EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 13. 1. 2021
COM(2021) 5 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

Siedma správa o monitorovaní vývoja železničného trhu podľa článku 15 ods. 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ

{SWD(2021) 1 final}

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

Siedma správa o monitorovaní vývoja železničného trhu podľa článku 15 ods. 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ

1. HLAVNÉ ZISTENIA

Spoľahlivé monitorovanie železničného trhu má zásadný význam pre pochopenie vývoja trhu a prijímanie informovaných politických rozhodnutí. Komisia financuje sektorové iniciatívy, ako sú činnosti referenčného porovnávania kľúčových ukazovateľov výkonnosti Platformy na vysokej úrovni pre manažérov železničnej infraštruktúry v Európe (PRIME), a spolupracuje s členskými štátmi na zlepšovaní monitorovania.

Táto správa zahŕňa údaje do roku 2018, a preto neposkytuje dôkazy o vplyve pandémie ochorenia COVID-19 na sektor. Hoci služby železničnej dopravy, a najmä nákladnej, sa naďalej poskytovali v roku 2020, počet medzinárodných cestujúcich počas rôznych zákazov vychádzania výrazne klesol a celkový dopyt sa v dôsledku neistoty a hospodárskeho poklesu znížil.

Hlavné zistenia a trendy v rokoch 2015 – 2018 v krajinách EÚ27 (s výnimkou dĺžky vysokorýchlostnej siete, v prípade ktorej sa údaje porovnávajú s rokom 2019) sú tieto:

- osobná železničná doprava zaznamenala ročný nárast o 2,5 % a nákladná železničná doprava o 4,1 %,
- podiel železničnej dopravy v rámci pozemných druhov dopravy sa zvýšil zo 7,6 % na 7,8 % v prípade osobnej dopravy a znížil z 18,8 % na 18,7 % v prípade nákladnej dopravy,
- v roku 2018 mala železničná doprava iba 0,4 % podiel na emisiách skleníkových plynov aj CO_2 a 2 % podiel na spotrebe energie v doprave,
- dĺžka vysokorýchlostnej siete sa medzi rokmi 2015 a 2019 zvýšila o 17 %,
- celková dĺžka tratí, ktoré boli vyhlásené za preťažené, sa viac ako zdvojnásobila,
- železničné podniky mali v roku 2018 celkovo 1 082 aktívnych licencií,
- priemerný trhový podiel konkurentov vnútroštátnych etablovaných prevádzkovateľov v roku 2018 predstavoval:
    - 42 % trhu železničnej nákladnej dopravy (nárast o 8 percentuálnych bodov),
    - 10 % trhu komerčnej osobnej dopravy (nárast o 2 percentuálne body),
    - 16,2 % záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme na trhu osobnej dopravy (pokles o 0,5 percentuálneho bodu),
- železničná doprava ostáva jedným z najbezpečnejších druhov dopravy (cestovanie autom je takmer 50-krát nebezpečnejšie ako cestovanie vlakom) a

– na konci roka 2018 bolo v sektore železničnej dopravy zamestnaných o čosi viac ako 916 000 ľudí. Približne 527 000 z nich pracovalo v železničných podnikoch (hlavní aj alternatívni prevádzkovatelia) a 389 000 pracovalo u manažérov infraštruktúry.

2. METODIKA

Toto je siedme vydanie správy o monitorovaní železničného trhu, ktoré Komisia predkladá Európskemu parlamentu a Rade každé dva roky podľa článku 15 ods. 4 smernice 2012/34/EÚ[1]. Jej účelom je poskytnúť prehľad o hlavnom vývoji na železničných trhoch v kontexte politiky EÚ v oblasti železničného trhu[2]. Správa zahŕňa širokú škálu tém, ako je: vývoj jednotného trhu služieb železničnej dopravy, infraštruktúra a služby dostupné pre železničné podniky, rámcové podmienky železničného trhu (vrátane poplatkov[3]), stav siete, využitie prístupových práv a prekážky na ceste k efektívnejším službám železničnej dopravy. Sprievodný pracovný dokument útvarov Komisie obsahuje podrobnú analýzu týchto tém.

Táto správa je druhá, ktorá vychádza z dotazníka na podávanie správ stanoveného vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2015/1100 o monitorovaní trhu železničnej dopravy[4] (ďalej len „nariadenie o RMMS“), a prvá, ktorá je vypracovaná po skončení prechodného obdobia na jeho vykonávanie v roku 2018.

Okrem údajov z RMMS, ktoré predložili členské štáty, Spojené kráľovstvo a Nórsko, sa v tejto správe vychádza aj z príspevkov zo štatistickej príručky „Doprava v EÚ v číslach“[5], správ Železničnej agentúry Európskej únie[6], z Eurostatu[7], zo štatistík zhromaždených rôznymi odvetvovými organizáciami, z prezentácií a štúdií. V častiach správy, v ktorých sú jediným zdrojom údaje podľa nariadenia o RMMS, sa posudzujú trendy v rokoch 2015 – 2018 s cieľom zabezpečiť porovnateľnosť údajov. Ak sa používajú iné zdroje, v správe sa môžu uvádzať trendy z dlhšieho obdobia.

Súhrnné údaje a priemery sa vzťahujú na krajiny EÚ27 (t. j. na súčasné členské štáty EÚ[8]). Keďže Spojené kráľovstvo bolo členským štátom do 31. januára 2020, správa obsahuje aj súčty a priemery krajín EÚ28, či už v texte, alebo v súbore programu Excel zverejnenom na webovej lokalite GR MOVE spolu so správou[9].

3. ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA A UDRŽATEĽNOSŤ

Železničná doprava je jediným druhom dopravy, ktorý od roku 1990 takmer neustále znižuje emisie CO_2 a skleníkových plynov, pričom prepravil približne 13 % nákladu a 7 % cestujúcich v rámci všetkých druhov dopravy (EÚ27, 2018). Železničná doprava ako taká je v porovnaní s inými druhmi motorizovanej dopravy menej znečisťujúca a energeticky

---

1 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

2 Okrem správy o železničnom trhu zverejňuje Železničná agentúra Európskej únie každý rok správy v oblasti bezpečnosti a interoperability železníc.

3 Komplexné monitorovanie cien železničnej dopravy pre zákazníkov nie je možné vzhľadom na širokú škálu ponúkaných služieb.

4 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1100 zo 7. júla 2015 o povinnostiach členských štátov podávať správy v rámci monitorovania trhu železničnej dopravy (Ú. v. EÚ 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 Nórsko je súčasťou systému RMMS, údaje za Nórsko však nie sú zahrnuté do súčtov a priemerov EÚ.

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

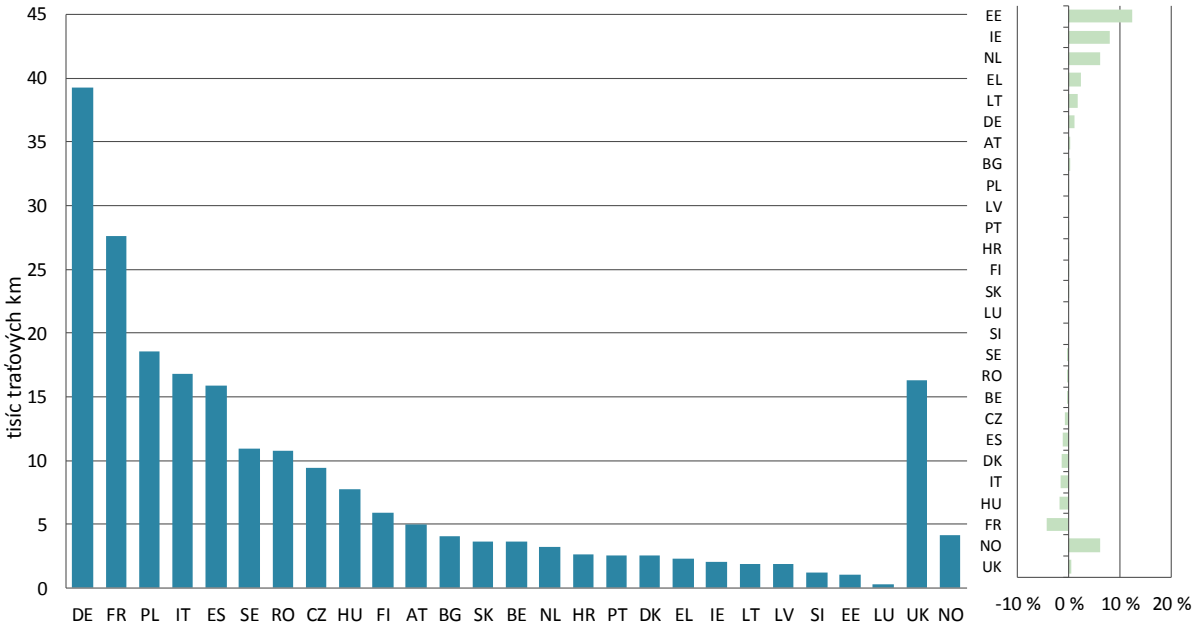
efektívnejšia. V roku 2018 sa železničná doprava v krajinách EÚ27[10] podieľala iba na 0,4 % emisií skleníkových plynov a CO_2 a na 2 % spotreby energie v doprave. Ak chce železničná doprava splniť ciele Európskej zelenej dohody, musí svoj podiel cestujúcich aj nákladu zväčšiť.

4. ŽELEZNIČNÁ SIEŤ EÚ

Celková dĺžka železničnej siete krajín EÚ27 v roku 2018 predstavovala približne 201 000 kilometrov trate (o 0,4 % menej ako v roku 2015). Približne 56 % siete bolo elektrifikovaných, čo predstavuje nárast o 855 kilometrov od roku 2015 (+1,2 %).

Vysokorýchlostná železničná sieť EÚ sa do konca roku 2019 rozšírila na viac ako 9 100 kilometrov, čo predstavuje nárast o 17 % od roku 2015[11].

Obrázok 1: Dĺžka vnútroštátnych železničných sietí podľa krajiny (tisíc traťových kilometrov, 2018) a relatívna zmena (2015 – 2018)



Zdroj: Štatistická príručka, 2020. Údaje doplnené z rôznych iných zdrojov.

5. VÝVOJ ŽELEZNIČNÝCH SLUŽIEB

Celkový počet vlakokilometrov v EÚ (zahŕňa pohyby osobných aj nákladných vlakov) zostal v posledných desiatich rokoch v podstate stabilný. Po finančnej kríze v roku 2008 sa služby osobnej a nákladnej dopravy zotavovali rôznym tempom (s výkyvmi v oblasti nákladnej dopravy). Medzi rokmi 2015 a 2018 osobná železničná doprava[12] v krajinách EÚ27 rástla

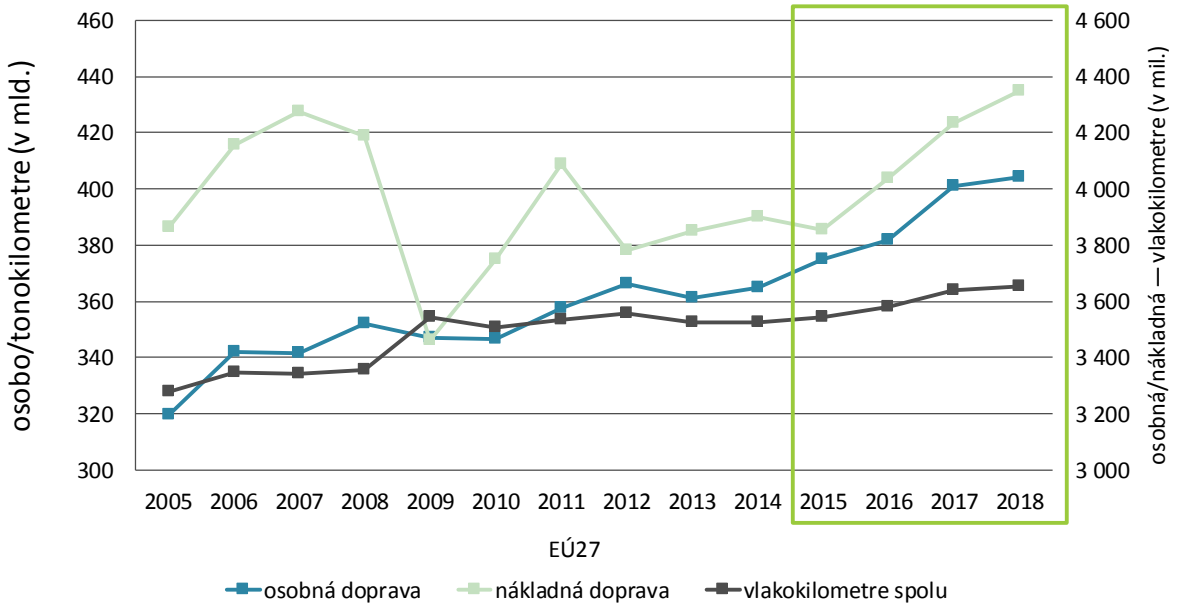
10 EÚ28: 0,5 %, 0,5 %, resp. 2 %.

11 EÚ28: 217 000 kilometrov trate, z čoho bolo 54 % elektrifikovaných a viac ako 9 200 kilometrov vysokorýchlostných tratí.

12 Údaje o objemoch, ktoré sa uvádzajú vo výročnom dotazníku RMMS, sa môžu líšiť od údajov z Eurostatu z dôvodu rozdielneho rozsahu pôsobnosti, potenciálneho dvojitého započítania objemov tranzitu a úprav (odhady a začlenenie údajov z iných zdrojov).

ročne o 2,5 % a nákladná železničná doprava[13] o 4,1 %.

Obrázok 2: Objem osobnej a nákladnej dopravy (osobokilometre, tonokilometre a vlakokilometre, 2005 – 2018)



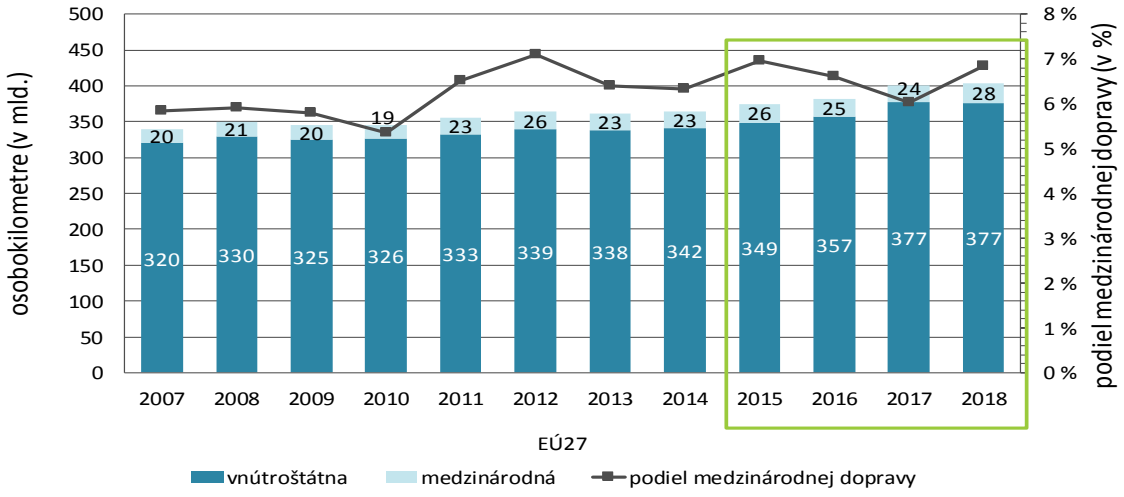
Zdroj: RMMS, 2020. Údaje doplnené z rôznych iných zdrojov a odhadov. Údaje za roky 2015 a 2016 za RO sú odhady. Údaje zahŕňajú aj úpravy osobokilometrov za BE za rok 2018, tonokilometrov za ES, NL a LU za roky 2015 a 2016 a vlakokilometrov za IE za roky 2015 a 2016.

Do roku 2018 dosiahol objem osobnej železničnej dopravy v krajinách EÚ27 404 miliárd osobokilometrov z celkového počtu približne 5 biliónov osobokilometrov v rámci pozemnej dopravy[14]. Osobná železničná doprava je stále väčšinou vnútroštátna – v roku 2018 ju na cezhraničnú dopravu využilo len 7 % cestujúcich.

[13] EÚ28: 2,4 % v prípade osobnej železničnej dopravy a 3,8 % v prípade nákladnej železničnej dopravy.

[14] EÚ28: 473 miliárd osobokilometrov z celkového počtu približne 6 biliónov osobokilometrov v rámci pozemnej dopravy.

Obrázok 3: Vývoj objemu osobnej železničnej dopravy (vnútroštátnej, medzinárodnej a podiel medzinárodnej dopravy na celkovej doprave) (v miliardách osobokilometrov, 2007 – 2018)



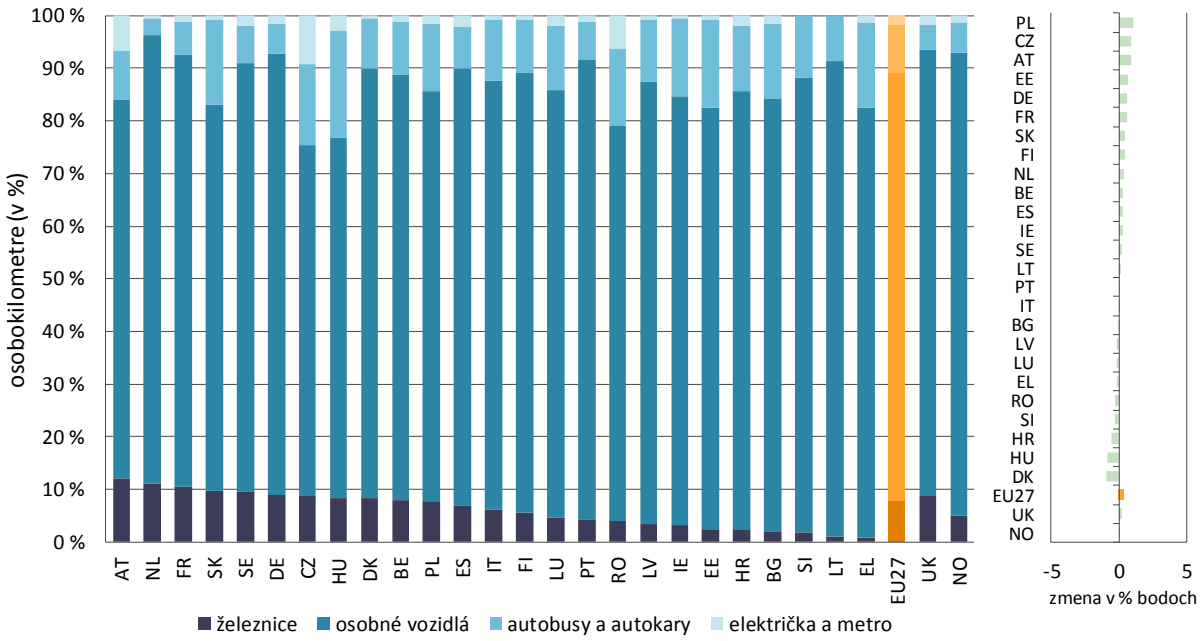
Zdroj: RMMS, 2020. Údaje doplnené z rôznych iných zdrojov a odhadov. Údaje za rok 2015 za BE, EE, EL, LU a RO sú odhady.

Každý občan EÚ27 precestoval v roku 2018 v priemere 909 osobokilometrov (+2,4 % ročne od roku 2015[15]).

Medzi rokmi 2015 a 2018 vzrástol podiel osobnej automobilovej dopravy v krajinách EÚ27 v rámci pozemnej osobnej dopravy z 81 % na 81,4 %, zatiaľ čo železničná doprava vzrástla zo 7,6 % na 7,8 % s výraznými rozdielmi medzi krajinami.

[15] EÚ28: 926 osobokilometrov, resp. +2,2 %.

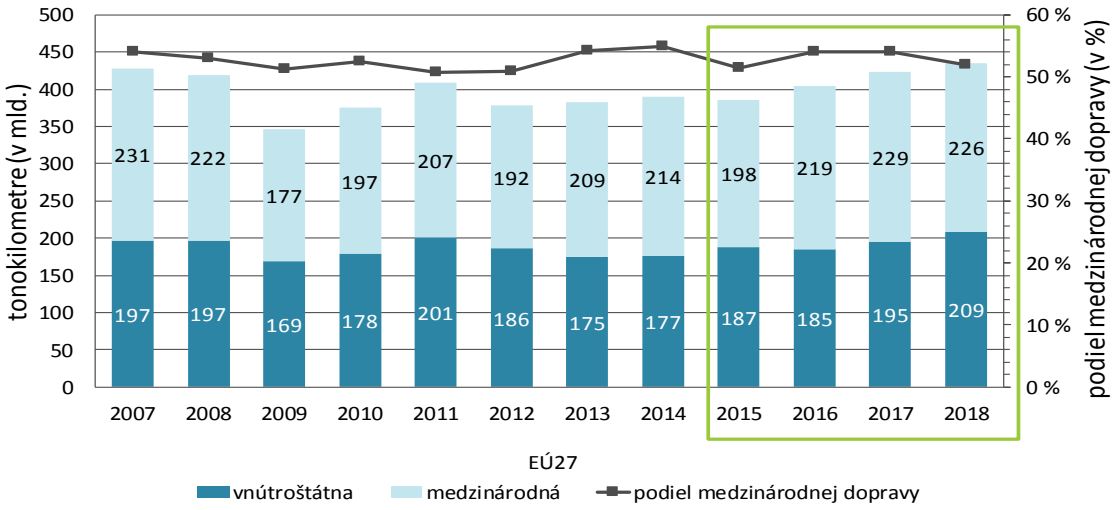
Obrázok 4: Členenie podielu osobnej pozemnej dopravy podľa krajiny (v % v roku 2018) a zmena v percentuálnych bodoch v prípade železničnej dopravy (2015 – 2018)



Zdroj: Štatistická príručka, 2020, bez CY a MT.

V roku 2018 dosiahol objem nákladnej železničnej dopravy v krajinách EÚ27 435 miliárd tonokilometrov z celkového počtu 2,3 bilióna tonokilometrov v rámci pozemnej dopravy[16]. Viac ako polovica celkového objemu nákladnej železničnej dopravy je cezhraničná, čo spôsobuje vysokú citlivosť konkurencieschopnosti nákladnej železničnej dopravy na interoperabilitu a prevádzkové ťažkosti medzi vnútroštátnymi železničnými sieťami.

Obrázok 5: Vývoj objemu nákladnej železničnej dopravy (vnútroštátnej, medzinárodnej a podiel medzinárodnej dopravy na celkovej doprave) (v miliardách tonokilometrov, 2007 – 2018)

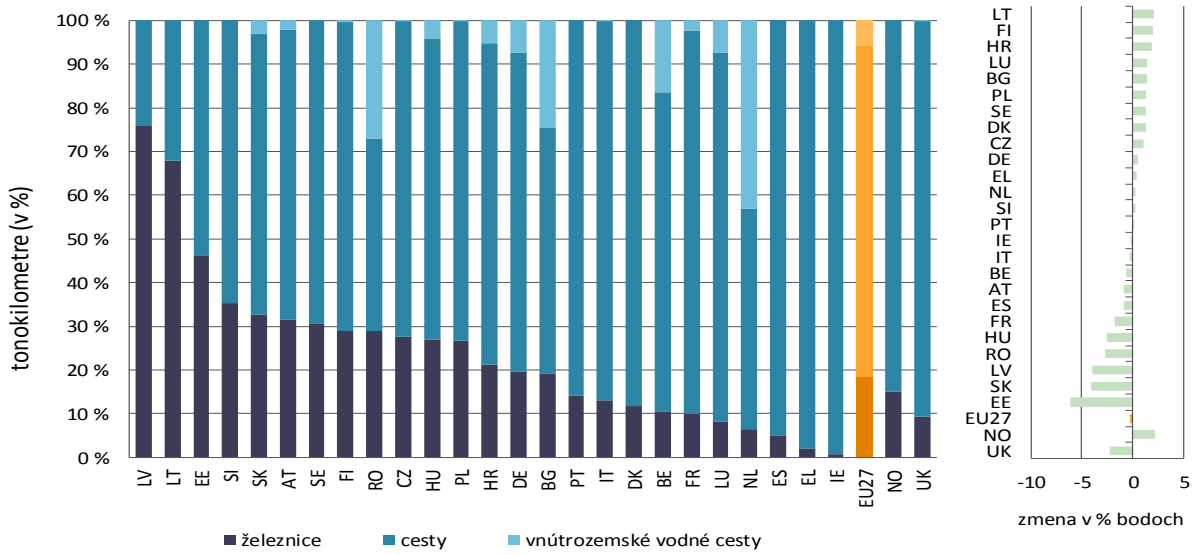


[16] Bez potrubí. Krajiny EÚ28: 452 miliárd tonokilometrov z celkového počtu 2,4 bilióna tonokilometrov v rámci pozemnej dopravy.

Zdroj: RMMS, 2020. Údaje doplnené z rôznych iných zdrojov a odhadov. V roku 2016 došlo k revízii niektorých vstupov a odhadov RMMS v porovnaní so šiestou správou o RMMS.

Medzi rokmi 2015 a 2018 sa podiel cestnej nákladnej dopravy v krajinách EÚ27 v rámci nákladnej pozemnej dopravy zvýšil zo 74,2 % na 75,4 %, zatiaľ čo podiel železničnej dopravy klesol z 18,8 % na 18,7 % s výraznými rozdielmi medzi krajinami.

Obrázok 6: Členenie podielu nákladnej pozemnej dopravy podľa krajiny (v % v roku 2018) a zmena v percentuálnych bodoch v prípade železničnej dopravy (2015 – 2018)



Zdroj: Štatistická príručka, 2020.

6. VÝVOJ RÁMCOVÝCH PODMIENOK V ŽELEZNIČNOM SEKTORE

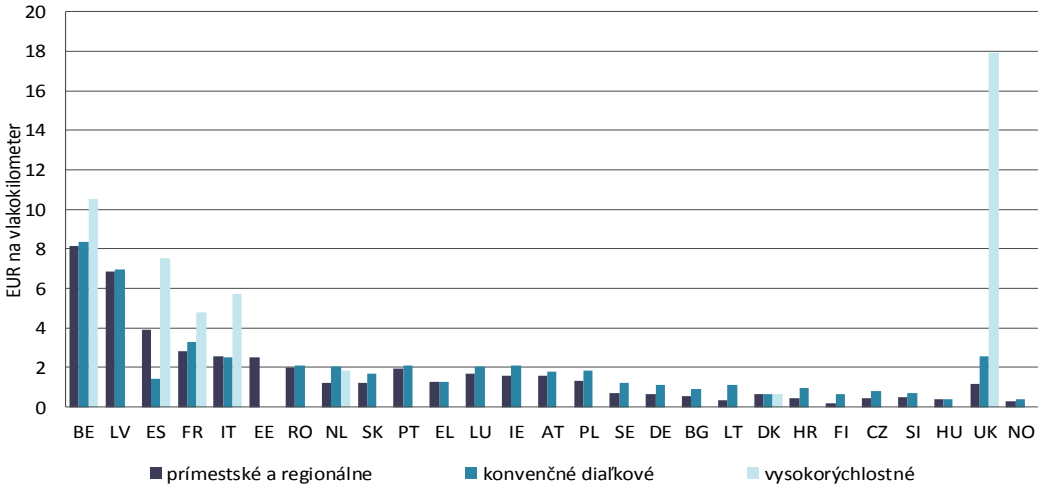
6.1. Spoplatňovanie infraštruktúry

V roku 2018 predstavovali poplatky za prístup na trať pre manažérov infraštruktúry v krajinách EÚ27 viac ako 80 % ich príjmov z poplatkov (84 % z nákladných vlakov a 88 % z osobných vlakov[17]).

Poplatky za prístup na trať v prípade vysokorýchlostnej železnice (bez príplatkov) boli vyššie ako iné poplatky v osobnej doprave. Najvyššie poplatky v roku 2018 boli v Spojenom kráľovstve (18 EUR za vlakokilometer) a Belgicku (10,6 EUR za vlakokilometer).

[17] EÚ28: 84 %, resp. 89 %.

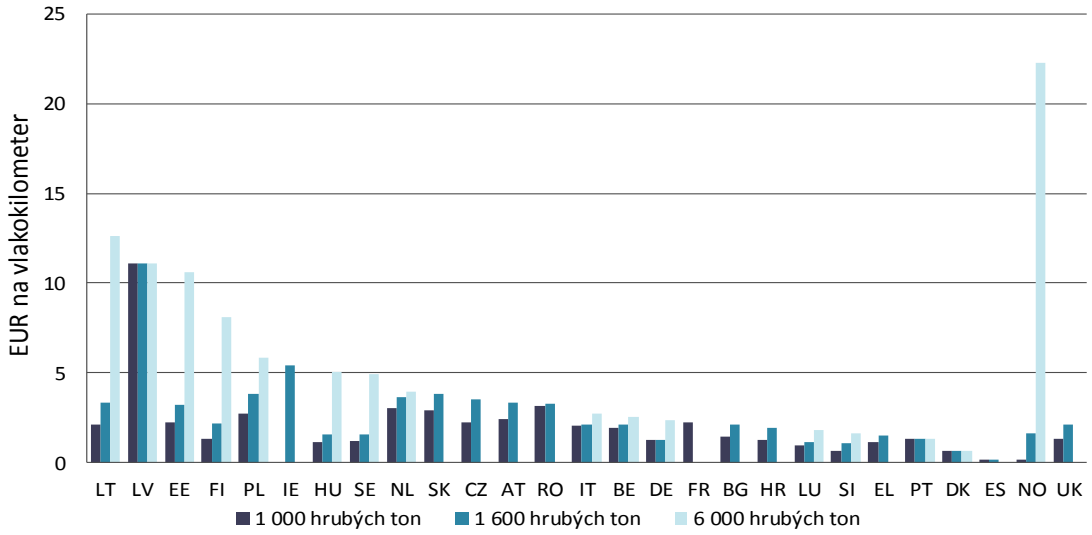
Obrázok 7: Poplatky za prístup (bez príplatkov) za rôzne kategórie osobných vlakov podľa krajiny (v EUR za vlakokilometer, 2018)



Zdroj: RMMS, 2020.

Poplatky v nákladnej doprave (bez príplatkov) sa monitorujú v troch rôznych maximálnych hrubých tonážach (1 000, 1 600 a 6 000). Vo väčšine členských štátov sa poplatok za prístup zvyšuje s veľkosťou vlaku, aj keď nie nevyhnutne v pomere k tonáži.

Obrázok 8: Poplatky za prístup (bez príplatkov) za rôzne kategórie nákladných vlakov podľa krajiny (v EUR za vlakokilometer, 2018)



Zdroj: RMMS, 2020.

Pokiaľ ide o nahlásenú výšku poplatkov[18] medzi rokmi 2015 a 2018, v prípade osobných aj

[18] Poplatky za prístup na trať bez príplatkov.

nákladných vlakov nie je zrejmý stúpajúci ani klesajúci trend, s výnimkou vysokorýchlostných vlakov (v ktorých prípade poplatky za prístup na trať klesli všade okrem Spojeného kráľovstva).

Platforma na vysokej úrovni pre manažérov železničnej infraštruktúry v Európe (PRIME) uskutoční rozsiahlu štúdiu poplatkov a mechanizmov financovania manažérov infraštruktúry, ktorá bude dokončená v roku 2021. Štúdia bude zahŕňať prehľad poplatkov za prístup na trať a ich jednotlivých zložiek.

Nariadenie 2020/1429 prijaté v októbri 2020 umožňuje znížiť finančné zaťaženie železničného sektora dočasným uvoľnením pravidiel týkajúcich sa poplatkov[19] s cieľom zmierniť hospodársky vplyv pandémie ochorenia COVID-19.

6.2. Prideľovanie kapacity a obmedzenia infraštruktúry

V roku 2018 mala železničná sieť krajín EÚ27 intenzitu používania 18 200 vlakokilometrov na kilometer trate (19 500 za krajiny EÚ28). Najintenzívnejšie používané železničné siete v roku 2018 boli v západnej Európe, konkrétne v Holandsku, kde intenzita používania dosahovala 50 600 vlakokilmetrov na kilometer trate. Najnižšia intenzita používania je v Grécku, kde dosahuje iba 4 800 vlakokilometrov na kilometer trate. Aj keď tieto všeobecné celoštátne priemery nevravia nič o najprázdnejších častiach železničnej siete, poskytujú informácie o tom, ktoré železničné siete sú v priemere vyťaženejšie, a preto by mohli mať obmedzenú kapacitu pre ďalšiu dopravu.

Celková dĺžka trate, ktorá bola vyhlásená za preťaženú v krajinách EÚ27, neustále rastie od roku 2015 a v roku 2018 sa takmer zdvojnásobila. Týkalo sa to 2 261 kilometrov trate (3 432 kilometrov v krajinách EÚ28) vrátane 1 339 kilometrov v koridoroch železničnej nákladnej dopravy.

V prípade preťažených tratí členské štáty najčastejšie uprednostňujú tie služby, ktoré sa poskytujú v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme (prvá priorita v 13 krajinách), pričom po nich nasledujú služby medzinárodnej osobnej dopravy (v siedmich krajinách). Nákladná doprava (vnútroštátna aj medzinárodná) sa zriedka považuje za prvú prioritu.

Európska únia zaviedla spoločný európsky signalizačný systém – Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS) s cieľom prekonať obmedzenia prevádzkovej infraštruktúry a nekompatibilitu medzi vnútroštátnymi systémami riadenia vlakov, čo predstavuje pre bezproblémovú interoperabilitu významné prekážky. Podľa európskeho plánu rozvoja ERTMS[20] sa má tento signalizačný systém nasadiť na 15 682 kilometrov trate do roku 2023. Doteraz bol systém nainštalovaný na 5 906 kilometroch plánovanej dĺžky trate (38 %), čo predstavuje 78 % cieľa naplánovaného do konca roka 2019.

6.3. Výdavky na infraštruktúru a financovanie

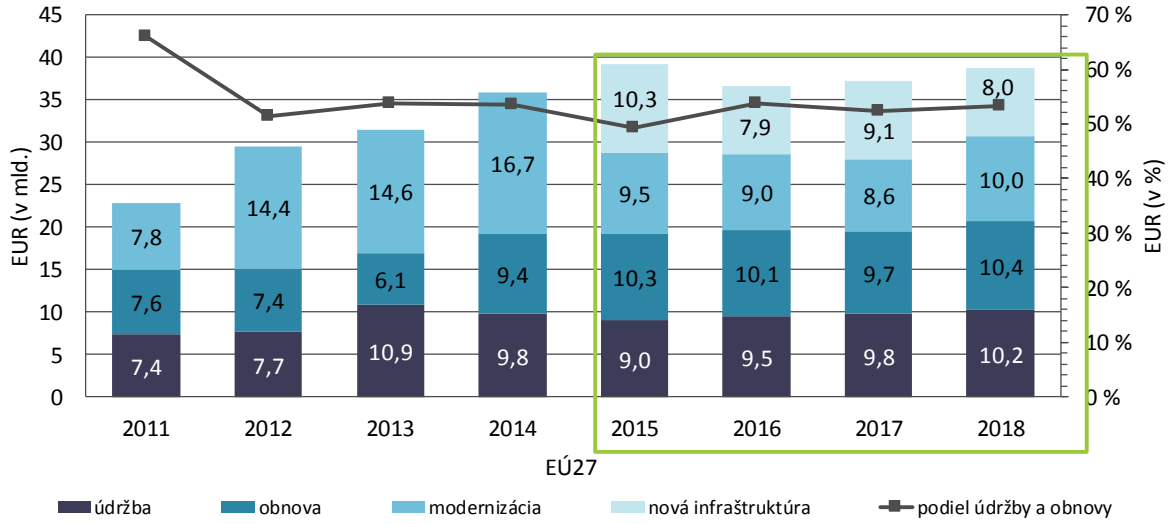
Celkové výdavky EÚ27 na železničnú infraštruktúru v roku 2018 dosiahli

[19] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1429 zo 7. októbra 2020, ktorým sa stanovujú opatrenia pre udržateľný trh železničnej dopravy vzhľadom na výskyt ochorenia COVID-19 (Ú. v. EÚ L 333, 12.10.2020, s. 1).

[20] Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/6 z 5. januára 2017 o európskom pláne rozvoja Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (Ú. v. EÚ L 3, 6.1.2017, s. 6 – 28).

38,7 miliardy EUR, pričom najvyššiu úroveň 39,1 miliardy EUR dosiahli v roku 2015[21].

Obrázok 9: Výdavky na infraštruktúru a pomer nákladov na údržbu a obnovu (v mld. EUR, 2011 – 2018)



Zdroj: RMMS, 2020.

V roku 2018:

- celkové nahlásené výdavky na údržbu a obnovu v krajinách EÚ27 dosiahli 20,6 miliardy EUR, t. j. 53 % celkových výdavkov (25,8 miliardy EUR a 54 % za krajiny EÚ28) s výraznými rozdielmi medzi krajinami a
- v krajinách EÚ27 predstavovali vnútroštátne rozpočty 72,3 % celkových výdavkov na infraštruktúru a investícií do nej. Spolufinancovanie zo strany EÚ predstavovalo 8,3 % a 19,4 % pochádzalo z iných zdrojov vrátane úverov, kapitálového financovania a poplatkov[22].

6.4. Kvalita služieb železničnej dopravy

Železničná doprava ostáva jedným z najbezpečnejších druhov dopravy. Cestovanie autom je takmer 50-krát nebezpečnejšie ako cestovanie vlakom. Bezpečnosť železníc sa v rokoch 2015 až 2018 v krajinách EÚ27 naďalej zlepšovala, hoci počet úmrtí a vážnych zranení sa v roku 2016 mierne zvýšil[23].

Na základe použitého vymedzenia[24] sa priemerná presnosť regionálnych a miestnych služieb osobnej dopravy v krajinách EÚ27 mierne znížila z 93 % v roku 2015 na 90 % v roku 2018[25]. Priemerná presnosť služieb diaľkovej a vysokorýchlostnej osobnej dopravy sa znížila z 85 % v roku 2015 na 79 % v roku 2018[26]. Priemerná spoľahlivosť miestnych a regionálnych služieb osobnej dopravy sa medzi rokmi 2015 a 2018 znížila, pričom podiel zrušených

21 EÚ28: zo 49,5 miliardy EUR v roku 2015 na 47,5 miliardy EUR v roku 2018.
22 EÚ28: 68,8 %, 6,6 %, resp. 24,5 %.
23 Zdroj: Správa o bezpečnosti a interoperabilite železníc v EÚ za rok 2020, Železničná agentúra Európskej únie.
24 Podľa RMMS sa osobný vlak pokladá za presný, ak mešká 5 minút alebo menej.
25 EÚ28: zhruba rovnaké čísla.
26 EÚ28: z 84 % na 77 %.

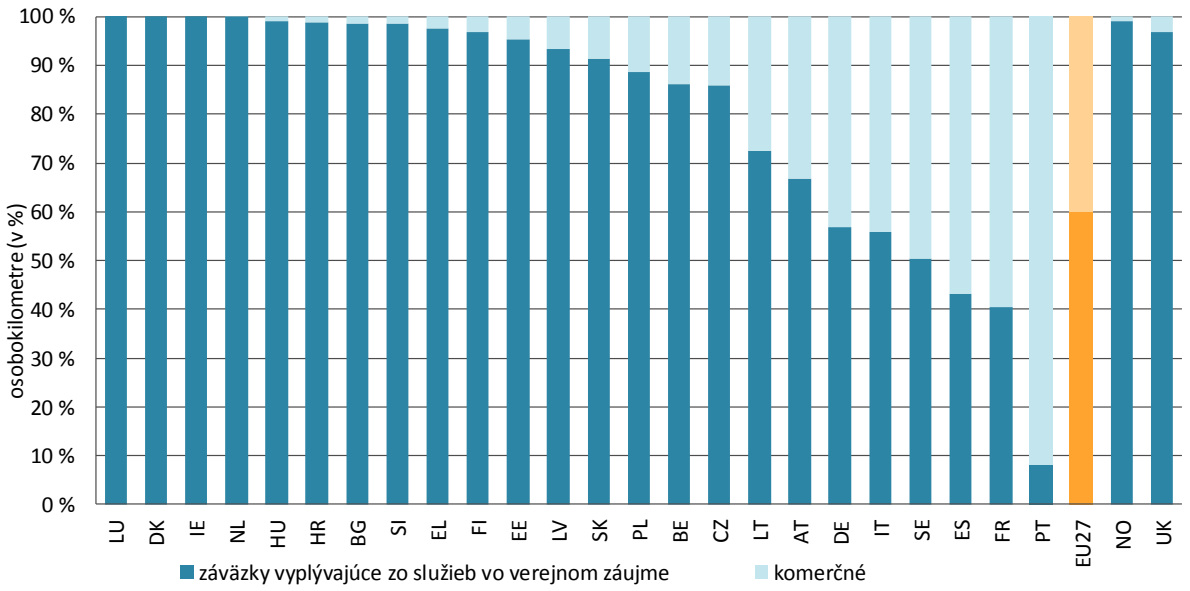
služieb narástol z 1,4 % na 1,9 %[27]. Priemerná spoľahlivosť služieb diaľkovej a vysokorýchlostnej osobnej dopravy sa medzi rokmi 2015 a 2018 zvýšila, pričom podiel zrušených služieb sa znížil z 1,5 % na 1,3 %[28].

Priemerná presnosť[29] nákladnej železničnej dopravy v roku 2018 v krajinách EÚ27 predstavovala 60,0 % v rámci vnútroštátnych služieb a 53,2 % v rámci medzinárodných služieb: 7,3 % vnútroštátnych služieb a 11,0 % medzinárodných služieb bolo zrušených[30].

6.5. Zmluvy o službách vo verejnom záujme

V roku 2018 predstavovala osobná doprava v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme priemerne 60 % celkového počtu osobokilometrov v železničnej doprave (53 % v roku 2015[31]), z čoho bolo približne 98 % vnútroštátnych služieb. V rámci vnútroštátnych služieb pokrývali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme viac regionálne služby ako služby diaľkovej dopravy.

Obrázok 10: Podiel osobnej dopravy v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a v rámci služieb komerčnej železničnej dopravy podľa krajiny (v % osobokilometrov, 2018)



Zdroj: RMMS, 2020. Údaje za BE, PT, EL a FR sú odhady. Údaje za RO nie sú k dispozícii.

Verejná súťaž sa uskutočnila len v 26 % všetkých služieb v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme poskytovaných v roku 2018 v krajinách EÚ27 (43 % v krajinách EÚ28), a to takmer výlučne v členských štátoch, ktoré už liberalizovali svoje služby (Nemecko, Švédsko a Spojené kráľovstvo).

Kompenzácia za záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme zostáva vo väčšine členských štátov významným zdrojom príjmov pre železničné podniky, aj keď výšky

[27] EÚ28: z 1,6 % na 2,2 %.
[28] EÚ28: zvýšenie z 1,7 % na 1,8 %.
[29] Podľa RMMS sa nákladný vlak pokladá za presný, ak meška 15 minút alebo menej.
[30] EÚ28: priemerná presnosť bola 63,0 % v rámci vnútroštátnych služieb a 53,2 % v rámci medzinárodných služieb. 6,8 % vnútroštátnych služieb a 11,0 % medzinárodných služieb bolo zrušených.
[31] EÚ28: 66 %, nárast zo 60 % v roku 2015.

kompenzácie za záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme na vlakokilometer sa v jednotlivých krajinách výrazne líšia. V roku 2018 priemerná kompenzácia za záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme v krajinách EÚ27 predstavovala 10,51 EUR na vlakokilometer (8,57 EUR v krajinách EÚ28).

6.6. Udeľovanie licencií

V roku 2018 bolo nahlásených celkovo 1 082 aktívnych licencií železničných podnikov v krajinách EÚ27 (1 126 v krajinách EÚ28). Nemecko nahlásilo najvyšší počet licencií (434), Írsko a Luxembursko najnižší (2).

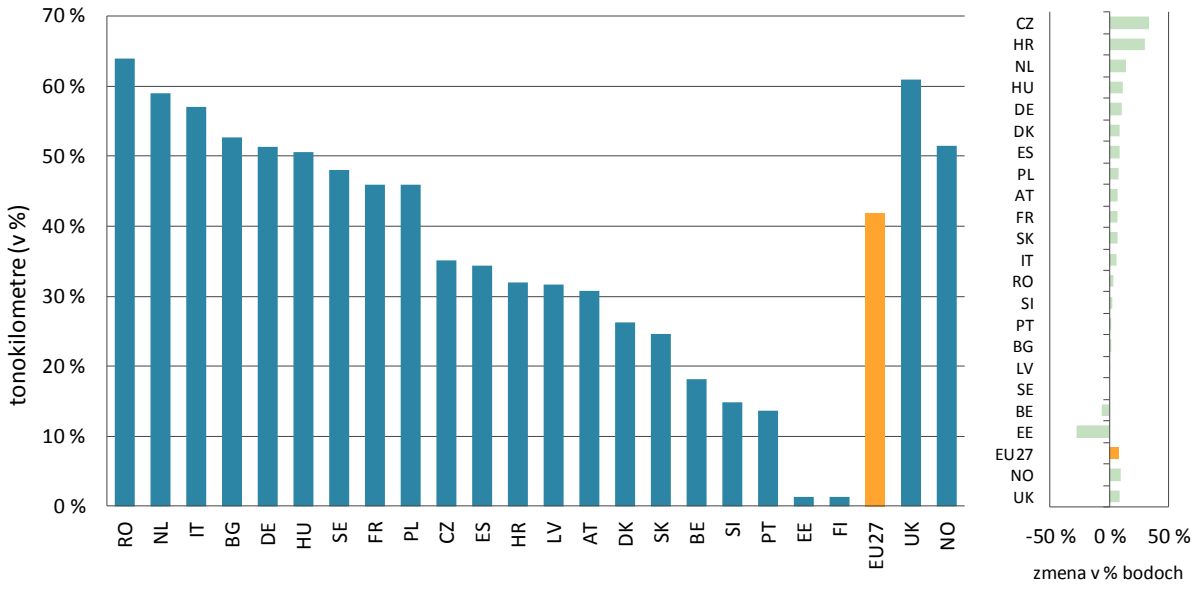
Priemerné poplatky za získanie licencie v roku 2018 (ak existujú) sa pohybovali od 37 500 EUR v Portugalsku do 5 EUR v Chorvátsku.

Španielsko, Poľsko a Spojené kráľovstvo uviedli najdlhší priemerný čas na získanie licencie (viac ako 100 dní).

6.7. Stupeň otvorenosti trhu a využívania prístupových práv

Priemerný podiel konkurentov na trhu železničnej nákladnej dopravy v krajinách EÚ27 sa medzi rokmi 2015 a 2018 zvýšil z 34 % na 42 %[32]. V roku 2018 súťažili noví prevádzkovatelia s vnútroštátnymi etablovanými prevádzkovateľmi vo všetkých krajinách okrem Grécka, Írska, Litvy a Luxemburska, pričom vo viac ako polovici krajín bol trhový podiel konkurentov vyšší ako 30 %.

Obrázok 11: Podiel konkurentov na trhu železničnej nákladnej dopravy podľa krajiny (v % v roku 2018) a zmena v percentuálnych bodoch (2015 – 2018)



Zdroj: RMMS, 2020. Jeden prevádzkovateľ s trhovým podielom 100 % v EL, IE, LT a LU.

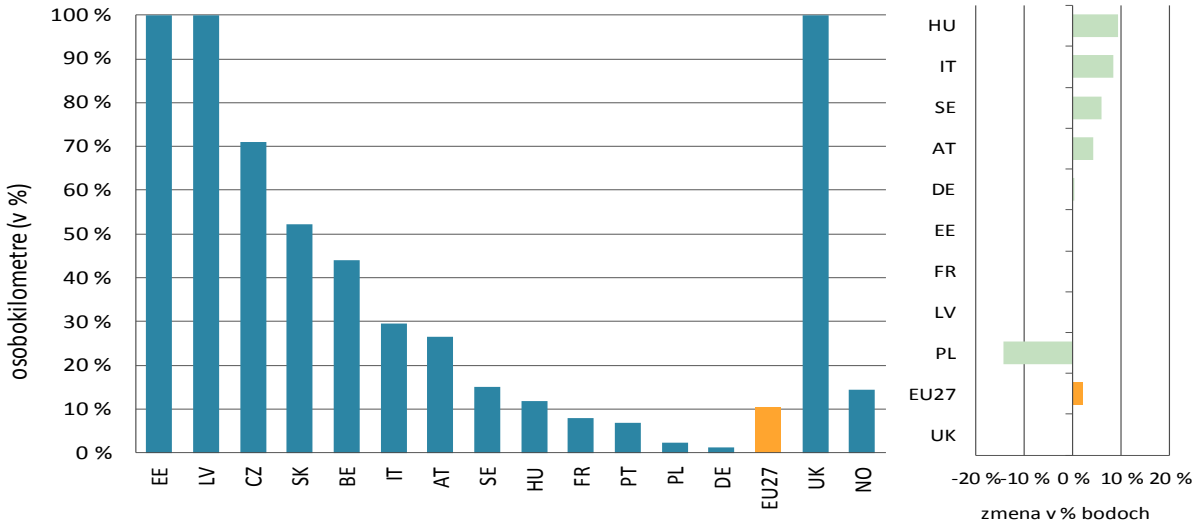
Otvorený prístup a povinná verejná súťaž v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme na trhu vnútroštátnej osobnej dopravy boli zavedené na úrovni EÚ až vo štvrtom železničnom balíku. Je príliš skoro na vyhodnotenie vplyvu balíka na krajiny, ktoré vopred neotvorili svoje

[32] EÚ28: z 35 % na 43 %.

trhy.

V priemere mali v roku 2018 konkurenti podiel na trhu vnútroštátnej komerčnej osobnej dopravy v krajinách EÚ27 vo výške 10 %, čo predstavuje nárast o 2 percentuálne body v porovnaní s rokom 2015[33], a podiel na vnútroštátnom trhu osobnej dopravy v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme vo výške 16,2 %, čo predstavuje porovnateľnú úroveň s rokom 2015 (zníženie o 0,5 percentuálneho bodu[34]).

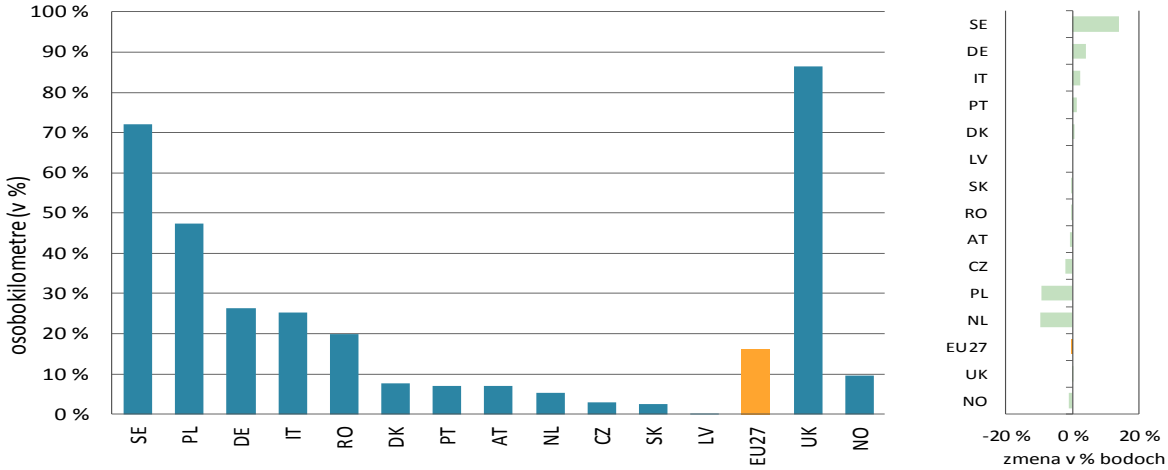
Obrázok 12: Podiel konkurentov na trhu komerčnej osobnej dopravy podľa krajiny (v % v roku 2018) a zmena v percentuálnych bodoch (2015 – 2018)



Zdroj: RMMS, 2020. BG, DK, HR, FI, EL, LT, LU, SI, ES neuviedli v roku 2018 v oblasti komerčných služieb žiadnych konkurentov s podielom na trhu vo výške 1 % alebo viac. V IE neboli na trhu žiadne komerčné služby osobnej dopravy. Údaje za NL a RO neboli k dispozícii.

[33] EÚ28: 12 %, +2 percentuálne body v porovnaní s rokom 2015.
[34] EÚ28: 32%, –2 percentuálne body v porovnaní s rokom 2015.

Obrázok 13: Podiel konkurentov na trhu osobnej dopravy v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme podľa krajiny (v % v roku 2018) a zmena v percentuálnych bodoch (2015 – 2018)



Zdroj: RMMS, 2020. Údaje za PT v roku 2015 sú odhady. BE, BG, HR, EE, FI, FR, EL, HU, IE, LT, LU, SI a ES neuviedli na trhu osobnej dopravy v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme žiadnych konkurentov.

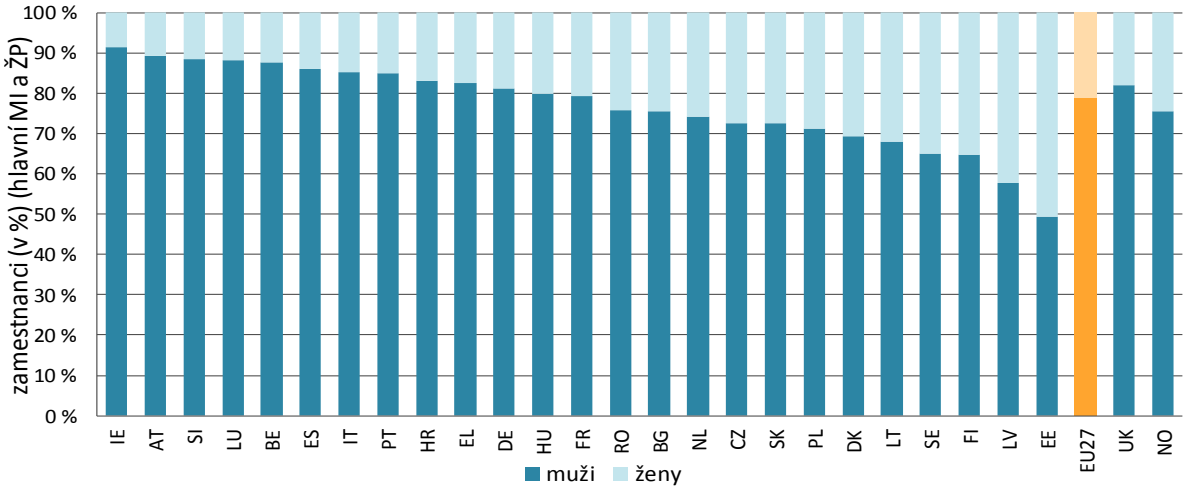
6.8. Zamestnanosť a sociálne podmienky

Na konci roka 2018 bolo v krajinách EÚ27 zamestnaných v sektore železničnej dopravy o čosi viac ako 916 000 ľudí. Približne 527 000 z nich pracovalo v železničných podnikoch (hlavní aj alternatívni prevádzkovatelia) a 389 000 pracovalo u manažérov infraštruktúry[35].

Pracovná sila v sektore železničnej dopravy je prevažne mužského pohlavia. V priemere iba 21 % zamestnancov tvoria ženy. Podiel zamestnankýň sa pohybuje medzi 51 % v Estónsku a 9 % v Írsku.

[35] EÚ28: zamestnaných bolo o čosi viac ako 1 034 000 ľudí. Približne 600 000 v železničných podnikoch a 434 000 u manažérov infraštruktúry.

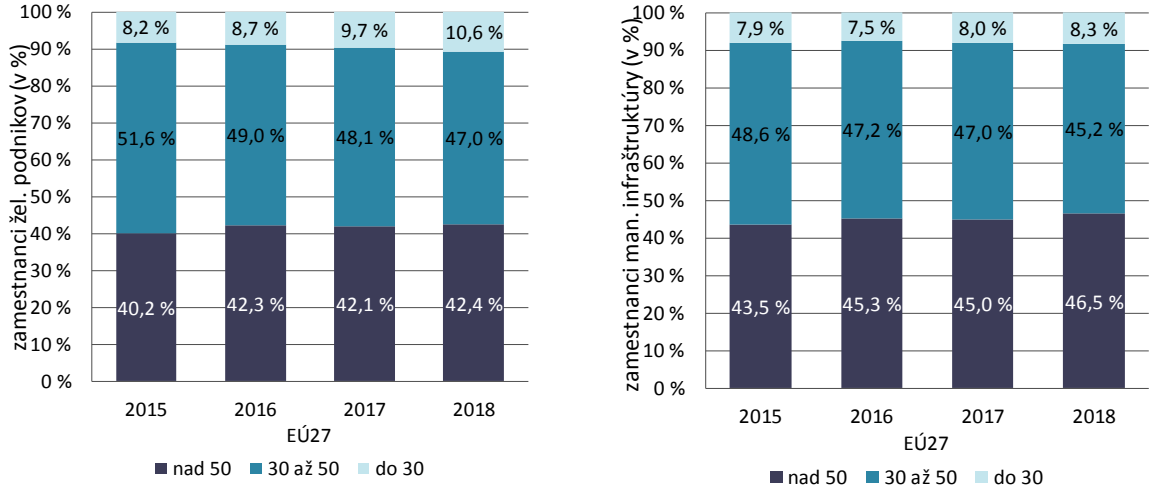
Obrázok 14: Celkový počet zamestnancov (hlavní manažéri infraštruktúry a železničné podniky) podľa pohlavia (% v roku 2018)



Zdroj: RMMS, 2020.

Podiel mladých zamestnancov (mladších ako 30 rokov) pracujúcich pre železničné podniky sa v krajinách EÚ27 zvýšil z 8,2 % v roku 2015 na 10,6 % v roku 2018[36]. Obavy naďalej vyvoláva starnúca pracovná sila, najmä v Španielsku, Rumunsku, Grécku, Bulharsku a Litve, kde viac ako 50 % pracovnej sily malo v roku 2018 nad 50 rokov. Manažéri infraštruktúry majú väčšinou staršiu pracovnú silu ako železničné podniky, ale podiel mladších zamestnancov sa takisto zvýšil medzi rokmi 2015 a 2018 zo 7,9 % na 8,3 %.

Obrázok 15: Zamestnanci podľa vekovej kategórie (% v rokoch 2015 – 2018)



Zdroj: RMMS, 2020. Údaje o železničných podnikoch za rok 2015 za LV, LU, ES a SE neboli k dispozícii. Údaje o manažéroch infraštruktúry za rok 2015 za ES, LU a LV neboli k dispozícii.

Zamestnanie na plný úväzok je najbežnejším pracovným vzťahom zamestnancov manažérov infraštruktúry aj železničných podnikov. V Belgicku, Dánsku a Luxembursku majú všetci zamestnanci manažérov infraštruktúry trvalé pracovné zmluvy, zatiaľ čo v Írsku je to len

[36] EÚ28: 8,4 %, resp. 10,6 %.

89 % z nich. Iba Švédsko, Taliansko, Poľsko, Holandsko, Nemecko a Nórsko uviedli, že podiel zamestnancov železničných podnikov s trvalými pracovnými zmluvami je nižší ako 95 %. Najnižší podiel pracovných zmlúv na plný úväzok zamestnancov manažérov infraštruktúry je v Holandsku (83 %) a Belgicku (88 %). Spomedzi hlavných železničných podnikov je najnižší podiel pracovných zmlúv na plný úväzok v Belgicku (86 %).

Len niekoľko členských štátov uviedlo, že využívajú programy učňovskej prípravy a stáží, ktoré sú najbežnejšie v Rakúsku a Nemecku pre železničné podniky aj manažérov infraštruktúry.

7. ZÁVERY

Železničný sektor výrazne prispieva k hospodárskej a sociálnej súdržnosti krajín EÚ27. Priamo zamestnáva viac ako 900 000 ľudí a každoročne prepraví približne 1,6 miliardy ton nákladu[37] a 7,1 miliardy cestujúcich[38].

Intenzívnejšie používanie železnice je rozhodujúce z hľadiska uspokojenia dopytu po udržateľnejšej doprave a malo by výrazný pozitívny vplyv na znečistenie a spotrebu energie. Okrem toho by pomohlo dosiahnuť ambiciózne zníženie emisií stanovené v Európskej zelenej dohode.

Objem osobnej železničnej dopravy v posledných rokoch stabilne stúpa, pričom objem nákladnej železničnej dopravy rastie nerovnomernejšie. Pohyby osobných aj nákladných vlakov zostali stabilné, zatiaľ čo dopyt po udržateľných formách dopravy stúpa spolu s informovanosťou verejnosti o zmene klímy.

Napriek tomuto pozitívnemu vývoju nevyužíva železničná doprava svoj potenciál naplno. Železničná doprava musí byť v porovnaní s inými druhmi dopravy presnejšia a spoľahlivejšia, a to prostredníctvom zvyšovania orientácie na zákazníka a lepšieho využívania inovácií. Musí sa stať aj efektívnejšou a cenovo dostupnejšou.

S cieľom pomôcť sektoru čeliť najväčším výzvam na trhu, opatrenia EÚ sa zameriavajú na štyri ciele:

1. Konkurencieschopný trh

   Spravodlivý prístup na trh pre všetkých prevádzkovateľov umožní zavedenie nových, multimodálnych ponúk a zvýši možnosť voľby cestujúcich a podnikov.

   Na tento účel sa v rámci trhového piliera štvrtého železničného balíka zaviedla verejná súťaž ako štandardný postup pri zadávaní zmlúv o službách vo verejnom záujme s prechodným obdobím do decembra 2023. Otvoril sa aj prístup ku komerčnému poskytovaniu služieb vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy s platnosťou od cestovného poriadku v roku 2021. Komisia bude venovať mimoriadnu pozornosť monitorovaniu správnej transpozície štvrtého železničného balíka a jeho správnemu uplatňovaniu, aby zabezpečila dosiahnutie plného potenciálu balíka v strednodobom horizonte.

   Je potrebné podporovať aj spravodlivú hospodársku súťaž medzi jednotlivými druhmi

[37] Eurostat, EÚ27 okrem BE, ktoré údaje označilo za dôverné.
[38] Eurostat, EÚ27 okrem BE, HU, NL a PL, ktoré údaje označili za dôverné.

dopravy tak, aby každý druh dopravy platil za svoje externé náklady.

2. Zlepšenie cezhraničných železničných služieb

Ak chceme zvýšiť podiel železničnej dopravy, proces prekračovania vnútorných hraníc EÚ sa musí zjednodušiť. Na dosiahnutie tohto cieľa je potrebné odstrániť prekážky interoperability, zaviesť ERTMS, ako aj zabezpečiť dostupnosť vhodných železničných koľajových vozidiel a rušňovodičov.

Komisia na žiadosť Európskeho parlamentu začala pracovať na štúdii o cezhraničných diaľkových vlakových spojoch so špeciálnym zameraním na nočné vlaky. Správa sa očakáva v polovici roka 2021.

3. Lepší výkon železničnej infraštruktúry

Zabezpečenie efektívneho poskytovania služieb železničnej dopravy si vyžaduje dobre rozvinutú infraštruktúru bez úzkych miest a chýbajúcich prepojení. EÚ bude pokračovať v politike rozvoja infraštruktúry prostredníctvom transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) s významnou finančnou podporou pre železničnú dopravu v rámci Nástroja na prepájanie Európy. Po dokončení významných projektov TEN-T do konca roka 2030 bude k dispozícii rozsiahlejšia vysokovýkonná a vysokorýchlostná železničná sieť.

Sektor železničnej dopravy absorbuje značné finančné prostriedky z verejného financovania. Rastúci trh so zelenými dlhopismi by mohol umožniť prechod na súkromné financovanie udržateľných investícií. V nariadení o taxonómii[39] a jeho delegovaných aktoch sa stanovuje potrebný rámec a kritériá jasného systému klasifikácie s cieľom identifikovať udržateľné činnosti.

Zvyšujúce sa úrovne preťaženia vytvárajú úzke miesta najmä pozdĺž hlavných koridorov železničnej dopravy, pričom rozsiahla údržba zabraňuje efektívnemu používaniu železničnej siete. Komisia podporuje nové prístupy sektora k prideľovaniu a riadeniu kapacity prostredníctvom prepojených digitálnych platforiem/nástrojov a ich rýchleho zavedenia.

4. Väčšia orientácia na zákazníka

Služby železničnej dopravy musia spĺňať potreby zákazníkov. Prioritou v službách osobnej aj nákladnej železničnej dopravy je zlepšená presnosť a spoľahlivosť, ako aj lepší prístup k službám v železničných zariadeniach.

Na zvýšenie používania železníc je nevyhnutné zaručiť práva cestujúcich na informácie, pomoc, pokračovanie v ceste a kompenzáciu. Návrh Komisie prepracovať nariadenie (ES) č. 1371/2007[40], o ktorom sa dosiahla dohoda s Európskym parlamentom a Radou v októbri 2020, by mal zlepšiť práva cestujúcich so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou, objasniť pravidlá presadzovania a vybavovania sťažností a zabezpečiť lepšiu ochranu cestujúcich v prípade prerušenia cesty.

[39] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/852 z 18. júna 2020 o vytvorení rámca na uľahčenie udržateľných investícií a o zmene nariadenia (EÚ) 2019/2088 (Ú. v. EÚ L 198, 22.6.2020, s. 13 – 43).

[40] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 14 – 41).

Koridory železničnej nákladnej dopravy zostávajú kľúčovou súčasťou politiky Komisie na podporu železničnej nákladnej dopravy. Hodnotenie právneho rámca nariadenia č. 913/2010[41] pripravuje podmienky pre ďalšie legislatívne opatrenia.

Komisia plne podporuje iniciatívy na zlepšenie efektívnosti a flexibility procesu stanovovania cestovných poriadkov, procesu riešenia nepredvídaných situácií a koordinácie dočasných obmedzení kapacity.

Podpora digitalizácie má zásadný význam pre zatraktívnenie železničnej dopravy pre podniky. Nové nariadenie o elektronických údajoch o nákladnej doprave (eFTI[42]) umožní digitálnu výmenu informácií medzi podnikmi a úradmi. Komisia plánuje predložiť aj návrh na založenie európskeho partnerstva v oblasti výskumu a inovácií v železničnej doprave, ktoré bude vychádzať zo súčasného spoločného podniku Shift2Rail. Budúce partnerstvo sa zameria na urýchlenie výskumu a vývoja inovatívnych technológií a prevádzkových riešení, ktoré umožňuje digitalizácia a automatizácia.

Európsky rok železníc 2021 bude ďalej podporovať úsilie zamerané na zvýšenie podielu cestujúcich a nákladu v železničnej doprave prostredníctvom výmeny poznatkov a najlepších postupov.

[41] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu (Ú. v. EÚ L 276, 20.10.2010, s. 22 – 32).

[42] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056 z 15. júla 2020 o elektronických údajoch o nákladnej doprave (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 33 – 48).