EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 30. 7. 2025
COM(2025) 439 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

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

{SWD(2025) 239 final}

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

Deviata 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.

Táto správa zahŕňa údaje do roku 2022 a odkazuje sa v nej na neskorší vývoj v odvetví, ak je k dispozícii.

Za roky 2018 – 2022 sa dospelo k niekoľkým hlavným zisteniam:

- **Osobná doprava**: pandémia ochorenia COVID-19 viedla v roku 2020 k prudkému poklesu osobnej dopravy o 46 % v porovnaní s rokom 2019. Za tým nasledovala výrazná obnova, pričom celková osobná železničná doprava v krajinách EÚ27 dosiahla v roku 2022 395,5 miliardy osobokilometrov, čo je len o niečo menej ako 411,8 miliardy zaznamenaných v roku 2019.

- **Nákladná doprava**: v prípade nákladnej železničnej dopravy meranej v tonokilometroch bol pokles v roku 2020 miernejší (–8 % v porovnaní s rokom 2019), keďže sa v rámci nákladnej dopravy počas pandémie naďalej poskytovali kritické služby pre hospodárstvo. Do roku 2022 celková nákladná doprava takmer dosiahla úroveň spred pandémie, pričom dosiahla 416 miliárd tonokilometrov.

- **Podiel cestujúcich v železničnej doprave**: podiel železničnej dopravy na pozemnej doprave v krajinách EÚ27 sa mierne zvýšil zo 7,8 % v roku 2018 na 8,1 % v roku 2022, a to aj napriek prudkému poklesu o 2,4 percentuálneho bodu v roku 2020 v dôsledku pandémie.

- **Vysokorýchlostná železnica**: vysokorýchlostná sieť v krajinách EÚ27 sa v rokoch 2018 až 2022 rozšírila takmer o 1 100 km a dosiahla 12 015 km. Tento rast je dôkazom dlhodobého záväzku rozvíjať odvetvie vysokorýchlostnej železničnej dopravy, ktoré preukázalo svoju schopnosť účinne konkurovať iným druhom dopravy.

- **Zamestnanosť v železničnej doprave**: v roku 2022 bolo v odvetví železničnej dopravy krajín EÚ27 zamestnaných približne 900 000 ľudí, čo predstavuje mierny pokles v porovnaní s rokom 2018.

- **Podiel nových účastníkov na trhu**: do roku 2022 mali noví účastníci 49 % podiel na trhu v nákladnej železničnej doprave (nárast oproti 39 % v roku 2018) a 21 % podiel v osobnej doprave v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme (+8 percentuálnych bodov v porovnaní s rokom 2018). Zvýšila sa aj hospodárska súťaž

v komerčnej osobnej doprave, keď noví účastníci získali 12,6 % trhu (+6,6 percentuálneho bodu).

- **Výdavky na železničnú dopravu**: v roku 2022 predstavovali celkové náklady na železnice (výdavky na infraštruktúru + kompenzácia za záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme) 178,31 EUR na obyvateľa krajín EÚ27, čo predstavuje 29 % nominálny nárast oproti roku 2018. Zdá sa však, že veľkú časť tohto nárastu spôsobila inflácia.

2. METODIKA

Toto je deviate vydanie správy o monitorovaní železničného trhu, ktorú 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]. Hlavným zameraním tejto deviatej správy je vývoj v rokoch 2018 až 2022 s odkazom na trendy a vývoj v rámci politiky, ktoré presahujú sledované obdobie a siahajú až k dátumu vypracovania tejto správy.

Okrem údajov z monitorovania železničného trhu (ďalej len „RMMS“), ktoré predložili členské štáty a Nórsko, sa v tejto správe vychádza aj z príspevkov zo štatistickej príručky *EU transport in figures* (Doprava v EÚ v číslach)[3], zo správ Železničnej agentúry Európskej únie[4], z údajov Eurostatu[5], zo štatistík zhromaždených rôznymi odvetvovými organizáciami, z prezentácií a zo štúdií. V častiach správy, v ktorých sú jediným zdrojom údaje podľa nariadenia o RMMS, sa posudzuje vývoj v rokoch 2018 – 2022 s cieľom zabezpečiť, aby boli údaje porovnateľné. Ak sa používajú iné zdroje, v správe sa uvádzajú aj trendy z dlhšieho obdobia.

Súhrnné údaje a priemery sa vzťahujú na krajiny EÚ27 (súčasný počet členských štátov EÚ)[6].

3. ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA A UDRŽATEĽNOSŤ

Železničná doprava od roku 1990 takmer neustále znižuje svoje priame emisie skleníkových plynov, pričom v roku 2022 prepravila približne 16,6 % nákladu a 8,1 % cestujúcich vo všetkých druhoch dopravy v rámci EÚ. Odvetvie dopravy (vrátane medzinárodnej leteckej a námornej dopravy) zodpovedá za jednu štvrtinu celkových emisií skleníkových plynov v krajinách EÚ27. Železničná doprava predstavovala v rámci odvetvia dopravy len 0,3 % emisií skleníkových plynov zo všetkých druhov dopravy v krajinách EÚ27. Odvetvie dopravy zodpovedalo v roku 2022 za 31,0 % celkovej konečnej spotreby energie v krajinách EÚ27. Železničná doprava zodpovedala v rámci odvetvia dopravy len za 0,6 % konečnej spotreby

[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 uverejňuje Železničná agentúra Európskej únie aj výročné správy o bezpečnosti a interoperabilite železníc.

[3] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_sk.

[4] https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/corporate-publications?etrans=sk.

[5] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/database?etrans=sk.

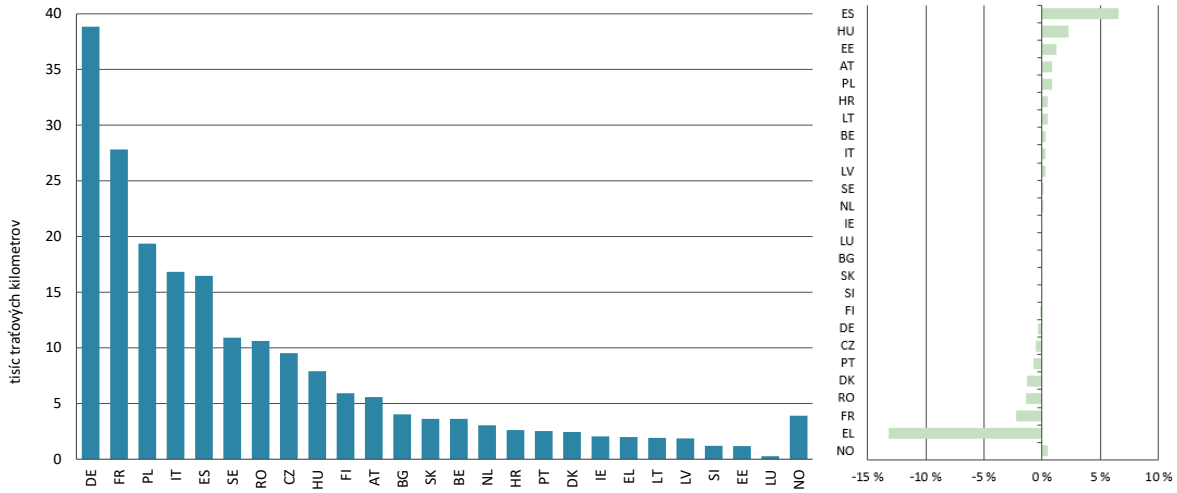
[6] Nórsko je súčasťou systému RMMS, údaje za Nórsko však nie sú zahrnuté do súčtov a priemerov EÚ.

energie. Aby sa splnili ciele Európskej zelenej dohody, železničná doprava musí mať väčší podiel cestujúcich aj nákladu.

4. ŽELEZNIČNÁ SIEŤ EÚ

Celková dĺžka železničnej siete krajín EÚ27 bola v roku 2022 približne 202 131 traťových kilometrov, čo predstavuje mierny nárast o 0,1 % v porovnaní s rokom 2018. Približne 57 % siete bolo elektrifikovaných, čo predstavuje nárast o 1,4 % od roku 2018.

Obrázok 1: Dĺžka vnútroštátnych železničných sietí podľa krajiny (tisíc traťových kilometrov, 2022) a relatívna zmena (2018 – 2022)



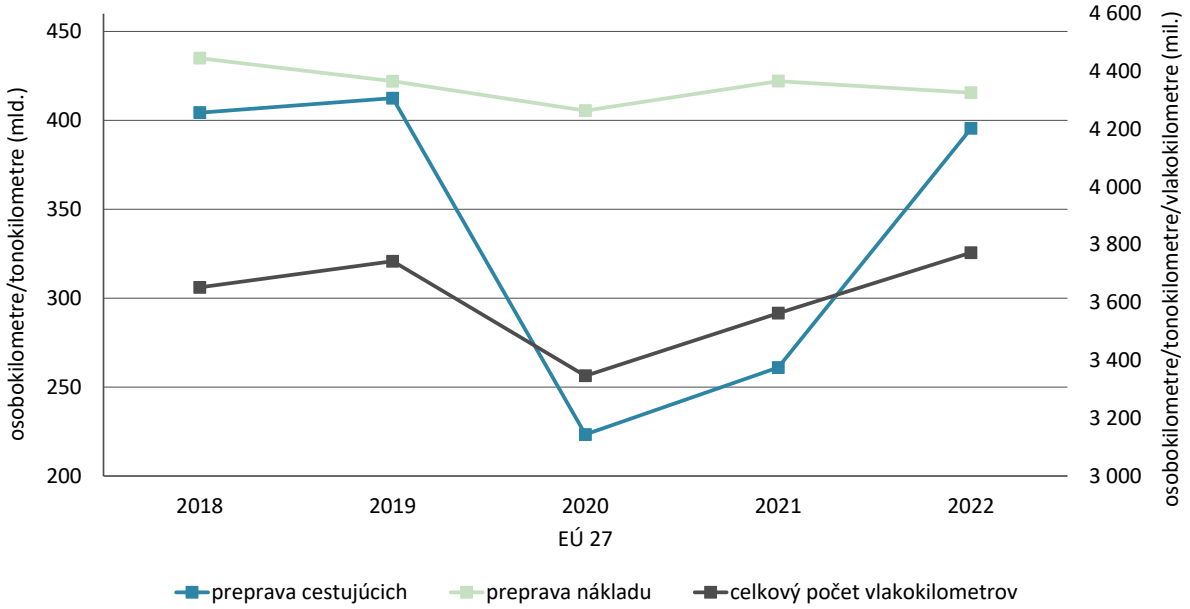
Zdroj: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00003/default/table?lang=en&category=t_rail).

Vysokorýchlostná železničná sieť EÚ sa do konca roku 2022 rozšírila na 12 015 kilometrov, čo predstavuje nárast o 10,4 % od roku 2018. V stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu sa stanovujú ambiciózne ciele pre vysokorýchlostnú železničnú dopravu, na základe ktorých by sa v porovnaní s východiskovou hodnotou za rok 2015 mal objem dopravy do roku 2030 zdvojnásobiť a do roku 2050 strojnásobiť.

5. VÝVOJ ŽELEZNIČNÝCH SLUŽIEB

Po desaťročí mierneho rastu boli vlakokilometre v EÚ (osobné aj nákladné) výrazne ovplyvnené pandémiou ochorenia COVID-19. V roku 2020 klesol počet vlakokilometrov v nákladnej doprave o 8 % v porovnaní s rokom 2019, zatiaľ čo v osobnej doprave bol zaznamenaný výraznejší pokles o 46 %. Do roku 2021 sa však objem nákladnej dopravy úplne obnovil a vyrovnal sa úrovni z roku 2019, zatiaľ čo v roku 2022 zaznamenal mierny pokles. Pokiaľ ide o osobnú dopravu, tá sa v roku 2022 vrátila na 96 % úroveň spred pandémie a dosiahla 395 miliárd osobokilometrov.

Obrázok 2: Objem osobnej a nákladnej dopravy (osobokilometre, tonokilometre a vlakokilometre, 2018 – 2022)

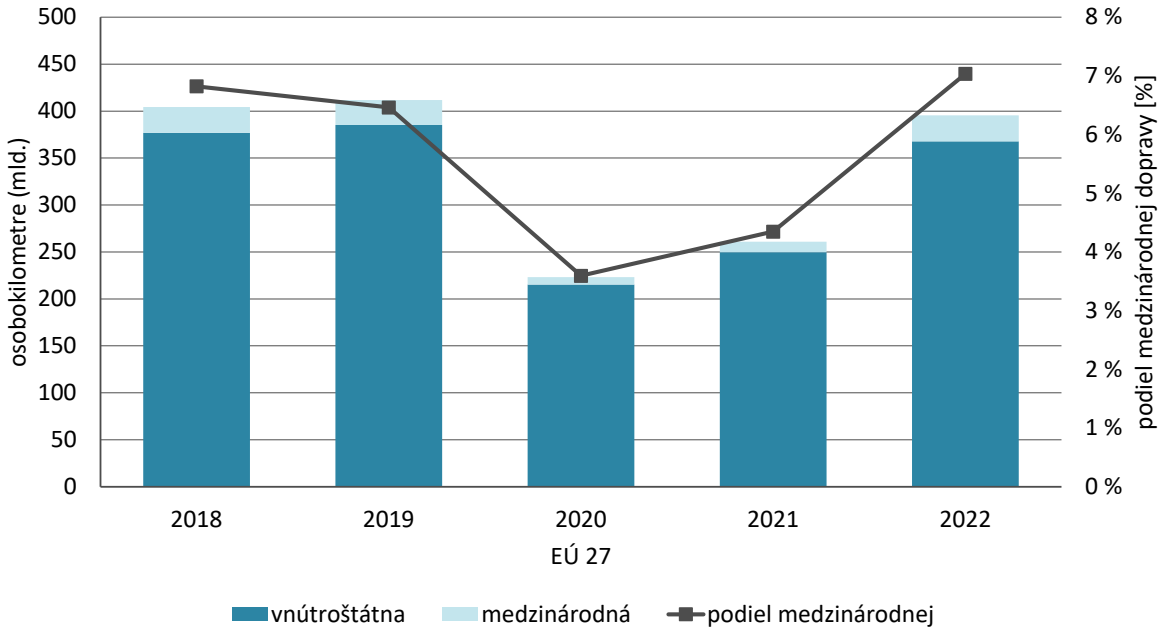


Zdroj: RMMS, 2022.

V roku 2022 sa po železnici prepravilo približne 1,5 miliardy ton nákladu a 6,6 miliardy cestujúcich, čo zodpovedá obnove po prudkom poklese zaznamenanom počas pandémie ochorenia COVID-19.

Vnútroštátna osobná doprava naďalej dominovala a predstavovala viac ako 93 % všetkých osobokilometrov v krajinách EÚ27. Pandémiou sa ešte viac posilnil prevažne vnútroštátny charakter osobnej železničnej dopravy. Pred krízou tvorila medzinárodná osobná doprava približne 7 % celkovej železničnej dopravy, ale tento podiel v roku 2020 klesol na menej ako 4 % v dôsledku obmedzení cestovania. Do roku 2022 sa podiel medzinárodnej železničnej osobnej dopravy opäť zvýšil na 7 %.

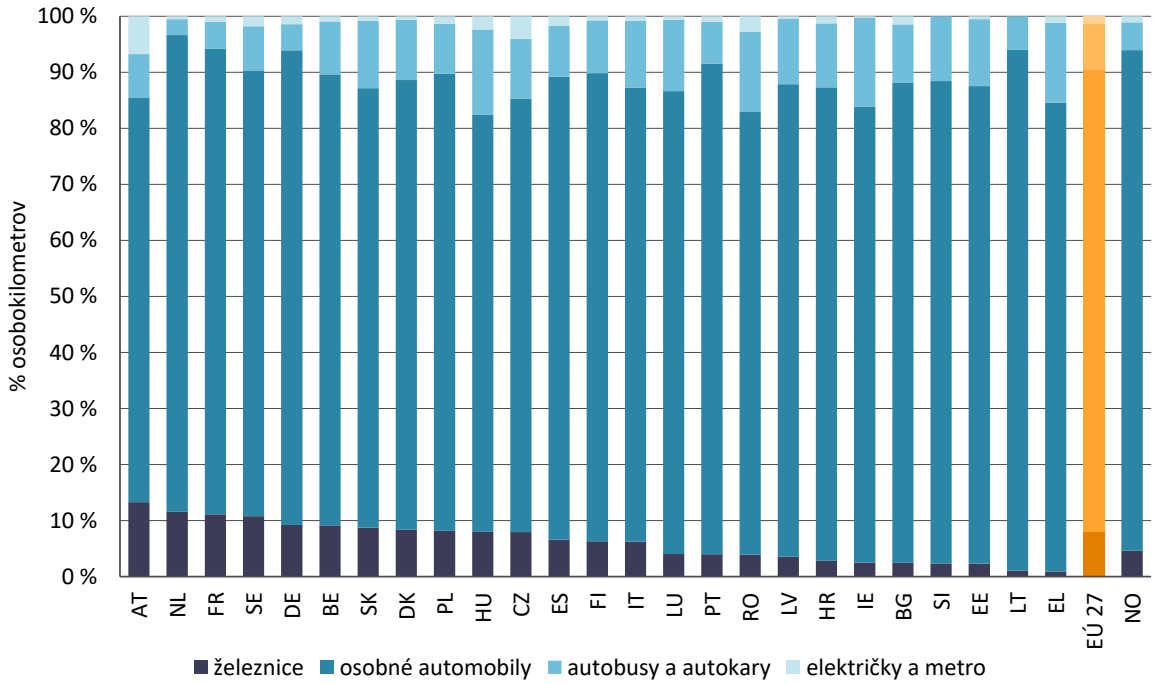
Obrázok 3: Vývoj objemu osobnej železničnej dopravy (vnútroštátnej, medzinárodnej a podiel medzinárodnej dopravy na celkovej doprave) (v miliardách osobokilometrov, 2018 – 2022)



Zdroj: RMMS, 2022.

V roku 2020 prudko klesla priemerná ochota Európanov cestovať železničnou dopravou na 500 osobokilometrov na obyvateľa za rok, a to z 934 km v roku 2019. Do roku 2022 sa tento počet kilometrov čiastočne obnovil na 888 km na obyvateľa. Podiel železničnej dopravy, ktorý v roku 2019 predstavoval 7,8 %, sa v roku 2020 znížil o 2,4 percentuálneho bodu, pretože viac ľudí prešlo na osobné automobily. Do roku 2022 však podiel opäť vzrástol na 8,1 %, čím prekročil úroveň spred pandémie, zatiaľ čo automobily zostali dominantným dopravným prostriedkom s 82,4 %.

Obrázok 4: Podiel jednotlivých druhov dopravy v rámci osobnej pozemnej dopravy podľa krajiny (v % v roku 2022)

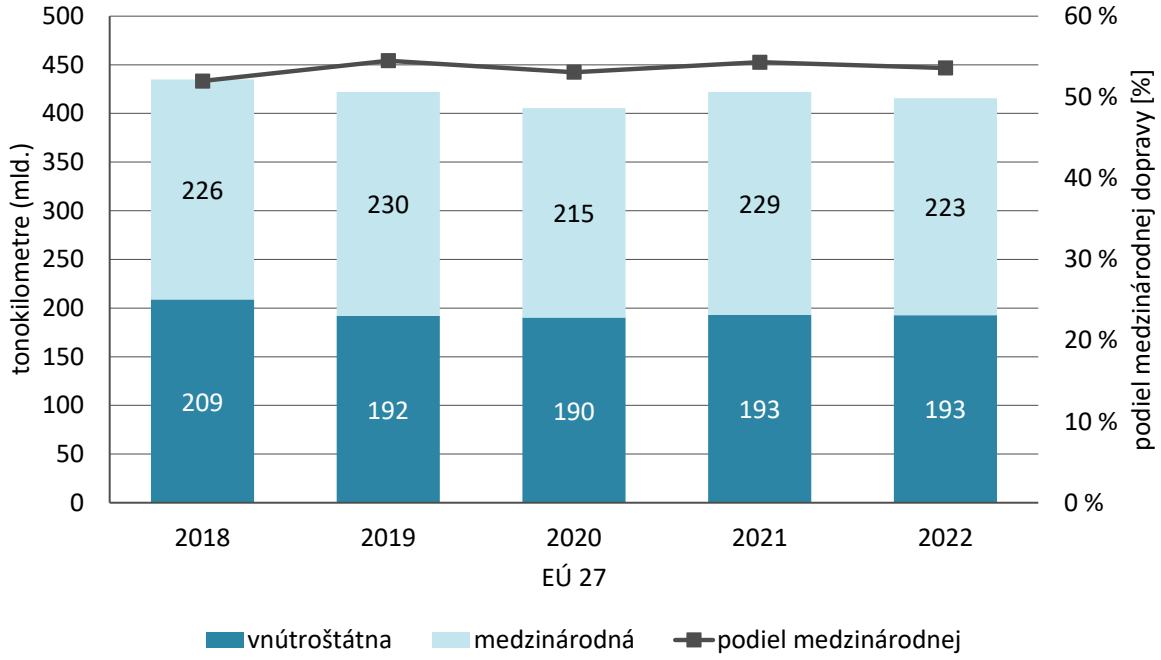


Zdroj: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_psmod/default/table?lang=sk&category=tran.tran_hv_ms).

Celková nákladná železničná doprava v krajinách EÚ27 sa v dôsledku pandémie znížila zo 422 miliárd tonokilometrov v roku 2019 na 405 miliárd v roku 2020. Do roku 2022 sa takmer vrátila na 416 miliárd tonokilometrov, čím sa priblížila k úrovni spred pandémie.

Podiel medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy zostal počas celého obdobia stabilne nad 50 %, pričom v roku 2019 vyvrcholil na úrovni 55 % a v roku 2022 sa ustálil na 54 %. Táto stabilita je v kontraste s výraznejším vplyvom pandémie na medzinárodnú železničnú osobnú dopravu.

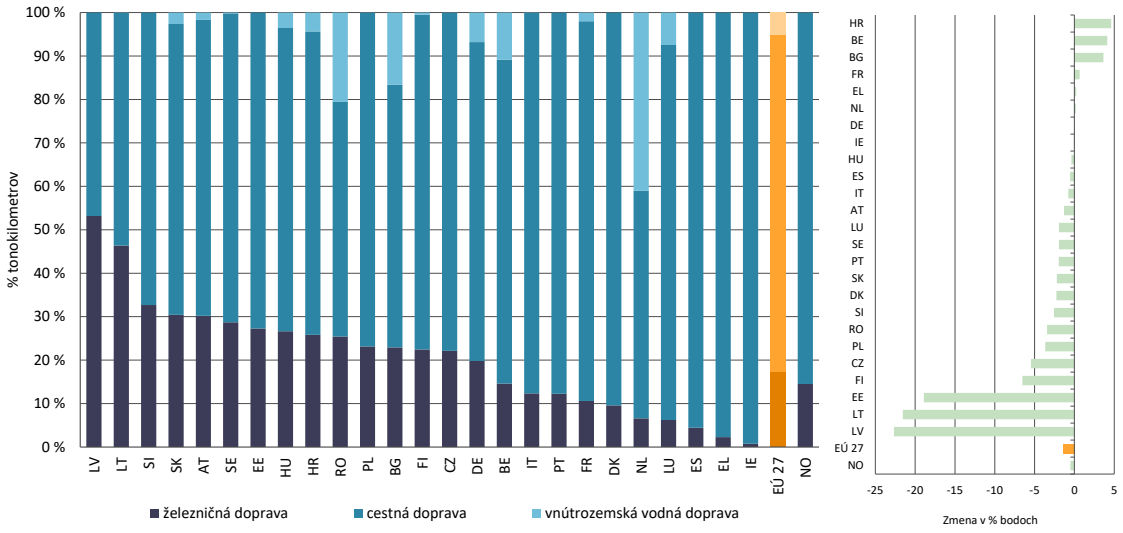
Obrázok 5: Vývoj objemu nákladnej železničnej dopravy (vnútroštátnej, medzinárodnej a podiel medzinárodnej dopravy na celkovej doprave) (v miliardách tonokilometrov, 2018 – 2022)



Zdroj: RMMS, 2022.

V rokoch 2018 až 2022 zostala cestná doprava dominantným druhom nákladnej dopravy v rámci krajín EÚ27, pričom jej podiel na celkovej nákladnej pozemnej doprave v tonokilometroch neustále presahoval 75 % a v roku 2022 vyvrcholil na úrovni 77,7 %. V tom istom období sa podiel železničnej dopravy znížil z 18,7 % na 17,2 %, čo naznačuje pokračujúci posun smerom k cestnej doprave, hoci intermodálna železničná doprava dosiahla relatívne lepšie výsledky než preprava hromadného materiálu a preprava nákladu jednotlivými vozňami. Celkový pokles bol obzvlášť výrazný v Lotyšsku, Estónsku a Litve, kde objem nákladnej dopravy výrazne klesol v dôsledku zníženia obchodu s Ruskom.

Obrázok 6: Podiel jednotlivých druhov dopravy v rámci nákladnej pozemnej dopravy podľa krajiny (v % v roku 2022) a zmena v percentuálnych bodoch v prípade železničnej dopravy (2018 – 2022)



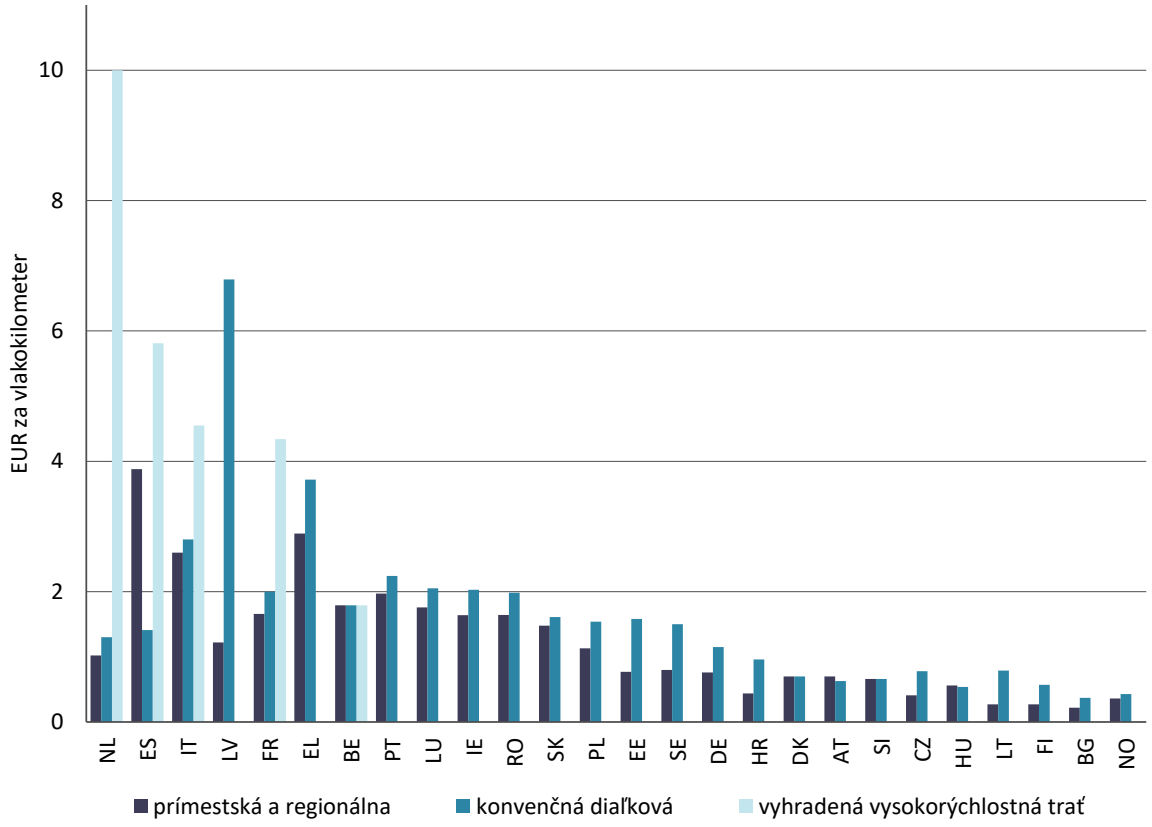
Zdroj: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?lang=sk&category=tran.tran_hv_ms).

6. VÝVOJ RÁMCOVÝCH PODMIENOK V ODVETVÍ ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY

6.1. Spoplatnenie infraštruktúry

V roku 2022 boli poplatky za traťový prístup v prípade vysokorýchlostnej železnice (bez príplatkov) naďalej vyššie než poplatky za ostatné služby osobnej dopravy vo všetkých krajinách, kde sa takéto poplatky uplatňovali. Poplatky za prístup v prípade vysokorýchlostnej železnice však boli v roku 2022 vo všeobecnosti nižšie než v roku 2018 v členských štátoch s vysokorýchlostnými sieťami.

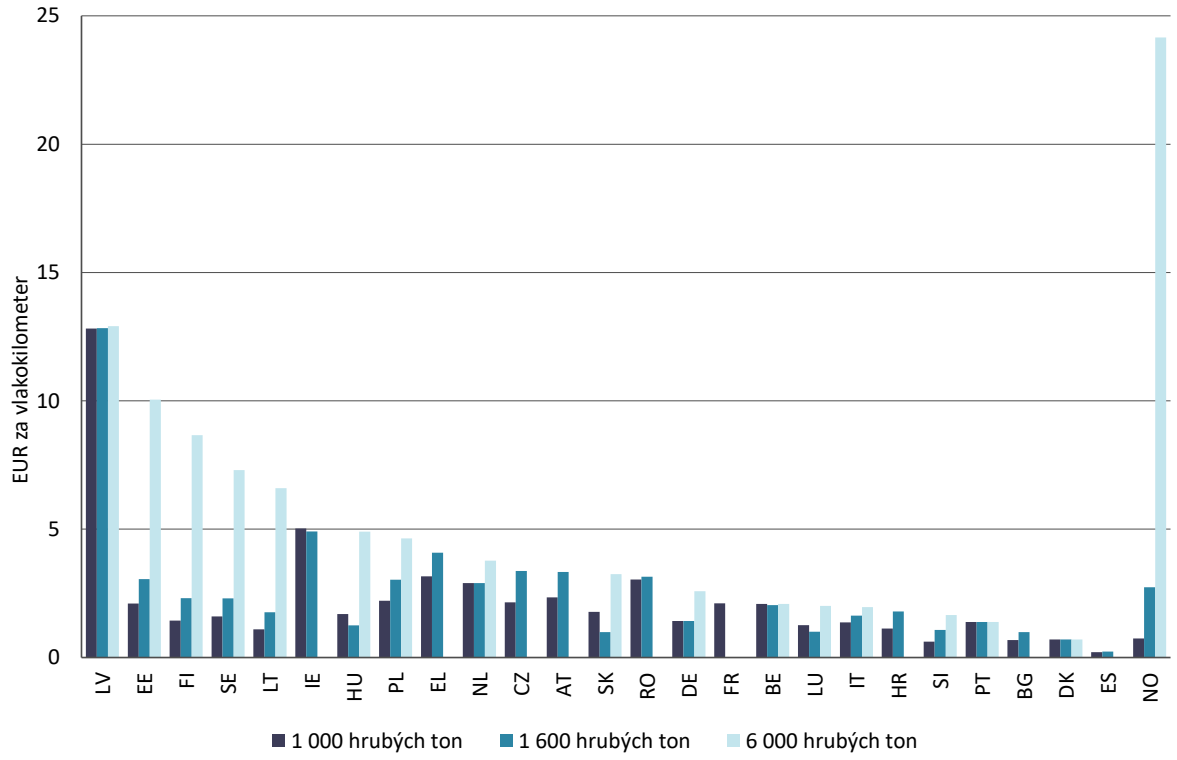
Obrázok 7: Poplatky za prístup (bez príplatkov) v prípade rôznych kategórií osobných vlakov podľa krajiny (v EUR za vlakokilometer, 2022)



Zdroj: RMMS, 2022.

Poplatky za prepravu nákladu (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) v prípade rôznych kategórií nákladných vlakov podľa krajiny (v EUR za vlakokilometer, 2022)



Zdroj: RMMS, 2022.

Nariadením (EÚ) 2020/1429 prijatým v októbri 2020 sa umožnilo členským štátom dočasne sa vzdať poplatkov za traťový prístup, znížiť ich alebo odložiť s cieľom zmierniť hospodársky vplyv pandémie ochorenia COVID-19[7]. Týmto opatrením sa poskytla železničným podnikom, najmä tým v osobnej doprave, zásadná finančná pomoc, keďže objem dopravy klesal. Platnosť nariadenia, ktoré bolo pôvodne stanovené na obmedzené obdobie, bola štyrikrát predĺžená a nakoniec sa skončila 31. decembra 2022. Počas pandémie zohralo kľúčovú úlohu pri udržiavaní železničnej prevádzky a podporila sa ním obnova odvetvia, keď sa obnovila osobná doprava.

6.2. Prideľovanie kapacity a obmedzenia infraštruktúry

V roku 2022 bola kombinovaná intenzita využívania železničnej siete krajín EÚ27 (nákladné a osobné vlaky) 18,7 tisíc vlakokilometrov na kilometer trate, čo je o niečo viac než pred pandémiou (18,1 v roku 2018). Osobné vlaky predstavovali 79 % tohto využitia.

Celková dĺžka tratí vyhlásených za preťažené v krajinách EÚ27 v rokoch 2018 až 2020 prudko vzrástla, ale v roku 2022 mierne klesla na 6 711 kilometrov vrátane 3 523 kilometrov koridorov železničnej nákladnej dopravy. Prudký nárast oproti roku 2018 bol spôsobený najmä zmenou talianskych kritérií na vyhlásenie preťaženia.

[7] 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).

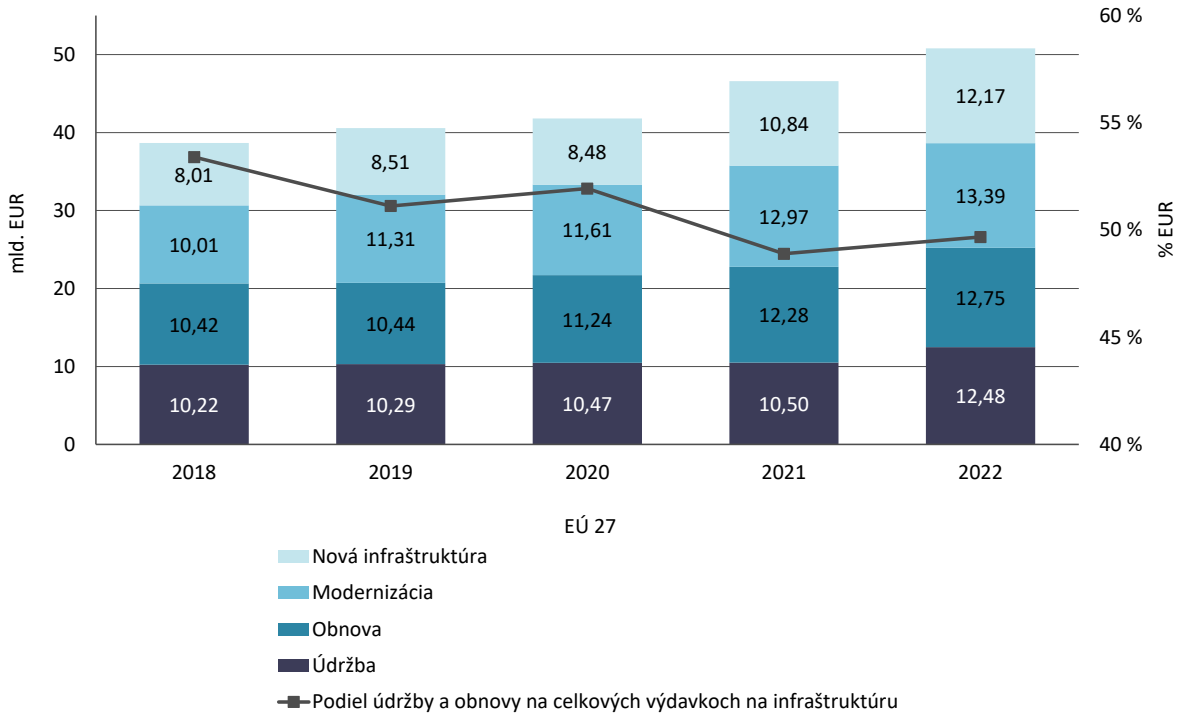
V prípade preťažených tratí členské štáty najčastejšie uprednostňujú tie služby, ktoré sa poskytujú v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, a po nich nasledujú služby medzinárodnej osobnej dopravy, zatiaľ čo nákladná doprava má zriedka najvyššiu prioritu[8].

Na podporu efektívnejšieho využívania siete a na riešenie nekompatibility medzi pôvodnými vnútroštátnymi systémami riadenia vlakov sa zavádza Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ďalej len „ERTMS“) ako spoločný európsky signalizačný systém. V čase uverejnenia tejto správy bolo približne 14 % základnej siete vybavených systémom ERTMS a v prípade ďalších 19 % sú uzavreté zmluvy. Hoci sa dosiahol pokrok, zavádzanie stále zaostáva za pôvodnými cieľmi, preto treba zvýšiť úsilie na urýchlenie vykonávania.

6.3. Výdavky na infraštruktúru a financovanie

Celkové nominálne výdavky krajín EÚ27 na infraštruktúru sa zvýšili z 38,7 miliardy EUR v roku 2018 na 50,8 miliardy EUR v roku 2022. V roku 2022 boli výdavky v jednotlivých kategóriách rozdelené pomerne rovnomerne: 25 % na údržbu, 25 % na obnovu, 26 % na modernizáciu a 24 % na investície do novej infraštruktúry. Napriek výraznému nominálnemu rastu vysoká inflácia v tomto období zmiernila reálny rast. Po úprave na cenovú úroveň z roku 2018 bol skutočný rast miernejší a v reálnom vyjadrení dosiahol približne 5 %.

Obrázok 9: Výdavky na infraštruktúru a pomer nákladov na údržbu a obnovu (v mld. EUR, 2018 – 2022)



[8] Celkovo 14 krajín uviedlo, že v prípade preťaženia dáva prednosť doprave v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme. V praxi sa však môžu vyskytnúť odchýlky v určitom čase alebo v závislosti od miestnych okolností.

Zdroj: RMMS, 2022.

V roku 2022 dosiahli celkové výdavky na údržbu a obnovu v krajinách EÚ27 25,2 miliardy EUR, čo predstavuje 50 % celkových výdavkov na infraštruktúru s výraznými rozdielmi medzi krajinami. Hlavným zdrojom financovania zostali vnútroštátne rozpočty, ktoré sa na celkových výdavkoch na železničnú infraštruktúru podieľali 70 %. Spolufinancovanie EÚ predstavovalo 8 %, zatiaľ čo zvyšných 22 % pochádzalo z iných zdrojov, ako sú úvery, kapitálové financovanie a poplatky.

6.4. Kvalita služieb železničnej dopravy

Bezpečnosť zostáva najvyššou prioritou jednotného európskeho železničného priestoru, pričom Železničná agentúra Európskej únie (ďalej len „ERA“) naďalej monitoruje pokrok v oblasti bezpečnosti a interoperability. V správe ERA z roku 2024[9] sa znovu potvrdzuje, že európske železnice patria aj naďalej medzi najbezpečnejšie druhy dopravy, pričom riziko úmrtia pri cestovaní autom je takmer 84-krát vyššie než pri cestovaní vlakom a pri cestovaní autobusom je riziko 7,3-krát vyššie než pri cestovaní vlakom.

Priemerná presnosť služieb regionálnej a miestnej osobnej dopravy[10] v krajinách EÚ27 bola v roku 2022 na úrovni 90 %, čo je menej ako 94 % v roku 2020, ale stále viac ako pred pandémiou. Presnosť služieb diaľkovej a vysokorýchlostnej osobnej dopravy klesla z 93 % v roku 2020 na 87 % v roku 2022.

Pokiaľ ide o spoľahlivosť[11], podiel zrušených regionálnych a miestnych služieb sa zvýšil z 1,9 % v roku 2018 na 4,4 % v roku 2022. V prípade diaľkových a vysokorýchlostných služieb sa počet zrušených služieb zvýšil z 1,3 % v roku 2018 na 4,9 % v roku 2022. Medzi výzvy, ktoré ovplyvňujú spoľahlivosť, patrí nedostatok personálu, starnúca infraštruktúra a nedokončená údržba.

V železničnej nákladnej doprave bola priemerná presnosť[12] vnútroštátnych služieb v krajinách EÚ27 v roku 2022 na úrovni 56 %, zatiaľ čo v prípade medzinárodnej nákladnej dopravy bola na úrovni 42 %. Podiel zrušených vnútroštátnych služieb nákladnej dopravy dosiahol v roku 2022 úroveň 8,1 %, zatiaľ čo zrušených medzinárodných služieb bolo 14,5 %.

6.5. Zmluvy o službách vo verejnom záujme

Osobná doprava v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme dosiahla v roku 2022 v priemere 58,7 % celkových osobokilometrov v krajinách EÚ27, čo predstavuje pokles zo 66 % v roku 2020. Tento pokles je odrazom postupného posunu smerom ku konkurencieschopnejšiemu železničnému trhu. Záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme pokryl takmer celú osobnú dopravu v Dánsku, Estónsku, Írsku, Lotyšsku,

9 Správa o bezpečnosti a interoperabilite železníc v EÚ v roku 2024 (https://www.era.europa.eu/content/report-railway-safety-and-interoperability-eu-2024?etrans=sk).

10 Podľa RMMS sa osobný vlak pokladá za presný, ak nemešká viac ako päť minút.

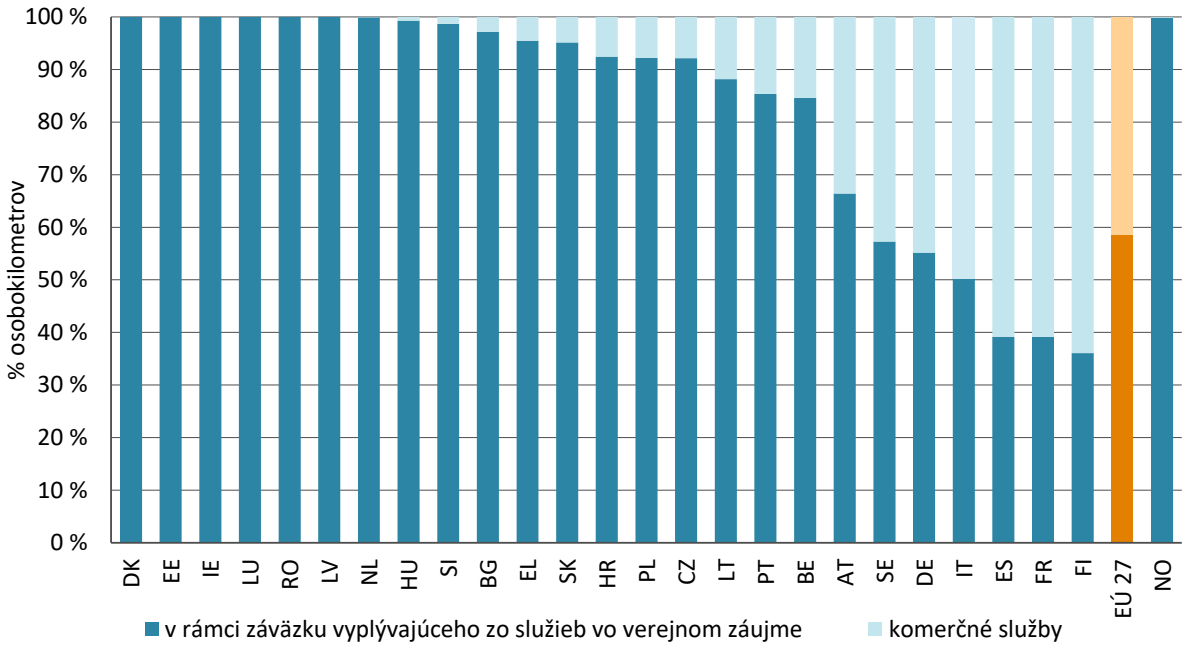
11 Vymedzená z hľadiska podielu zrušených služieb.

12 Podľa RMMS sa nákladný vlak pokladá za presný, ak nemešká viac ako 15 minút.

Luxembursku, Holandsku a Rumunsku. Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme sú prevažne vnútroštátne, čo predstavuje 99,1 % osobokilometrov v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v roku 2022 s prevahou regionálnych služieb nad diaľkovými.

Podiel komerčných prevádzkovateľov na trhu sa v rokoch 2018 až 2022 zvýšil. V prípade komerčných služieb osobnej dopravy v roku 2022 mali konkurenti 12,6 % podiel na trhu, čo predstavuje nárast oproti 6 % v roku 2018. Podiel konkurentov na trhu so záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme sa v roku 2022 zvýšil na 21 %, čo predstavuje nárast o 8 percentuálnych bodov od roku 2018.

Obrázok 10: Podiel osobnej dopravy v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme a v rámci komerčných služieb železničnej dopravy podľa krajiny (v % osobokilometrov, 2022)



Zdroj: RMMS, 2022.

V roku 2022 sa 29 % z 231 miliárd osobokilometrov v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v krajinách EÚ27 týkalo služieb zadaných prostredníctvom verejnej súťaže. Podobne ako v predchádzajúcich rokoch sa najväčší objem služieb osobnej dopravy zadaných prostredníctvom verejnej súťaže sústredil v dvoch krajinách, ktoré liberalizáciu zaviedli ako prvé: v Nemecku (81 %) a vo Švédsku (13 %). Kompenzácia za záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme zostáva vo väčšine členských štátov EÚ významným zdrojom príjmu pre železničné podniky.

6.6. Udeľovanie licencií

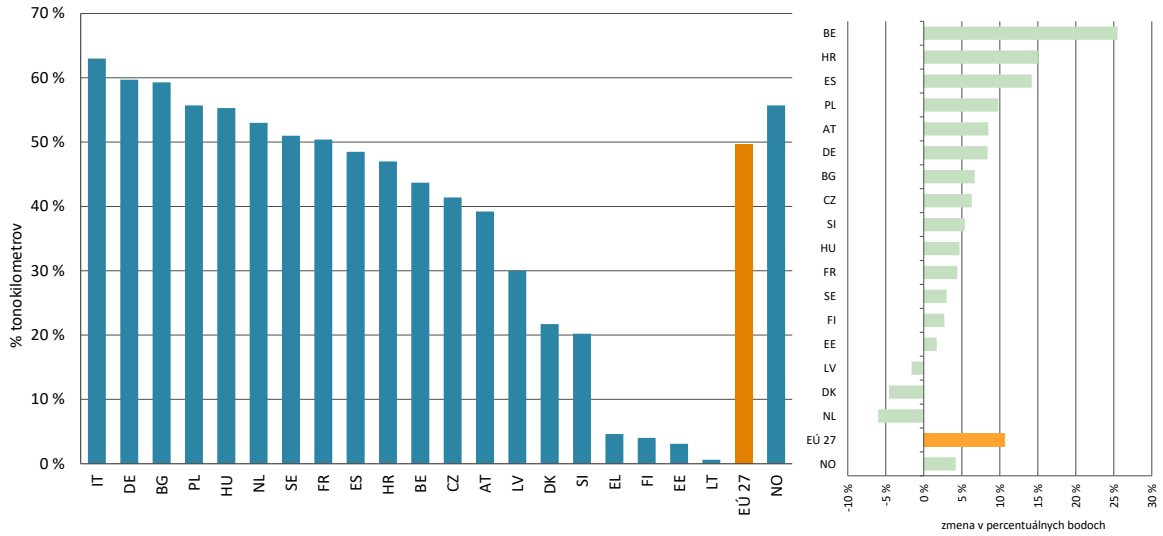
V roku 2022 bolo v krajinách EÚ27 nahlásených celkovo 1 202 aktívnych železničných licencií, čo predstavuje nárast oproti počtu 1 192 v roku 2020. Najvyšší počet aktívnych

licencií malo naďalej Nemecko so 490 licencovanými železničnými podnikmi, za ktorým nasledovalo Poľsko so 126 a Česko so 109 licenciami.

6.7. Stupeň otvorenosti trhu a využívania prístupových práv

Podiel nových účastníkov na trhu v odvetví železničnej nákladnej dopravy v krajinách EÚ27 dosiahol v roku 2022 úroveň 49 %, pokračujúc v rastúcom trende z 39 % v roku 2018.

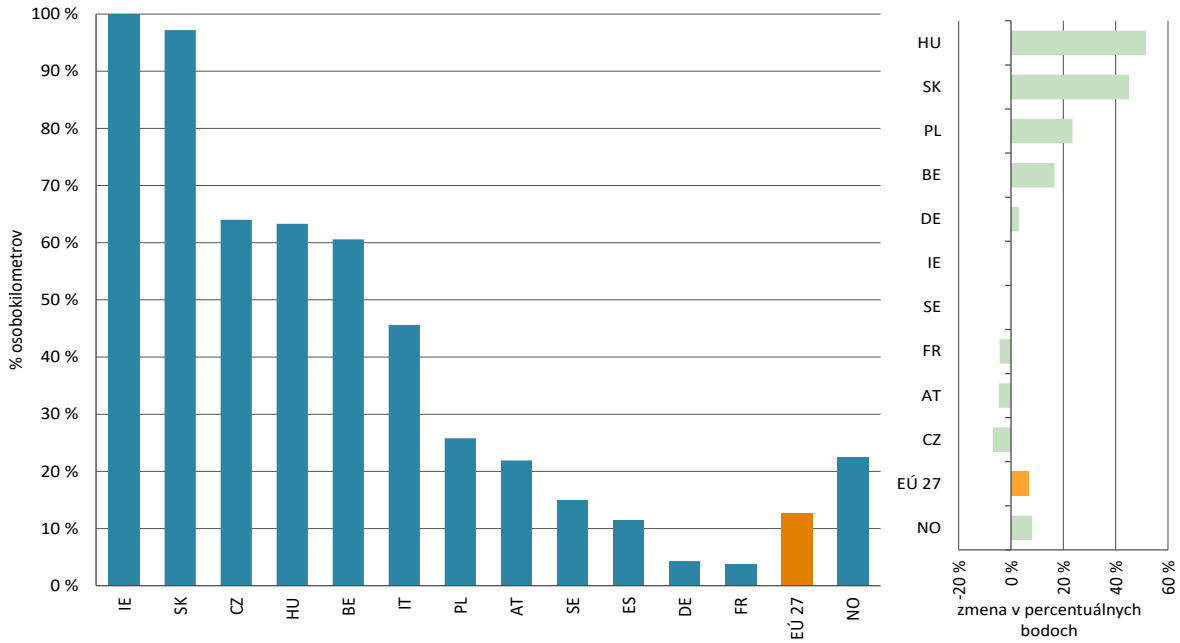
Obrázok 11: Podiel konkurentov na trhu železničnej nákladnej dopravy podľa krajiny (v % v roku 2022) a zmena v percentuálnych bodoch (2018 – 2022)



Zdroj: RMMS, 2022.

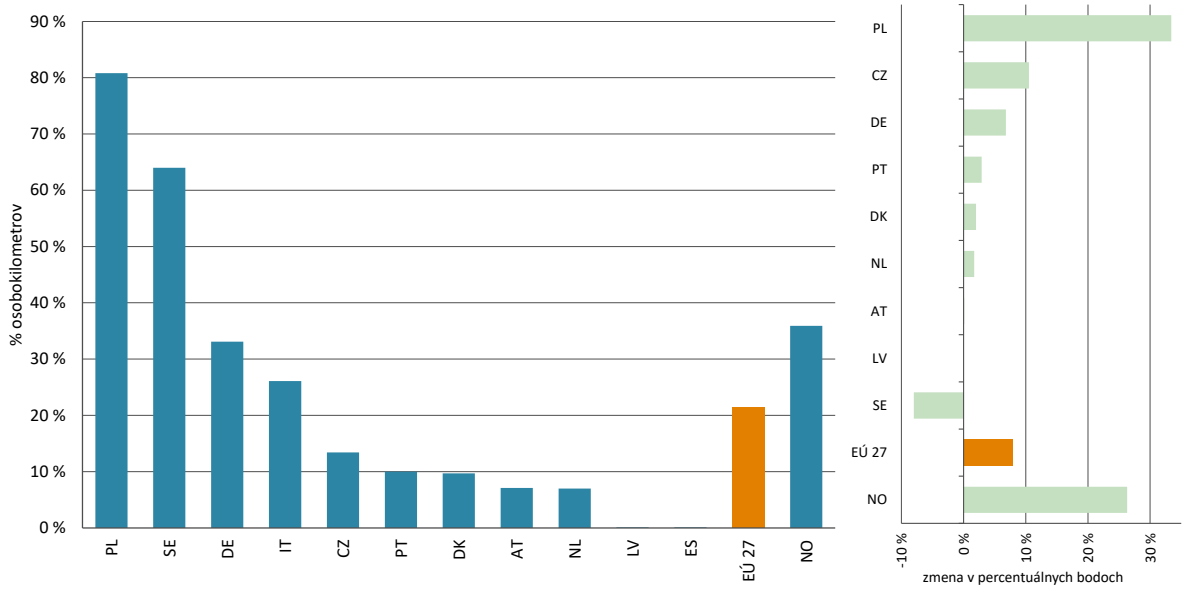
V komerčnej osobnej železničnej doprave mali noví účastníci v roku 2022 podiel na trhu vo výške 12,6 %, čo je takmer dvojnásobok oproti 6,6 % zaznamenaným v roku 2020. Na vnútroštátnom trhu osobnej dopravy v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme mali konkurenti v roku 2022 podiel na trhu vo výške 21 %, čo predstavuje výrazný nárast z 18,5 % v roku 2020.

Obrázok 12: Podiel konkurentov na trhu komerčnej osobnej dopravy podľa krajiny (v % v roku 2022) a zmena v percentuálnych bodoch (2018 – 2022)



Zdroj: RMMS, 2022.

Obrázok 13: Podiel konkurentov na trhu osobnej dopravy v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme podľa krajiny (v % v roku 2022) a zmena v percentuálnych bodoch (2018 – 2022)



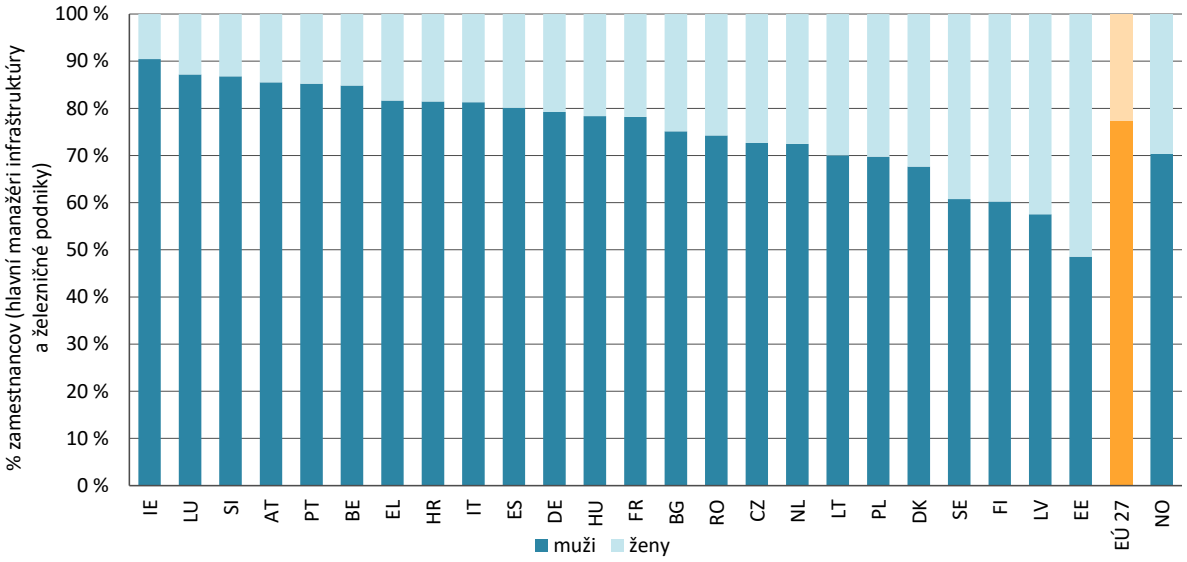
Zdroj: RMMS, 2022.

6.8. Zamestnanosť a sociálne podmienky

Do konca roka 2022 bolo v odvetví železničnej dopravy v krajinách EÚ27 zamestnaných približne 900 000 ľudí, z toho 511 000 v železničných podnikoch a 389 000 u manažérov infraštruktúry. To zodpovedá miernemu poklesu v porovnaní s údajmi za rok 2020.

Zamestnanci železníc sú naďalej prevažne muži, pričom ženy tvorili v roku 2022 len 23 % zamestnancov, čo je o jeden percentuálny bod viac než v roku 2020.

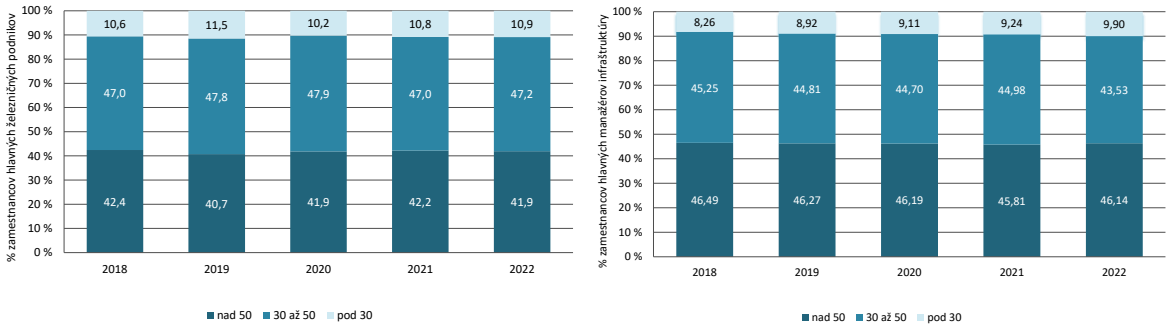
Obrázok 14: Celkový počet zamestnancov (hlavní manažéri infraštruktúry a železničné podniky) podľa pohlavia (v % v roku 2022)



Zdroj: RMMS, 2022.

Starnutie pracovnej sily naďalej vzbudzuje obavy, hoci došlo k miernemu zlepšeniu. V roku 2022 bolo 41,9 % zamestnancov železničných podnikov starších ako 50 rokov, čo predstavuje mierny pokles oproti 42,4 % v roku 2018. Podiel mladších zamestnancov do 30 rokov sa mierne zvýšil z 10,6 % v roku 2018 na 10,9 % v roku 2022.

Obrázok 15: Zamestnanci podľa vekovej kategórie v prípade hlavných železničných podnikov a manažérov infraštruktúry (v % v rokoch 2018 – 2022)



Zdroj: RMMS, 2022.

Zamestnanie na plný pracovný úväzok zostáva najbežnejším pracovným vzťahom pracovníkov v železničnej doprave, a to u manažérov infraštruktúry aj v železničných podnikoch.

7. Závery

Európske odvetvie železničnej dopravy preukázalo po pandémii ochorenia COVID-19 značnú odolnosť. Osobná doprava, ktorá v roku 2020 zaznamenala prudký pokles o 46 % v porovnaní s rokom 2019, sa v roku 2022 vrátila na 96 % úroveň spred pandémie a celkový počet osobokilometrov dosiahol 395 miliárd. Nákladná doprava zaznamenala miernejší vplyv, pričom obnova sa dosiahla už v roku 2021, keď sa objemy vrátili na úroveň z roku 2019. V roku 2022 však došlo k miernemu poklesu objemov na trhu železničnej nákladnej dopravy.

Obnova odvetvia železničnej dopravy bola podporená cielenými intervenciami EÚ vrátane nariadenia (EÚ) 2020/1429, ktorým sa členským štátom umožnilo vzdať sa poplatkov za prístup s cieľom zmierniť finančné zaťaženie železničných podnikov. Týmito opatreniami sa poskytla okamžitá pomoc a odvetviu sa umožnilo zachovať prevádzky aj na vrchole pandémie. Keďže členské štáty pokračujú vo vykonávaní národných plánov obnovy a odolnosti v rámci Mechanizmu EÚ na podporu obnovy a odolnosti, investície do železníc budú zohrávať ústrednú úlohu pri podpore hospodárskeho rastu a rastu v oblasti mobility.

Železničná doprava zostáva kľúčovou súčasťou stratégie EÚ na dosiahnutie jej cieľov v oblasti klímy. Železničná doprava je s podielom iba 0,3 % na celkových emisiách skleníkových plynov z dopravy najekologickejším druhom motorovej dopravy. Elektrifikácia 57 % železničnej siete EÚ a pokračujúca modernizácia nákladných vozňov zavádzaním tichších a ekologickejších technológií podčiarkujú záväzok odvetvia znižovať svoju environmentálnu stopu. Cieľom investícií do železničnej dopravy v rámci Zelenej dohody a stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu je do roku 2050 zdvojnásobiť nákladnú železničnú dopravu a strojnásobiť vysokorýchlostnú osobnú dopravu v porovnaní s východiskovou hodnotou za rok 2015, čo predstavuje významný posun smerom k udržateľnej doprave.

Hlukové znečistenie naďalej vzbudzuje obavy, keďže 22 miliónov ľudí v Európe je vystavených škodlivému hluku zo železníc. Táto výzva sa rieši v rámci iniciatív EÚ, akou je napríklad modernizácia nákladných vozňov zavádzaním tichých brzdových klátikov a revízia technických špecifikácií hluku. Na splnenie ambicióznych cieľov v oblasti udržateľnosti je rozhodujúca trvalá finančná a regulačná podpora.

Liberalizácia trhu podnietila hospodársku súťaž v európskom odvetví železničnej dopravy, pričom noví účastníci získali významný podiel na trhu, a to najmä v nákladnej doprave. V tomto segmente sa priemerný podiel konkurentov na trhu krajín EÚ27 v rokoch 2018 až 2022 zvýšil z 39 % na 49 %. Na trhu osobnej dopravy bol nárast trhového podielu konkurentov takisto pozoruhodný, a to tak v prípade komerčných služieb (12,6 % trhový podiel, pričom v rokoch 2018 až 2022 sa zvýšil o 6,6 %), ako aj v prípade služieb v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme (21 % trhový podiel alebo +8 % v porovnaní s rokom 2018). Pretrvávajú však výzvy vrátane rozdielov v poplatkoch za prístup a potreby rovnomernejšieho vykonávania existujúcich nariadení v jednotlivých členských štátoch. Keďže sa teraz plne uplatňujú pravidlá štvrtého železničného balíka13, očakáva sa ďalšie otvorenie trhu, čím by sa mali podporiť inovácie a zvýšiť kvalita služieb v prípade osobnej aj nákladnej dopravy.

[13] Prechodné obdobie stanovené v nariadení (ES) č. 1370/2007, ktoré malo členským štátom umožniť postupné otvorenie železničného trhu a vypísanie verejnej súťaže na zmluvy o službách vo verejnom záujme v železničnej doprave, sa skončilo v decembri 2023.

Komisia bude naďalej pozorne sledovať, či sa štvrtý železničný balík14 správne premieňa na vnútroštátne právne predpisy a či sa správne vykonáva, aby sa zabezpečilo, že sa naplno využije jeho potenciál.

Významnú časť osobnej železničnej dopravy predstavovali v roku 2022 záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Osobná doprava v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme dosiahla v priemere 58,7 % celkových osobokilometrov v krajinách EÚ27, čo predstavuje pokles zo 66 % v roku 2020. To naznačuje postupný posun smerom ku konkurencieschopnejšiemu železničnému trhu. Miera verejnej súťaže v súvislosti so záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme sa zvýšila a očakáva sa, že v nasledujúcich rokoch sa bude ďalej zvyšovať, čím sa zlepší kvalita služieb a nákladová efektívnosť. Stále však pretrvávajú výzvy pri hľadaní rovnováhy medzi liberalizáciou trhu a zabezpečením spravodlivého prístupu, a to najmä v menej osídlených regiónoch. EÚ podporuje väčšiu transparentnosť a hospodársku súťaž s cieľom optimalizovať sociálny a hospodársky vplyv.

Vysokorýchlostné železnice predstavujú základný kameň úsilia o modernizáciu dopravy v Európe. Sieť sa v roku 2022 rozšírila na 12 015 kilometrov a do roku 2035 sa plánuje ďalších 1 600 kilometrov. Španielsko, Francúzsko a Taliansko sú naďalej lídrami v oblasti investícií do vysokorýchlostnej dopravy, čo prispieva k zlepšeniu prepojenia a skráteniu času cestovania na celom kontinente.

Investície do infraštruktúry sú naďalej veľmi dôležité, pričom EÚ prideľuje značné finančné prostriedky prostredníctvom mechanizmov, ako je Nástroj na prepájanie Európy a Kohézny fond. V rámci týchto investícií sa uprednostňujú projekty, ktorými sa riešia úzke miesta, zlepšuje sa nimi multimodálne prepojenie a modernizuje sa existujúca infraštruktúra. Dôraz na digitalizáciu vrátane zavedenia systému ERTMS ďalej posilňuje schopnosť železníc plniť budúce potreby v oblasti mobility.

Digitálne technológie prinesú do odvetvia železničnej dopravy významné zlepšenia, zvýšia prevádzkovú efektívnosť a zlepšia zážitok cestujúcich. Zavedenie systému ERTMS, ktorý je kľúčovým prvkom stratégie EÚ v oblasti digitálnej transformácie, má zlepšiť interoperabilitu a bezpečnosť v rámci európskych železničných sietí, hoci doteraz je systémom ERTMS vybavených alebo má uzavreté zmluvy na jeho inštaláciu len približne 33 % základnej siete. Okrem toho investície do inteligentných systémov predaja cestovných lístkov a platforiem na spracovanie údajov v reálnom čase pomôžu sprístupniť železničnú dopravu cestujúcim a urobiť ju pre nich užívateľsky prívetivejšou.

Inovácie prostredníctvom spoločného podniku pre európske železnice napomáhajú rozvoju oblastí, ako je automatizovaná prevádzka vlakov, digitálne riadenie nákladnej dopravy a udržateľné riadenie aktív. Tieto iniciatívy sú v súlade so širšími cieľmi EÚ, ktoré spočívajú v zabezpečení toho, aby sa železničná doprava stala chrbtovou kosťou multimodálneho a udržateľného dopravného systému.

Keďže Európa prechádza na ekologickejšiu a prepojenejšiu budúcnosť, železničná doprava bude zohrávať kľúčovú úlohu pri znižovaní emisií, zvyšovaní mobility a podpore hospodárskeho rastu. Pokračujúce investície do infraštruktúry, otváranie trhu a technologické

[14] Najmä či sa dodržiava zásada povinného verejného obstarávania zmlúv o službách vo verejnom záujme v osobnej železničnej doprave.

inovácie sú nevyhnutné na dosiahnutie vízie EÚ o udržateľnom dopravnom systéme do roku 2050. Úplné vykonávanie štvrtého železničného balíka, posilnenie cezhraničného prepojenia, riešenie kapacitných obmedzení a zabezpečenie spravodlivejšieho prístupu k železničným službám budú v nasledujúcich rokoch kľúčovými prioritami.

Vďaka integrácii týchto strategických prvkov má európske odvetvie železničnej dopravy šancu viesť transformáciu dopravného prostredia kontinentu a splniť svoj prísľub udržateľnej, efektívnej a inkluzívnej mobility.