. dotyczyły Zjednoczonego Królestwa (18 EUR na pociągokilometr) oraz Belgii (10,6 EUR na pociągokilometr).

[17] UE-28: odpowiednio 84 % i 89 %.

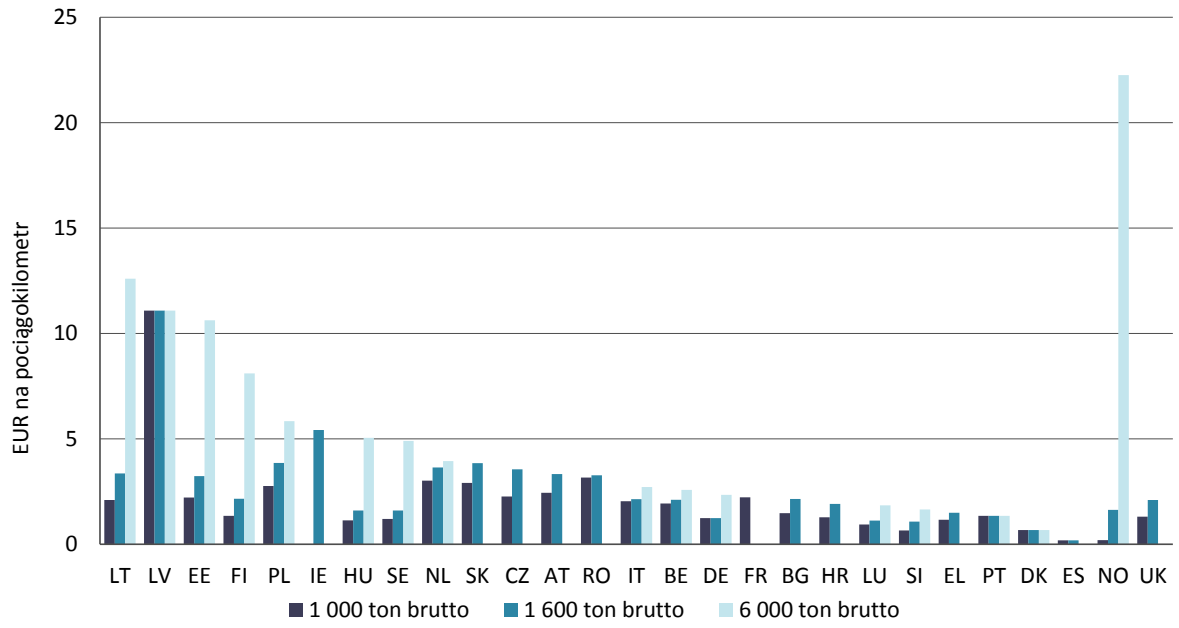
Wykres 7: Opłaty za dostęp (z wyłączeniem marż zysku) w odniesieniu do różnych kategorii pociągów pasażerskich według państw (EUR na pociągokilometr, 2018 r.)



Źródło: RMMS z 2020 r.

Opłaty towarowe (z wyłączeniem marż zysku) są monitorowane w odniesieniu do trzech maksymalnych pojemności brutto (1 000, 1 600 i 6 000). W większości państw członkowskich opłaty za dostęp do infrastruktury rosną wraz z wielkością pociągu, chociaż niekoniecznie proporcjonalnie do pojemności.

Wykres 8: Opłaty za dostęp (z wyłączeniem marż zysku) w odniesieniu do różnych kategorii pociągów towarowych według państw (EUR na pociągokilometr, 2018 r.)



Źródło: RMMS z 2020 r.

W latach 2015–2018 nie odnotowano wyraźnej tendencji wzrostowej ani spadkowej w odniesieniu do pociągów pasażerskich lub towarowych w zakresie zgłoszonych poziomów opłat[18], z wyjątkiem pociągów dużych prędkości (w przypadku których opłaty za dostęp do infrastruktury spadły wszędzie poza Zjednoczonym Królestwem).

Platforma Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej (PRIME) przeprowadzi rozległą analizę mechanizmów pobierania opłat i finansowania przez zarządców infrastruktury, która zostanie ukończona w 2021 r. Opracowanie będzie zawierało przegląd opłat za dostęp do infrastruktury i jej różnych składników.

W celu złagodzenia skutków gospodarczych pandemii COVID-19 w rozporządzeniu 2020/1429, przyjętym w październiku 2020 r., umożliwiono zmniejszenie obciążenia finansowego sektora kolejowego poprzez tymczasowe złagodzenie przepisów dotyczących opłat[19].

6.2. Alokacja zdolności przepustowej i ograniczenia infrastruktury

W 2018 r. intensywność wykorzystania sieci w UE-27 wynosiła 18,2 tys. pociągokilometrów na kilometr linii (19,5 dla UE-28). W 2018 r. najintensywniej wykorzystywano sieci w Europie Zachodniej, w szczególności w Niderlandach, gdzie intensywność wykorzystania wynosi 50,6 tys. pociągokilometrów na kilometr linii. Wydaje się, że Grecja ma najniższą intensywność wykorzystania, wynoszącą zaledwie 4,8 tys. pociągokilometrów na kilometr

[18] Opłaty za dostęp do infrastruktury z wyłączeniem marży zysku.

[19] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1429 z dnia 7 października 2020 r. ustanawiające środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z epidemią COVID-19 (Dz.U. L 333 z 12.10.2020, s. 1).

linii. Chociaż te ogólne średnie krajowe nie mówią nic o najmniej wykorzystywanych częściach sieci, mogą dostarczyć pewnych wskazówek co do tego, które sieci są średnio bardziej obciążone niż inne i dlatego mogą mieć ograniczoną przepustowość dla dalszego ruchu.

Całkowita długość torów, które zgłoszono jako przepełnione w UE-27, stale rosła od 2015 r., a do 2018 r. niemal się podwoiła. Dotyczyło to 2 261 km torów (3 432 km w UE-28), w tym 1 339 km wzdłuż korytarzy kolejowych przewozów towarowych.

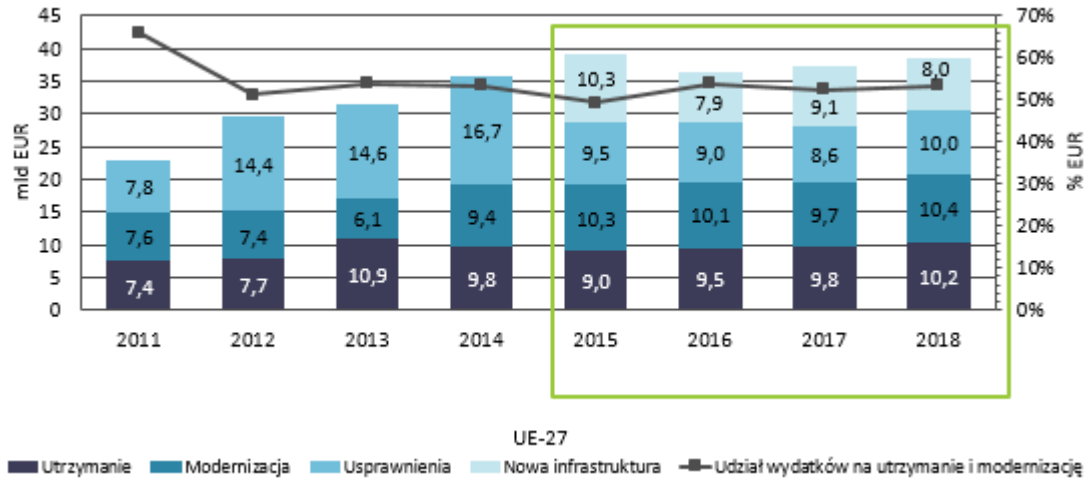
W przypadku przepełnienia państwa członkowskie najczęściej uznają za priorytetowe przewozy realizowane w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej, które mają pierwszeństwo w 13 państwach, a następnie międzynarodowe przewozy pasażerskie (7 państw). Ruch towarowy (zarówno krajowy, jak i międzynarodowy) jest rzadko traktowany priorytetowo.

W celu wyeliminowania ograniczeń infrastruktury operacyjnej i braku kompatybilności między krajowymi systemami sterowania pociągami, które stanowią istotną barierę dla sprawnej interoperacyjności, UE wprowadziła wspólny europejski system sygnalizacji – europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS). Zgodnie z europejskim planem wdrożenia ERTMS[20] do 2023 r. ten system sygnalizacji powinien zostać wdrożony na 15 682 kilometrach torów; do tej pory system zainstalowano na 5 906 kilometrach planowanej długości torów (inaczej 38 %), co stanowi 78 % celu planowanego na koniec 2019 r.

6.3. Wydatki na infrastrukturę oraz jej finansowanie

W 2018 r. łączne wydatki na infrastrukturę kolejową w UE-27 wyniosły 38,7 mld EUR, po tym jak w 2015 r. osiągnęły rekordowy poziom 39,1 mld EUR[21].

Wykres 9: Wydatki na infrastrukturę i odsetek wydatków na utrzymanie i modernizację (mld EUR, lata 2011–2018)



Źródło: RMMS z 2020 r.

W 2018 r.:

[20] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/6 z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie europejskiego planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym, Dz.U. L 3 z 6.1.2017, s. 6.

[21] UE-28: z 49,5 mld EUR w 2015 r. do 47,5 mld EUR w 2018 r.

- całkowite zgłoszone wydatki na utrzymanie i modernizację dla UE-27 wyniosły 20,6 mld EUR, tj. 53 % całkowitych wydatków (25,8 mld EUR i 54 % dla UE-28), ze znacznymi różnicami między poszczególnymi państwami; oraz
- w UE-27 budżety krajowe odpowiadały za 72,3 % całkowitych wydatków i inwestycji dotyczących infrastruktury, dofinansowanie UE odpowiadało za 8,3 %, a 19,4 % pochodziło z innych źródeł, w tym z pożyczek, finansowania kapitałowego i opłat[22].

6.4. Jakość kolejowych usług transportowych

Koleje pozostają jednym z najbezpieczniejszych rodzajów transportu. Podróż samochodem jest niemal 50 razy bardziej ryzykowna niż pociągiem. W latach 2015–2018 bezpieczeństwo na kolei ulegało dalszej poprawie w UE-27, mimo nieznacznego wzrostu liczby ofiar śmiertelnych i poważnych urazów w 2016 r.[23]

Na podstawie zastosowanej definicji[24] średnia punktualność regionalnych i lokalnych przewozów pasażerskich w UE-27 nieznacznie spadła z 93 % w 2015 r. do 90 % w 2018 r.[25] Średnia punktualność przewozów dalekobieżnych i szybkich przewozów pasażerskich spadła z 85 % w 2015 r. do 79 % w 2018 r.[26] Średnia niezawodność lokalnych i regionalnych przewozów pasażerskich spadła w latach 2015–2018, przy czym udział odwołanych przewozów wzrósł z 1,4 % do 1,9 %[27]. Średnia niezawodność przewozów pasażerskich dalekobieżnych i przewozów koleją dużych prędkości wzrosła w latach 2015–2018, przy czym odsetek odwołanych przewozów spadł z 1,5 % do 1,3 %[28].

W 2018 r. średnia punktualność[29] w odniesieniu do kolejowych przewozów towarowych w UE-27 wynosiła 60,0 % w przypadku przewozów krajowych i 53,2 % w przypadku przewozów międzynarodowych: odwołano 7,3 % przewozów krajowych i 11,0 % przewozów międzynarodowych[30].

6.5. Zamówienia publiczne na usługi

W 2018 r. przewozy pasażerskie w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej w UE-27 odpowiadały średnio za 60 % wszystkich kolejowych pasażerokilometrów (z 53 % w 2015 r.[31]), z czego około 98 % obejmowało przewozy krajowe. W ramach usług krajowych obowiązek świadczenia usługi publicznej obejmował więcej przewozów regionalnych niż dalekobieżnych.

22 UE-28: odpowiednio 68,8 %, 6,6 % i 24,5 %.

23 Źródło: Agencja Kolejowa Unii Europejskiej, „Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2020” [„Sprawozdanie w sprawie bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei w UE z 2020 r.”].

24 W RMMS uznaje się pociąg pasażerski za punktualny, jeśli jego opóźnienie wynosi 5 minut lub mniej.

25 UE-28: zasadniczo te same dane.

26 UE-28: z 84 % do 77 %.

27 UE-28: z 1,6 % do 2,2 %.

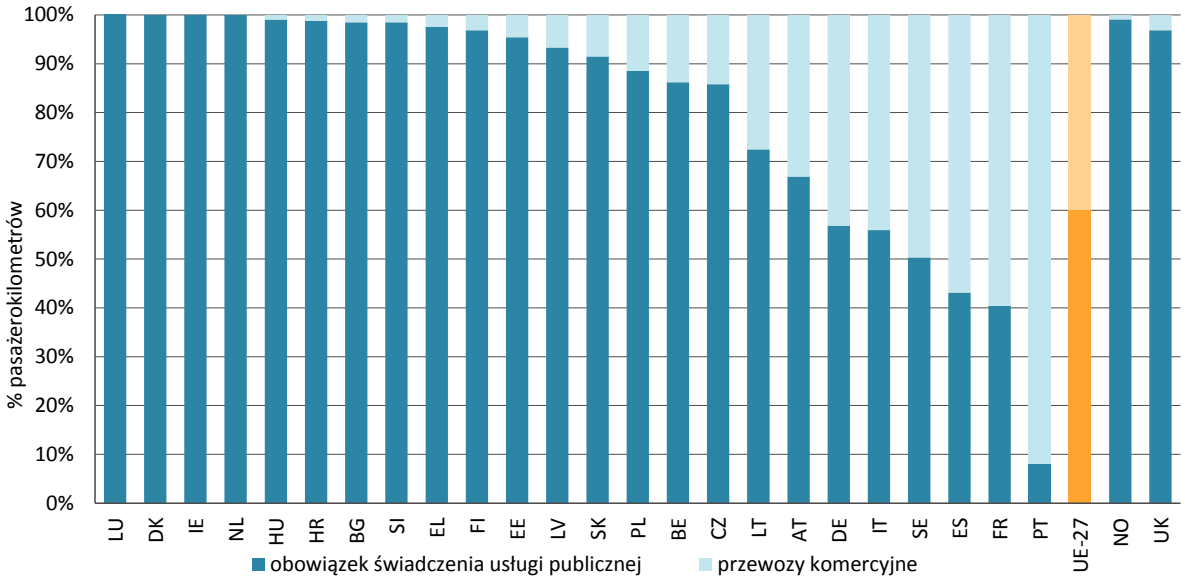
28 UE-28: wzrost z 1,7 % do 1,8 %.

29 W RMMS uznaje się pociąg towarowy za punktualny, jeśli jego opóźnienie wynosi 15 minut lub mniej.

30 UE-28:średnia punktualność wynosiła 63,0 % w przypadku przewozów krajowych i 53,2 % w przypadku przewozów międzynarodowych; odwołano 6,8 % przewozów krajowych i 11,0 % przewozów międzynarodowych.

31 UE-28: 66 %, wzrost z 60 % w 2015 r.

Wykres 10: Udział przewozów pasażerskich oferowanych odpowiednio w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej i komercyjnych przewozów kolejowych w poszczególnych państwach (% pasażerokilometrów, 2018)



Źródło: RMMS z 2020 r. Dane dla BE, PT, EL i FR są szacunkowe. Brak danych dla RO.

Konkurencyjną procedurę przetargową zastosowano jedynie w przypadku 26 % wszystkich przewozów w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej aktywnych w 2018 r. w UE-27 (43 % w UE-28), prawie wyłącznie w państwach członkowskich, które dokonały wcześniejszej liberalizacji przewozów (Niemcy, Szwecja i Zjednoczone Królestwo).

Rekompensata z tytułu obowiązku świadczenia usługi publicznej pozostaje istotnym źródłem przychodów przedsiębiorstw kolejowych w większości państw członkowskich, chociaż poziomy rekompensaty z tytułu obowiązku świadczenia usługi publicznej na pociągokilometr różnią się znacznie w poszczególnych państwach. W 2018 r. średnia rekompensata z tytułu obowiązku świadczenia usługi publicznej w UE-27 wynosiła 10,51 EUR na pociągokilometr (8,57 EUR w UE-28).

6.6. Wydawanie licencji

Ogółem w 2018 r. w UE-27 zgłoszono 1 082 licencje aktywne dla przedsiębiorstw kolejowych (1 126 w UE-28). Najwyższą liczbę licencji zgłosiły Niemcy (434), a najniższą Irlandia i Luksemburg (2).

Średnie opłaty za uzyskanie licencji w 2018 r. (jeżeli występowały) wahały się od 37 500 EUR w Portugalii do 5 EUR w Chorwacji.

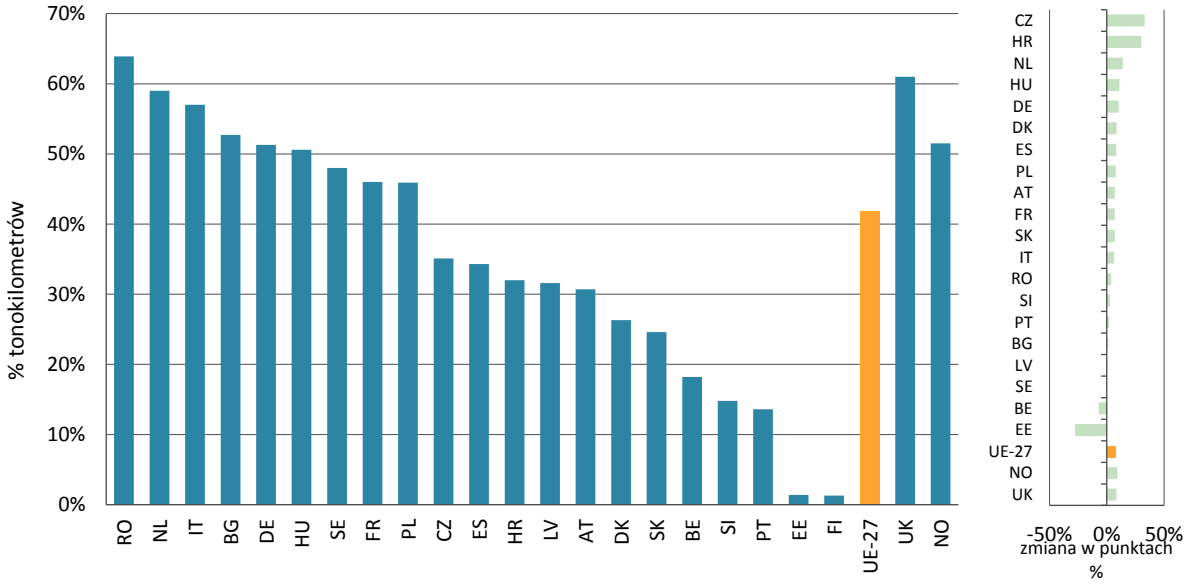
Hiszpania, Polska i Zjednoczone Królestwo zgłosiły najdłuższy średni czas uzyskania licencji (ponad 100 dni).

6.7. Stopień otwarcia rynku i wykorzystanie uprawnień do dostępu

W latach 2015–2018 średni udział konkurentów w rynku kolejowych przewozów

towarowych w UE-27 wzrósł z 34 % do 42 %[32]. W 2018 r. nowi operatorzy konkurujący z krajowymi podmiotami zasiedziałymi prowadzili działalność we wszystkich państwach z wyjątkiem Grecji, Irlandii, Litwy i Luksemburga, a w ponad połowie z nich udział konkurentów w rynku wynosił ponad 30 %.

Wykres 11: Udział konkurentów w rynku kolejowych przewozów towarowych w poszczególnych państwach (% w 2018 r.) i zmiana w punktach procentowych (2015–2018)



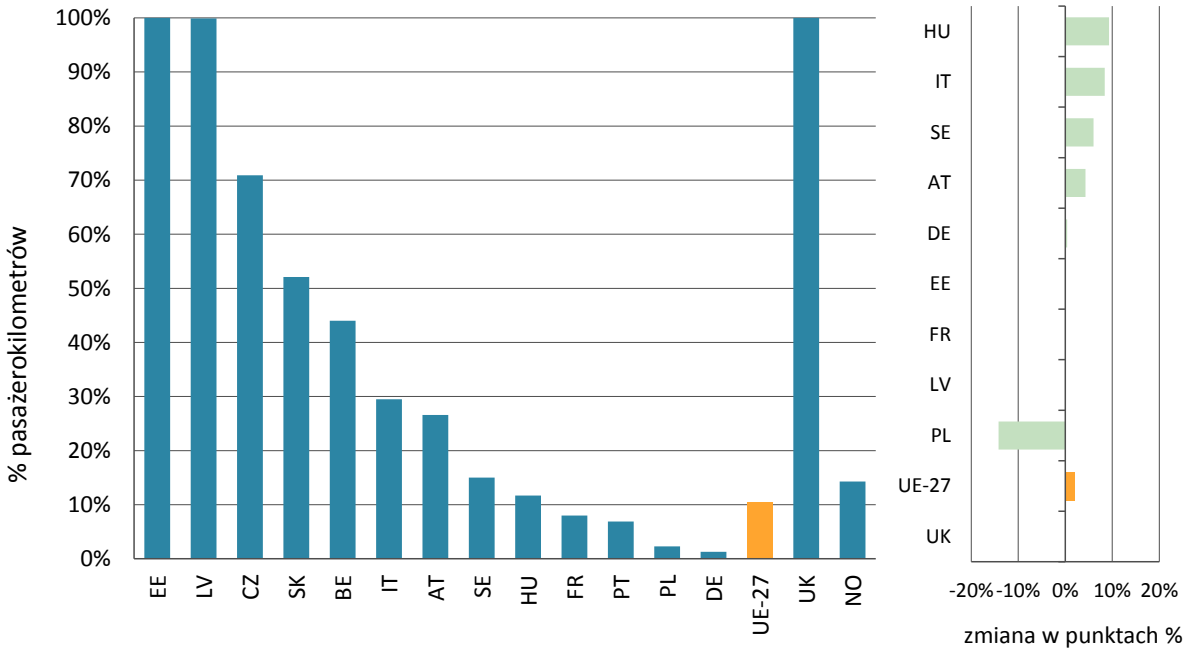
Źródło: RMMS z 2020 r. Jeden operator ze 100 % udziałem w rynku istnieje w EL, IE, LT oraz LU.

Otwarty dostęp i obowiązkową konkurencyjną procedurę przetargową dotyczącą umów o świadczenie usług publicznych na krajowym rynku przewozów pasażerskich wprowadzono na szczeblu UE dopiero w ramach czwartego pakietu kolejowego. Jest zbyt wcześnie, aby dostrzec jego wpływ w państwach, które wcześniej nie otworzyły swoich rynków.

W 2018 r. konkurenci mieli średnio 10-procentowy udział w krajowych rynkach komercyjnych przewozów pasażerskich w UE-27, co stanowi wzrost o 2 punkty procentowe w porównaniu z 2015 r.[33], oraz 16,2-procentowy udział w krajowych rynkach przewozów pasażerskich w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej, niemal niezmieniony w porównaniu z 2015 r. (spadek o 0,5 punktu procentowego[34]).

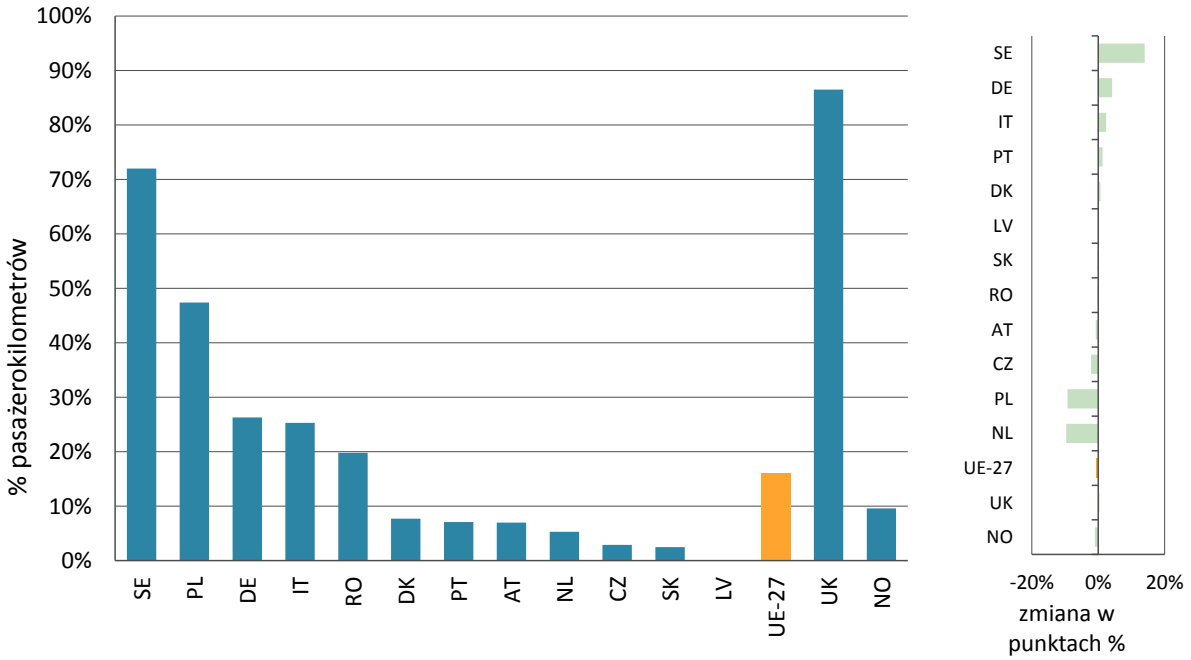
[32] UE-28: z 35 % do 43 %.
[33] UE-28: 12 %, +2 punkty procentowe w porównaniu z 2015 r.
[34] UE-28: 32 %, -2 punkty procentowe w porównaniu z 2015 r.

Wykres 12: Udział konkurentów w rynku komercyjnych przewozów pasażerskich w poszczególnych państwach (% w 2018 r.) i zmiana w punktach procentowych (2015–2018)



Źródło: RMMS z 2020 r. BG, DK, HR, FI, EL, LT, LU, SI, ES nie zgłosiły żadnych konkurentów na rynku przewozów komercyjnych, których udział w rynku w 2018 r. wynosiłby co najmniej 1 %. W IE na rynku przewozów pasażerskich nie było usług komercyjnych. Brak danych dla NL i RO.

Wykres 13: Udział konkurentów w rynku przewozów pasażerskich w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej w poszczególnych państwach (% w 2018 r.) i zmiana w punktach procentowych (2015–2018)



Źródło: RMMS z 2020 r. Dane dla PT za 2015 r. są szacunkowe. BE, BG, HR, EE, FI, FR, EL, HU, IE, LT, LU, SI i ES nie zgłosiły żadnych konkurentów na rynku przewozów pasażerskich w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej.

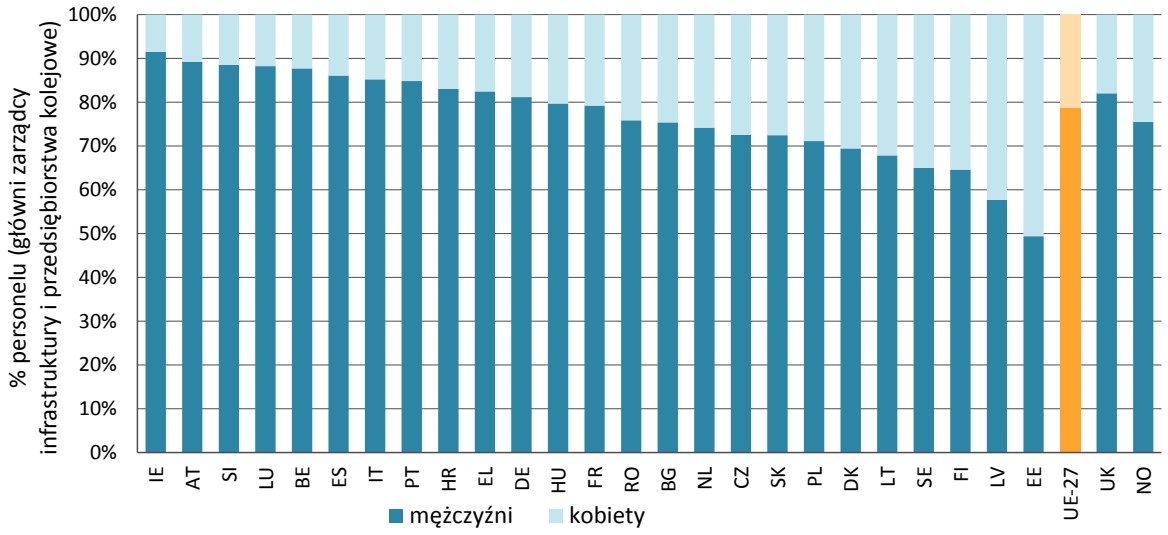
6.8. Zatrudnienie i warunki socjalne

Na koniec 2018 r. w sektorze kolejowym w UE-27 zatrudnionych było nieco ponad 916 000 osób, z czego około 527 000 przez przedsiębiorstwa kolejowe (zarówno operatorów głównych, jak i alternatywnych), a 389 000 przez zarządców infrastruktury[35].

Zdecydowana większość personelu kolei to mężczyźni; kobiety stanowią średnio tylko 21 % pracowników. Odsetek członków personelu płci żeńskiej waha się między 51 % w Estonii a 9 % w Irlandii.

Wykres 14: Pracownicy ogółem (główni zarządcy infrastruktury oraz przedsiębiorstwa kolejowe) według struktury płci (% w 2018 r.)

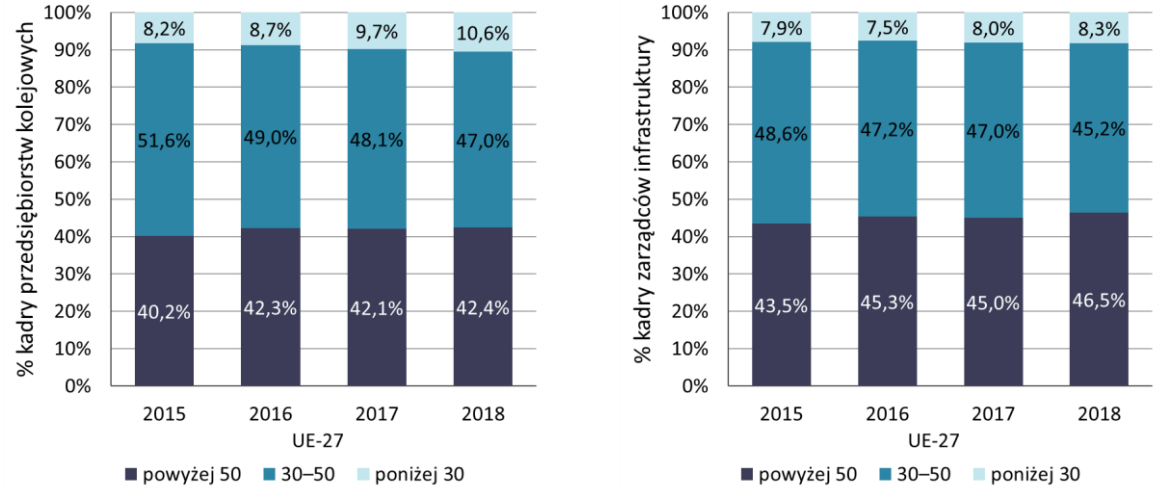
[35] Dla UE-28: zatrudnionych było nieco ponad 1 034 000 osób, z czego około 600 000 przez przedsiębiorstwa kolejowe, a 434 000 przez zarządców infrastruktury.



Źródło: RMMS z 2020 r.

Udział młodszych pracowników (poniżej 30 roku życia) zatrudnionych w przedsiębiorstwach kolejowych wzrósł w UE-27 z 8,2 % w 2015 r. do 10,6 % w 2018 r.[36] Starzenie się siły roboczej nadal jest problemem, w szczególności w Hiszpanii, Rumunii, Grecji, Bułgarii i na Litwie, gdzie w 2018 r. ponad 50 % siły roboczej stanowiły osoby w wieku ponad 50 lat. Choć pracownicy zarządców infrastruktury są zazwyczaj starsi niż pracownicy przedsiębiorstw kolejowych, udział młodszych pracowników zatrudnianych przez zarządców infrastruktury również wzrósł z 7,9 % w 2015 r. do 8,3 % w 2018 r.

Wykres 15: Pracownicy według grup wiekowych (% w latach 2015–2018)



Źródło: RMMS z 2020 r. Dane za 2015 r. nie były dostępne dla przedsiębiorstw kolejowych w LV, LU, ES i SE. Dane za 2015 r. nie były dostępne dla zarządców infrastruktury w ES, LU i LV.

Zatrudnienie w pełnym wymiarze godzin jest najbardziej powszechną formą zatrudnienia w przypadku pracowników zarówno zarządców infrastruktury, jak i przedsiębiorstw kolejowych. Wydaje się, że wszyscy pracownicy zarządców infrastruktury w Belgii, Danii i Luksemburgu są zatrudnieni na podstawie umów na czas nieokreślony, podczas gdy

[36] UE-28: odpowiednio 8,4 % i 10,6 %.

w Irlandii takie umowy posiada tylko 89 % pracowników. Jedynie Szwecja, Włochy, Polska, Niderlandy, Niemcy i Norwegia zgłosiły odsetek pracowników przedsiębiorstw kolejowych posiadających umowy na czas nieokreślony na poziomie niższym niż 95 %. Najniższy udział umów o pracę w pełnym wymiarze godzin wśród pracowników zarządców infrastruktury można zaobserwować w Niderlandach (83 %) i Belgii (88 %). W głównych przedsiębiorstwach kolejowych najniższy udział umów o pracę w pełnym wymiarze godzin stwierdzono w Belgii (86 %).

Tylko kilka państw członkowskich zgłosiło korzystanie z programów przygotowania zawodowego i stażów, które w Austrii i Niemczech są najpowszechniejsze w przypadku przedsiębiorstw kolejowych oraz zarządców infrastruktury.

7. WNIOSKI

Sektor kolejowy wnosi istotny wkład w spójność gospodarczą i społeczną UE-27, zatrudniając bezpośrednio ponad 900 000 osób i przewożąc rocznie około 1,6 mld ton towarów[37] i 7,1 mld pasażerów[38].

Większe wykorzystanie kolei ma kluczowe znaczenie dla zaspokojenia popytu na bardziej zrównoważony transport i w znaczący sposób przyczyni się do poprawy sytuacji w zakresie zanieczyszczenia środowiska i zużycia energii, zapewniając wsparcie w osiągnięciu ambitnych celów polegających na ograniczeniu emisji określonych w Europejskim Zielonym Ładzie.

Chociaż w ciągu ostatnich kilku lat liczba pasażerów w ruchu kolejowym stale rosła, wielkość towarowych przewozów kolejowych zwiększała się w bardziej nierównomierny sposób. Ruch pociągów, zarówno pasażerskich, jak i towarowych, pozostał stabilny, natomiast zapotrzebowanie na zrównoważone formy transportu rosło wraz ze wzrostem świadomości społecznej w zakresie zmiany klimatu.

Pomimo tych pozytywnych zmian, kolej nie osiągnęła jeszcze swojego pełnego potencjału. Transport kolejowy musi stać się bardziej punktualny i niezawodny w porównaniu z innymi rodzajami transportu poprzez zwiększenie jego ukierunkowania na klienta i lepsze wykorzystanie innowacji. Musi również stać się bardziej wydajny i przystępny cenowo.

Aby pomóc sektorowi stawić czoła jego głównym wyzwaniom rynkowym, działania UE koncentrują się na czterech celach:

1. Konkurencyjny rynek

   Sprawiedliwy dostęp do rynku dla wszystkich operatorów pozwoli na wprowadzenie nowych multimodalnych ofert i zapewni większy wybór dla pasażerów i przedsiębiorstw.

   W tym celu w ramach filaru rynkowego czwartego pakietu kolejowego wprowadzono konkurencyjną procedurę przetargową jako standardową procedurę przyznawania zamówień publicznych na usługi z okresem przejściowym do grudnia 2023 r. Otworzyła ona również dostęp do komercyjnego świadczenia krajowych kolejowych usług pasażerskich, począwszy od rozkładu jazdy na 2021 r. Komisja będzie szczególnie czujna podczas monitorowania prawidłowej transpozycji i stosowania czwartego pakietu

[37] Eurostat, UE-27, z wyjątkiem BE, która oznaczyła dane jako poufne.
[38] Eurostat, UE-27, z wyjątkiem BE, HU, NL i PL, które oznaczyły dane jako poufne.

kolejowego, aby zapewnić wykorzystanie jego pełnego potencjału w perspektywie średnioterminowej.

Należy również promować uczciwą konkurencję między różnymi rodzajami transportu, zapewniając, aby każdy rodzaj transportu ponosił swoje koszty zewnętrzne.

2. Usprawnione transgraniczne przewozy kolejowe

Przekraczanie wewnętrznych granic UE musi stać się sprawniejszym procesem, aby zwiększyć udział kolei w strukturze modalnej przewozów. Usunięcie barier dla interoperacyjności, wdrożenie ERTMS, dostępność odpowiedniego taboru i dostępność maszynistów mają zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia tego celu.

Na wniosek Parlamentu Europejskiego Komisja rozpoczęła badanie dotyczące transgranicznych połączeń dalekobieżnych, ze szczególnym uwzględnieniem nocnych przewozów kolejowych; sprawozdanie ma być gotowe do połowy 2021 r.

3. Lepsza wydajność infrastruktury kolejowej

Zapewnienie efektywnego świadczenia kolejowych usług transportowych wymaga dobrze rozwiniętej infrastruktury i rozwiązania problemu wąskich gardeł i brakujących połączeń. UE będzie kontynuować swoją politykę rozwoju infrastruktury poprzez transeuropejską sieć transportową (TEN-T), przy znacznym wsparciu finansowym dla kolei w ramach instrumentu „Łącząc Europę". Do końca 2030 r., równolegle z zakończeniem najważniejszych projektów TEN-T, udostępniona zostanie bardziej rozbudowana, wysokowydajna sieć szybkiego ruchu.-

Sektor kolejowy pochłania znaczną część środków publicznych. Rozwijający się rynek obligacji ekologicznych mógłby umożliwić przejście na prywatne finansowanie zrównoważonych inwestycji. W rozporządzeniu (UE) 2020/852 w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje[39] i jego aktach delegowanych ustanowiono niezbędne ramy i kryteria dotyczące przejrzystego systemu klasyfikacji na potrzeby identyfikowania zrównoważonej działalności.

Rosnące poziomy zagęszczenia ruchu powodują powstawanie wąskich gardeł, szczególnie wzdłuż głównych korytarzy kolejowych, a prowadzone na szeroką skalę remonty uniemożliwiają efektywne korzystanie z sieci. Komisja popiera nowe podejście sektora do alokacji zdolności przepustowej i zarządzania nią w oparciu o wzajemnie połączone platformy/narzędzia cyfrowe oraz ich szybkie wdrożenie.

4. Lepsze ukierunkowanie na klienta

Przewozy kolejowe muszą spełniać potrzeby klientów. Poprawa punktualności i niezawodności oraz lepszy dostęp do usług w obiektach kolejowych stanowią priorytet dla przewozów pasażerskich i towarowych.

Prawa pasażerów do informacji, pomocy, kontynuacji podróży i odszkodowania muszą być zagwarantowane w celu zwiększenia korzystania z transportu kolejowego. Wniosek

[39] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje, zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/2088, Dz.U. L 198 z 22.6.2020, s. 13.

Komisji dotyczący przekształcenia rozporządzenia (WE) nr 1371/2007[40], w sprawie którego w październiku 2020 r. osiągnięto porozumienie z Parlamentem Europejskim i Radą, powinien przyczynić się do zwiększenia praw pasażerów niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej możliwości poruszania się, dostarczyć jasną wykładnię zasad dotyczących egzekwowania praw i rozpatrywania skarg oraz zapewnić lepszą ochronę pasażerów w przypadku zakłóceń w podróży.

Kluczowym elementem polityki Komisji w zakresie rozwoju kolejowych przewozów towarowych pozostają kolejowe korytarze towarowe. Ocena ram prawnych rozporządzenia nr 913/2010[41] umożliwi przygotowanie podstaw dla dodatkowych środków legislacyjnych.

Komisja w pełni popiera inicjatywy mające na celu poprawę skuteczności i elastyczności procesu tworzenia rozkładów jazdy, procesu postępowania w sytuacjach awaryjnych oraz koordynacji tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej.

Promowanie transformacji cyfrowej ma zasadnicze znaczenie dla zwiększenia atrakcyjności kolei dla przedsiębiorstw. Nowe rozporządzenie w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego[42] umożliwi cyfrową wymianę informacji między przedsiębiorstwami a organami. Komisja planuje również przedstawienie wniosku w sprawie partnerstwa europejskiego na rzecz badań i innowacji w sektorze kolejowym, bazującego na obecnym Wspólnym Przedsięwzięciu Shift2Rail. Przyszłe partnerstwo będzie koncentrować się na przyspieszeniu badań i rozwoju w zakresie innowacyjnych technologii i rozwiązań operacyjnych wspieranych przez cyfryzację i automatyzację.

W ramach Europejskiego Roku Kolei 2021 nadal wspierane będą starania na rzecz zwiększania udziału pasażerów i towarów przewożonych koleją poprzez dzielenie się wiedzą i udostępnianie najlepszych praktyk.

[40] Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 14.

[41] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22.

[42] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego, Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 33.