EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 30.7.2025
COM(2025) 439 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

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

{SWD(2025) 239 final}

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

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

1 HLAVNÍ ZJIŠTĚNÍ

Spolehlivé sledování železničního trhu má zásadní význam pro pochopení vývoje na trhu a přijímání kvalifikovaných politických rozhodnutí.

Tato zpráva se vztahuje na údaje do roku 2022 a odkazuje na pozdější vývoj v odvětví, pokud jsou k němu k dispozici informace.

Pro období 2018–2022 existuje několik hlavních zjištění:

- **Osobní doprava**: pandemie COVID-19 vedla v roce 2020 k prudkému poklesu osobní dopravy, a to o 46 % ve srovnání s rokem 2019. Poté následovalo silné oživení, kdy celkový objem osobní železniční dopravy v EU-27 v roce 2022 dosáhl 395,5 miliardy osobokilometrů, což bylo jen o něco málo méně než 411,8 miliardy zaznamenaných v roce 2019.

- **Nákladní doprava**: u železniční nákladní dopravy, měřené v tunokilometrech, byl pokles v roce 2020 mírnější (–8 % oproti roku 2019), protože nákladní doprava nadále poskytovala kritické služby pro ekonomiku i v době pandemie. Do roku 2022 se celkový objem nákladní dopravy (416 miliard tunokilometrů) téměř vrátil na úroveň před pandemií.

- **Podíl osobní železniční dopravy**: podíl železniční dopravy na pozemní dopravě v EU-27 se mírně zvýšil ze 7,8 % v roce 2018 na 8,1 % v roce 2022, a to i přes prudký pokles o 2,4 procentního bodu v roce 2020 v důsledku pandemie.

- **Vysokorychlostní železniční doprava**: vysokorychlostní síť v EU-27 se mezi lety 2018 a 2022 rozrostla o téměř 1 100 km a dosáhla 12 015 km. Tento růst dokládá dlouhodobé odhodlání rozvíjet odvětví vysokorychlostní železniční dopravy, které opakovaně prokazuje svou schopnost účinně konkurovat ostatním druhům dopravy.

- **Zaměstnanost v železniční dopravě**: v roce 2022 bylo v železničním odvětví EU-27 zaměstnáno přibližně 900 000 osob, což znamená mírný pokles oproti roku 2018.

- **Podíl nových účastníků na trhu**: do roku 2022 drželi noví účastníci 49% podíl na trhu v odvětví železniční nákladní dopravy (oproti 39 % v roce 2018) a 21% podíl v segmentu osobní dopravy v rámci závazku veřejné služby (+8 procentních bodů oproti roku 2018). Zvýšila se také hospodářská soutěž v komerční osobní dopravě, kde noví účastníci získali 12,6 % trhu (+6,6 procentního bodu).

- **Výdaje na železnici**: v roce 2022 činily celkové náklady v železničním sektoru (výdaje na infrastrukturu + kompenzace za závazky veřejné služby) 178,31 EUR na obyvatele EU-27, což představuje 29% nominální nárůst oproti roku 2018. Zdá se však, že velkou část tohoto nárůstu způsobila inflace.

2 METODIKA

Toto je deváté vydání zprávy o sledování železničního trhu, kterou Komise předkládá každé dva roky Evropskému parlamentu a Radě podle čl. 15 odst. 4 směrnice 2012/34/EU[1]. Jejím účelem je poskytnout přehled o hlavním vývoji na železničním trhu v souvislosti s politikou EU v této oblasti[2]. Devátá zpráva se zaměřuje především na vývoj v období let 2018 až 2022 a odkazuje na trendy a vývoj politiky, které přesahují sledované období až do data vypracování této zprávy.

Kromě údajů ze sledování železničního trhu (dále jen „RMMS“) předložených členskými státy a Norskem vychází tato zpráva také z příspěvků ve statistické příručce *Doprava EU v číslech*[3], ze zpráv Agentury Evropské unie pro železnice[4], z údajů Eurostatu[5], ze statistik shromážděných různými odvětvovými organizacemi a z prezentací a studií. Pokud je jediným zdrojem nařízení o RMMS, posuzuje zpráva v zájmu srovnatelnosti údajů vývoj v období 2018–2022. Při použití jiných zdrojů zpráva uvádí i vývoj za delší období.

Souhrnné údaje a průměry se týkají EU-27 (stávajícího počtu členských států EU[6]).

3 ŽELEZNICE A UDRŽITELNOST

Železniční doprava od roku 1990 téměř nepřetržitě snižuje své přímé emise skleníkových plynů, přičemž v roce 2022 přepravila přibližně 16,6 % nákladu a 8,1 % cestujících ve všech druzích dopravy v rámci EU. Odvětví dopravy (včetně mezinárodní letecké a námořní dopravy) se na celkových emisích skleníkových plynů v EU-27 podílí jednou čtvrtinou. V odvětví dopravy představuje železniční doprava pouze 0,3 % emisí skleníkových plynů ze všech druhů dopravy v EU-27. Na celkové konečné spotřebě energie v EU-27 se odvětví dopravy v roce 2022 podílelo 31,0 %. V samotném odvětví dopravy se ale železniční doprava na konečné spotřebě energie podílela pouze 0,6 %. Aby bylo dosaženo cílů Zelené dohody pro Evropu, bude třeba, aby se na železnici přesunul větší podíl osobní a nákladní dopravy.

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

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

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

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

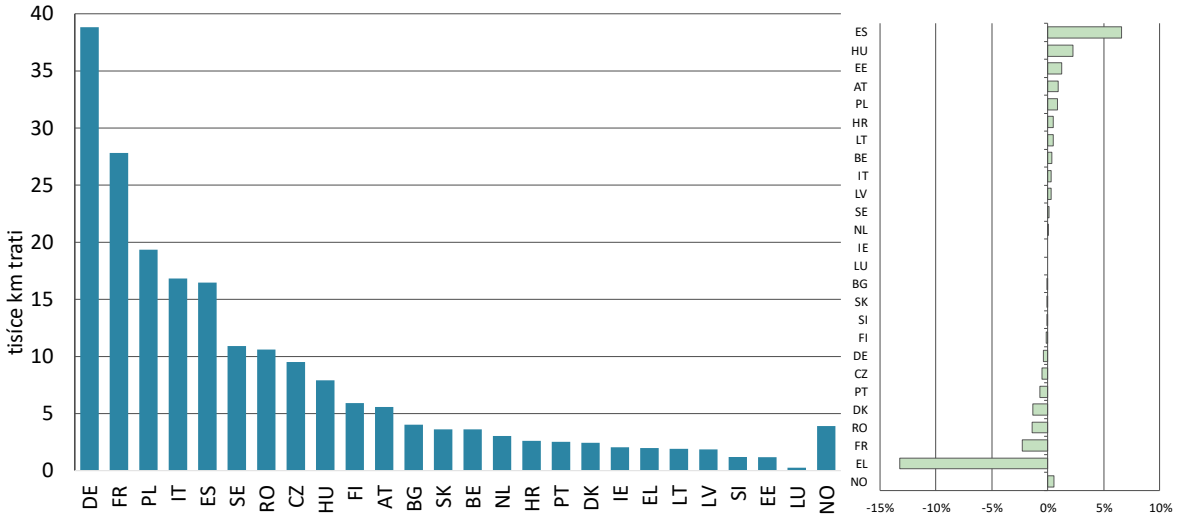
[5] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/database

[6] Norsko se RMMS účastní, jeho údaje však nejsou zahrnuty do součtů a průměrů EU.

4 ŽELEZNIČNÍ SÍŤ EU

Celková délka železniční sítě EU-27 činila v roce 2022 přibližně 202 131 kilometrů trati, což oproti roku 2018 představuje mírný nárůst o 0,1 %. Elektrifikováno je zhruba 57 % sítě, což je o 1,4 % více než v roce 2018.

Obrázek 1: Délka vnitrostátních sítí podle zemí (v tisících kilometrů trati, v roce 2022) a relativní změna (2018–2022)



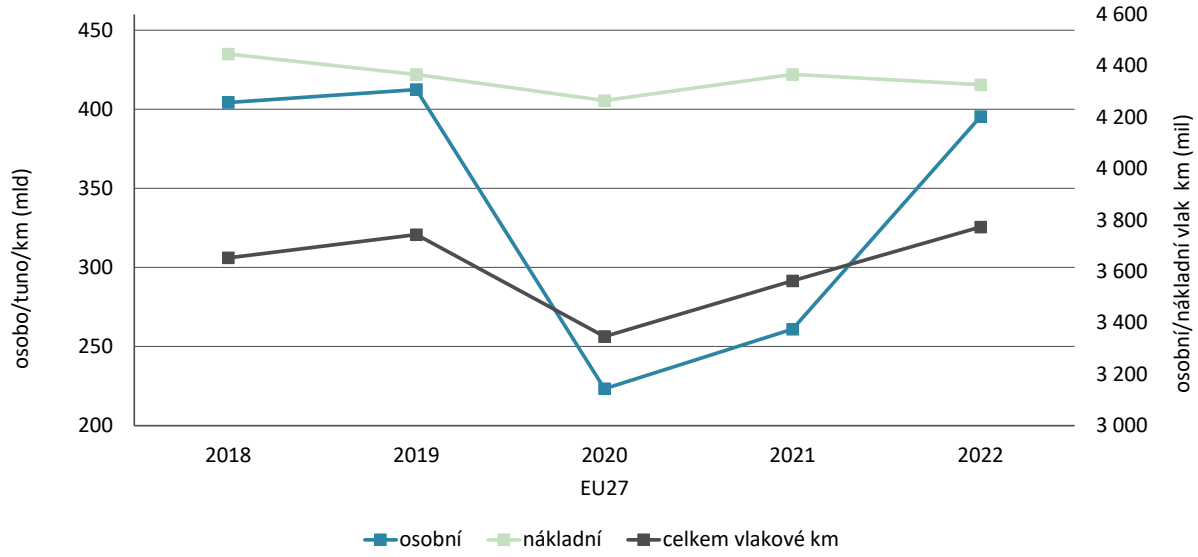
Zdroj: Eurostat, 2024
(https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00003/default/table?lang=en&category=t_rail)

Vysokorychlostní železniční síť v EU na konci roku 2022 zahrnovala 12 015 kilometrů, což je od roku 2018 nárůst o 10,4 %. Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu stanovila ambiciózní cíle pro vysokorychlostní železniční dopravu, jejíž objem by se měl ve srovnání s výchozím rokem 2015 do roku 2030 zdvojnásobit a do roku 2050 ztrojnásobit.

5 VÝVOJ SLUŽEB ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Po desetiletí mírného růstu měla na vlakové kilometry v EU (v osobní i nákladní dopravě) vážný dopad pandemie COVID-19. V roce 2020 objem nákladní dopravy ve vlakových kilometrech poklesl ve srovnání s rokem 2019 o 8 % a osobní doprava zaznamenala pokles ještě výraznější, a to o 46 %. Do roku 2021 se však objem nákladní dopravy zcela zotavil a dosáhl úrovní roku 2019, načež v roce 2022 došlo k mírnému poklesu. Pokud jde o osobní dopravu, ta se v roce 2022 vrátila na 96 % úrovně před pandemií a dosáhla 395 miliard osobokilometrů.

Obrázek 2: Objemy osobní a nákladní dopravy (osobokilometry, tunokilometry a vlakové kilometry, 2018–2022)

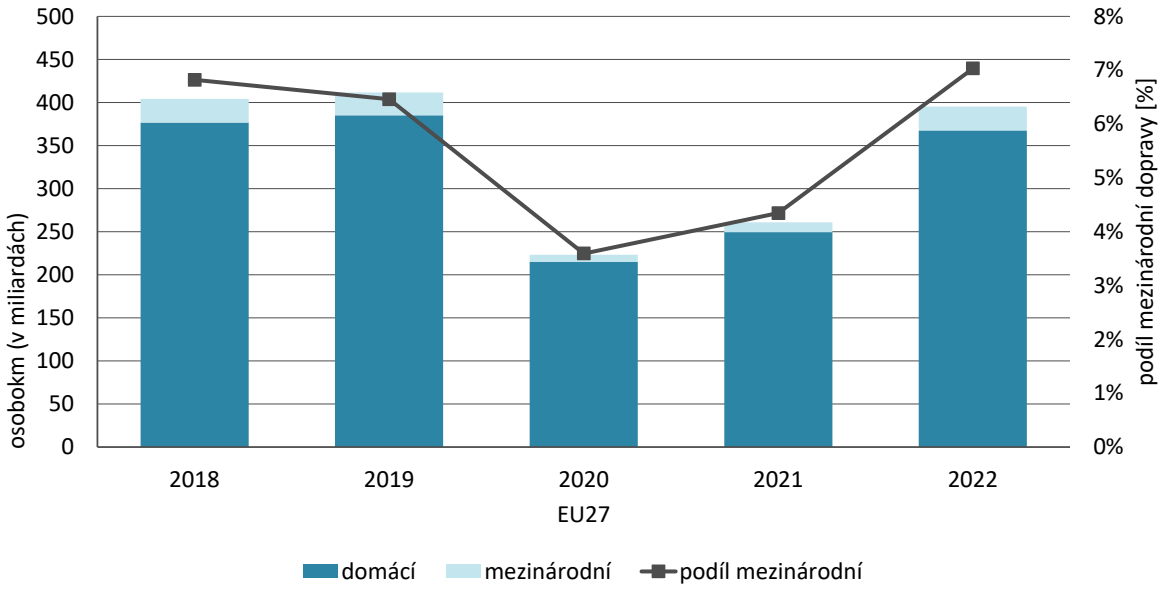


Zdroj: RMMS, 2022.

V roce 2022 bylo po železnici přepraveno přibližně 1,5 miliardy tun nákladu a 6,6 miliardy cestujících, což odráží oživení po prudkém poklesu zaznamenaném během pandemie COVID-19.

Nadále dominovala vnitrostátní osobní doprava, která představovala více než 93 % všech osobokilometrů v EU-27. Pandemie dále posílila převážně vnitrostátní povahu osobní železniční dopravy. Před krizí se mezinárodní osobní doprava podílela na celkové železniční dopravě přibližně 7 %, ale v roce 2020 tento podíl v důsledku omezení cestování klesl na méně než 4 %. Do roku 2022 se podíl mezinárodní železniční osobní dopravy vrátil na 7 %.

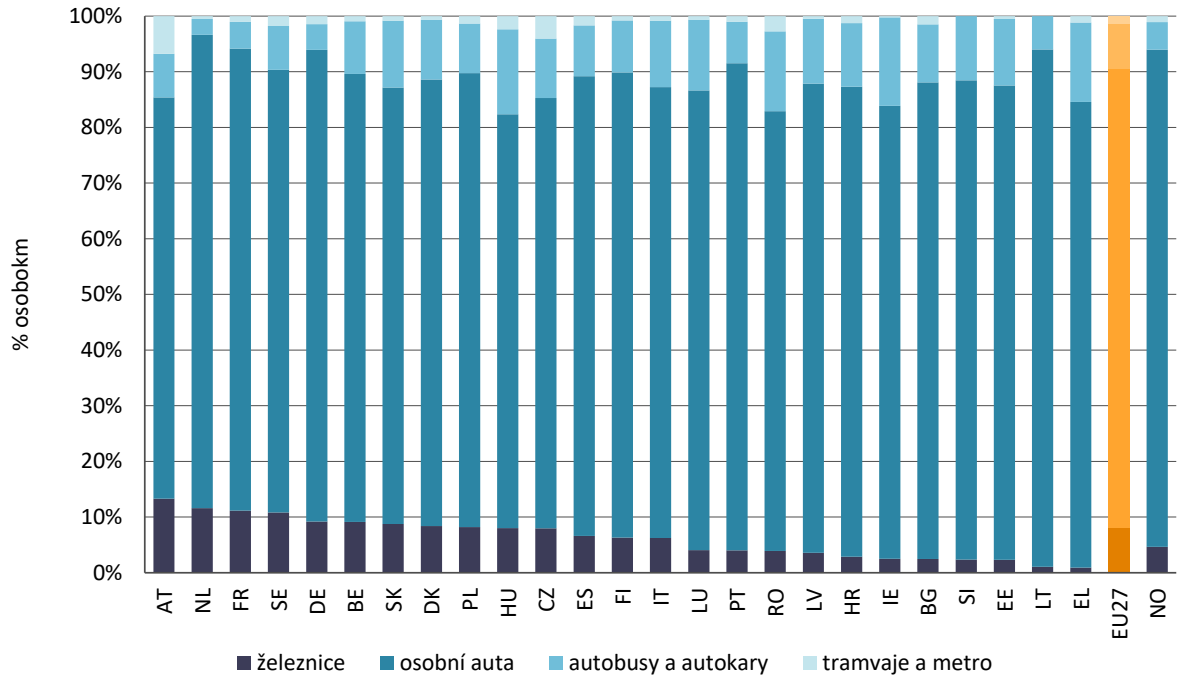
Obrázek 3: Vývoj objemu osobní železniční dopravy (vnitrostátní, mezinárodní a podíl mezinárodní dopravy na celkové dopravě) (v miliardách osobokilometrů, 2018–2022)



Zdroj: RMMS, 2022.

V roce 2020 průměrná tendence Evropanů k cestování po železnici prudce klesla z 934 osobokilometrů na obyvatele a rok v roce 2019 na 500 km na obyvatele a rok. Do roku 2022 se toto číslo zvedlo na 888 km na obyvatele. Podíl železniční dopravy na celkové dopravě, který v roce 2019 činil 7,8 %, se v roce 2020 snížil o 2,4 procentního bodu, protože více lidí volilo cestu osobním automobilem. Do roku 2022 se však tento podíl znovu zvýšil na 8,1 %, a překročil tak úroveň před pandemií. Osobní automobily (82,4 %) nicméně zůstaly dominantním dopravním prostředkem.

Obrázek 4: Rozdělení pozemní osobní dopravy podle druhu dopravy a zemí (% v roce 2022)

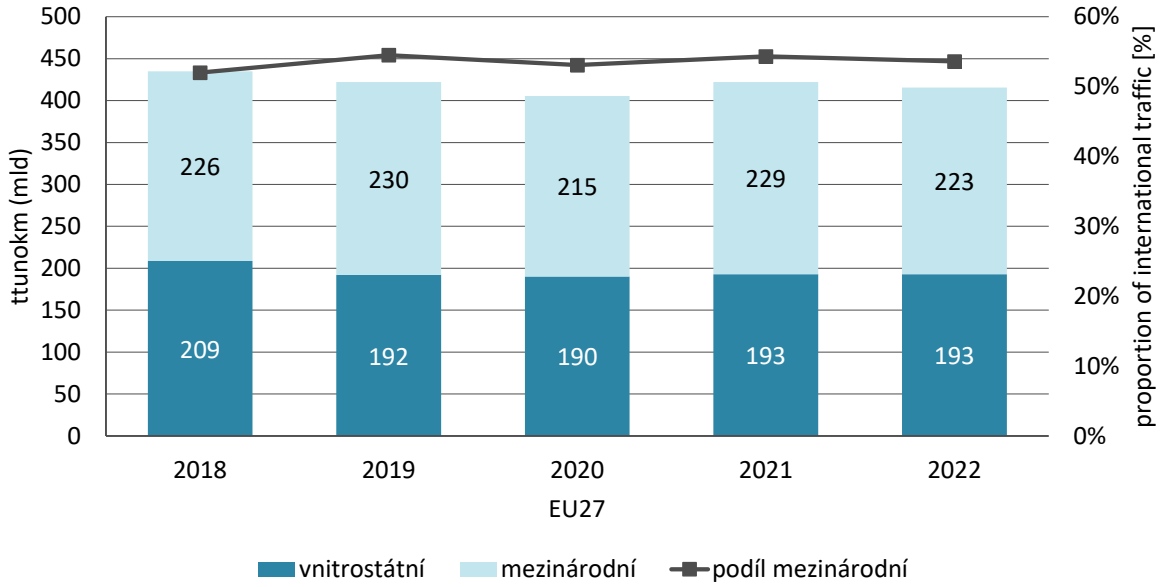


Zdroj: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_psmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms)

Celkový objem nákladní železniční dopravy v EU-27 se v důsledku pandemie snížil ze 422 miliard tunokilometrů v roce 2019 na 405 miliard v roce 2020. Do roku 2022 pak zase vyskočil na 416 miliard tunokilometrů, a přiblížil se tak úrovni před pandemií.

Podíl mezinárodní nákladní železniční dopravy zůstával po celé období trvale nad 50 %, přičemž v roce 2019 dosáhl 55 % a v roce 2022 se ustálil na 54 %. Tato stabilita kontrastuje s výraznějším dopadem pandemie na mezinárodní osobní železniční dopravu.

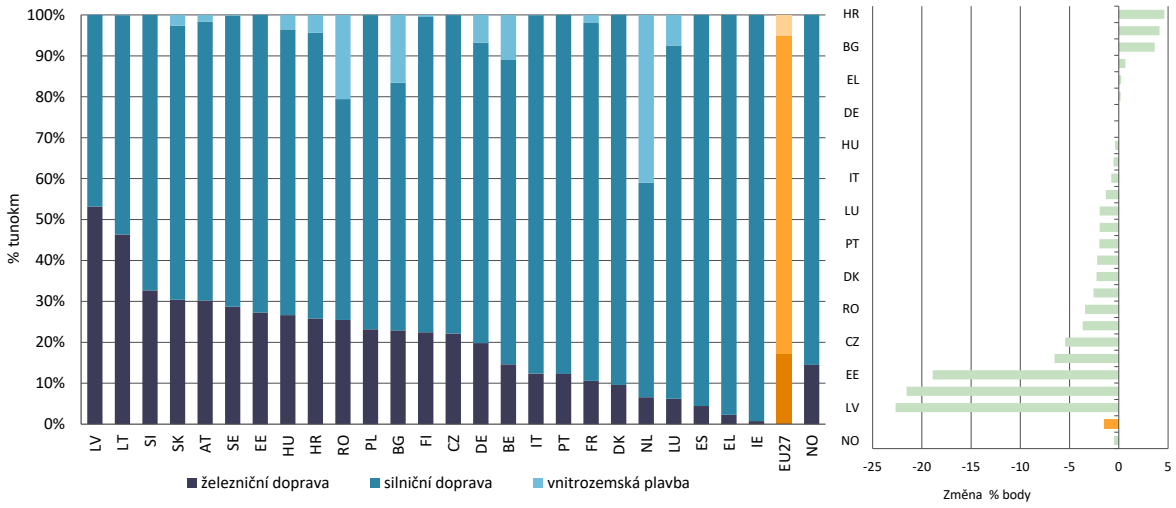
Obrázek 5: Vývoj objemu železniční nákladní dopravy (vnitrostátní, mezinárodní a podíl mezinárodní dopravy na celkové dopravě) (v miliardách tunokilometrů, 2018–2022)



Zdroj: RMMS, 2022.

V letech 2018–2022 zůstala dominantním druhem nákladní dopravy v EU-27 silniční doprava, přičemž její podíl na celkové pozemní nákladní dopravě v tunokilometrech trvale překračoval 75 % a v roce 2022 dosáhl 77,7 %. Ve stejném období poklesl podíl železniční dopravy z 18,7 % na 17,2 %, což svědčí o pokračujícím přechodu k silniční dopravě, ačkoli intermodální železniční doprava si vedla relativně lépe než přeprava sypkých materiálů a jednovozová přeprava. Celkový pokles se projevil zejména v Lotyšsku, Estonsku a Litvě, kde objem přepravy výrazně poklesl v důsledku omezení výměny s Ruskem.

Obrázek 6: Rozdělení pozemní nákladní dopravy podle druhu dopravy a zemí (% v roce 2022) a změna procentních bodů železniční dopravy (2018–2022)



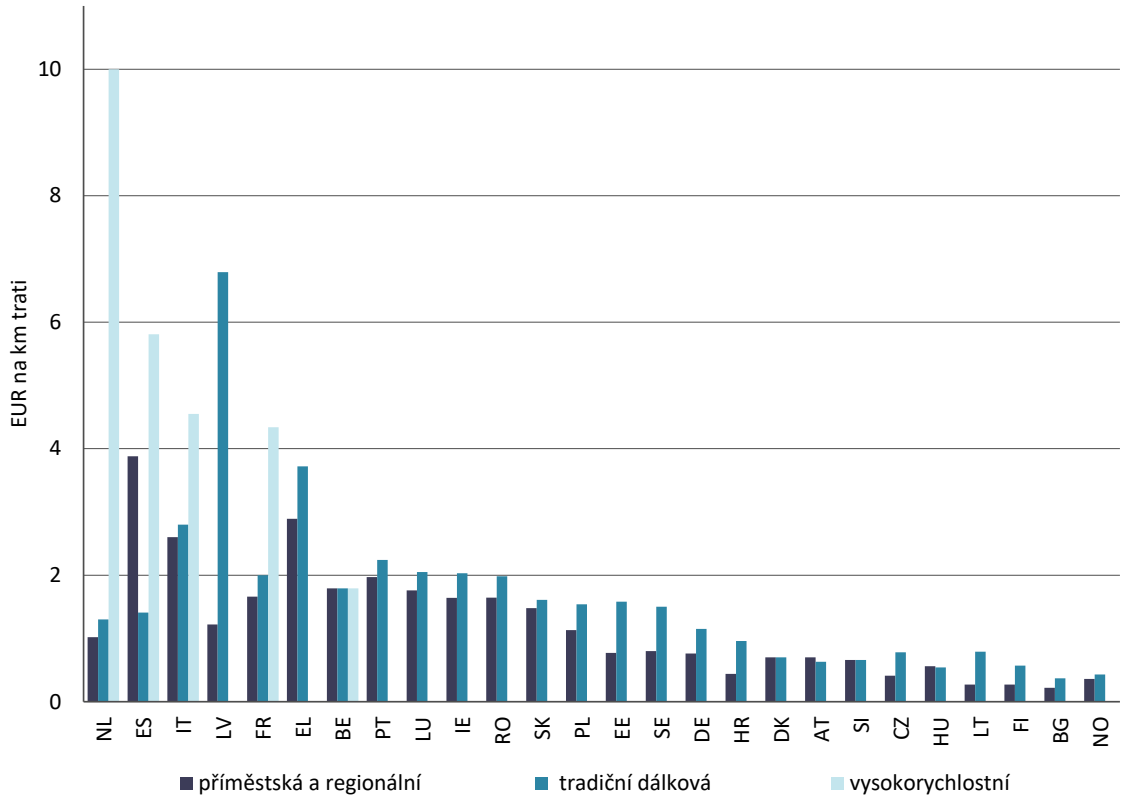
Zdroj: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms)

6 VÝVOJ RÁMCOVÝCH PODMÍNEK V ODVĚTVÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

6.1 Zpoplatnění infrastruktury

V roce 2022 byly poplatky za přístup k infrastruktuře vysokorychlostní železnice (bez přirážek) nadále vyšší než poplatky za ostatní osobní dopravu ve všech zemích, kde se tyto poplatky uplatňovaly. V členských státech s vysokorychlostními sítěmi však byly poplatky za přístup k vysokorychlostní železnici v roce 2022 obecně nižší než v roce 2018.

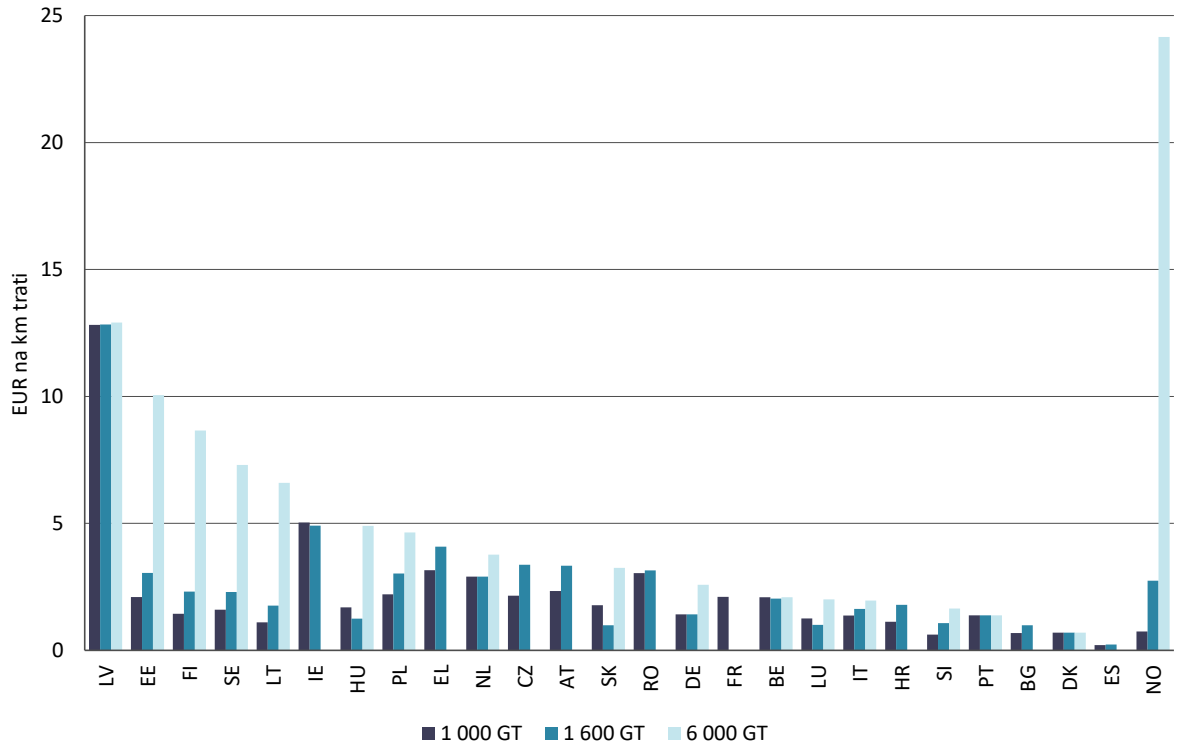
Obrázek 7: Poplatky za přístup (bez přirážek) pro různé kategorie osobních vlaků podle zemí (EUR za vlakový kilometr, 2022)



Zdroj: RMMS, 2022.

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

Obrázek 8: Poplatky za přístup (bez přirážek) pro různé kategorie nákladních vlaků podle zemí (EUR za vlakový kilometr, 2022)



Zdroj: RMMS, 2022.

Aby se zmírnil hospodářský dopad pandemie COVID-19, umožnilo nařízení (EU) 2020/1429, přijaté v říjnu 2020, členským státům dočasně tyto poplatky prominout nebo snížit nebo odložit jejich splatnost[7]. Toto opatření přineslo železničním podnikům, zejména v osobní dopravě, zásadní finanční úlevu, protože objem dopravy se snížil. Použitelnost nařízení, jež byla původně stanovena na omezenou dobu, byla čtyřikrát prodloužena a nakonec skončila dne 31. prosince 2022. Nařízení sehrálo klíčovou roli v zachování železničního provozu během pandemie a podpořilo oživení odvětví, poté co se osobní doprava obnovila.

6.2 Přidělování kapacity a omezení infrastruktury

V roce 2022 činila kombinovaná intenzita využívání železniční sítě EU-27 (nákladní a osobní vlaky) 18,7 tisíce vlakových kilometrů na kilometr trati, což je o něco více než před pandemií (18,1 v roce 2018). Osobní vlaky se na tomto využití podílely 79 %.

Celková délka tratí prohlášených za přetížené v EU-27 v letech 2018 až 2020 prudce vzrostla, ale v roce 2022 mírně poklesla na 6 711 kilometrů, včetně 3 523 kilometrů koridorů pro nákladní železniční dopravu. Prudký nárůst oproti roku 2018 byl z velké části způsoben změnou italských kritérií pro vyhlášení kongesce.

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

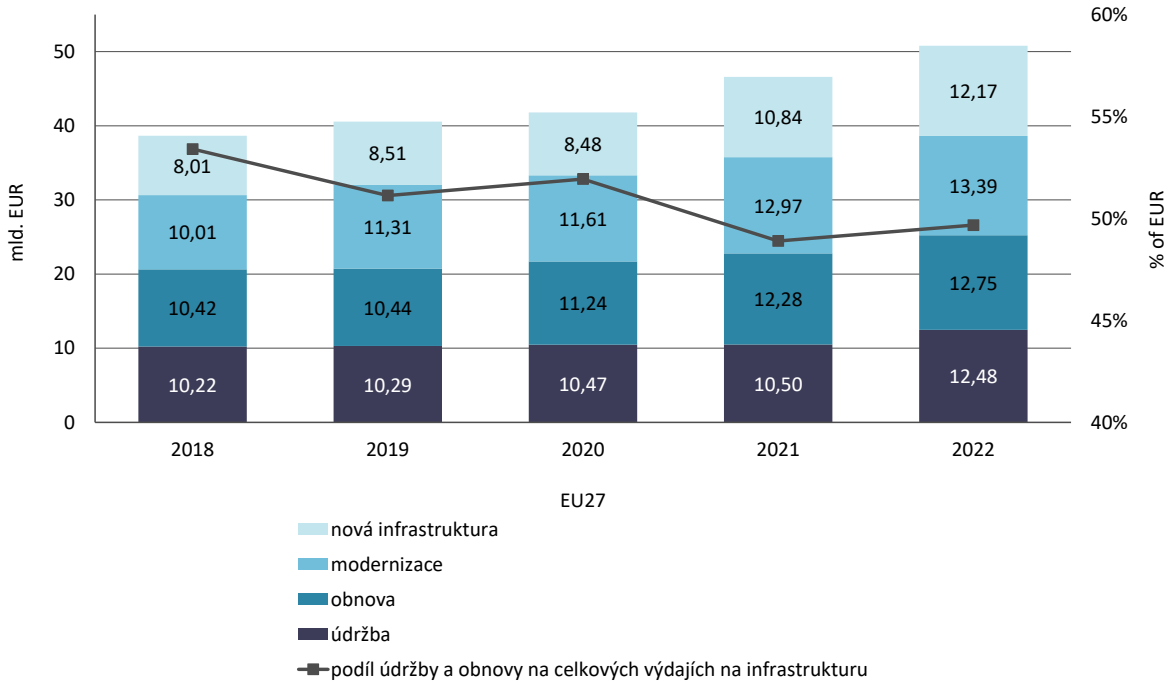
V případech kongesce členské státy nejčastěji upřednostňují spoje poskytované v rámci závazku veřejné služby a dále pak služby mezinárodní osobní dopravy, zatímco nákladní doprava má nejvyšší prioritu jen zřídka[8].

Na podporu účinnějšího využívání sítě a řešení nekompatibility mezi staršími vnitrostátními systémy řízení vlaků se zavádí evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) jako společný evropský signalizační systém. V době zveřejnění této zprávy bylo systémem ERTMS vybaveno přibližně 14 % hlavní sítě a pro dalších 19 % jsou uzavřeny smlouvy. I když byl dosažen pokrok, zavádění nadále zaostává za původními cíli. takže je třeba zvýšit úsilí o urychlení zavádění.

6.3 Výdaje na infrastrukturu a její financování

Celkové nominální výdaje na infrastrukturu v EU-27 vzrostly z 38,7 miliardy EUR v roce 2018 na 50,8 miliardy EUR v roce 2022. Výdaje byly mezi jednotlivými kategoriemi v roce 2022 rozděleny poměrně rovnoměrně: 25 % na údržbu, 25 % na obnovu, 26 % na modernizaci a 24 % na investice do nové infrastruktury. Navzdory výraznému nominálnímu růstu zmírňovala v tomto období reálný růst vysoká inflace. Po úpravě na cenovou úroveň roku 2018 byl skutečný růst mírnější a v reálném vyjádření činil přibližně 5 %.

Obrázek 9: Výdaje na infrastrukturu a podíl výdajů na údržbu a obnovu (v miliardách EUR, 2018–2022)



Zdroj: RMMS, 2022.

V roce 2022 činily v EU-27 celkové výdaje na údržbu a obnovu 25,2 miliardy EUR, což představovalo 50 % celkových výdajů na infrastrukturu, přičemž mezi jednotlivými zeměmi

[8] Celkem čtrnáct zemí uvedlo, že v případě kongesce dává přednost provozu v rámci závazku veřejné služby. V praxi však může v určitých obdobích nebo v závislosti na místních podmínkách docházet k odchylkám.

byly značné rozdíly. Hlavním zdrojem financování zůstaly vnitrostátní rozpočty, které se na celkových výdajích na železniční infrastrukturu podílely 70 %. Spolufinancování EU představovalo 8 %, zatímco zbývajících 22 % pocházelo z jiných zdrojů, jako jsou půjčky, kapitálové financování a poplatky.

6.4 Kvalita služeb železniční dopravy

Hlavní prioritou jednotného evropského železničního prostoru zůstává bezpečnost a Agentura Evropské unie pro železnice (ERA) nepřetržitě sleduje pokrok v oblasti bezpečnosti a interoperability. Zpráva agentury ERA z roku 2024[9] znovu potvrzuje, že evropská železniční doprava zůstává jedním z nejbezpečnějších druhů dopravy, když riziko úmrtí při cestování automobilem je téměř 84krát vyšší než při cestování po železnici a cestování autobusem je 7,3krát rizikovější než cestování po železnici.

Průměrná dochvilnost regionální a místní osobní dopravy[10] v EU-27 činila v roce 2022 90 %, což je méně než 94 % v roce 2020, ale stále více než před pandemií. Dochvilnost dálkové a vysokorychlostní osobní dopravy klesla z 93 % v roce 2020 na 87 % v roce 2022.

Pokud jde o spolehlivost[11], podíl zrušených regionálních a místních spojů se zvýšil z 1,9 % v roce 2018 na 4,4 % v roce 2022. U dálkové a vysokorychlostní dopravy vzrostl podíl zrušených spojů z 1,3 % v roce 2018 na 4,9 % v roce 2022. Mezi problémy, které ovlivňují spolehlivost, patří nedostatek zaměstnanců, stárnoucí infrastruktura a neprovedená údržba.

V železniční nákladní dopravě činila v roce 2022 průměrná dochvilnost[12] vnitrostátních spojů v EU-27 56 %, zatímco v mezinárodní nákladní dopravě to bylo 42 %. Podíl zrušených vnitrostátních spojů nákladní dopravy dosáhl v roce 2022 8,1 %, zatímco mezinárodních spojů bylo zrušeno 14,5 %.

6.5 Smlouvy o veřejných službách

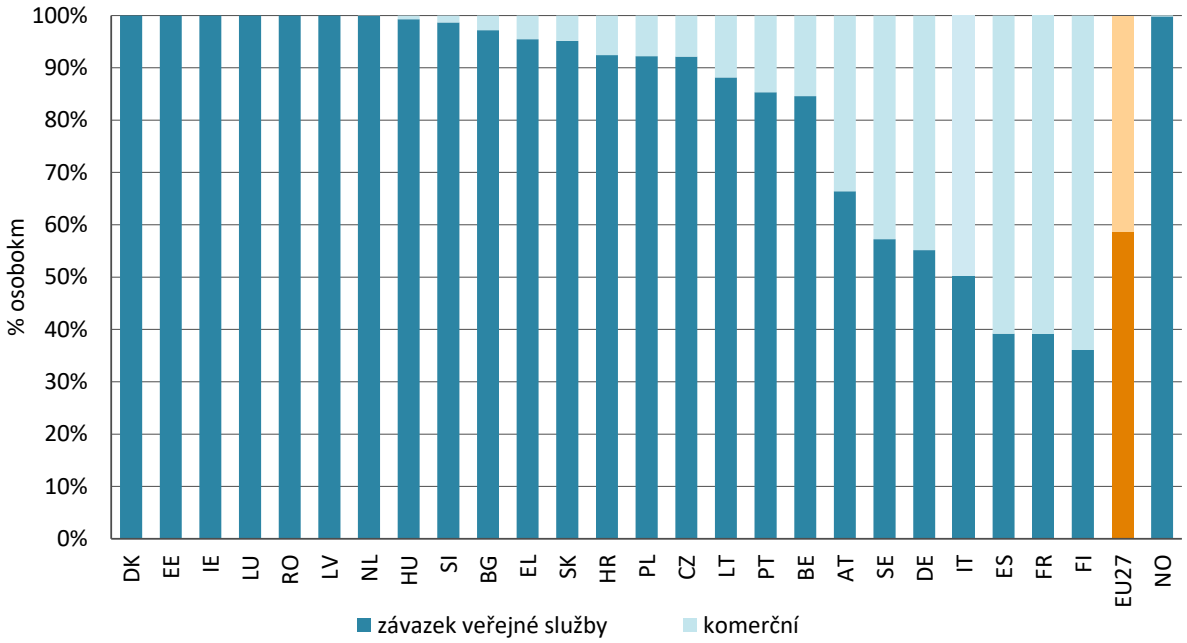
V roce 2022 představovaly služby osobní dopravy v rámci závazku veřejné služby v průměru 58,7 % z celkových osobokilometrů v EU-27, což je pokles z 66 % v roce 2020. Tento pokles odráží postupný posun směrem ke konkurenčnějšímu železničnímu trhu. Téměř veškerá osobní doprava byla zajištěna v rámci závazku veřejné služby v Dánsku, Estonsku, Irsku, Lotyšsku, Lucembursku, Nizozemsku a Rumunsku. Doprava v rámci závazku veřejné služby je převážně vnitrostátní a představuje 99,1 % osobokilometrů v rámci závazku veřejné služby v roce 2022, přičemž převažují regionální spoje nad dálkovými.

Podíl komerčních provozovatelů na trhu se v letech 2018 až 2022 zvýšil. V komerční osobní dopravě měli konkurenti v roce 2022 podíl na trhu 12,6 %, což představuje nárůst oproti 6 %

[9] Zpráva o bezpečnosti a interoperabilitě železnic v EU 2024(https://www.era.europa.eu/content/report-railway-safety-and-interoperability-eu-2024).
[10] Podle RMMS jede spoj pro přepravu cestujících dochvilně, pokud zpoždění nepřesahuje pět minut.
[11] Definováno z hlediska podílu zrušených spojů.
[12] Podle RMMS jede nákladní spoj dochvilně, pokud zpoždění nepřesahuje 15 minut.

v roce 2018. Na trhu přepravy v rámci závazku veřejné služby vzrostl podíl konkurentů v roce 2022 na 21 %, což představuje nárůst o 8 procentních bodů oproti roku 2018.

Obrázek 10: Podíl přepravy cestujících nabízené v rámci závazku veřejné služby a komerční železniční dopravy podle zemí (% osobokilometrů, 2022)



Zdroj: RMMS, 2022.

V roce 2022 bylo 29 % z 231 miliard osobokilometrů pokrytých v rámci závazku veřejné služby v EU-27 obsluhováno službami nasmlouvanými prostřednictvím nabídkového řízení. Stejně jako v předchozích letech se největší objemy cestujících přepravených službami nasmlouvanými prostřednictvím nabídkových řízení soustředily do dvou zemí, které železniční dopravu liberalizovaly již dříve: do Německa (81 %) a Švédska (13 %). Kompenzace za závazek veřejné služby jsou i nadále významným zdrojem příjmů železničních podniků ve většině členských států.

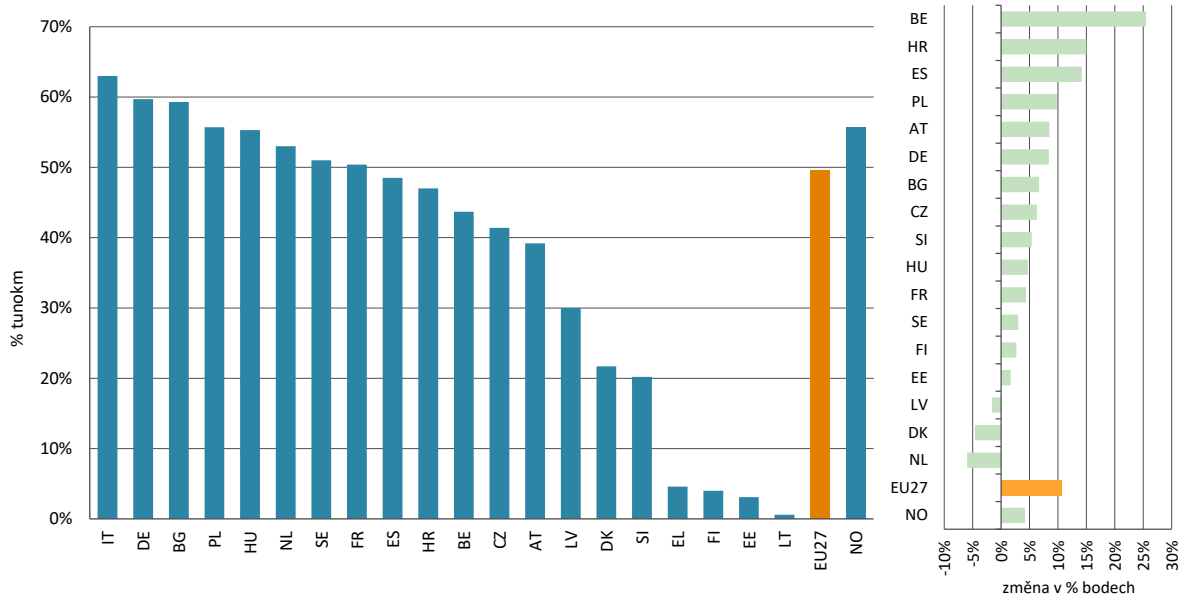
6.6 Poskytování licencí

V roce 2022 bylo v EU-27 nahlášeno celkem 1 202 aktivních licencí pro železniční podniky, což je nárůst oproti 1 192 v roce 2020. Nejvyšší počet aktivních licencí má nadále Německo, kde má licenci 490 železničních podniků, následuje Polsko se 126 podniky a Česko se 109 podniky.

6.7 Míra otevřenosti trhu a využívání práv přístupu

V roce 2022 dosáhl podíl nových účastníků na trhu v odvětví nákladní železniční dopravy v EU-27 49 %, čímž pokračoval vzestupný trend od roku 2018, kdy to bylo 39 %.

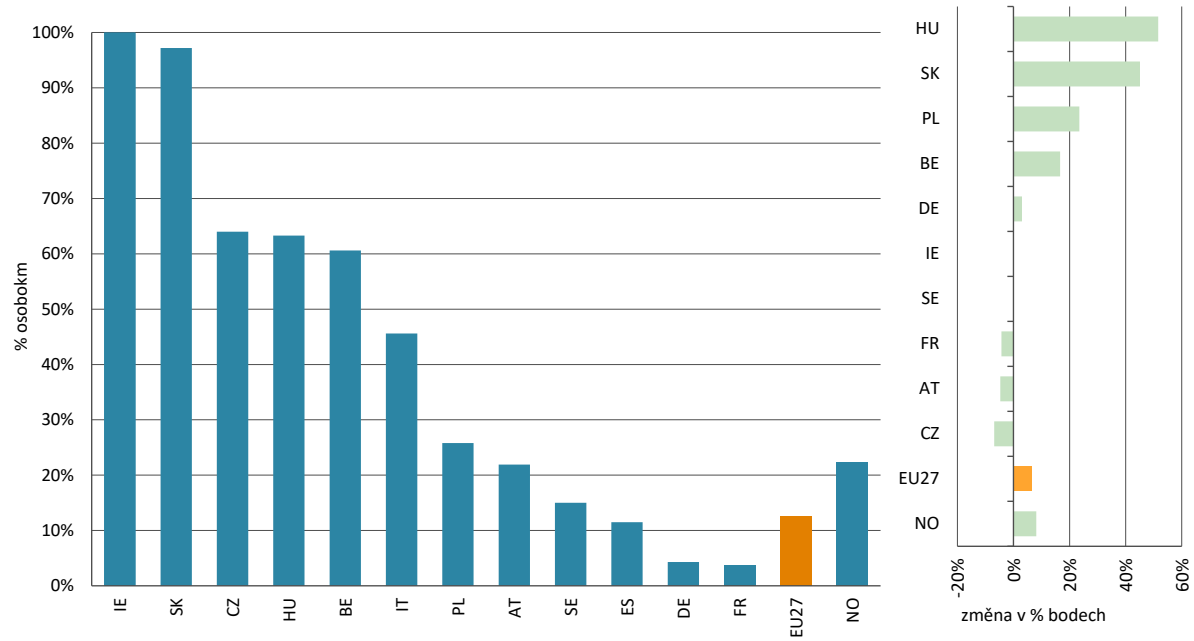
Obrázek 11: Podíl konkurentů na trhu železniční nákladní dopravy podle zemí (% v roce 2022) a změna v procentních bodech (2018–2022)



Zdroj: RMMS, 2022.

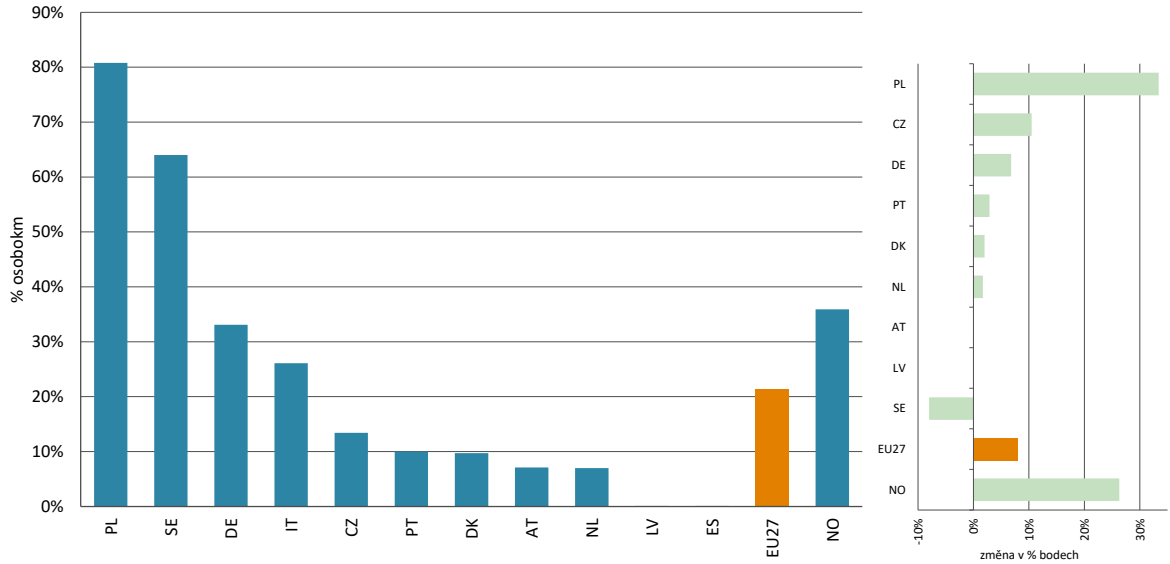
V komerční osobní železniční dopravě měli noví účastníci v roce 2022 podíl na trhu 12,6 %, což je téměř dvojnásobek oproti 6,6 % zaznamenaným v roce 2020. Na trhu vnitrostátní osobní dopravy v rámci závazku veřejné služby v roce 2022 měli konkurenti 21% tržní podíl, což představuje výrazný nárůst z 18,5 % v roce 2020.

Obrázek 12: Podíl konkurentů na trhu komerční přepravy cestujících podle zemí (% v roce 2022) a změna v procentních bodech (2018–2022)



Zdroj: RMMS, 2022.

Obrázek 13: Podíl konkurentů na trhu přepravy cestujících v rámci závazku veřejné služby v jednotlivých zemích (% v roce 2022) a změna v procentních bodech (2018–2022)



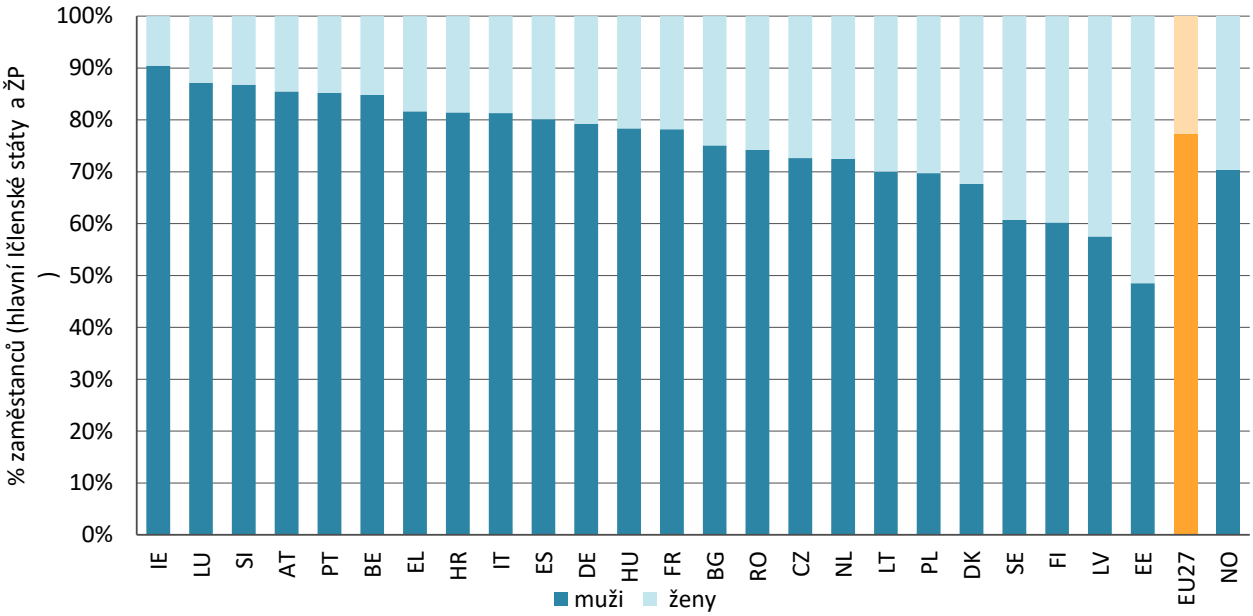
Zdroj: RMMS, 2022.

6.8 Zaměstnanost a sociální podmínky

Do konce roku 2022 bylo v železničním odvětví v EU-27 zaměstnáno přibližně 900 000 osob, z toho 511 000 v železničních podnicích a 389 000 u provozovatelů infrastruktury. To vyjadřuje mírný pokles oproti údajům z roku 2020.

Zaměstnanci železnic jsou stále převážně muži, přičemž ženy v roce 2022 tvořily pouze 23 % zaměstnanců, což je o jeden procentní bod více než v roce 2020.

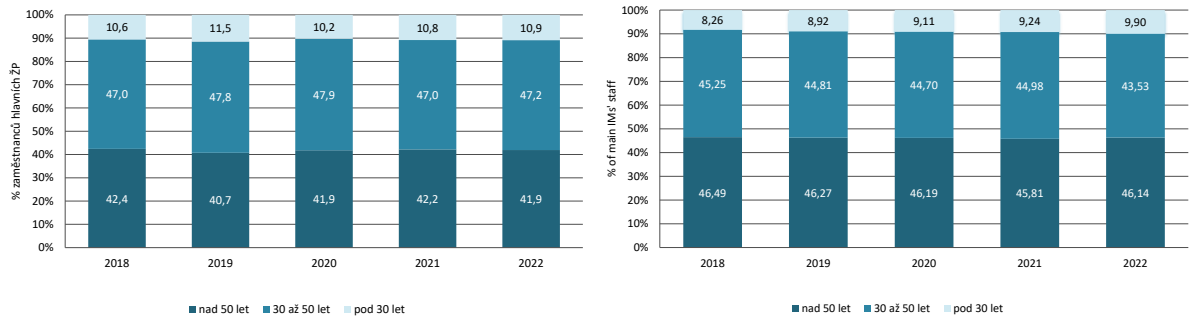
Obrázek 14: Celkový počet zaměstnanců (hlavní provozovatelé infrastruktury a železniční podniky) podle pohlaví (% v roce 2022)



Zdroj: RMMS, 2022.

Problémem je i nadále stárnutí pracovní síly, i když došlo k mírnému zlepšení. V roce 2022 bylo 41,9 % zaměstnanců železničních podniků starších 50 let, což je mírný pokles oproti 42,4 % v roce 2018. Podíl mladších zaměstnanců ve věku do 30 let se mírně zvýšil z 10,6 % v roce 2018 na 10,9 % v roce 2022.

Obrázek 15: Zaměstnanci podle věkových skupin, hlavní železniční podniky a provozovatelé infrastruktury (v %, 2018–2022)



Zdroj: RMMS, 2022.

Nejběžnějším pracovním poměrem je jak pro zaměstnance provozovatelů infrastruktury, tak pro zaměstnance železničních podniků i nadále zaměstnání na plný úvazek.

7 Závěry

Evropské železniční odvětví prokázalo po pandemii COVID-19 značnou odolnost. Osobní doprava, která v roce 2020 zaznamenala prudký pokles o 46 % oproti roku 2019, se v roce 2022 vrátila na 96 % úrovně před pandemií a celkový počet osobokilometrů dosáhl 395 miliard. Nákladní doprava zaznamenala mírnější dopad, přičemž oživení bylo dosaženo již v roce 2021, kdy se objemy vrátily na úroveň roku 2019. V roce 2022 však na trhu železniční nákladní dopravy opět došlo k mírnému poklesu objemů.

Oživení železničního odvětví podpořily cílené zásahy EU, včetně nařízení (EU) 2020/1429, které členským státům umožnilo prominout poplatky za přístup, aby se zmírnila finanční zátěž železničních podniků. Tato opatření poskytla okamžitou úlevu a umožnila odvětví udržet provoz v době vrcholící pandemie. S tím, jak členské státy pokračují v provádění národních plánů pro oživení a odolnost v rámci Nástroje EU pro oživení a odolnost, budou investice do železnic hrát ústřední roli při podpoře hospodářského růstu a růstu souvisejícího s mobilitou.

Železniční doprava zůstává klíčovou součástí strategie EU pro dosažení cílů v oblasti klimatu. S pouhými 0,3 % celkových emisí skleníkových plynů z dopravy je železniční doprava nejekologičtějším druhem motorizované dopravy. Elektrifikace 57 % železniční sítě EU a pokračující dovybavování nákladních vozů tišími a ekologičtějšími technologiemi podtrhují závazek odvětví snižovat svou environmentální stopu. Cílem investic do železniční dopravy v rámci Zelené dohody a Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu je do roku 2050 zdvojnásobit nákladní železniční dopravu a ztrojnásobit vysokorychlostní osobní dopravu ve srovnání s výchozím rokem 2015, což by znamenalo významný posun směrem k udržitelné dopravě.

Problémem je i nadále hlukové znečištění. V Evropě je totiž škodlivému železničnímu hluku vystaveno 22 milionů lidí. Tento problém řeší iniciativy EU, jako je dovybavování nákladních vozů tichými brzdovými špalíky a revize technických specifikací pro hluk. Pro dosažení ambiciózních cílů udržitelnosti je zásadní pokračující finanční a regulační podpora.

Hospodářskou soutěž v evropském železničním odvětví podnítila liberalizace trhu a noví účastníci získávají významný tržní podíl, zejména v nákladní dopravě. V tomto segmentu se průměrný podíl konkurentů na trhu v EU-27 mezi lety 2018 a 2022 zvýšil z 39 % na 49 %. Na trhu osobní dopravy byl nárůst tržního podílu konkurentů rovněž pozoruhodný, a to jak v případě komerčních služeb (12,6% podíl na trhu, přičemž mezi lety 2018 a 2022 došlo k nárůstu o 6,6 %), tak v případě dopravy v rámci závazku veřejné služby (21% podíl na trhu, tj. nárůst o 8 % oproti roku 2018). Přetrvávají však problémy, včetně rozdílů v poplatcích za přístup a potřeby rovnoměrnějšího provádění stávajících předpisů v jednotlivých členských státech. Jelikož pravidla čtvrtého železničního balíčku13 se nyní již uplatňují plně, očekává se další otevření trhu, což by mělo podpořit inovace a zvýšit kvalitu služeb pro cestující i nákladní dopravu.

[13] Přechodné období stanovené v nařízení (ES) č. 1370/2007, které členským státům umožnilo postupně otevírat své železniční trhy a vypisovat nabídková řízení na smlouvy o veřejných službách v železniční dopravě, skončilo v prosinci 2023.

Komise bude i nadále pečlivě sledovat, zda je čtvrtý železniční balíček14 správně převeden do vnitrostátního práva a prováděn, aby se zajistilo, že bude plně využit jeho potenciál.

V roce 2022 měla významný podíl na železniční přepravě cestujících doprava v rámci závazku veřejné služby. Osobní doprava v rámci závazku veřejné služby představovala v průměru 58,7 % celkových osobokilometrů v EU-27, což představuje pokles z 66 % v roce 2020. To naznačuje postupný posun směrem ke konkurenčnějšímu železničnímu trhu. Nabídkových řízení na závazky veřejné služby přibylo a očekává se, že jich bude víc i v nadcházejících letech, což přinese zkvalitnění služeb a zefektivnění nákladů. Stále však přetrvávají problémy při hledání rovnováhy mezi liberalizací trhu a zajištěním spravedlivého přístupu, zejména v méně osídlených regionech. EU podporuje větší transparentnost a hospodářskou soutěž v zájmu optimalizace sociálního a hospodářského dopadu.

Vysokorychlostní železniční doprava je základním kamenem modernizace dopravy v Evropě. V roce 2022 se síť rozšířila na 12 015 kilometrů a do roku 2035 se plánuje dalších 1 600 kilometrů. Lídry v oblasti investic do vysokorychlostní železnice jsou i nadále Španělsko, Francie a Itálie, a přispívají tak k lepšímu propojení a zkrácení cestovních časů na celém kontinentu.

Investice do infrastruktury jsou stále kriticky důležité a EU na ně vyčleňuje značné finanční prostředky prostřednictvím mechanismů, jako je Nástroj pro propojení Evropy a Fond soudržnosti. Tyto investice upřednostňují projekty, které řeší úzká místa, zlepšují multimodální konektivitu a modernizují stávající infrastrukturu. Důraz na digitalizaci, včetně zavedení systému ERTMS, dále posiluje schopnost železnice uspokojovat budoucí potřeby mobility.

Digitální technologie by měly do železničního odvětví přinést významná zlepšení, zvýšit efektivitu provozu a pohodlí cestujících. Zavedení systému ERTMS, který je klíčovou součástí strategie EU pro digitální transformaci, zlepší interoperabilitu a bezpečnost v evropských železničních sítích, přestože doposud byl systém ERTMS instalován nebo jeho instalace nasmlouvána na pouhých 33 % hlavní sítě. Investice do inteligentních systémů prodeje jízdenek a datových platforem v reálném čase kromě toho pomohou železnici učinit přístupnější a uživatelsky přívětivější pro cestující.

Inovace prostřednictvím společného podniku po evropské železnice přispívají k rozvoji oblastí, jako jsou automatizační systémy pro řízení vlaků, digitální řízení nákladu a udržitelná správa majetku. Tyto iniciativy jsou v souladu s širšími cíli EU, jejichž cílem je učinit ze železnice páteř multimodálního a udržitelného dopravního systému.

Spolu s tím, jak se Evropa transformuje směrem k ekologičtější a propojenější budoucnosti, bude železnice hrát klíčovou roli při snižování emisí, zvyšování mobility a oživování hospodářského růstu. Pro naplnění vize EU o udržitelném dopravním systému do roku 2050 je nezbytné pokračující investování do infrastruktury, další otevírání trhu a technologické inovace. Klíčovými prioritami v nadcházejících letech bude proto kompletní realizace čtvrtého železničního balíčku, posilování přeshraniční konektivity, řešení kapacitních omezení a zajištění spravedlivějšího přístupu k železničním službám.

[14] Zejména zda je dodržována zásada povinných nabídkových řízení na smlouvy o veřejných službách v osobní železniční dopravě.

Díky integraci těchto strategických prvků má evropské železniční odvětví šanci stát se lídrem v transformaci dopravního ekosystému kontinentu a dostát svému příslib udržitelné, efektivní a inkluzivní mobility.