EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 13.9.2023.
COM(2023) 510 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

Osmo izvješće o praćenju razvoja željezničkog tržišta na temelju članka 15. stavka 4. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća

{SWD(2023) 288 final}

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

Osmo izvješće o praćenju razvoja željezničkog tržišta na temelju članka 15. stavka 4. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća

1. GLAVNI NALAZI

Pouzdano praćenje željezničkog tržišta vrlo je važno za razumijevanje razvoja tržišta i donošenje utemeljenih odluka o politikama.

Ovo izvješće obuhvaća podatke do 2020., među ostalim o utjecaju pandemije bolesti COVID-19 na taj sektor.

Postoji nekoliko glavnih nalaza za razdoblje 2015.–2020.

- Od 2015. do 2019. prijevoz putnika izražen u putničkim kilometrima u prosjeku se povećavao za 3 % godišnje. No 2020. broj putničkih kilometara naglo se smanjio za 46 % zbog mjera povezanih s pandemijom bolesti COVID-19, uključujući ograničenja putovanja[1].

- Od 2015. do 2019. prijevoz robe izražen u tonskim kilometrima također se povećavao za 3 % godišnje. Pandemija je utjecala i na željeznički prijevoz robe, ali manje nego na željeznički prijevoz putnika, a od 2019. do 2020. zabilježen je pad za 8 %.

- Od 2015. do 2019. modalni udio željezničkog prijevoza putnika neznatno se povećao u većini zemalja. No 2020. smanjio se za 2,4 postotna boda zbog pandemije. Pandemija je utjecala i na potražnju (osobne sklonosti zbog kojih se povećala upotreba osobnih prijevoznih sredstava) i na ponudu (otkazivanje nekih komercijalnih vlakova) željezničkog prijevoza.

- Od 2015. do 2020. duljina mreže pruga velikih brzina povećala se za gotovo 1 500 km, dok se 2020. broj putničkih kilometara u uslugama prijevoza željeznicama velikih brzina drastično smanjio zbog ograničenja putovanja povezanih s pandemijom. No podaci za 2019. pokazuju obećavajuća kretanja broja putničkih kilometara. Ako se trend povećanja broja putničkih kilometara od 2015. do 2019. nastavi, ostvarit će se i premašiti ciljevi iz Strategije za održivu i pametnu mobilnost koji se odnose na broj putnika koji se koriste uslugama prijevoza željeznicama velikih brzina do 2030. i 2050.

- Broj aktivnih dozvola željezničkih prijevoznika 2020. iznosio je 1 192, što je povećanje od 100 dozvola u odnosu na 2018.

- Prosječni tržišni udio novih sudionika u odnosu na postojeće sudionike 2020. iznosio je:

    - 46 % tržištâ željezničkog prijevoza robe, što je povećanje od 11 postotnih bodova u odnosu na 2015.,

[1] Preliminarni podaci prikupljeni za 2021. pokazuju da se željeznički prijevoz i putnika i robe postupno oporavlja.

- 14 % tržištâ prijevoza putnika (zajedno za prijevoz na temelju ugovora o javnim uslugama i komercijalni prijevoz), što je povećanje od 2 postotna boda u odnosu na 2015.

– Željeznica je i dalje jedna od najsigurnijih vrsta prijevoza.

– Krajem 2020. u željezničkom sektoru bilo je zaposleno više od 910 000 osoba. To je neznatno smanjenje u odnosu na 2018.

2. METODOLOGIJA

Ovo je izvješće osmo izdanje izvješća o praćenju željezničkog tržišta, koje Komisija svake dvije godine dostavlja Europskom parlamentu i Vijeću na temelju članka 15. stavka 4. Direktive 2012/34/EU[2]. Svrha je ovog izvješća pružiti pregled glavnih razvojnih kretanja na željezničkim tržištima u kontekstu politike EU-a u području željezničkog tržišta[3]. U prvom su planu kretanja od 2015. do 2020., pri čemu se upućuje na podatke iz 2019. kako bi se istaknuli učinci pandemije bolesti COVID-19, te na kretanja i razvoj politika od kraja izvještajnog razdoblja do datuma pripreme ovog izvješća.

Osim podataka za praćenje željezničkog tržišta (dalje u tekstu: RMMS) koje su dostavile države članice i Norveška, u ovom izvješću upotrebljavaju se i podaci iz statističke knjižice „Promet u EU-u u brojkama” (*EU transport in figures*)[4], izvješća ERA-e[5], Eurostata[6], statistički podaci koje su prikupile razne sektorske organizacije te podaci iz prezentacija i studija. U slučajevima u kojima je Uredba RMMS jedini izvor u izvješću se procjenjuju kretanja za razdoblje od 2015. do 2020. kako bi se osigurala usporedivost podataka. Kad se upotrebljavaju drugi izvori, u izvješću su prikazana i kretanja tijekom duljeg razdoblja.

Agregirani podaci i prosječne vrijednosti odnose se na EU-27 (trenutačan broj država članica EU-a[7]).

3. ŽELJEZNIČKI PRIJEVOZ I ODRŽIVOST

Od 1990. u željezničkom prijevozu gotovo kontinuirano se smanjuju izravne emisije stakleničkih plinova, a od svih vrsta prijevoza unutar EU-a 2020. željeznicom je prevezeno približno 11,5 % ukupne količine robe i 5,1 % ukupnog broja putnika. Iako su se od 1990. do 2019. emisije u željezničkom prijevozu kontinuirano smanjivale, željeznički prijevoz robe izražen u tonskim kilometrima povećao se za gotovo 10 %, a broj putničkih kilometara povećao se za približno 35 %. Željeznica općenito manje onečišćuje okoliš te je energetski učinkovitija od ostalih motoriziranih prijevoznih sredstava. Podaci iz 2020. pokazuju da je udio željezničkog prijevoza u emisijama stakleničkih plinova i CO_2 iz prometa iznosio 0,4 % te je na njega otpadalo 1,9 % ukupne potrošnje energije u prometu u EU-27. Kako bi se

[2] Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora, SL L 343, 14.12.2012., str. 32.

[3] Osim izvješća o željezničkom tržištu, Agencija Europske unije za željeznice (ERA) objavljuje godišnja izvješća o sigurnosti i interoperabilnosti željeznica.

[4] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2020_en

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

[6] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database?language=hr

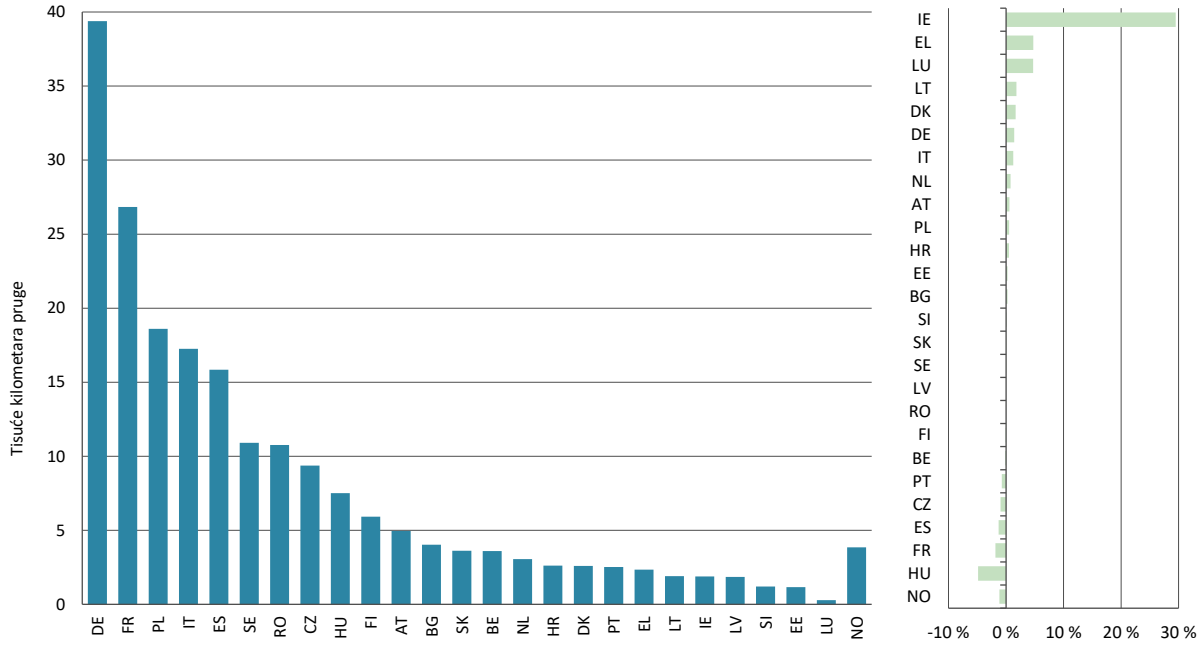
[7] Norveška sudjeluje u RMMS-u, ali podaci za Norvešku nisu uključeni u ukupne iznose i prosjeke za EU.

ostvarili ciljevi iz europskog zelenog plana, željeznica će morati preuzeti veći udio u prijevozu putnika i robe.

4. ŽELJEZNIČKA MREŽA EU-A

Ukupna duljina željezničke mreže u EU-27 iznosila je 2020. približno 201 000 kilometara (0,4 % manje nego 2015.). Približno 57 % željezničke mreže bilo je elektrificirano, što je povećanje od 2 410 kilometara pruge (+2,2 %) od 2015.

Slika 1: Duljina nacionalnih mreža po zemlji (tisuće kilometara pruge, 2020.) i relativna promjena (2015.–2020.)



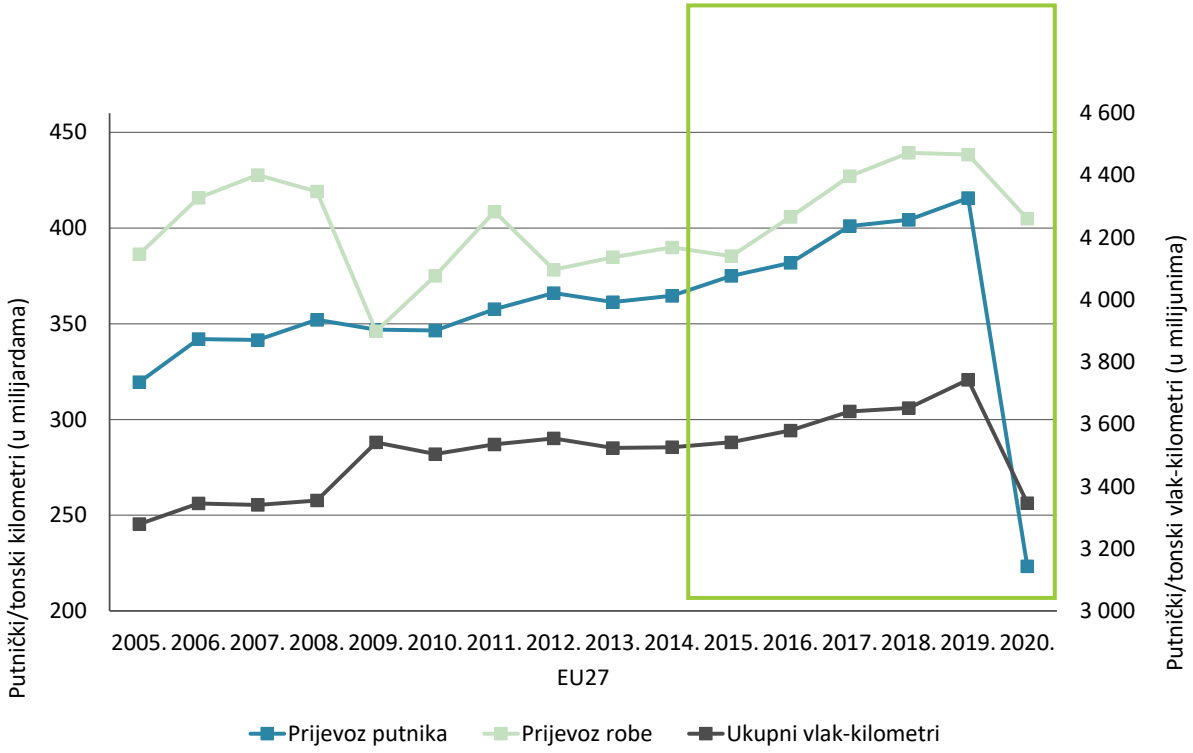
Izvor: Statistička knjižica, 2022.

Mreža pruga velikih brzina EU-a krajem 2020. obuhvaćala je više od 11 500 kilometara pruge, što je povećanje od 14,5 % od 2015. Ako se i sljedećih desetljeća nastavi takvo širenje, njezina duljina povećat će se za približno 50 % od 2015. do 2030. odnosno 2,5 puta od 2015. do 2050. U Strategiji za održivu i pametnu mobilnost postavljeni su ambiciozni ciljevi za željeznički promet velikih brzina, koji bi se u odnosu na pokazatelje za 2015. do 2030. trebao udvostručiti, a do 2050 utrostručiti.

5. RAZVOJ ŽELJEZNIČKIH USLUGA

Nakon desetljeća umjerenog rasta željezničkog prijevoza pandemija bolesti COVID-19 snažno je utjecala 2020. na ukupan broj vlak-kilometara u EU-u (prijevoz i putnika i robe). Prijevoz robe izražen u vlak-kilometrima 2020. smanjio se za 8 % u odnosu na 2019. Utjecaj na prijevoz putnika bio je znatno veći i on se smanjio za gotovo polovinu (46 %) u odnosu na 2019. No čini se da najnovija tržišna kretanja upućuju na povratak na razine prije pandemije, a u određenim segmentima ponuda i potražnja rastu u usporedbi s razdobljem prije pandemije bolesti COVID-19.

Slika 2: Željeznički prijevoz putnika i robe (putnički kilometri, tonski kilometri i vlak-kilometri) (2005.–2020.)



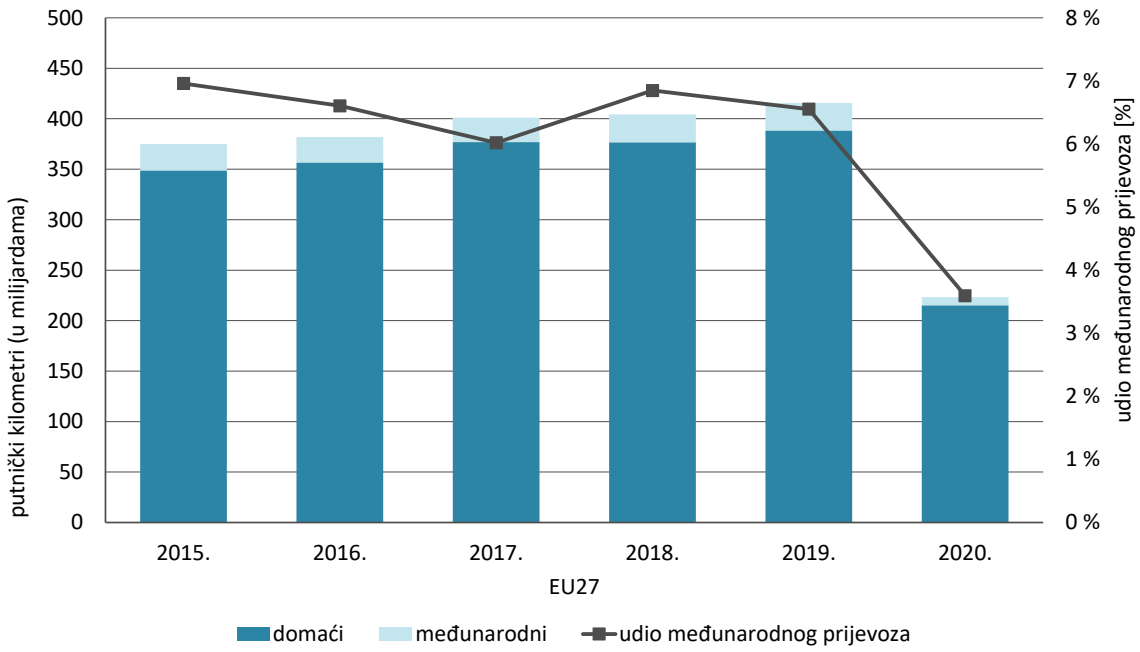
Izvor: RMMS, 2022. Dopunjeno podacima iz raznih drugih izvora i procjena. Podaci za Rumunjsku za 2014. i Portugal za 2020. ispravljeni su zbog pogreške veličine. Podaci za Rumunjsku za 2015., Luksemburg za 2015., 2016. i 2019., Mađarsku za 2016., Hrvatsku i Nizozemsku za 2019. te Latviju i Poljsku za 2020. procjene su Europske komisije.

Željeznicom je 2020. prevezeno približno 1,4 milijarde tona robe i 4,2 milijarde putnika.

Zbog pandemije još je naglašenija pretežno domaća dimenzija željezničkog prijevoza putnika. Dok je prije pandemije udio usluga međunarodnog prijevoza putnika od 2015. do 2019. dosezao oko 7 %, u 2020. smanjio se na manje od 4 %. U studiji iz 2021.[8] utvrđene su glavne prepreke prekograničnom željezničkom prijevozu na velike udaljenosti, među ostalim raznolikost pristojbi za korištenje infrastrukture, kapacitet željezničke infrastrukture za zadovoljavanje potražnje, nedostatak odgovarajućih željezničkih vozila, rascjepkanost sustavâ za izdavanje karata te ostvarenje prava putnika. U Akcijskom planu Komisije za poticanje željezničkog putničkog prijevoza na velike udaljenosti i prekograničnog željezničkog putničkog prijevoza[9] utvrđen je niz mjera za prevladavanje tih prepreka uslugama željezničkog prijevoza putnika na velike udaljenosti i prekograničnog željezničkog prijevoza putnika.

[8] https://op.europa.eu/hr/publication-detail/-/publication/34244751-6ea3-11ec-9136-01aa75ed71a1
[9] https://transport.ec.europa.eu/news/action-plan-boost-passenger-rail-2021-12-14_en

Slika 3: Kretanje željezničkog prijevoza putnika (domaći, međunarodni i udio međunarodnog prijevoza u ukupnom prijevozu) (u milijardama putničkih kilometara, 2015.–2020.)

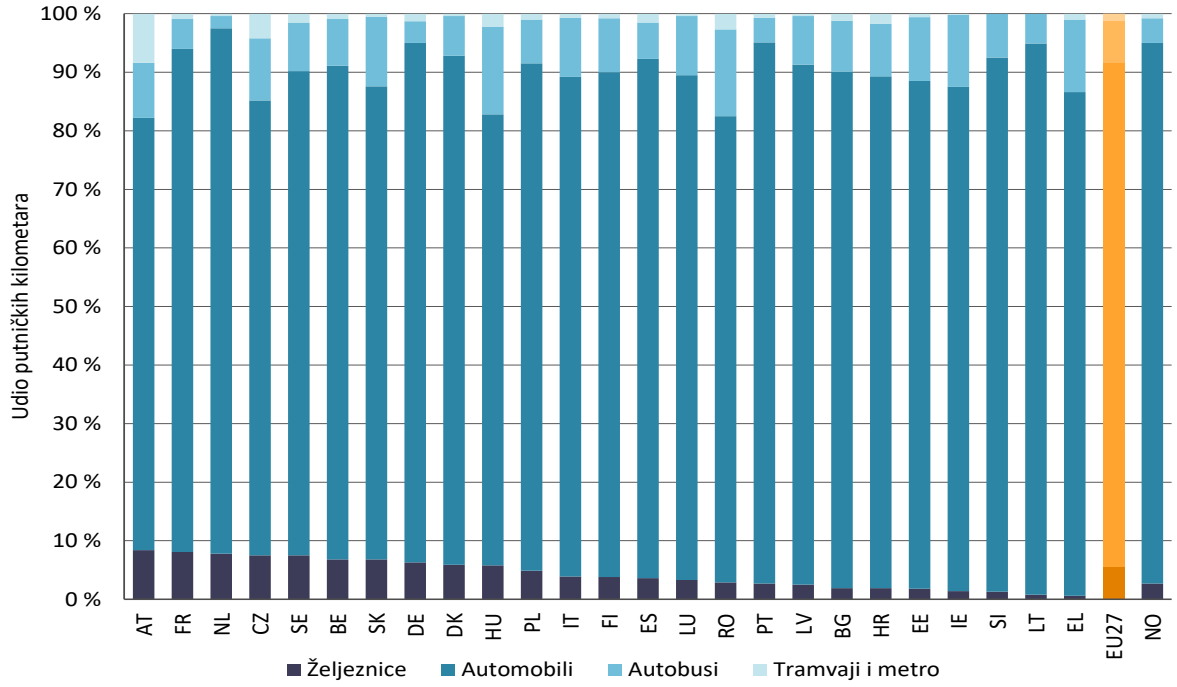


Izvor: RMMS, 2022. Podaci za Rumunjsku i Luksemburg za 2015. te Nizozemsku i Hrvatsku za 2019. procjene su Europske komisije.

Sklonost Europljana da putuju željeznicom 2020. iznosila je u prosjeku 500 putničkih kilometara po stanovniku, što je naglo smanjenje u odnosu na 2019. (934 km).

Od 2015. do 2019. prosječni modalni udio željezničkog prijevoza povećao se sa 7,6 % na 7,8 %. No 2020. smanjio se za 2,4 postotna boda zbog pandemije jer su se ljudi više koristili automobilima.

Slika 4: Raspodjela kopnenog prijevoza putnika prema vrsti prometa po zemljama (% za 2020.) i promjena u postotnim bodovima za željeznički prijevoz (2015.–2019. i 2019.–2020.)

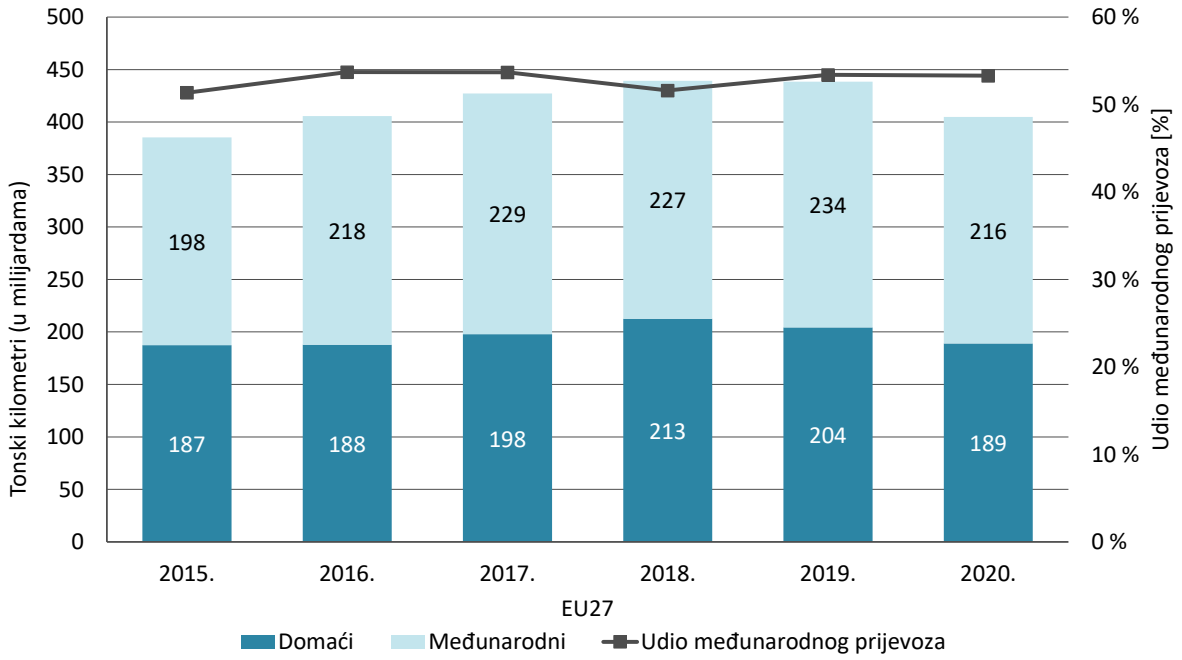


Izvor: Statistička knjižica, 2022. Osim Cipra i Malte.

Ukupni željeznički prijevoz robe povećao se s 385 milijardi tonskih kilometara 2015. na 404 milijarde tonskih kilometara 2020., uključujući pad od 33 milijarde tonskih kilometara od 2019. do 2020. S obzirom na kretanja od 2009. do 2019. povećanje u milijardama tonskih kilometara iznosilo je gotovo 27 %. Ako se taj uzlazni trend nastavi u istom razmjeru sljedećih desetljeća, ključna etapa Strategije za održivu i pametnu mobilnost, povećanje željezničkog teretnog prometa za 50 % do 2030. i njegovo udvostručenje od 2015. do 2050., mogla bi se ostvariti, pa čak i neznatno premašiti.

Udio usluga međunarodnog željezničkog prijevoza robe i dalje je bio veći od 50 %, što pokazuje da je pandemija znatno manje utjecala na njega nego na međunarodni željeznički prijevoz putnika.

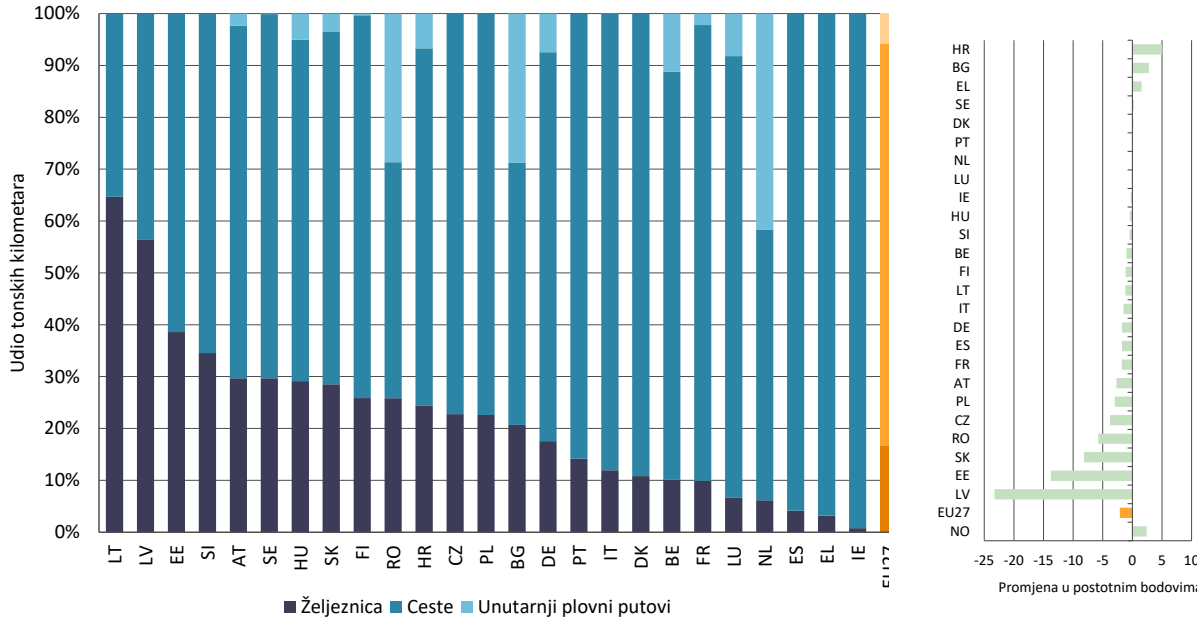
Slika 5: Kretanje željezničkog prijevoza robe (domaći, međunarodni i udio međunarodnog prijevoza u ukupnom prijevozu) (u milijardama tonskih kilometara, 2015.–2020.)



Izvor: RMMS, 2022. Podaci za Luksemburg za 2015. i 2019., Rumunjsku za 2015., Mađarsku za 2016. te Latviju i Poljsku za 2020. procjene su Europske komisije.

Cestovni prijevoz vodeći je u ukupnom kopnenom prijevozu robe u EU-27 s udjelom većim od 70 % od 2015. do 2020. U istom se razdoblju udio željezničkog prijevoza smanjio s 18,9 % na 16,7 % uz znatne razlike među zemljama.

Slika 6: Raspodjela kopnenog prijevoza robe prema vrsti prometa po zemljama (% za 2020.) i promjena u postotnim bodovima za željeznički prijevoz (2015.–2020.)



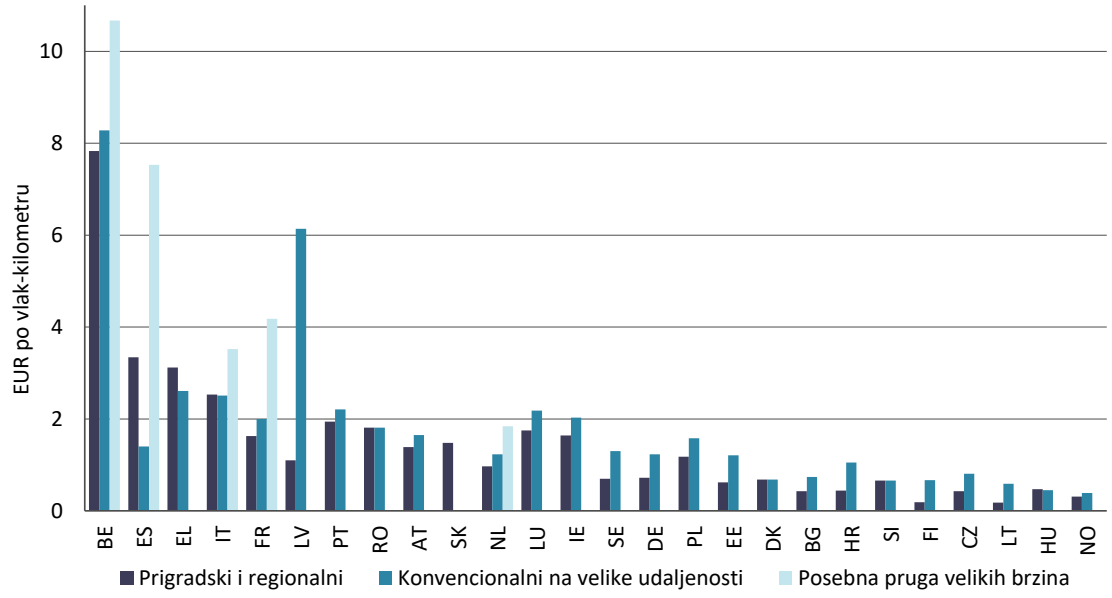
Izvor: Statistička knjižica, 2022.

6. KRETANJE OKVIRNIH UVJETA U ŽELJEZNIČKOM SEKTORU

6.1. Naplata za korištenje infrastrukture

Naknade za pristup prugama velikih brzina (bez marži) u prosjeku su bile više nego za druge usluge prijevoza putnika.

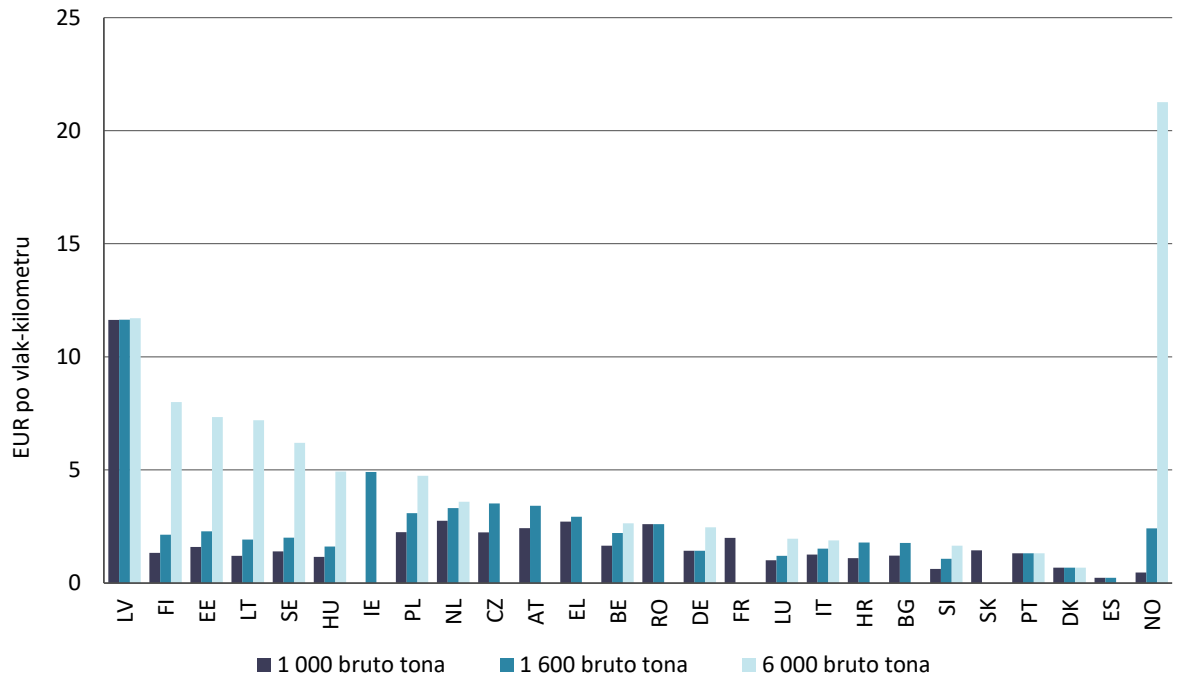
Slika 7: Naknade za pristup (bez marži) za različite kategorije putničkih vlakova po zemljama (u EUR po vlak-kilometru, 2020.)



Izvor: RMMS, 2022.

Naknade za prijevoz robe (bez marži) prate se za tri različite maksimalne bruto tonaže (1 000, 1 600 i 6 000). U većini država članica naknade za pristup povećavaju se s veličinom vlaka iako ne nužno proporcionalno tonaži.

Slika 8: Naknade za pristup (bez marži) za različite kategorije teretnih vlakova po zemljama (u EUR po vlak-kilometru, 2020.)



Izvor: RMMS, 2022.

Naknade za pristup pruzi za vlakove velikih brzina dosljedno su se smanjile u cijelom EU-u.

Kako bi se ublažio gospodarski učinak pandemije bolesti COVID-19, Uredbom 2020/1429 donesenom u listopadu 2020. omogućeno je privremeno ublažavanje pravilâ o pristojbama[10]. Mjera se pokazala korisnom za smanjenje financijskog opterećenja željezničkog sektora, posebno željezničkih prijevoznika u području prijevoza putnika, u kontekstu smanjenja prometa.

6.2. Dodjela kapaciteta i ograničenja infrastrukture

Ukupni kombinirani intenzitet upotrebe mreže EU-27 (teretni i putnički vlakovi) 2020. je iznosio 16,73 tisuće vlak-kilometara po kilometru pruge. To je znatno manje nego u godinama prije pandemije bolesti COVID-19.

Ukupna duljina pruga proglašenih zakrčenima neprestano se povećava od 2015., a 2020. naglo se povećala. Iako je u tom razdoblju u većini država članica zabilježeno povećanje, do naglog povećanja duljine zakrčenih pruga uglavnom je došlo jer su se u Italiji promijenili kriteriji za proglašenje dijela infrastrukture zakrčenim.

U slučajevima zakrčenja usluge kojima države članice najčešće daju prioritet su one koje se pružaju na temelju ugovora o javnim uslugama, a slijede usluge međunarodnog prijevoza putnika. Prijevoz robe rijetko ima najveći prioritet.

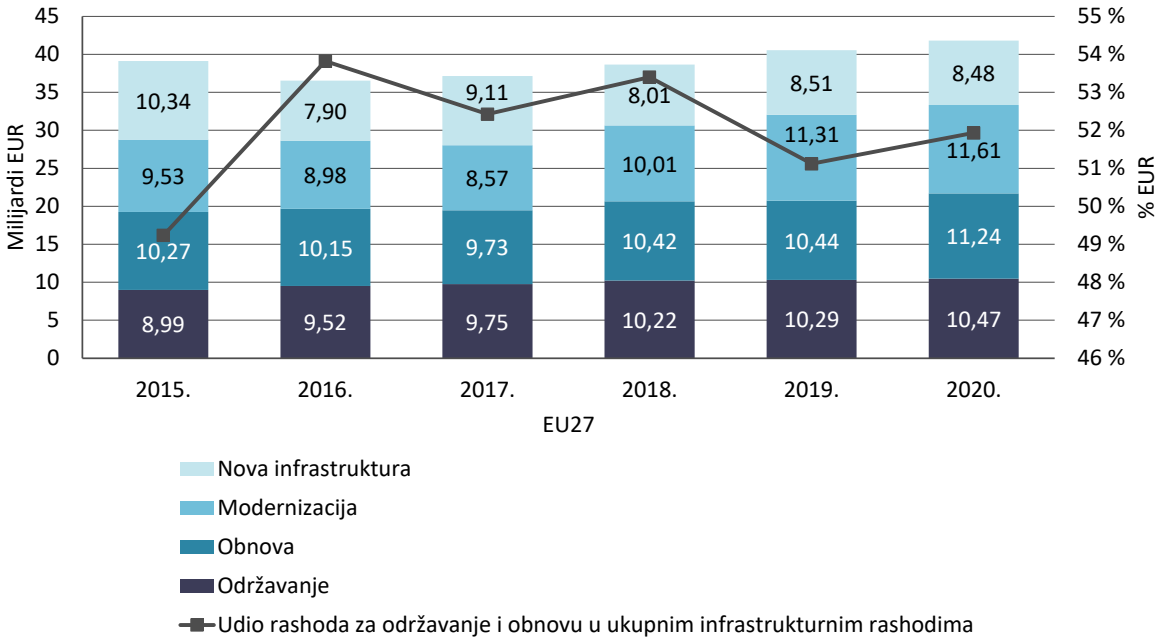
[10] Uredba (EU) 2020/1429 Europskog parlamenta i Vijeća od 7. listopada 2020. o utvrđivanju mjera za održivo željezničko tržište s obzirom na izbijanje bolesti COVID-19 (SL L 333, 12.10.2020., str. 1.).

Kako bi se prevladala nekompatibilnost nacionalnih naslijeđenih sustava upravljanja vlakovima, uvodi se zajednički europski signalno-sigurnosni sustav – Europski sustav upravljanja željezničkim prometom (ERTMS). Prema Europskom planu uvođenja ERTMS-a[11] taj se signalno-sigurnosni sustav do 2023. mora uvesti na 15 682 kilometra pruge. Sustav je dosad postavljen na 5 906 kilometara planirane duljine pruge (ili 38 %), što je znatno kašnjenje u odnosu na plan s obzirom na to da je do kraja 2019. uvedeno približno 78 % planirane ciljne vrijednosti.

6.3. Infrastrukturni rashodi i financiranje

Ukupni infrastrukturni rashodi povećali su se s 39,1 milijarde EUR u 2015. na 41,8 milijardi EUR u 2020. U 2020. na održavanje se odnosilo 25 % rashoda, na obnovu 27 %, 28 % na modernizaciju i 20 % na ulaganja u novu infrastrukturu.

Slika 9: Infrastrukturni rashodi te udio rashoda za održavanje i obnovu (u milijardama EUR, 2011.–2020.)



Izvor: RMMS, 2022.

U 2020. u EU-27:

- ukupni prijavljeni rashodi za održavanje i obnovu iznosili su 21,7 milijardi EUR, odnosno 52 % ukupnih rashoda uz znatne razlike među zemljama,

- 69 % ukupnih rashoda financirano je iz nacionalnih proračuna, dok je sredstvima EU-a sufinancirano 8 %. Preostali rashodi financirani su iz drugih izvora, uključujući zajmove, financiranje vlasničkim kapitalom i naknade. Nakon 2020. udio financiranja sredstvima

[11] Provedbena uredba Komisije (EU) 2017/6 od 5. siječnja 2017. o Europskom planu uvođenja Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom, SL L 3, 6.1.2017., str. 6.–28.

EU-a u ukupnim rashodima za željeznice vjerojatno će se povećati zbog korištenja sredstava iz Instrumenta za povezivanje Europe, kohezijske politike i Mehanizma za oporavak i otpornost.

6.4. Kvaliteta usluga željezničkog prijevoza

Sigurnost je i dalje glavni prioritet za razvoj jedinstvenog europskog željezničkog prostora. ERA prati napredak u području sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava EU-a. U izvješću za 2022.[12] ERA još jednom ističe da su europske željeznice i dalje među najsigurnijima u svijetu[13] u usporedbi s drugim vrstama prijevoza. Procjenjuje se da je putovanje automobilom oko 44 puta rizičnije od putovanja vlakom.

Prosječna točnost usluga regionalnog i lokalnog prijevoza putnika[14] smanjila se s 93,1 % u 2015. na 88,7 % u 2020. Prosječna točnost usluga prijevoza putnika na velike udaljenosti i željeznicama velikih brzina smanjila se s 84,9 % u 2015. na 82,6 % u 2020.

Prosječna pouzdanost[15] usluga lokalnog i regionalnog prijevoza putnika smanjila se od 2015. do 2020., pri čemu se postotak otkazanih usluga povećao s 1,4 % na 4,0 %. Prosječna pouzdanost usluga prijevoza putnika na velike udaljenosti i željeznicama velikih brzina također se smanjila od 2015. do 2020., pri čemu se postotak otkazanih usluga povećao s 1,5 % na 6,0 %. No vrijednosti obaju pokazatelja za 2020. slabije su nego za 2019. zbog pandemije bolesti COVID-19.

Od 2015. do 2020. prosječna točnost[16] usluga željezničkog prijevoza robe neznatno se smanjila sa 65 % na 64,1 % za domaći prijevoz, dok se za međunarodni prijevoz povećala s 44,2 % na 47,4 %.

U istom razdoblju pouzdanost usluga domaćeg prijevoza neznatno se smanjila, pri čemu se postotak otkazanih usluga povećao se sa 6,6 % na 7,4 %, dok se postotak otkazanih usluga međunarodnog prijevoza znatnije smanjio, s 15,5 % u 2015. na 8,9 % u 2020.

6.5. Ugovori o javnim uslugama

U prosjeku, 64 % ukupnih putničkih kilometara u 2020. u EU-27 bile su usluge prijevoza putnika na temelju ugovora o javnim uslugama, što je povećanje u odnosu na 60 % koliko je zabilježeno 2019. Povećanje udjela usluga prijevoza putnika koje se pružaju na temelju ugovora o javnim uslugama može se pripisati nerazmjernom padu broja putničkih kilometara u uslugama komercijalnog prijevoza u kontekstu pandemije. Udio domaćeg prijevoza u uslugama prijevoza putnika na temelju ugovora o javnim uslugama iznosio je 99 %, pri čemu je regionalni prijevoz prevladavao u odnosu na prijevoz na velike udaljenosti.

Prema podacima za RMMS sve usluge prijevoza putnika u Danskoj, Estoniji, Irskoj, Luksemburgu i Nizozemskoj pružale su se na temelju ugovora o javnim uslugama. Mnoge

---

12 https://www.era.europa.eu/system/files/2022-10/Report%20on%20Railway%20Safety%20and%20Interoperability%20in%20the%20EU%202022.pdf

13 Na temelju procijenjenih stopa smrtnosti u željezničkom prometu u pet jurisdikcija u izvješću za 2022. utvrđeno je da je željeznički sustav EU-a drugi po sigurnosti u svijetu nakon južnokorejskog.

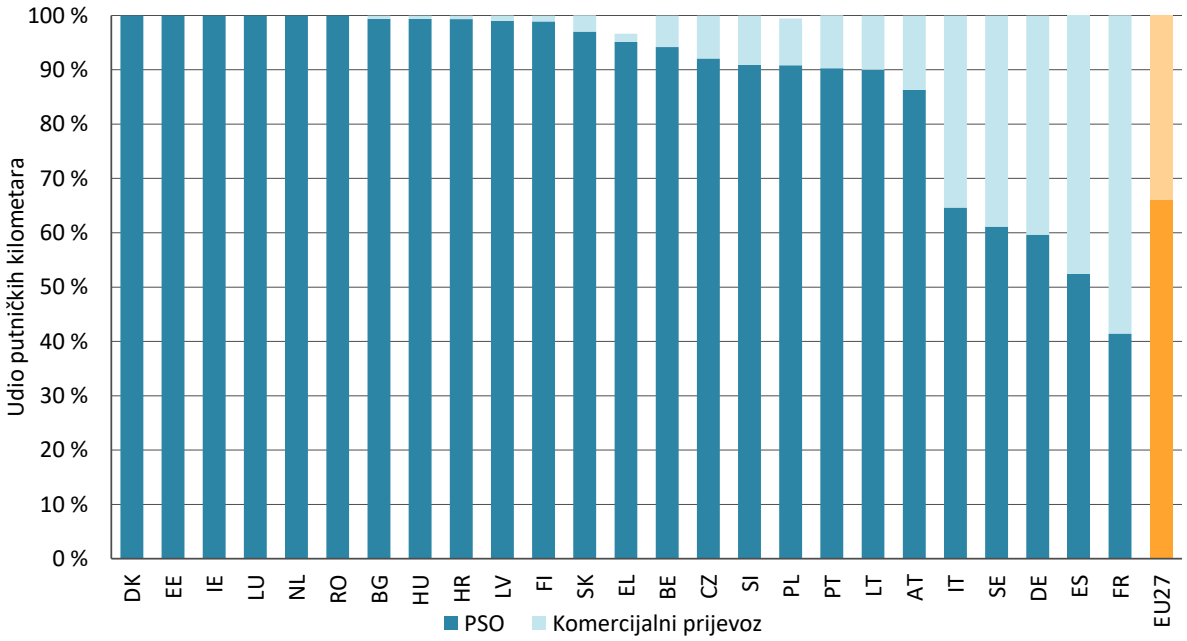
14 Prema Uredbi RMMS putnički vlak smatra se točnim ako kasni najviše pet minuta.

15 Definirana kao postotak otkazanih usluga.

16 Prema Uredbi RMMS teretni vlak smatra se točnim ako kasni najviše 15 minuta.

zemlje izvijestile su o udjelu prijevoza na temelju ugovora o javnim uslugama od gotovo 100 %. U Italiji, Švedskoj, Njemačkoj, Španjolskoj i Francuskoj u okviru usluga komercijalnog prijevoza prijeđeno je više od 30 % putničkih kilometara.

Slika 10: Udio usluga prijevoza putnika koje se pružaju na temelju ugovora o javnim uslugama i usluga komercijalnog željezničkog prijevoza po zemlji (udio putničkih kilometara, 2020.)



Izvor: RMMS, 2022. Podaci za Belgiju, Portugal, Grčku i Francusku su procjene. Nema podataka za Rumunjsku.

Od 149 milijuna putničkih kilometara prijeđenih 2020. na temelju ugovora o javnim uslugama 28 % odnosilo se na usluge za koje je proveden konkurentan postupak nadmetanja. U relativnom smislu 92 % svih konkurentnih postupaka nadmetanja u EU-27 provedeno je u dvjema državama članicama koje su rano liberalizirale svoje usluge (80 % u Njemačkoj i 12 % u Švedskoj). Udio od 28 % za usluge za koje je proveden konkurentan postupak nadmetanja relativno je nizak jer je vrijednost tog pokazatelja 2019. iznosila gotovo 44 %, što je povećanje u odnosu na 40 % iz 2015.

Naknade za ugovore o javnim uslugama i dalje su važan izvor prihoda za željezničke prijevoznike u većini država članica.

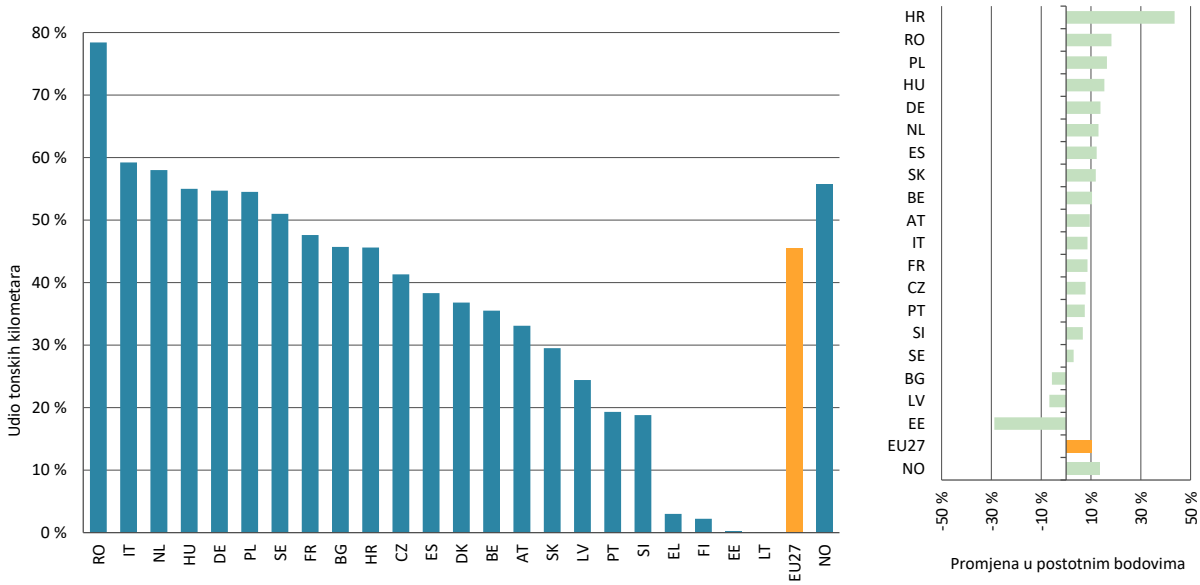
6.6. Izdavanje dozvola

U EU-27 ukupno su 2020. bile prijavljene 1 192 aktivne dozvole željezničkih prijevoznika. Njemačka je prijavila najveći broj dozvola (475), a Luksemburg najmanji (2).

6.7. Stupanj otvorenosti tržišta i upotreba prava na pristup

Od 2015. do 2020. prosječni tržišni udio novih sudionika u prijevozu robe povećao se s 35 % na 46 %. Pandemija bolesti COVID-19 u pravilu nije usporila ulazak novih sudionika na tržište u segmentu željezničkog prijevoza robe.

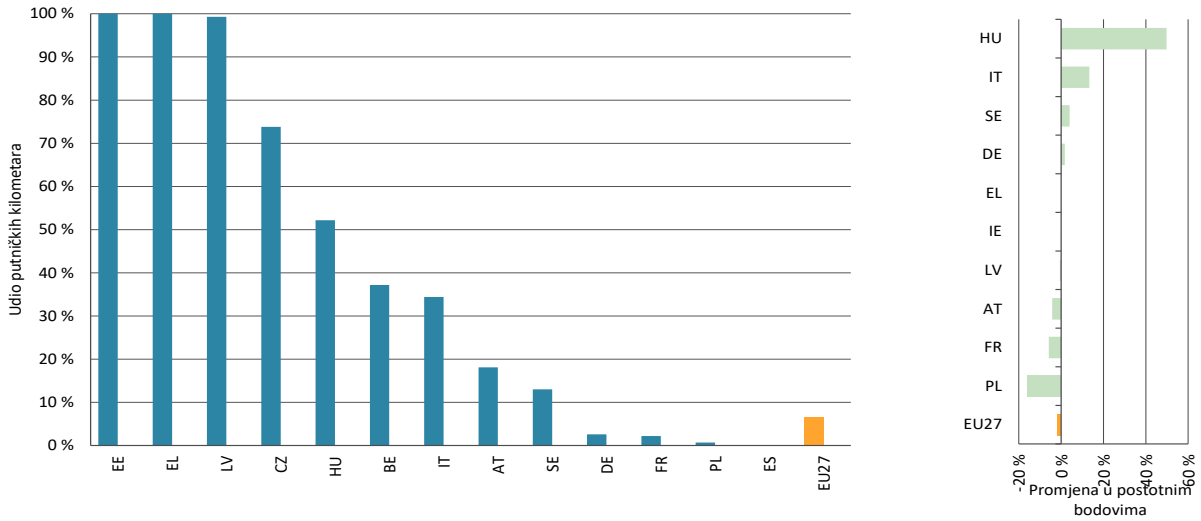
Slika 11: Tržišni udio novih sudionika na tržištu željezničkog prijevoza robe po zemlji (% 2020.) i promjena u postotnim bodovima (2015.–2020.)



Izvor: RMMS, 2022. Prilagođeni su podaci za Nizozemsku za 2015. Procijenjeni su podaci za Rumunjsku za 2015. te Latviju i Poljsku za 2020. Nema podataka za 2015. za Dansku, Finsku, Grčku, Irsku, Latviju, Litvu i Luksemburg.

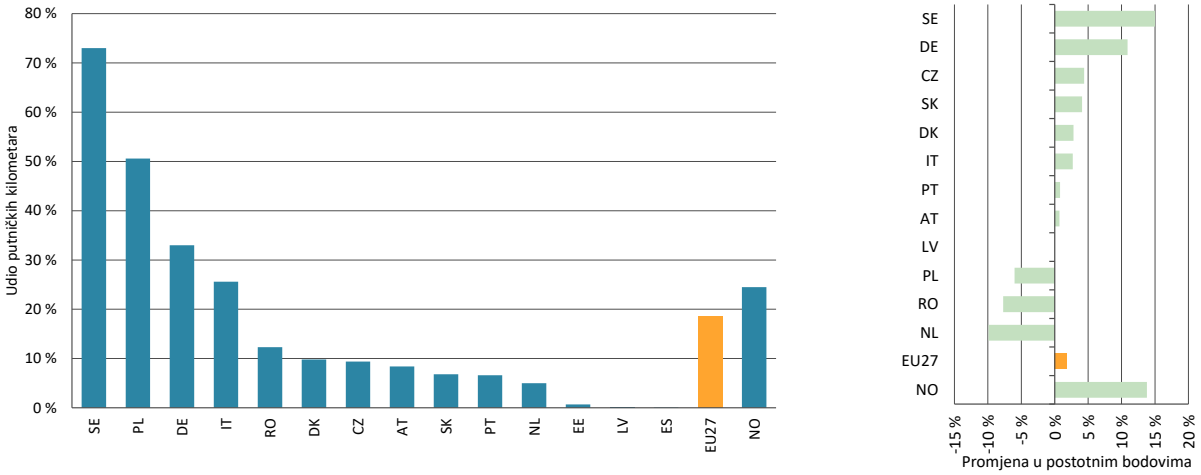
Udio novih sudionika iznosio je 2020. u prosjeku 6,6 % na tržištu komercijalnog željezničkog prijevoza putnika i 18,5 % na nacionalnim tržištima prijevoza putnika na temelju ugovora o javnim uslugama.

Slika 12: Tržišni udio konkurenata na tržištu komercijalnog prijevoza putnika po zemlji (% 2020.) i promjena u postotnim bodovima (2015.–2020.)



Izvor: RMMS, 2022. Norveška je podatke označila kao povjerljive. Bugarska, Danska, Finska, Hrvatska, Litva, Portugal i Slovenija izvijestili su da u uslugama komercijalnog prijevoza za 2020. nema novih sudionika s tržišnim udjelom od 1 % ili više. U Irskoj i Rumunjskoj ne pružaju se usluge komercijalnog prijevoza putnika. Nema podataka za Nizozemsku, Luksemburg i Slovačku.

Slika 13: Tržišni udio novih sudionika na tržištu prijevoza putnika na temelju ugovora o javnim uslugama po zemlji (% 2020.) i promjena u postotnim bodovima (2015.–2020.)



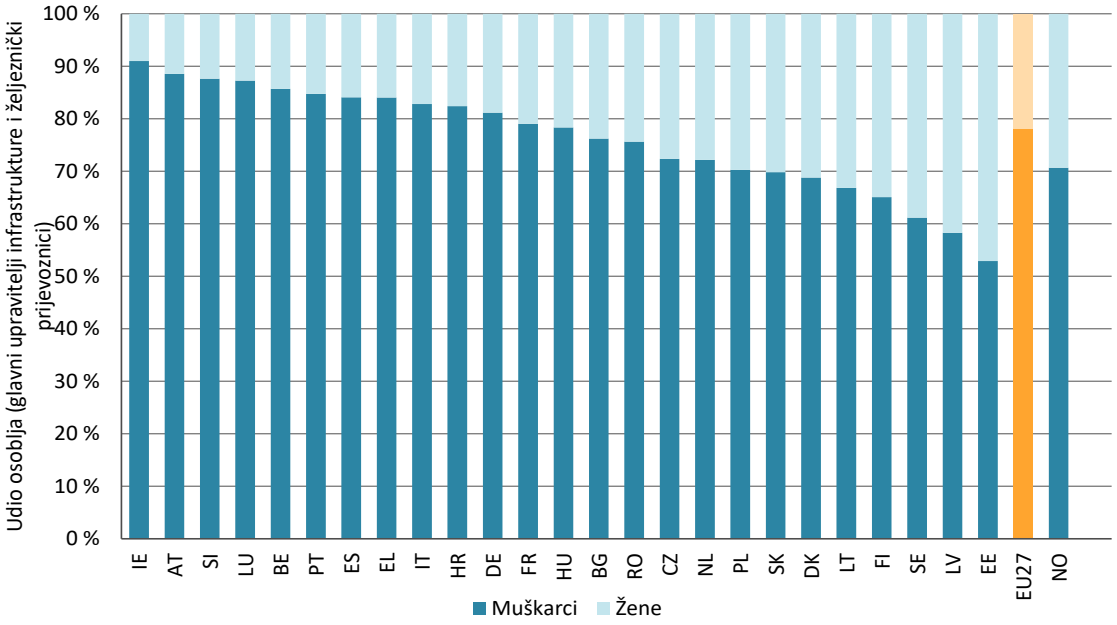
Izvor: RMMS, 2022. Podaci za Portugal za 2015. predstavljaju procjenu. Belgija, Bugarska, Hrvatska, Estonija, Finska, Francuska, Grčka, Mađarska, Irska, Litva; Luksemburg, Slovenija i Španjolska nisu prijavili nove sudionike na tržištu prijevoza putnika na temelju ugovora o javnim uslugama.

6.8. Zapošljavanje i socijalni uvjeti

Do kraja 2020. u željezničkom sektoru u EU-27 bilo je zaposleno više od 910 000 osoba, od čega su približno 523 000 zapošljavali željeznički prijevoznici, a 387 000 upravitelji infrastrukture. To je neznatan pad u usporedbi s podacima iz 2018., pri čemu su i željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture imali približno 2 000 zaposlenika manje.

Radnu snagu u željezničkom sektoru čine uglavnom muškarci. U prosjeku su samo 22 % zaposlenika žene.

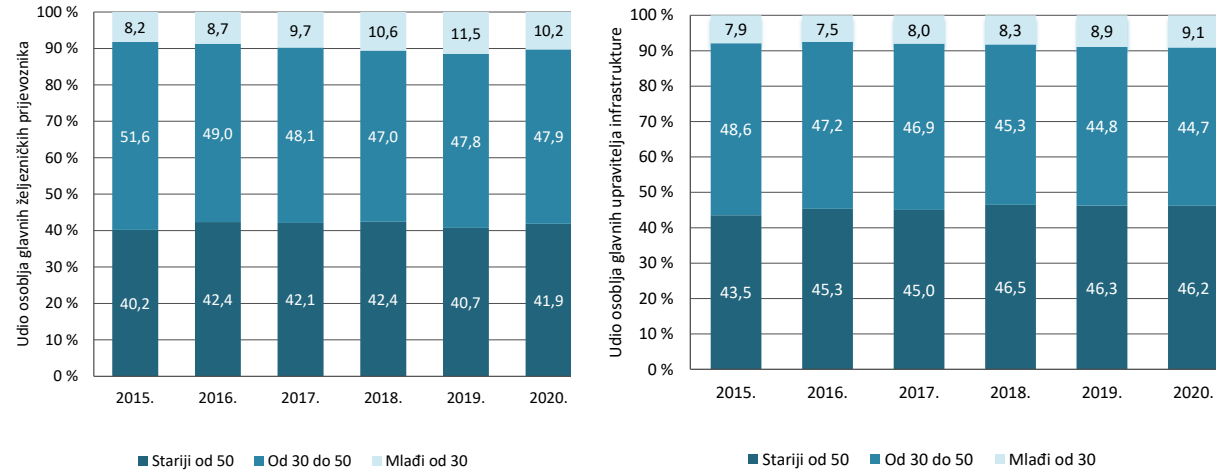
Slika 14: Ukupni broj zaposlenika (glavni upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici) po spolu (% 2020.)



Izvor: RMMS, 2022.

Udio mlađih zaposlenika (mlađi od 30 godina) koji rade za željezničke prijevoznike povećao se s 8,2 % u 2015. na 10,2 % u 2020. Starenje radne snage i dalje je razlog za zabrinutost: 2020. je u prosjeku 41,9 % osoblja željezničkih prijevoznika bilo starije od 50 godina. Upravitelji infrastrukture uglavnom imaju stariju radnu snagu od željezničkih prijevoznika, ali se od 2015. do 2020. povećao i udio mlađih zaposlenika sa 7,9 % na 9,1 %.

Slika 15: Zaposlenici po dobnim skupinama, glavni željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture (%, 2015.–2020.)



Izvor: RMMS, 2022. Nema podataka za 2015. za željezničke prijevoznike u Latviji, Luksemburgu, Španjolskoj i Švedskoj. Nema podataka za 2020. za željezničkog prijevoznika u Nizozemskoj. Nema podataka za 2015. za upravitelje infrastrukture u Španjolskoj, Luksemburgu i Latviji.

Najčešći je status zaposlenika upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika zaposlenje

na puno radno vrijeme.

7. ZAKLJUČCI

Pandemija bolesti COVID-19 vrlo je snažno utjecala na željeznički sektor 2020., posebno na prijevoz putnika, koji se gotovo prepolovio u odnosu na 2019. EU je uveo nekoliko mjera, kao što su Mehanizam za oporavak i otpornost i uredba za olakšavanje naplate naknada tijekom pandemije, kako bi se ublažili učinci pandemije na željeznički sektor.

Međutim, sa smanjenjem intenziteta pandemije i ukidanjem mjera protiv širenja bolesti koje su uvele države članice (uključujući znatna ograničenja slobodnog kretanja osoba) taj se sektor počeo postupno oporavljati. Može se očekivati da će imati sve važniju ulogu u prometnom sustavu EU-a i tako pridonijeti smanjenju onečišćenja povezanog s prometom i potrošnje energije.

Pri usporedbi podataka iz 2019. u ovom izvješću s podacima iz prethodnih izvješća mogu se, osim posljedica pandemije, primijetiti određeni dugoročniji trendovi.

Prvo, od 1990. u željezničkom prijevozu gotovo se kontinuirano smanjuju izravne emisije stakleničkih plinova, a ujedno se znatno povećava obujam prometa. To uglavnom proizlazi iz elektrifikacije željezničke mreže i smanjenja intenziteta ugljika u kombinaciji izvora električne energije u EU-u.

Drugo, otvorenost tržišta i dalje je neujednačena. Četvrti željeznički paket otvorio je pristup pružanju usluga komercijalnog domaćeg željezničkog prijevoza putnika, počevši od voznog reda za 2021. Njime je uveden i konkurentni postupak nadmetanja kao standardni postupak za dodjelu ugovora o javnim uslugama s prijelaznim razdobljem do prosinca 2023. Komisija će pomno pratiti ispravno prenošenje[17] i primjenu četvrtog željezničkog paketa kako bi osigurala da se u srednjoročnom razdoblju iskoristi njegov puni potencijal.

Treće, iako mreža pruga velikih brzina raste, usluge međunarodnog prijevoza putnika i dalje uglavnom stagniraju. Akcijskim planom Komisije iz 2021. za poticanje prekograničnih usluga prijevoza putnika na velike udaljenosti nastoje se ukloniti glavne prepreke pružanju tih usluga, od izdavanja karata do bolje prekogranične interoperabilnosti. Iako je željeznički prijevoz robe bio u porastu do pandemije bolesti COVID-19 (koja je na njega manje utjecala nego na prijevoz putnika), potrebno je dodatno raditi na održavanju tog pozitivnog kretanja kako bi se ostvarili ciljevi Strategije za održivu i pametnu mobilnost i europskog zelenog plana. Konkretno, željeznički prijevoz mora u potpunosti iskoristiti kapacitete mreže EU-a i bolje se integrirati s drugim vrstama prijevoza. To će biti cilj paketa o ekologizaciji prijevoza tereta koji će se donijeti krajem 2023.

Četvrto, iako se željeznički sektor i dalje najviše financira iz nacionalnih sredstava i sredstava EU-a, čini se da rezultati pokazuju da niz država članica daje prednost operativnim subvencijama u odnosu na dugoročna ulaganja kojima bi se poboljšala kvaliteta infrastrukture i okvirni uvjeti za sve željezničke prijevoznike.

Instrument za povezivanje Europe, kohezijska politika i Mehanizam za oporavak i otpornost izvrsni su izvori financiranja za poticanje prijeko potrebne modernizacije željezničkog

[17] U pravu Europske unije prenošenje je postupak kojim države članice Europske unije stavljaju na snagu direktivu donošenjem odgovarajućih provedbenih mjera.

sektora. Sredstva Instrumenta za povezivanje Europe prvenstveno su usmjerena na prekogranične željezničke projekte, kao što su Rail Baltica, Brenner i Lyon-Torino. U okviru dviju financijskih perspektiva, od 2014., 70 % proračuna Instrumenta za povezivanje Europe uloženo je u željeznicu. U skladu s planovima za oporavak i otpornost koje su države članice dostavile kako bi mogle iskoristiti potporu iz Mehanizma za oporavak i otpornost za željeznički sektor izdvojeno je nešto više od 50 milijardi EUR (uključujući ulaganja u ERTMS i željeznička vozila). Taj iznos obuhvaća većinu financijskih sredstava za prometni sektor iz Mehanizma za oporavak i otpornost. U programima kohezijske politike za razdoblje 2021.–2027. za željeznice je izdvojeno dodatnih 18,2 milijarde EUR iz Europskog fonda za regionalni razvoj (EFRR) i Kohezijskog fonda, Sada bi prioritet trebala biti brza provedba tih projekata u skladu s dogovorenim ciljevima.

Istraživanje i inovacije i dalje su ključni za ostvarivanje punog potencijala sektora. Uspješan rad Zajedničkog poduzeća Shift2Rail nastavit će zajedničko poduzeće EU-a za europsku željeznicu (EU-Rail) osnovano 2021. Cilj je osigurati brz prelazak na privlačniji, korisnicima prilagođeniji, konkurentniji, cjenovno pristupačniji, jednostavniji za održavanje, učinkovitiji i održiviji europski željeznički sustav koji je integriran u širi prometni sustav.

Nakon 2020. željeznica je ponovno stavljena u središte pozornosti tako što je 2021. proglašena Europskom godinom željeznice. Tim su povodom institucije EU-a, države članice i sektor u cjelini udružili snage radi promicanja prednosti željezničkog prijevoza i rasprave o tome kako ukloniti glavne prepreke u tom sektoru. Početak ruske ratne agresije na Ukrajinu obilježio je 2022., tragičnu godinu za cijelu Europu. Željeznički sektor ima ključnu ulogu u solidariziranju EU-a s Ukrajinom. Naime, iznimno velik broj željezničkih prijevoznika odgovorio je na poziv za pomoć i ukrajinske izbjeglice prevezao na sigurna mjesta u Europi. Željeznički sektor pomogao je i u uspostavi koridora solidarnosti između EU-a i Ukrajine te alternativnih trgovinskih i prometnih koridora kako bi se Ukrajini pomoglo u izvozu robe u ostatak svijeta i uvozu potrebne robe. Istodobno je zbog rata protiv Ukrajine naglasak ponovno stavljen na potrebu za poboljšanjem jedinstvenog europskog željezničkog prostora, posebno u pogledu prekogranične povezanosti i dostupnosti jedinstvene europske širine kolosijeka, kako bi se postigla potrebna otpornost Europe.

Ukratko, podaci iz ovog izvješća pokazuju da se, unatoč pandemiji bolesti COVID-19, opet ostvaruju pomaci u željezničkom sektoru i da se promet povećava. No brzina napretka nije razmjerna nužnosti rješavanja problema klimatskih promjena i očekivanom doprinosu željeznice dekarbonizaciji prometa. Taj bi sektor u cjelini, uz potporu država članica i EU-a, trebao iskoristiti zamah stvoren proglašenjem 2021. Europskom godinom željeznice i ustrajati na prijeko potrebnoj preobrazbi željeznice u okosnicu održivog, pametnog i otpornog sustava mobilnosti EU-a.