EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 6. 2. 2019
COM(2019) 51 final

# SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

## Šiesta správa o monitorovaní vývoja železničného trhu

{SWD(2019) 13 final}

**SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE**

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

## 1. Úvod

Železničný sektor[1] výrazne prispieva k hospodárstvu EÚ, pričom priamo zamestnáva viac ako milión ľudí (železničné podniky, manažéri infraštruktúry). Európskou železničnou dopravou sa prepraví ročne približne 1,6 miliardy ton nákladu a 9 miliárd cestujúcich. Železničná doprava je rozhodujúca z hľadiska stratégie EÚ pre udržateľnejší sektor dopravy, hospodársku a sociálnu súdržnosť a prepájanie Európanov v členských štátoch a medzi členskými štátmi.

Táto správa je šiestym vydaním správ o monitorovaní železničného trhu, ktoré Komisia predkladá Európskemu parlamentu a Rade podľa článku 15 ods. 4 smernice 2012/34/EÚ[2]. Účelom tejto správy je poskytnúť prehľad o hlavnom vývoji na železničných trhoch v kontexte cieľov politiky EÚ v oblasti železničného trhu[3]. Zahŕňa širokú škálu tém, ako je vývoj vnútorného trhu so železničnými službami, infraštruktúra a služby dostupné pre železničné podniky, rámcové podmienky (vrátane poplatkov[4]), stav siete, využitie prístupových práv a prekážky brániace efektívnejším železničným službám. Sprievodný pracovný dokument útvarov Komisie obsahuje podrobnú analýzu.

Táto správa je prvá, ktorá vychádza z dotazníka na podávanie správ stanoveného vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2015/1100 o monitorovaní trhu železničnej dopravy[5] (ďalej len „nariadenie o RMMS“). Nariadenie o RMMS uplatniteľné od 1. januára 2016 by malo postupne viesť ku konzistentnejšiemu a súdržnejšiemu súboru údajov v rámci prechodného obdobia, ktoré sa končí rokom podávania správ 2016.

Okrem údajov z RMMS, ktoré predložili členské štáty a Nórsko, sa v tejto správe vychádza aj z príspevkov zo štatistickej príručky „Doprava v EÚ v číslach[6]“, zo správ Železničnej agentúry Európskej únie[7], Eurostatu[8], štatistík zhromaždených rôznymi odvetvovými organizáciami, z prezentácií a štúdií.

---

1 V tejto správe sa pojmom „železničný sektor“ označujú železničné podniky a manažéri železničnej infraštruktúry.

2 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.

3 Nórsko je súčasťou systému monitorovania železničného trhu (*Rail Market Monitoring Scheme*, ďalej len „RMMS“), údaje za Nórsko však nie sú zahrnuté do súčtov a priemerov EÚ. Okrem správy o železničnom trhu uverejňuje Železničná agentúra Európskej únie výročné správy o bezpečnosti a polročné správy o výkonnosti železníc v oblasti interoperability.

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

5 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1100 zo 7. júla 2015 o povinnostiach členských štátov podávať správy v rámci monitorovania trhu železničnej dopravy, Ú. v. EÚ L 181, 9.7.2015, s. 1.

6 https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en.

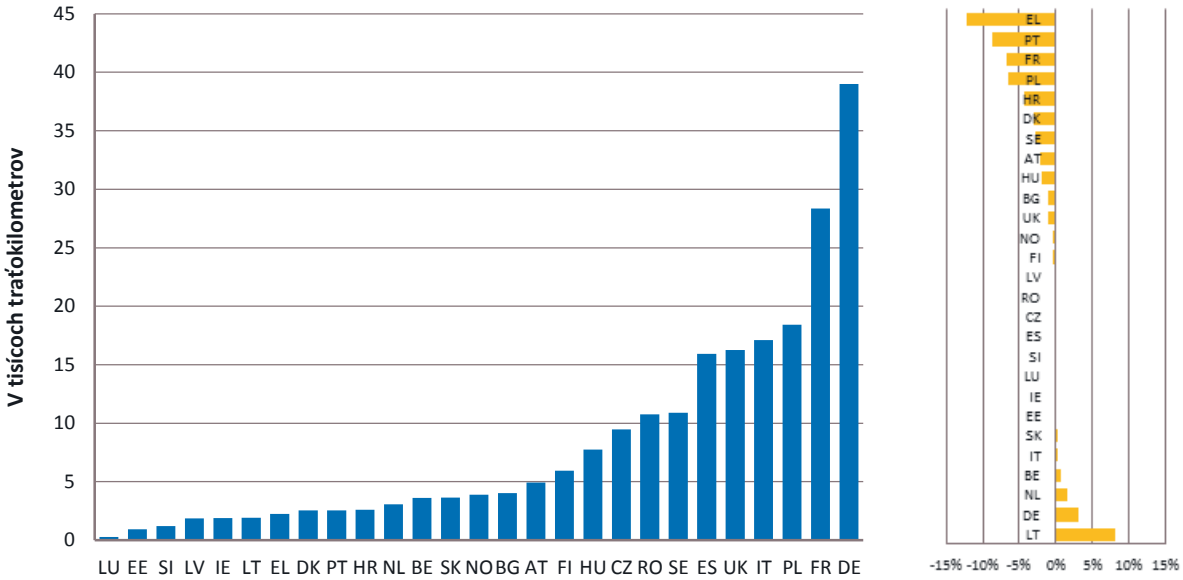
7 https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en.

8 http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database.

## 2. Železničná sieť EÚ

Celková **dĺžka železničnej siete EÚ**[9] v roku 2016 predstavovala približne 221 000 kilometrov trate (o 1,6 % menej ako v roku 2011). **Hustota vnútroštátnych železničných sietí** odráža rozdielne geografické charakteristiky krajín, pričom severské a pobaltské štáty vykazujú najnižšiu hustotu železničnej siete v porovnaní s rozlohou a najvyššiu hustotu v porovnaní s počtom obyvateľov. Približne 54 % siete EÚ bolo elektrifikovaných v roku 2016; od roku 2011 bolo elektrifikovaných ďalších 2 097 km (+1,7 %). **Vysokorýchlostná sieť** EÚ sa do konca roku 2017 rozšírila na viac ako 8 400 kilometrov trate a od roku 2003 sa jej dĺžka viac ako zdvojnásobila.

Obrázok 1: Dĺžka vnútroštátnych sietí v roku 2016 a relatívna zmena, 2011 – 2016




*Zdroj: Štatistická príručka, 2018. Údaje doplnené z rôznych iných zdrojov.*

## 3. Služby pre železničné podniky

Mapovanie servisných zariadení je stále výzvou vzhľadom na variabilitu poskytovaných služieb a na veľký počet rôznych prevádzkovateľov rozličných veľkostí.

Podľa dostupných údajov z RMMS[10] bolo v roku 2016:

- 31 000 staníc osobnej železničnej dopravy,
- 2 358 nákladných terminálov,
- 452 zriaďovacích staníc,
- 1 667 údržbárskych zariadení,
- 702 námorných a prístavných zariadení a

[9] Vrátane Nórska.

[10] Neúplné údaje s nedostatkami, použité rôzne vymedzenie pojmov. Údaje vrátane Nórska.

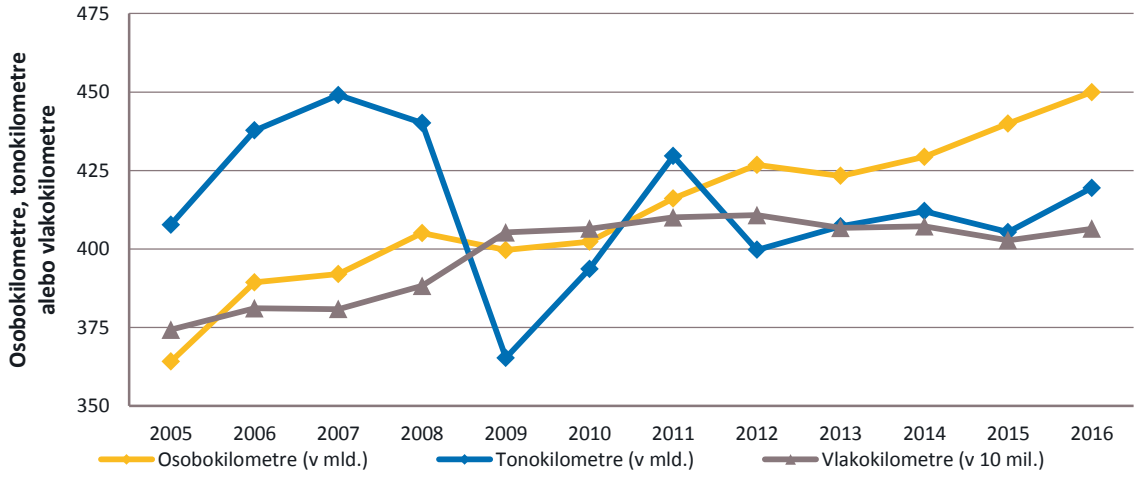
– 954 zariadení na doplnenie paliva.

Komisia pracuje na vykonávaní nariadenia (EÚ) 2017/2177 o prístupe k servisným zariadeniam[11], na portáli o železničných zariadeniach EÚ s cieľom tieto zariadenia zmapovať a na lepšom vykonávaní nariadenia o RMMS s cieľom tieto zariadenia monitorovať.

## 4. Vývoj železničných služieb

Celkový počet vlakokilometrov EÚ, ktorý zahŕňa pohyby osobných aj nákladných vlakov, zostal v rokoch 2009 až 2016 stabilný. Osobná železničná doprava naďalej rástla o 1,7 % ročne. Naopak, nákladná železničná doprava sa snažila zotaviť z výrazného poklesu objemu zaznamenaného v roku 2009, kedy hospodárska kríza dosiahla svoje dno. Po dosiahnutí vrcholu v roku 2011 nasledovalo od roku 2012[12] pomalé oživenie.

Obrázok 2: Objem osobnej a nákladnej dopravy, 2005 – 2016




*Zdroj: RMMS, 2018. Údaje doplnené z rôznych iných zdrojov a odhadov.*

Železničná doprava má potenciál zohrávať významnú úlohu pri urýchľovaní znižovania emisií z dopravy. Predstavuje iba 2 % celkovej spotreby energie EÚ v doprave, pričom v roku 2016 sa ňou prepravilo 11,2 % nákladu a 6,6 % cestujúcich zo všetkých druhov dopravy. Je to tiež jediný druh dopravy, ktorý od roku 1990 takmer neustále znižoval emisie $CO_2$ – do roku 2016 sa železničná doprava podieľala iba na 0,5 % emisií $CO_2$ v rámci všetkých druhov dopravy[13].

*Osobná doprava*

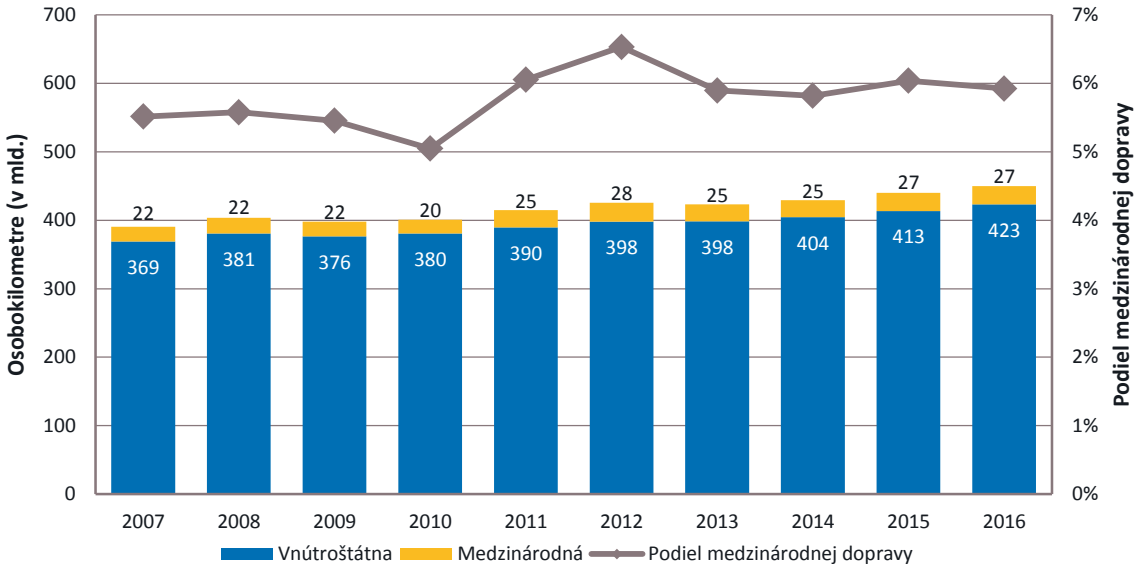
Do roku 2016 dosiahol objem osobnej dopravy v EÚ 450 miliárd osobokilometrov z celkového počtu 6 biliónov osobokilometrov v rámci pozemnej dopravy. Osobná železničná doprava je väčšinou vnútroštátna – v roku 2016 ju na cezhraničnú dopravu využilo len 6 % cestujúcich.

[11] Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2177 z 22. novembra 2017 o prístupe k servisným zariadeniam a službám týkajúcim sa železničnej dopravy, Ú. v. EÚ L 307, 23.11.2017, s. 1 – 13.

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

[13] Okrem nepriamych emisií zo spotreby elektrickej energie.

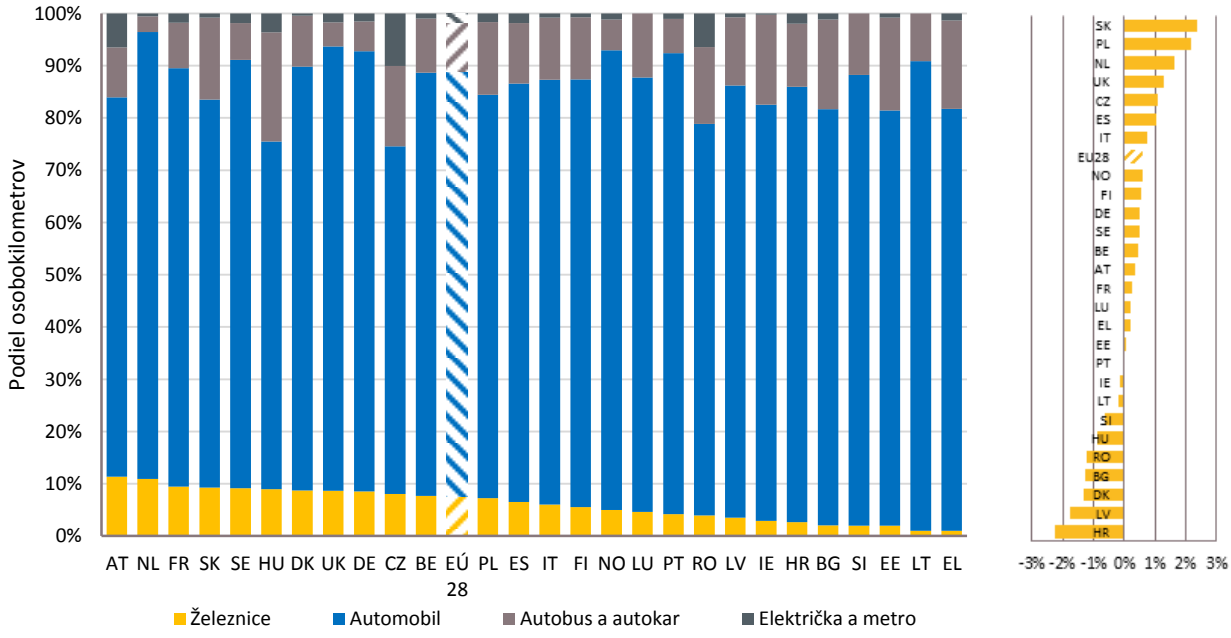
Obrázok 3: Vývoj objemu osobnej železničnej dopravy, 2007 – 2016




*Zdroj: RMMS, 2018. Údaje doplnené z rôznych iných zdrojov a odhadov.*

Priemerná tendencia cestovať v EÚ sa zvýšila z 830 osobokilometrov na obyvateľa v roku 2011 na 882 v roku 2016 (+1,2 % ročne). Zatiaľ čo podiel osobnej automobilovej dopravy v rámci pozemnej dopravy ostáva nad úrovňou 80 %, podiel osobnej železničnej dopravy sa v rokoch 2007 až 2016 zvýšil zo 7,0 % na 7,6 %.

Obrázok 4: Členenie podielu osobnej pozemnej dopravy podľa krajiny za rok 2016 a zmena podielu železničnej dopravy za roky 2011 – 2016

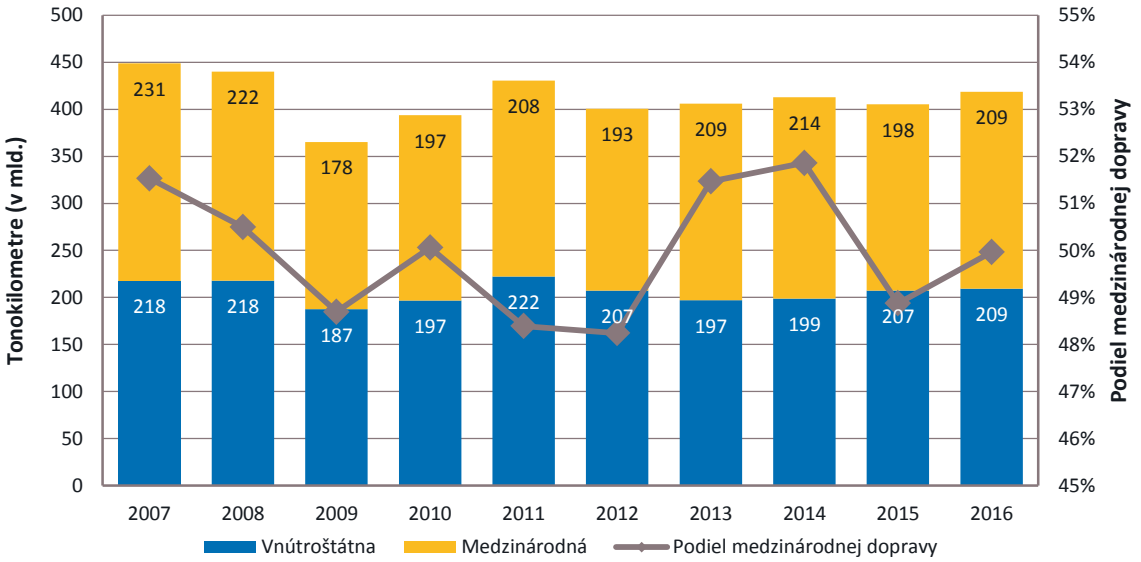



*Zdroj: Eurostat a štatistická príručka, 2018. Údaje za rok 2011 pre EÚ27.*

*Nákladná doprava*

V roku 2016 dosiahol objem nákladnej dopravy v EÚ 419 miliárd tonokilometrov z celkového počtu 2,5 bilióna tonokilometrov v rámci pozemnej dopravy. Približne polovica celkového objemu nákladnej železničnej dopravy je cezhraničná. Nákladná železničná doprava má preto silný európsky rozmer a stáva sa citlivejšou na nedostatok interoperability a spolupráce medzi vnútroštátnymi železničnými sieťami, čo môže mať vplyv na jej konkurencieschopnosť.

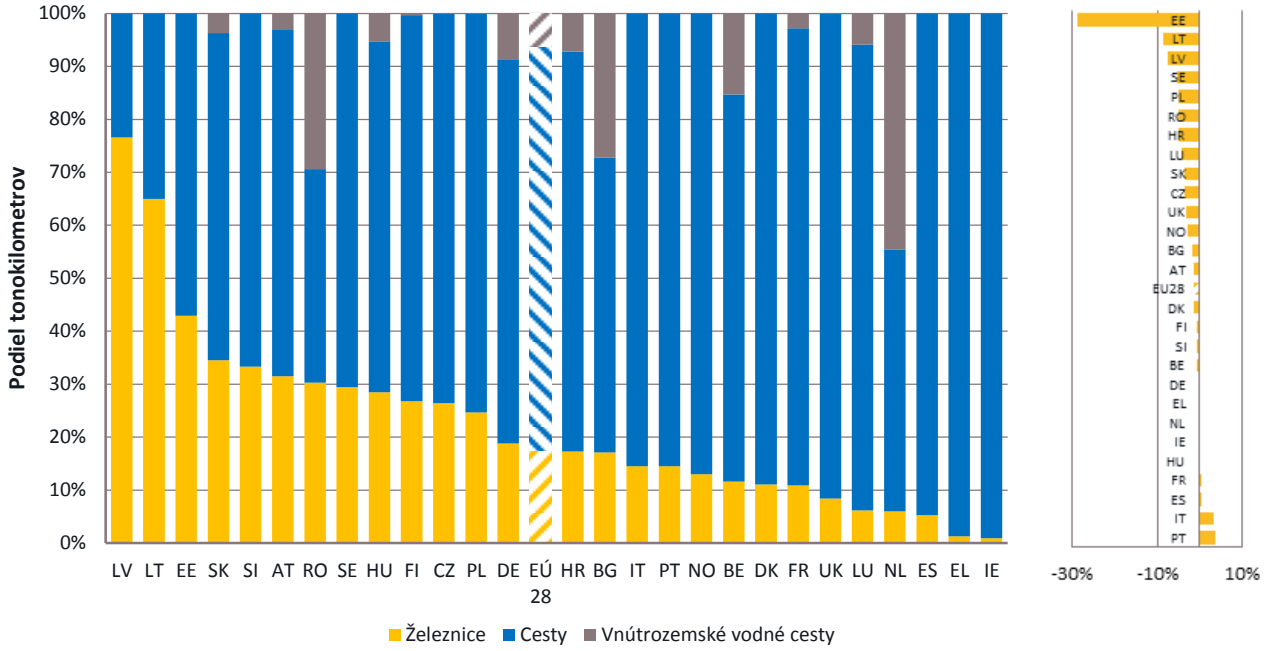
Obrázok 5: Vývoj objemu nákladnej železničnej dopravy, 2007 – 2016




*Zdroj: RMMS, 2018. Údaje doplnené z rôznych iných zdrojov a odhadov.*

Pokiaľ ide o podiel druhov dopravy, od dosiahnutia vrcholu v roku 2011 (19 %) sa podiel železničnej dopravy v rámci nákladnej dopravy EÚ znížil, hoci v roku 2016 sa ho podarilo udržať na úrovni okolo 17 %, pričom podiel cestnej dopravy sa zvýšil zo 75 % na 76 %.

Obrázok 6: Členenie podielu nákladnej pozemnej dopravy podľa krajiny za rok 2016 a zmena podielu železničnej dopravy za roky 2011 – 2016




*Zdroj: Eurostat.*

## 5. Vývoj rámcových podmienok v železničnom sektore

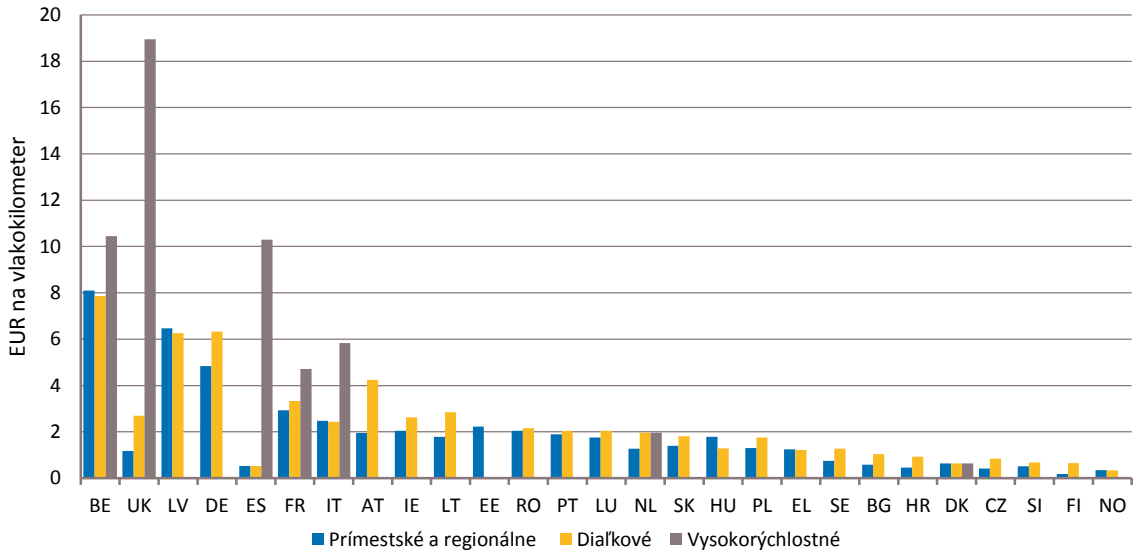
### 5.1. Spoplatnenie infraštruktúry

Vo väčšine krajín poplatky za prístup na trať predstavovali viac ako 80 % príjmov manažérov infraštruktúry, a to pre osobné, ako aj pre nákladné vlaky.

Poplatky za prístup na trať v prípade vysokorýchlostnej železnice (bez príplatkov) sú vyššie ako iné poplatky v osobnej doprave, pričom v Spojenom kráľovstve dosahujú maximum (19 EUR na vlakokilometer v roku 2016).

Poplatky za prístup na trať v prípade konvenčných diaľkových osobných vlakov (bez príplatkov) boli vo väčšine krajín nižšie ako 3 EUR na vlakokilometer.

Obrázok 7: Poplatky za prístup (bez príplatkov): osobné vlaky podľa typu a podľa krajiny, 2016

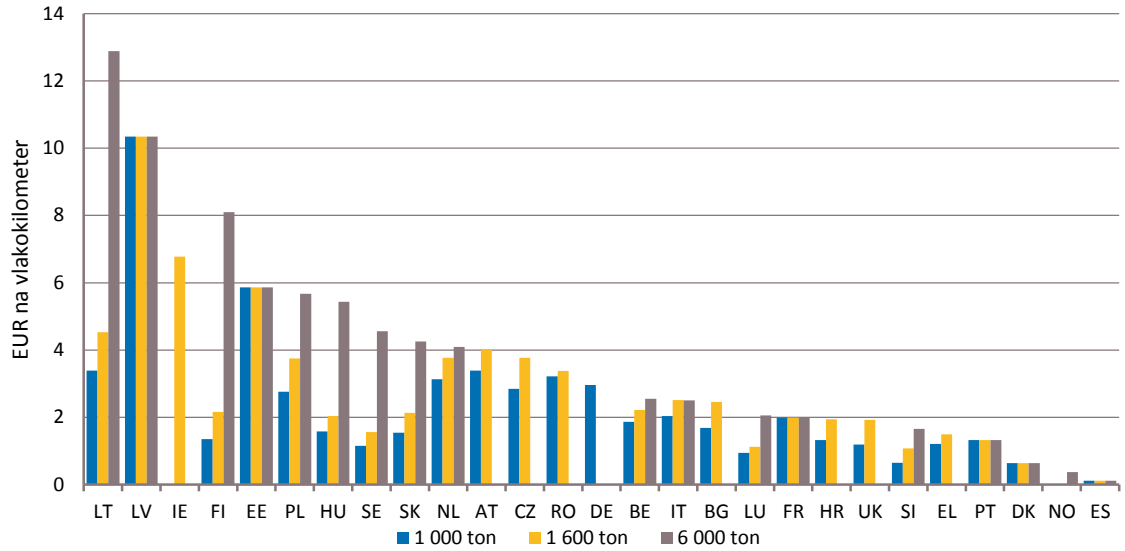



*Zdroj: RMMS, 2018. Údaje pre DE vrátane príplatkov.*

Poplatky v nákladnej doprave (bez príplatkov) sa monitorujú v troch rôznych maximálnych tonážach (1 000, 1 600 a 6 000). Päť členských štátov (Lotyšsko, Estónsko, Francúzsko, Portugalsko a Dánsko) uplatňuje pevne stanovený poplatok na vlakokilometer. Vo väčšine ostatných členských štátov sa poplatok za prístup zvyšuje s veľkosťou vlaku, aj keď nie nevyhnutne v pomere k tonáži.

Pokiaľ ide o výšku poplatkov od roku 2013 do roku 2016 (ak sú k dispozícii), v prípade osobných aj nákladných vlakov nie je zrejmý stúpajúci ani klesajúci trend.

Obrázok 8: Poplatky za prístup (bez príplatkov): nákladné vlaky podľa typu a podľa krajiny, 2016

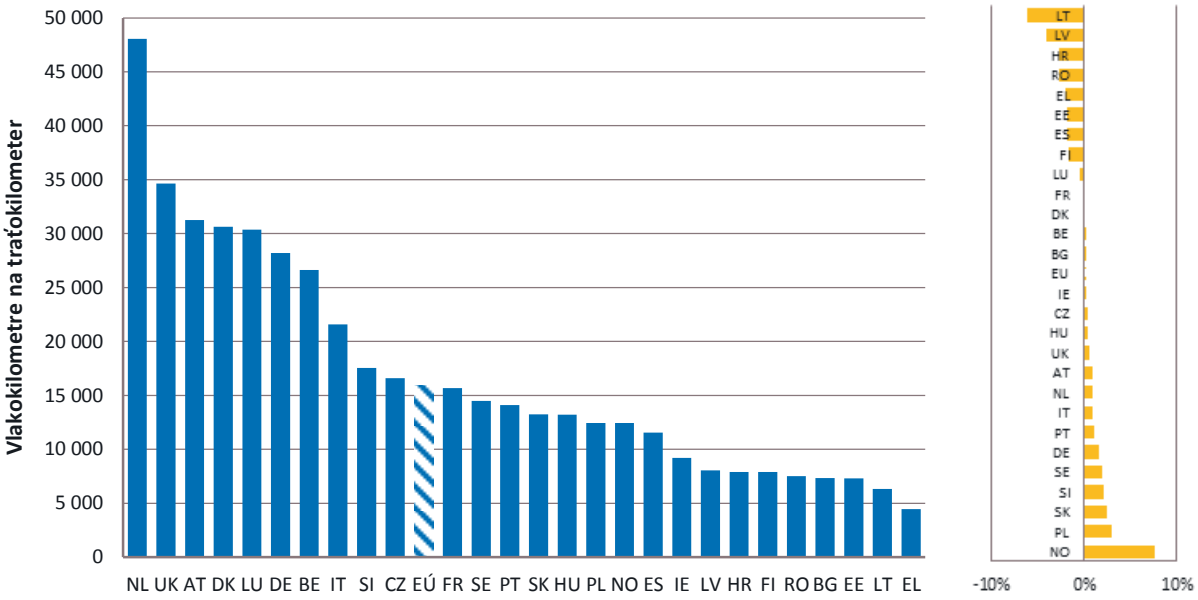



*Zdroj: RMMS, 2018. Pre DE: členenie podľa typu vlaku nie je k dispozícii, údaje vrátane príplatkov.*

## 5.2. Prideľovanie kapacity, obmedzenia infraštruktúry a prekážky brániace efektívnejším železničným službám

Najintenzívnejšie používanými sieťami sú siete severozápadnej Európy vrátane Holandska (v prevádzke takmer 50 000 vlakokilometrov na kilometer trate v roku 2016) a Spojeného kráľovstva, Rakúska, Dánska, Luxemburska, Nemecka a Belgicka, kde miera využitia siete bola približne o 70 % vyššia ako priemer EÚ.

Obrázok 9: Využitie siete za rok 2016 a súhrnná priemerná miera rastu za roky 2011 – 2016




*Zdroj: RMMS, 2018, a štatistická príručka, 2018.*

Preťaženie podčiarkuje existenciu obmedzení infraštruktúry, čo bráni akejkoľvek potenciálnej premávke pohybujúcej sa na sieti. Celková dĺžka tratí, ktoré boli vyhlásené za preťažené (vrátane Nórska), sa zvyšuje a v roku 2016 dosiahla takmer 3 000 km vrátane 1 000 km koridorov železničnej nákladnej dopravy. Z celkového počtu preťažených tratí pripadá 40 % na Spojené kráľovstvo. V Nemecku, Taliansku a Rumunsku takisto dochádza k značnému preťaženiu, pričom všetky tieto krajiny vyhlásili viac ako 100 km tratí za preťažené.

Členské štáty najčastejšie uprednostňujú tie služby, ktoré sa poskytujú v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme (prvá priorita v 11 členských štátoch), po nich nasledujú medzinárodné služby osobnej a nákladnej dopravy.

Obmedzenia prevádzkovej infraštruktúry môžu tiež obmedzovať železničnú dopravu a predstavovať prekážku brániacu efektívnejším železničným službám. Najmä inkompatibilita pôvodných vnútroštátnych systémov riadenia vlakov predstavuje pre interoperabilitu významnú prekážku. Únia preto zaviedla spoločný európsky signalizačný systém – Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS). Podľa nového európskeho plánu rozvoja ERTMS[14] musí byť do roku 2023 približne 30 % až 40 % koridorov základnej siete vybavených systémom ERTMS (15 672 km). V súčasnosti je v

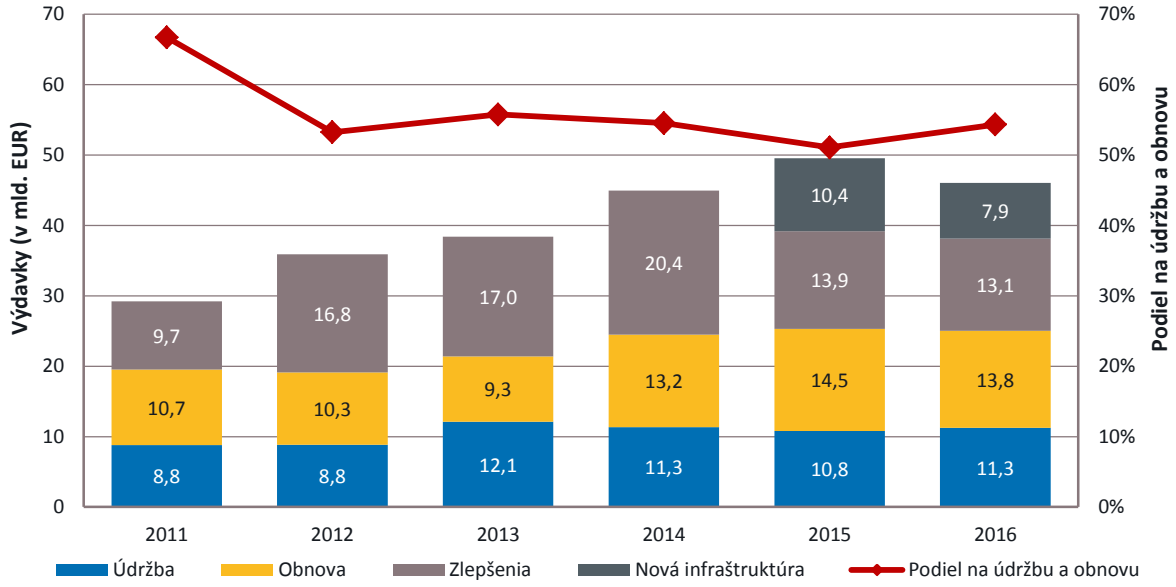
[14] Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/6 z 5. januára 2017 o európskom pláne rozvoja Európskeho systému riadenia železničnej dopravy, Ú. v. EÚ L 3, 6.1.2017, s. 6 – 28.

prevádzke len jedna tretina z nich, takže v nasledujúcich rokoch treba vykonať ešte veľa práce.

### 5.3. Výdavky na infraštruktúru a financovanie

Celkové výdavky na infraštruktúru EÚ vzrástli z 29 miliárd EUR v roku 2011 na 50 miliárd EUR v roku 2015, pričom v roku 2016 klesli o 3,5 miliardy EUR[15].

Obrázok 10: Výdavky na infraštruktúru a pomer nákladov na údržbu a obnovu, 2011 – 2016




*Zdroj: RMMS, 2018.*

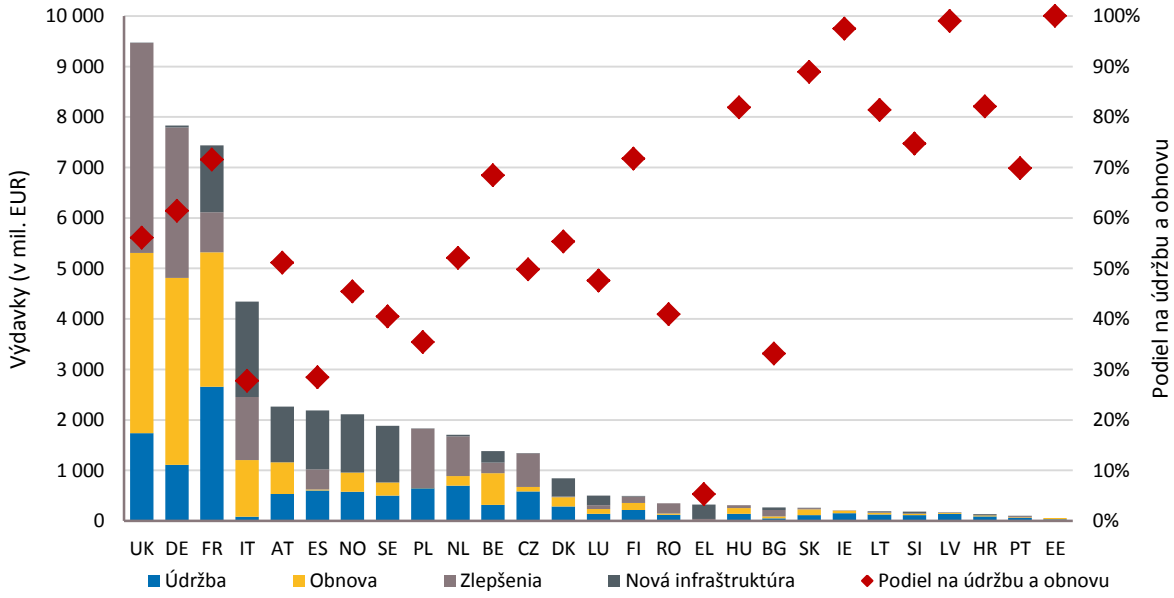
EÚ môže spolufinancovať alebo podporiť investičné projekty v železničnej doprave prostredníctvom Kohézneho fondu, Európskeho fondu regionálneho rozvoja, Nástroja na prepájanie Európy, Európskej investičnej banky a Európskeho fondu pre strategické investície. Na investície do železničnej dopravy bolo zo súčasného finančného rámca EÚ (2014 – 2020) vyčlenených viac ako 33 miliárd EUR vo forme grantov.

Udržiavanie a obnovovanie existujúcej siete s cieľom zlepšiť bezpečnosť a prevádzkovú výkonnosť a zabezpečiť spoľahlivé služby predstavuje pre manažérov infraštruktúry veľkú výzvu, najmä vzhľadom na zvyšujúci sa objem dopravy a náročné ciele výkonnosti dohodnuté medzi vnútroštátnymi orgánmi a prevádzkovateľmi.

Celkové nahlásené výdavky na údržbu a obnovu v roku 2016 dosiahli výšku 26 miliárd EUR[16]. Podiel výdavkov na údržbu a obnovu tvoril 54 % z celkového počtu, ale s rozdielmi medzi jednotlivými krajinami, pričom značný podiel na údržbu a obnovu tratí vynaložili krajiny strednej a východnej Európy.

[15] Okrem Nórska.
[16] Vrátane Nórska.

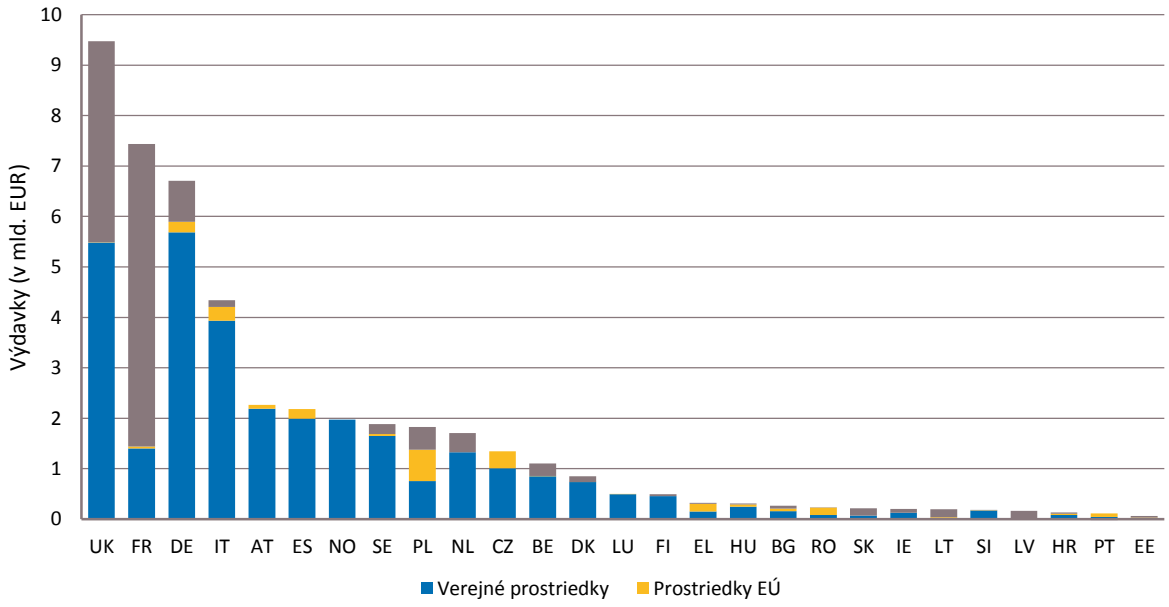
Obrázok 11: Výdavky na infraštruktúru a pomer nákladov na údržbu a obnovu podľa krajiny, 2016




*Zdroj: RMMS, 2018. NO, SE vrátane zlepšení a obnovy.*

Manažéri infraštruktúry získavajú zdroje na udržiavanie a zlepšovanie železničnej infraštruktúry z rôznych zdrojov, hoci v roku 2016 pochádzalo 70 % z vnútroštátnych rozpočtov. K ich vlastným zdrojom patria poplatky za prístup k infraštruktúre. Podiel celkových interne vytvorených finančných prostriedkov bol najvyšší v Lotyšsku (100 %), Litve a Francúzsku (v oboch prípadoch 81 %), za nimi nasledovali Slovensko (69 %) a Spojené kráľovstvo (42 %).

Obrázok 12: Štátne financovanie železničnej infraštruktúry podľa zdroja a podľa krajiny, 2016




*Zdroj: RMMS, 2018.*

## 5.4. Kvalita služieb železničnej dopravy

*Presnosť a spoľahlivosť služieb osobnej dopravy*

Na základe použitého vymedzenia pojmov[17] bolo v priemere 90 % miestnych a regionálnych služieb osobnej dopravy **presných**. Služby diaľkovej dopravy sú zvyčajne menej presné, pretože dlhšie vzdialenosti často obsahujú rušnejšie trate so zmiešanou dopravou. **Spoľahlivosť** služieb meraná z hľadiska miery odrieknutia je zvyčajne nižšia ako 2 % v prípade diaľkových vlakov, ako aj miestnych a regionálnych vlakov.

*Presnosť a spoľahlivosť služieb nákladnej dopravy*

O **spoľahlivosti** služieb nákladnej dopravy sú k dispozícii obmedzené údaje, keďže členské štáty ešte využívali prechodné obdobie na prispôsobenie sa novým požiadavkám na podávanie správ podľa nariadenia o RMMS. Väčšina členských štátov uviedla, že vnútroštátne služby nákladnej dopravy sú **presnejšie**[18] než tie medzinárodné. Z obmedzených dostupných údajov vyplýva, že spoľahlivosť služieb nákladnej dopravy je výrazne nižšia ako spoľahlivosť služieb osobnej dopravy a že medzinárodné služby, najmä z dôvodu pokrytia dlhších vzdialeností, sú na tom v porovnaní s vnútroštátnymi službami horšie.

*Bezpečnosť*

Železničná doprava ostáva jedným z najbezpečnejších druhov dopravy. V roku 2016 došlo v Európe v súvislosti so železničnou dopravou k 964 úmrtiam[19] – vo väčšine prípadov šlo o osoby, ktoré prechádzali cez priecestia (255), a neoprávnené osoby (600). Došlo k 32 úmrtiam zamestnancov a k 44 úmrtiam cestujúcich. Bezpečnosť železníc sa v rokoch 2010 až 2015 naďalej zlepšovala, hoci počet úmrtí a vážnych zranení sa v roku 2016 mierne zvýšil. Od roku 2011 do roku 2015 bolo cestovanie vlakom viac ako 25-krát bezpečnejšie ako cestovanie autom.

*Spokojnosť zákazníkov so službami osobnej dopravy*

Podľa prieskumu Eurobarometra[20], ktorý bol zverejnený v septembri 2018, je 66 % Európanov spokojných s frekvenciou osobných vlakov, 59 % s presnosťou a spoľahlivosťou a 55 % s cestovnými informáciami počas ciest, najmä v prípade meškania. Tieto údaje predstavujú významné zlepšenia v porovnaní s podobným prieskumom uskutočneným v roku 2013.

Prieskum takisto poskytuje prehľad o cestovných návykoch. Štyria z piatich (80 %) Európanov cestujú vlakom a s najväčšou pravdepodobnosťou využívajú vlak na prímestské trasy (67 %). Stále existuje značný priestor na zlepšenie – iba 38 % Európanov je spokojných so spôsobom vybavovania sťažností a dostupnosť železničných služieb pre osoby so zníženou pohyblivosťou si vyžaduje ďalšie úsilie. Z prieskumu takisto vyplýva, že 75 % Európanov považuje nákup cestovných lístkov na vlak za

[17] Podľa RMMS sa osobný vlak pokladá za presný, ak mešká 5 minút alebo menej.

[18] Podľa RMMS sa nákladný vlak pokladá za presný, ak mešká 15 minút alebo menej.

[19] Okrem samovrážd. Ďalšie informácie v správe agentúry „Správa o bezpečnosti a interoperabilite železníc v EÚ za rok 2018“.

[20] http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/flash/surveyky/2172.

jednoduchý a 62 % z nich je spokojných s dostupnosťou cestovných lístkov na cesty, pri ktorých sa využíva niekoľko vlakov alebo druhov dopravy.

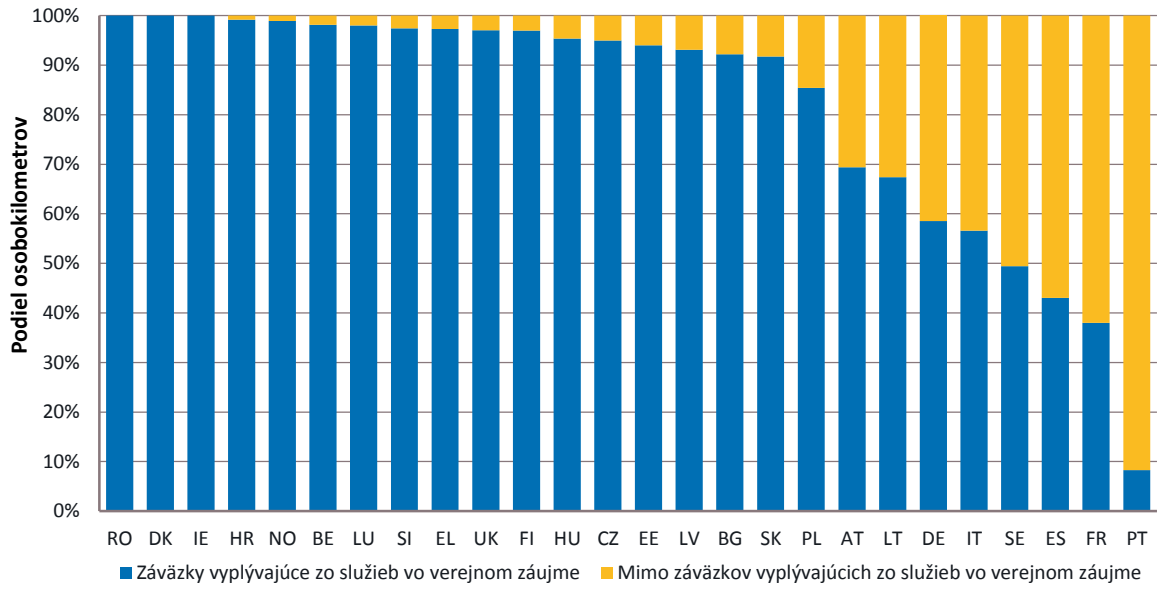
*Spokojnosť zainteresovaných strán so službami koridoru železničnej nákladnej dopravy*

Neexistuje žiadny porovnateľný prieskum spokojnosti zákazníkov so službami nákladnej železničnej dopravy[21], ktorý by pokrýval celú Úniu. Zdá sa však, že medzi zainteresovanými stranami existuje určitý konsenzus o troch kľúčových prvkoch na zabezpečenie spokojnosti zákazníkov v železničnej nákladnej doprave: spoľahlivosť, flexibilita a poskytovanie spoľahlivých informácií o náklade.

### 5.5. Zmluvy o službách vo verejnom záujme

V roku 2016 bolo viac ako 60 % celkového počtu osobokilometrov v železničnej doprave v EÚ poskytnutých v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a kompenzácia za záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme zostáva vo väčšine členských štátov významným zdrojom príjmov pre železničné podniky. Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme sa viac využívajú pre vnútroštátne a regionálne železničné služby ako pre služby diaľkovej dopravy – len niekoľko krajín uviedlo, že majú záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme v oblasti medzinárodných služieb.

Obrázok 13: Osobokilometre v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a služby komerčnej železničnej dopravy, 2016



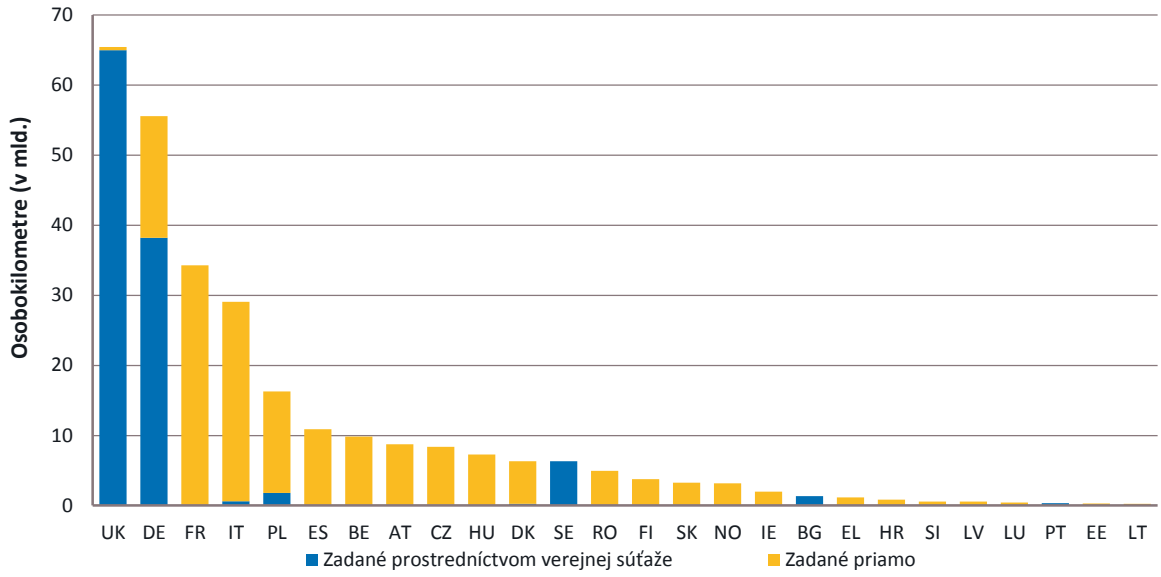

*Zdroj: RMMS, 2018. Najnovšie údaje pre NL nie sú k dispozícii.*

Verejná súťaž sa uskutočnila len v 41 % prípadov zo všetkých služieb v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré boli v roku 2016 aktívne, a to takmer výlučne v troch členských štátoch s včasnou liberalizáciou (Spojené kráľovstvo, Nemecko a Švédsko). Vďaka štvrtému železničnému balíku sa verejná súťaž postupne stane pravidlom, pričom priame zadanie bude povolené len vo výnimočných prípadoch.

[21] Koridory železničnej nákladnej dopravy každý rok uverejňujú prieskumy založené na štandardizovanom dotazníku.

V roku 2016 boli zadané nové verejné súťaže vo výške viac ako 32 miliónov vlakokilometrov za rok.

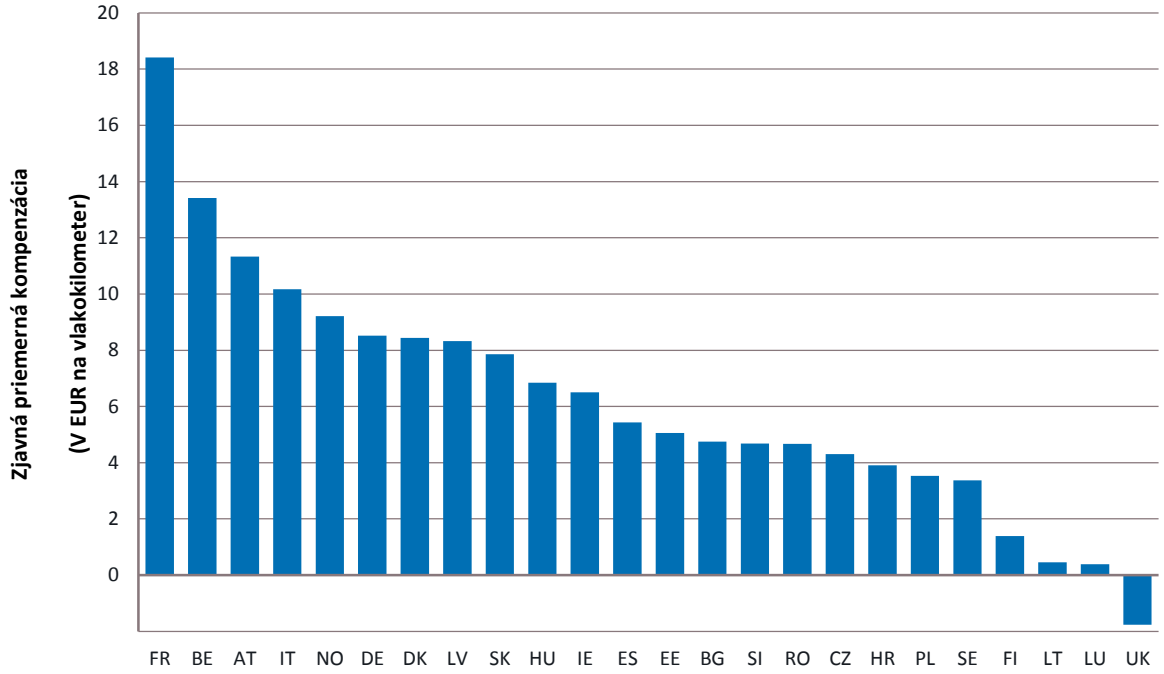
Obrázok 14: Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme zadané prostredníctvom verejnej súťaže a priamo, 2016




*Zdroj: RMMS, 2018. Údaje pre NL nie sú k dispozícii.*

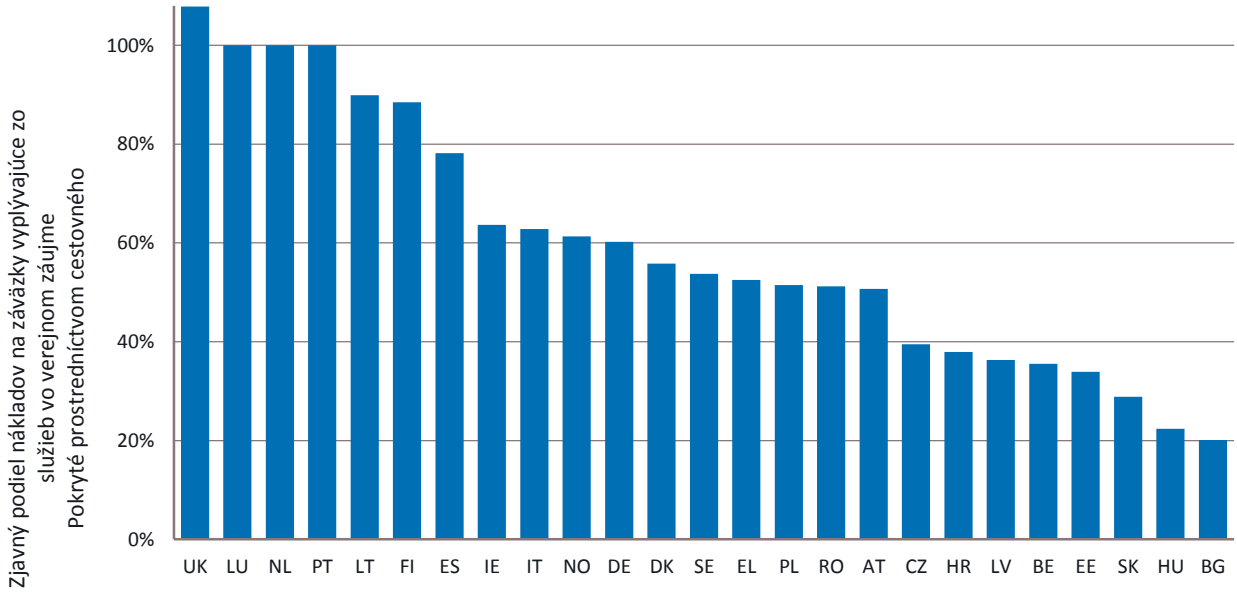
Výšky kompenzácie za záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme na vlakokilometer a podiel nákladov na záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré sa pokrývajú prostredníctvom cestovného, sa v jednotlivých krajinách výrazne líšia. Priemerná kompenzácia za záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme predstavuje negatívnu hodnotu v Spojenom kráľovstve, kde uchádzači o výlučné práva podľa zmlúv o záväzkoch vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (tzv. franchising) môžu zaplatiť „prémiu“, ak uznajú, že služby možno prevádzkovať so ziskom pri súčasných (regulovaných) výškach poplatkov za prístup a výškach cestovného.

Obrázok 15: Zjavná priemerná kompenzácia za záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme, 2016




*Zdroj: RMMS, 2018. Údaje pre EL, NL, PT nie sú k dispozícii.*

Obrázok 16: Zjavný podiel nákladov na záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré sa pokrývajú prostredníctvom cestovného, 2016




*Zdroj: RMMS, 2018. Údaje pre FR a SI nie sú k dispozícii.*

### 5.6. Udeľovanie licencií

**Počet aktívnych licencií** železničných podnikov sa v roku 2016 pohyboval od 448 v Nemecku po 2 v Luxembursku a Írsku. Poľsko a Česká republika takisto nahlásili viac ako 100 aktívnych licencií a Spojené kráľovstvo viac ako 50.

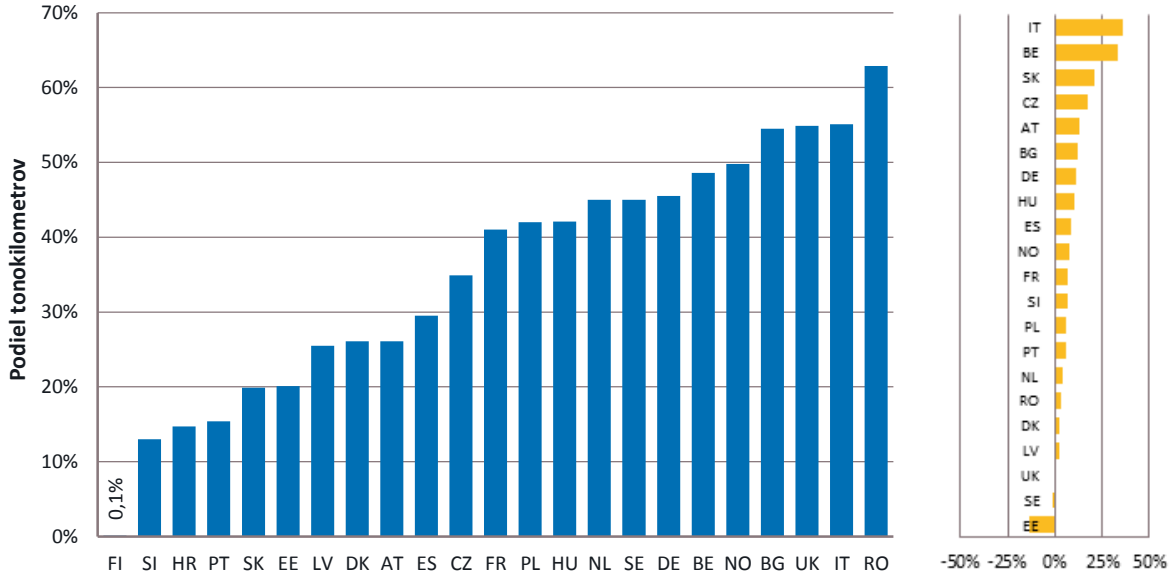
**Priemerné poplatky** za získanie licencie v roku 2016 sa pohybovali od 37 500 EUR v Portugalsku do 10 EUR v Chorvátsku.

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

### 5.7. Stupeň otvorenosti trhu a využívania prístupových práv

V roku 2007 sa vďaka právnym predpisom EÚ trh **železničnej nákladnej dopravy** otvoril **hospodárskej súťaži**. V roku 2016 boli noví prevádzkovatelia, ktorí súťažia s vnútroštátnymi etablovanými prevádzkovateľmi, aktívni vo všetkých krajinách okrem Grécka, Írska, Litvy a Luxemburska, pričom v polovici prípadov bol **podiel** konkurentov **na trhu** vyšší ako 40 %. V rokoch 2011 až 2016 sa podiel konkurentov na trhu vo všetkých krajinách EÚ neustále zvyšoval. Konkurenti stratili podiel na trhu len vo Švédsku a Estónsku, pričom ich podiel na trhu v Estónsku klesol zo 41 % na 20 %.

Obrázok 17: Konkurencia v nákladnej doprave, podiel na trhu a súhrnná priemerná miera rastu, 2011 – 2016

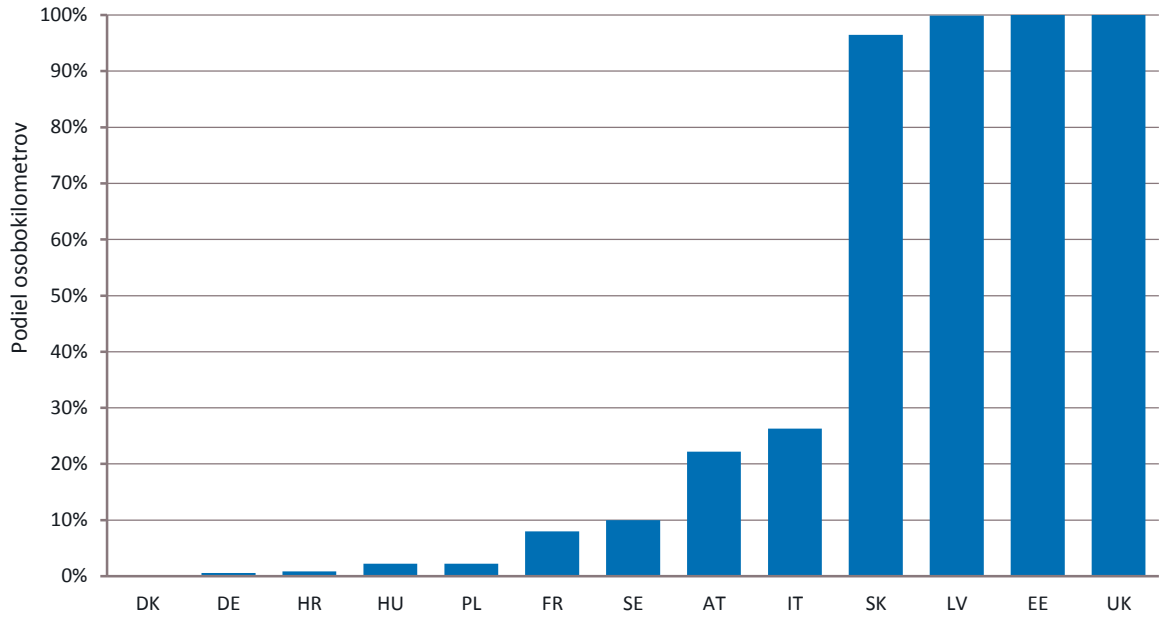



*Zdroj: RMMS, 2018. Jeden prevádzkovateľ s podielom 100 % v EL, IE, LT, LU.*

Zatiaľ čo sa trh **medzinárodnej osobnej dopravy otvoril hospodárskej súťaži** od roku 2010, členské štáty naďalej regulujú prístup na svoje **trhy vnútroštátnej osobnej dopravy** až do zavedenia štvrtého železničného balíka. Podniky osobnej železničnej dopravy môžu ponúkať svoje služby v rámci systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme alebo za čisto komerčných podmienok (t. j. bez verejnej kompenzácie). Na oboch trhoch môžu služby ponúkať len monopolní etablovaní prevádzkovatelia alebo sa služby môžu otvoriť pre iné konkurenčné železničné podniky. Podľa údajov uvedených v správach, len polovica členských štátov má konkurentov

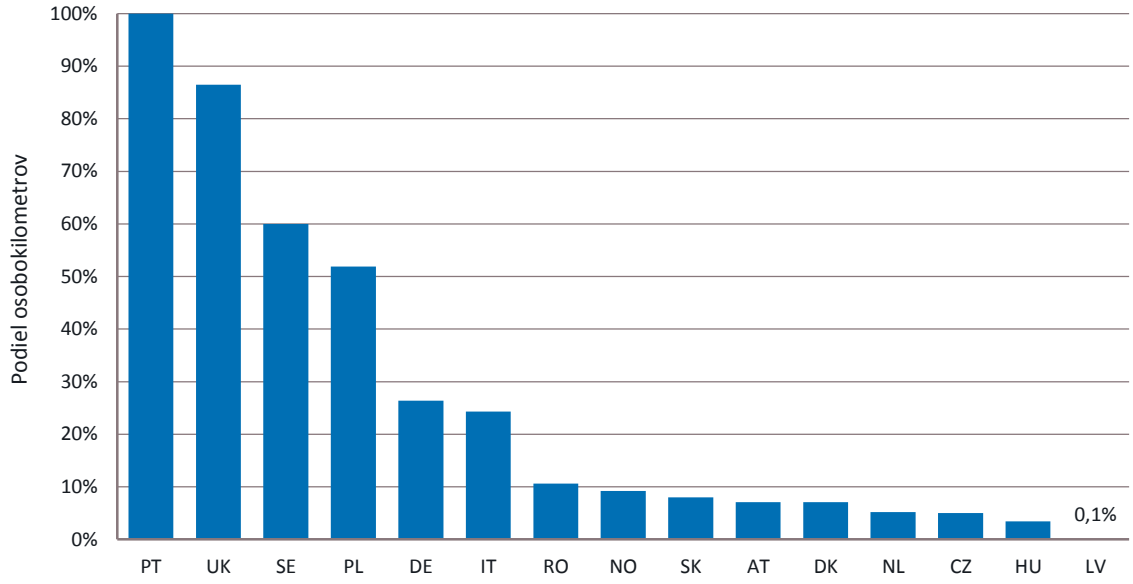
pôsobiacich na trhu komerčnej osobnej dopravy. Ich podiel na trhu je vo všeobecnosti vyšší ako 10 % a v štyroch členských štátoch ponúkajú noví účastníci na trhu takmer všetky komerčné služby. V oblasti záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme sú prítomní aj alternatívni prevádzkovatelia, ich podiel na trhu je však vyšší ako 10 % len v obmedzenom počte členských štátov.

Obrázok 18: Konkurencia na trhu komerčnej osobnej dopravy, podiel na trhu, 2016




*Zdroj: RMMS, 2018. Údaje pre BE, CZ, IE, NL a RO nie sú k dispozícii.*

Obrázok 19: Konkurencia na trhu osobnej dopravy v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, podiel na trhu, 2016



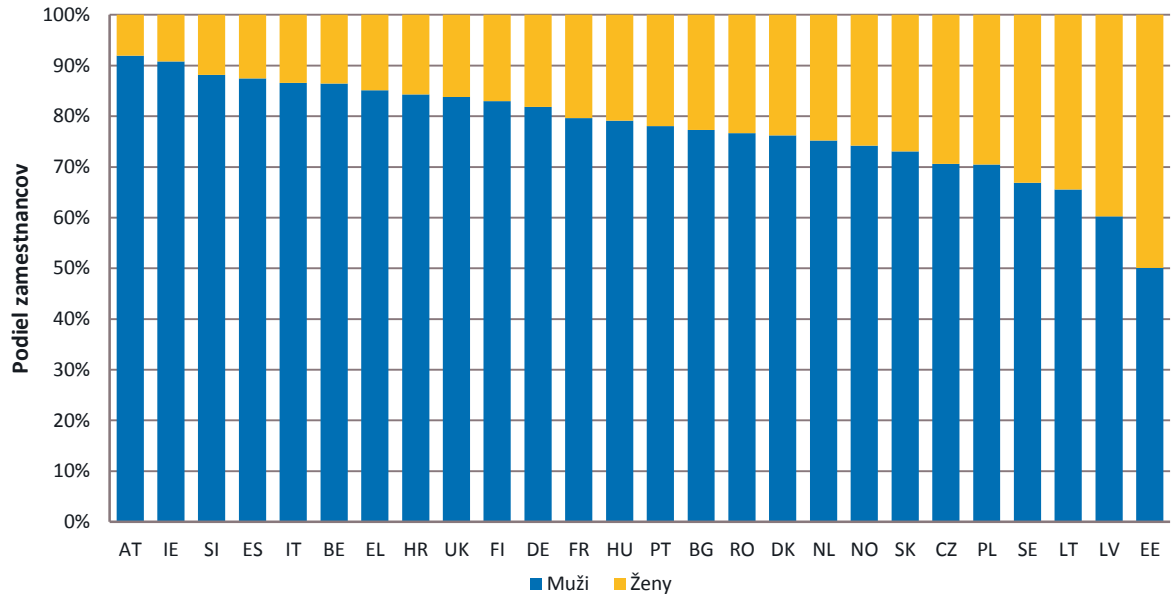

*Zdroj: RMMS, 2018. Všetky ostatné členské štáty hlásili jedného prevádzkovateľa.*

## 5.8. Zamestnanosť a sociálne podmienky

Podľa údajov z RMMS predložených členskými štátmi a Nórskom bolo na konci roka 2016 v európskom železničnom sektore zamestnaných o čosi viac než milión ľudí, z toho približne 600 000 z nich zamestnávali železničné podniky a 440 000 manažéri infraštruktúry.

Pracovná sila je prevažne mužského pohlavia; v priemere iba 21 % tvoria ženy. Podiel zamestnankýň sa pohybuje medzi 50 % v Estónsku a 8 % v Rakúsku.

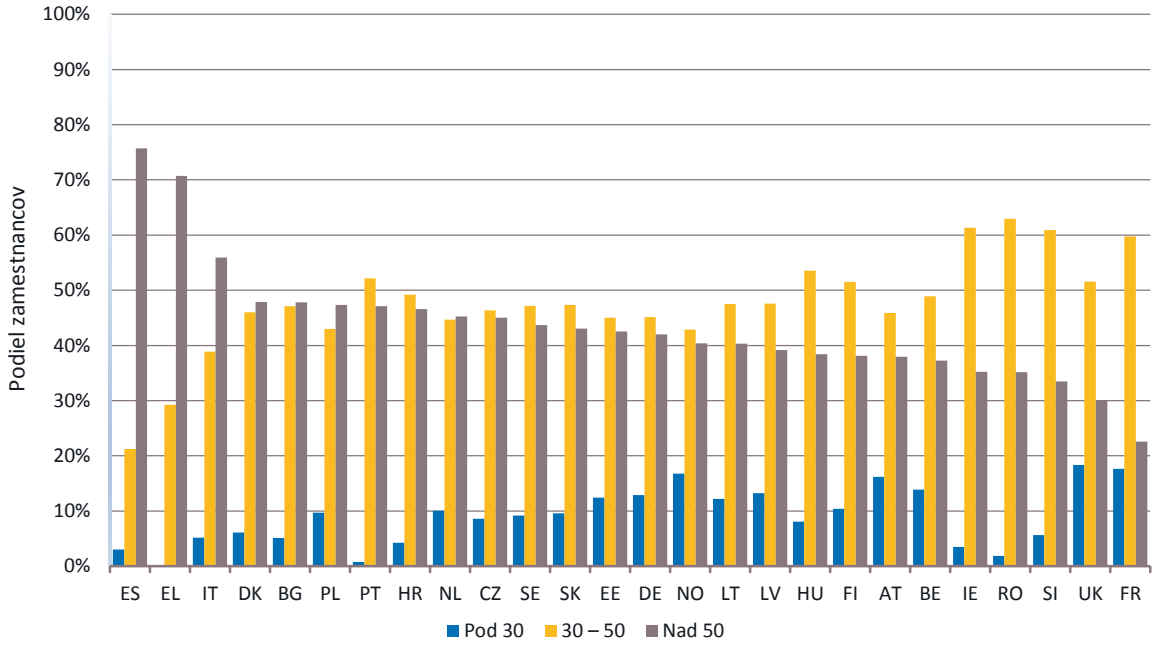
Obrázok 20: Zamestnanci podľa pohlavia a podľa krajiny, 2016




*Zdroj: RMMS, 2018. Údaje pre LU nie sú k dispozícii.*

Obavy naďalej vyvoláva starnúca pracovná sila, najmä v Španielsku, Grécku a Taliansku, kde viac ako 50 % pracovnej sily malo v roku 2016 nad 50 rokov.

Obrázok 21: Zamestnanci podľa vekovej kategórie a podľa krajiny, 2016




*Zdroj: RMMS, 2018. Údaje pre LU nie sú k dispozícii.*

Z údajov vyplýva, že 90 % alebo viac zamestnancov má trvalé pracovné zmluvy, čo odráža potrebu zachovať vysokokvalifikovaných zamestnancov, ako napríklad rušňovodičov a signalistov, ako aj tradičnej politiky zamestnanosti. Na plný úväzok je tiež zamestnaných 80 % alebo viac zamestnancov.

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

## 6. Závery

Závery v tejto časti vychádzajú z analýzy vykonanej v tejto správe a v sprievodnom pracovnom dokumente útvarov Komisie, pričom sa skúma význam prebiehajúcich iniciatív Komisie a potreba právnych predpisov v železničnom sektore.

Železnice EÚ naďalej rastú a objem cestujúcich sa najmä od roku 2011 do roku 2016 výrazne zvyšuje. Objem nákladnej dopravy však zostáva nestabilný, čo v roku 2016 viedlo k strate podielu tohto druhu dopravy v porovnaní s cestnou dopravou. Zároveň sa postupne otvárajú železničné trhy a úroveň bezpečnosti je naďalej vysoká. Odvetvie sa čoraz viac zakladá na výkonnosti, je inovatívnejšie a lepšie reaguje na potreby zákazníkov.

Železničná doprava významne prispieva ku kombinácii druhov dopravy v EÚ, pričom poskytuje čistú mobilitu a vysokú mieru efektívnosti. Hoci sa spokojnosť Európanov so službami osobnej železničnej dopravy v porovnaní s obdobím pred 5 rokmi zvýšila, stále existuje priestor na zlepšenie v oblasti práv cestujúcich. Rokovania so zákonodarcami o

návrhu Komisie z roku 2017 na preskúmanie nariadenia (ES) č. 1371/2007[22] o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave stále prebiehajú.

Tento vývoj nastal v kontexte podstatnej zmeny v odvetví vyvolanej štrukturálnymi zmenami, ktoré sa začali na základe právnych predpisov EÚ pred viac ako 20 rokmi a ktoré boli uzavreté prijatím štvrtého železničného balíka v roku 2016. Vykonávaním technického piliera balíka od júna 2019 sa ešte viac zlepší interoperabilita medzi vnútroštátnymi železničnými sieťami. Zníži sa tým aj byrokracia pri prevádzkach nad rámec hraníc jedného členského štátu a posilní sa úloha Železničnej agentúry Európskej únie. Trhovým pilierom sa k decembru 2019 završuje otvorenie vnútroštátnych trhov a zavádza sa zásada verejnej súťaže ako pravidla pre zmluvy o službách vo verejnom záujme v EÚ najneskôr do decembra 2023, pričom priame zadanie bude povolené len vo výnimočných prípadoch.

Komisia pokračuje v práci na vykonávacích opatreniach potrebných na efektívne fungovanie trhu. V súčasnosti sa zameriava na presadzovanie, pričom zabezpečuje, aby boli oba piliere balíka transponované a vykonávané správne a aby sa prijali a dodržiavali vykonávacie akty.

Pokiaľ ide o snahu železničnej nákladnej dopravy zvýšiť svoj podiel na trhu, vzhľadom na medzinárodnú povahu sú tieto služby citlivé na prekážky, pokiaľ ide o interoperabilitu, a na otázky cezhraničnej koordinácie. Komisia s cieľom riešiť túto situáciu presadzuje program doplňujúcich iniciatív a opatrení. Dlhodobá politika Komisie týkajúca sa dosiahnutia interoperability (vrátane efektívneho a koordinovaného zavádzania systému ERTMS) sa nedávno posilnila s dôrazom na riešenie praktických cezhraničných prevádzkových otázok.

Politika Komisie v oblasti rozvoja infraštruktúry vo forme politiky transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) sa zameriava na zlepšenie infraštruktúry tak, že rieši prekážky a chýbajúce prepojenia. Na urýchlenie digitalizácie aj v železničnej doprave Komisia v nasledujúcom finančnom období navrhla využiť Nástroj na prepájanie Európy 2, Kohézny fond, Európsky fond regionálneho rozvoja a finančnú podporu InvestEU. S cieľom pomôcť odvetviu železničnej dopravy získať prístup k financiám Komisia vypracúva metodiku posudzovania ekologických zložiek v železničných projektoch v rámci svojho akčného plánu o udržateľnom financovaní[23].

Koridory železničnej nákladnej dopravy zostávajú kľúčovou súčasťou politiky Komisie na podporu železničnej nákladnej dopravy. Nariadenie o železničnej nákladnej doprave[24] a smernica o rušňovodičoch[25] sa stále vyhodnocujú. Na podporu železničnej nákladnej dopravy Komisia v novembri 2017 navrhla zmenu smernice 92/106/ES[26] o kombinovanej doprave ako súčasť svojho druhého balíka opatrení v oblasti mobility s cieľom poskytnúť nové a efektívnejšie podporné opatrenia na presun nákladnej dopravy z ciest na železnicu.

---

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

23 https://ec.europa.eu/info/publications/180308-action-plan-sustainable-growth_en.

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

25 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007 o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve, Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 51 – 78.

26 Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi, Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38.

Tieto kľúčové politiky sprevádzajú snahy o vyriešenie problému hluku zo železničnej dopravy, o lepšie zakotvenie železničnej dopravy v multimodálnom dopravnom systéme zavádzaním digitálnych technológií a o podporu inovácie, najmä prostredníctvom činností spoločného podniku Shift2Rail[27].

Železničná doprava sa navyše nemôže posudzovať oddelene od ostatných druhov dopravy; jej konkurencieschopnosť závisí aj od rámca pre intermodálnu hospodársku súťaž. Preto sa Komisia snaží o rovnaké podmienky pre intermodálnu hospodársku súťaž, napríklad prostredníctvom balíka opatrení v oblasti mobility vrátane zmeny smernice o eurovignette[28]. Komisia tiež dala vypracovať komplexnú štúdiu o internalizácii externých nákladov v doprave. Pomôže tak posúdiť rozsah, v akom sa v členských štátoch uplatňujú zásady „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“ v prípade všetkých druhov dopravy.

Spoľahlivé monitorovanie trhu železničnej dopravy zostáva prioritou, aby bolo možné sledovať vývoj na trhu a referenčne porovnávať výkonnosť.

[27] https://shift2rail.org/

[28] https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en.