KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 6.2.2019 r.
COM(2019) 51 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Szóste sprawozdanie w sprawie monitorowania rozwoju rynku przewozów kolejowych

{SWD(2019) 13 final}

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Szóste sprawozdanie w sprawie monitorowania rozwoju rynku przewozów kolejowych zgodnie z art. 15 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE

1. Wprowadzenie

Sektor kolejowy[1], w którym bezpośrednie zatrudnienie znajduje ok. 1 mln osób (przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury), wnosi znaczny wkład w gospodarkę UE. Europejski transport kolejowy przewozi rocznie około 1,6 mld ton towarów i 9 mld pasażerów. Transport kolejowy ma również zasadnicze znaczenie dla bardziej zrównoważonego sektora transportu, spójności gospodarczej i społecznej oraz łączenia Europejczyków w obrębie państw członkowskich i pomiędzy nimi.

Niniejsze sprawozdanie jest szóstym sprawozdaniem dotyczącym monitorowania rynku przewozów kolejowych, które Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie zgodnie z art. 15 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE[2]. Celem niniejszego sprawozdania jest przedstawienie ogólnych informacji na temat głównych zmian na rynkach przewozów kolejowych w kontekście celów polityki UE w zakresie rynku przewozów kolejowych[3]. Obejmuje ono szeroki zakres tematów, w tym zmiany rynku wewnętrznego przewozów kolejowych, infrastruktury i usług dostępnych dla przedsiębiorstw kolejowych, warunków ramowych (w tym opłat[4]), stanu sieci kolejowej, wykorzystania uprawnień do dostępu oraz barier dla efektywniejszych przewozów kolejowych. Szczegółową analizę przedstawiono w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym niniejszemu sprawozdaniu.

Niniejsze sprawozdanie jest pierwszym, które powstało na podstawie kwestionariusza sprawozdawczego określonego w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2015/1100 w sprawie monitorowania rynku kolejowego[5] (zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie RMMS"). Rozporządzenie w sprawie RMMS, które ma zastosowanie od dnia 1 stycznia 2016 r., powinno stopniowo prowadzić do bardziej spójnego i jednolitego zbioru danych z okresem przejściowym, który kończy się wraz z rokiem sprawozdawczym 2016.

Oprócz danych z RMMS przekazanych przez państwa członkowskie i Norwegię niniejsze sprawozdanie opiera się również na danych z Małego rocznika statystycznego

---

1 W niniejszym sprawozdaniu termin „sektor kolejowy" odnosi się do przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej.

2 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

3 Norwegia uczestniczy w RMMS, ale dane dotyczące Norwegii nie zostały ujęte w łącznych i średnich wartościach dla UE. Oprócz sprawozdania w sprawie rynku przewozów kolejowych Agencja Kolejowa Unii Europejskiej publikuje również raz w roku sprawozdania w sprawie wyników kolei w zakresie bezpieczeństwa i dwa razy do roku sprawozdania w sprawie wyników kolei w zakresie interoperacyjności.

4 Kompleksowe monitorowanie cen przewozów kolejowych dla klientów nie jest możliwe ze względu na szeroki wachlarz oferowanych usług.

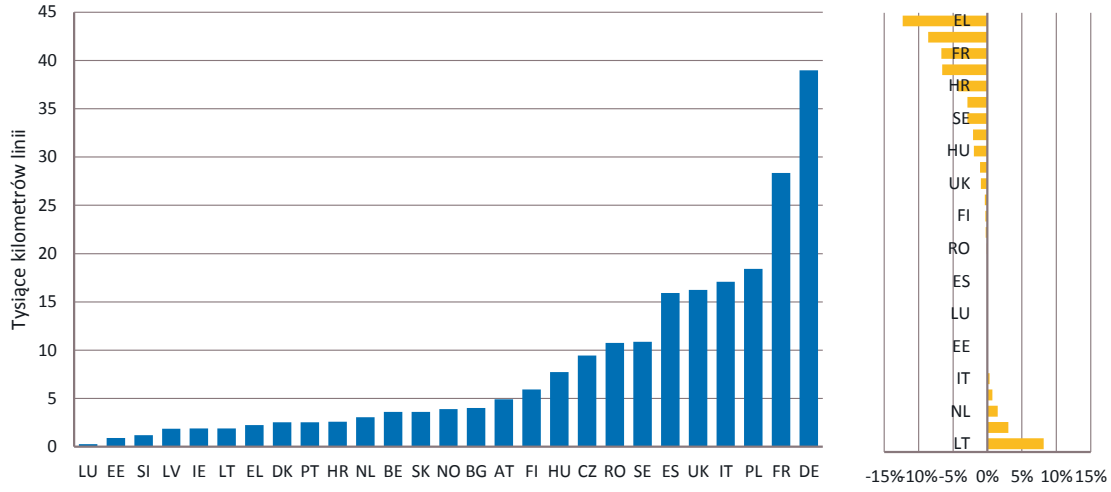
5 Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1100 z dnia 7 lipca 2015 r. w sprawie obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich w ramach monitorowania rynku kolejowego, Dz.U. L 181 z 9.7.2015, s. 1.

„Unijny transport w liczbach”[6], sprawozdań Agencji Kolejowej Unii Europejskiej[7], Eurostatu[8], danych statystycznych zgromadzonych przez różne organizacje sektorowe oraz prezentacjach i badaniach.

2. Unijna sieć kolejowa

W 2016 r. całkowita **długość unijnej sieci kolejowej**[9] wynosiła ok. 221 000 kilometrów linii (1,6 % mniej niż w 2011 r.). **Zagęszczenie krajowych sieci kolejowych** odzwierciedla różne cechy geograficzne państw, przy czym państwa nordyckie i bałtyckie wykazują najniższe zagęszczenia sieci kolejowych w stosunku do powierzchni i najwyższe w stosunku do liczby ludności. W 2016 r. zelektryfikowane było około 54 % unijnej sieci, przy czym od 2011 r. zelektryfikowano dodatkowo 2 097 km tras (+1,7 %). Pod koniec 2017 r. unijna **sieć kolei dużych prędkości** liczyła ponad 8 400 kilometrów linii, a jej długość uległa podwojeniu w porównaniu z 2003 r.

Wykres 1: Długość sieci krajowych w 2016 r. i względna zmiana, 2011–2016



Źródło: Mały rocznik statystyczny z 2018 r. Dane wypełniające z różnych innych źródeł.

3. Usługi świadczone na rzecz przedsiębiorstw kolejowych

Mapowanie obiektów infrastruktury usługowej stanowi ciągłe wyzwanie ze względu na różnorodność świadczonych usług oraz dużą liczbę zróżnicowanych operatorów o różnej wielkości.

Zgodnie z dostępnymi danymi z RMMS[10] w 2016 r. użytkowano:

– 31 000 stacji pasażerskich;

[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
[9] W tym w Norwegii.
[10] Dane niekompletne, z lukami i z zastosowaniem różnych definicji. W danych uwzględniono Norwegię.

– 2 358 terminali towarowych;

– 452 stacje rozrządowe;

– 1 667 obiektów zaplecza technicznego;

– 702 obiekty morskie i portowe; oraz

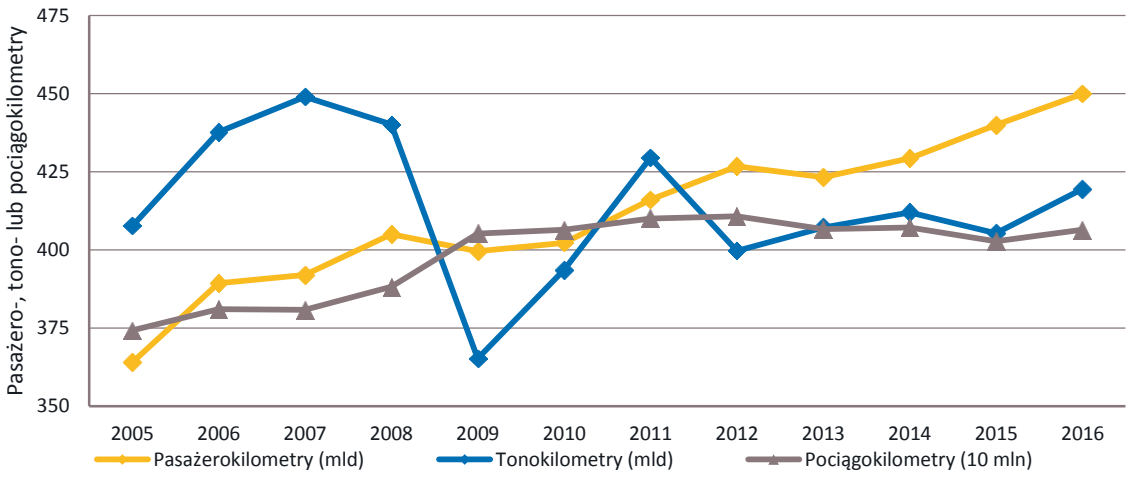
– 954 kolejowe stacje paliw.

Komisja prowadzi prace nad wdrożeniem rozporządzenia (UE) 2017/2177 w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją[11], nad unijnym portalem obiektów infrastruktury kolejowej w celu ich mapowania oraz nad lepszym wdrożeniem rozporządzenia w sprawie RMMS w celu zapewnienia monitorowania.

4. Zmiany w przewozach kolejowych

W latach 2009–2016 łączna liczba pociągokilometrów w UE, obejmujących zarówno ruch pociągów pasażerskich, jak i towarowych, utrzymywała się na stabilnym poziomie. Pasażerski ruch kolejowy nadal wzrastał o 1,7 % rocznie. Natomiast w kolejowych przewozach towarowych odnotowano trudności z powrotem do stanu sprzed znaczącego spadku wielkości w 2009 r., kiedy przewozy te osiągnęły najniższą wartość podczas kryzysu gospodarczego. Po wartości szczytowej odnotowanej w 2011 r. nastąpiło powolne ożywienie, począwszy od roku 2012[12].

Wykres 2: Liczba pasażerów i wielkości przewozów towarowych w latach 2005–2016



Źródło: RMMS z 2018 r. Dane wypełniające z różnych innych źródeł i oszacowań.

Koleje mogą potencjalnie odegrać istotną rolę w przyspieszaniu procesu ograniczania emisji pochodzących z transportu. Koleje odpowiadają jedynie za 2 % całkowitego zużycia energii w UE w sektorze transportu, podczas gdy w 2016 r. przewieziono nimi

[11] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją, Dz.U. L 307 z 23.11.2017, s. 1.

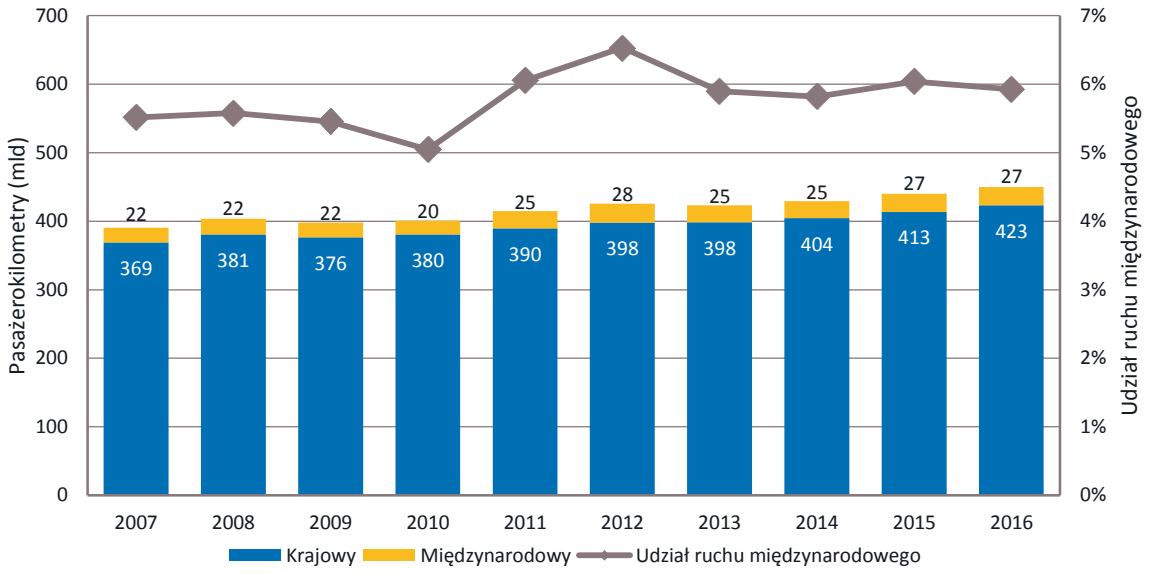
[12] Dane dotyczące wielkości zgłaszane w rocznym kwestionariuszu RMMS mogą się różnić od danych opublikowanych przez Eurostat ze względu na różny zakres, możliwe podwójne liczenie wielkości tranzytu i korekty (oszacowania i integracja z innych źródeł).

11,2 % towarów i 6,6 % pasażerów we wszystkich rodzajach transportu. Jest to również jedyny rodzaj transportu, w którym od 1990 r. emisje CO_2 ulegają niemal stałemu ograniczeniu: do 2016 r. koleje odpowiadały za jedynie 0,5 % emisji CO_2 z wszystkich rodzajów transportu[13].

Ruch pasażerski

Do 2016 r. wielkość pasażerskiego ruchu kolejowego w Unii osiągnęła wartość 450 mld pasażerokilometrów z około 6 bln pasażerokilometrów w przypadku transportu lądowego ogółem. Pasażerski ruch kolejowy ma głównie charakter krajowy; w 2016 r. jedynie 6 % tego ruchu miało charakter transgraniczny.

Wykres 3: Zmiany wielkości pasażerskiego ruchu kolejowego w latach 2007–2016

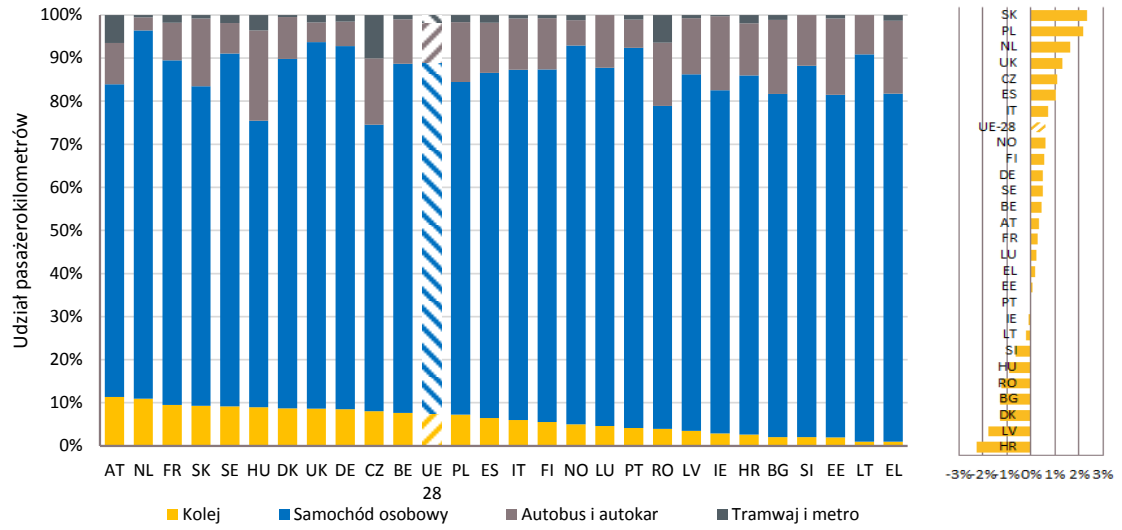


Źródło: RMMS z 2018 r. Dane wypełniające z różnych innych źródeł i oszacowań.

Średnia skłonność do podróżowania w UE wzrosła z 830 pasażerokilometrów na mieszkańca w 2011 r. do 882 pasażerokilometrów na mieszkańca w 2016 r. (+1,2 % rocznie). W latach 2007–2016 **udział** samochodów osobowych **w strukturze modalnej transportu lądowego** utrzymywał się na poziomie powyżej 80 %, natomiast udział pasażerskiego ruchu kolejowego wzrósł z 7,0 % do 7,6 %.

[13] Bez uwzględniania emisji pośrednich ze zużycia energii elektrycznej.

Wykres 4: Podział lądowego transportu pasażerskiego ze względu na rodzaj transportu według państw w 2016 r. i zmiana udziału kolei w latach 2011–2016

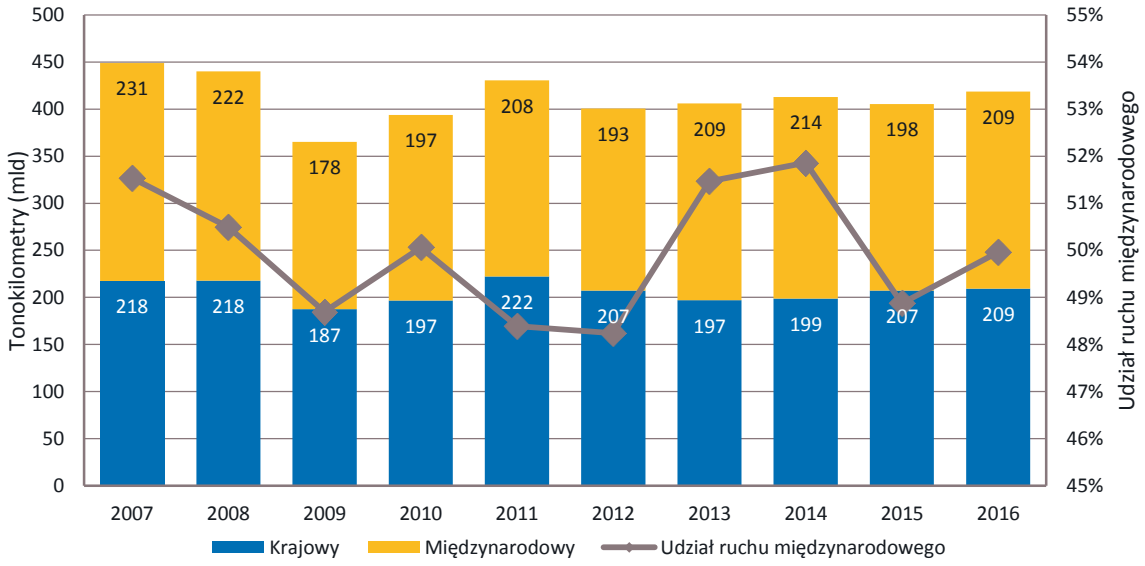


Źródło: Eurostat i Mały rocznik statystyczny z 2018 r. Dane z 2011 r. dotyczące UE-27.

Ruch towarowy

W 2016 r. wielkość unijnego ruchu towarowego osiągnęła 419 mld tonokilometrów z około 2,5 bln w ramach transportu lądowego ogółem. Około połowa całkowitej wielkości kolejowych przewozów towarowych ma charakter transgraniczny. Nadaje to kolejowym przewozom towarowym silny wymiar europejski i sprawia, że są one jeszcze bardziej podatne na brak interoperacyjności i współpracy między krajowymi sieciami kolejowymi, który może mieć wpływ na ich konkurencyjność.

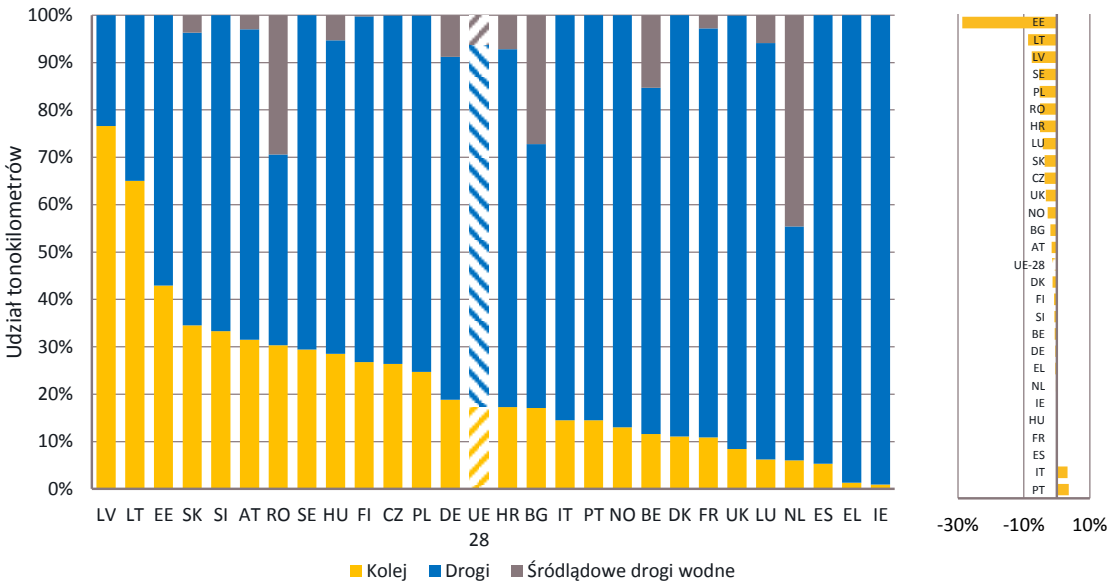
Wykres 5: Zmiany wielkości towarowego ruchu kolejowego w latach 2007–2016



Źródło: RMMS z 2018 r. Dane wypełniające z różnych innych źródeł i oszacowań.

Od szczytowej wartości odnotowanej w 2011 r. (19 %) udział kolei w strukturze modalnej lądowych przewozów towarowych w UE uległ zmniejszeniu, chociaż w 2016 r. utrzymał się na poziomie około 17 %, natomiast udział transportu drogowego wzrósł z 75 % do 76 %.

Wykres 6: Podział lądowego transportu towarowego ze względu na rodzaj transportu według państw w 2016 r. i zmiana udziału kolei w latach 2011–2016



Źródło: Eurostat.

5. Zmiany warunków ramowych w sektorze kolejowym

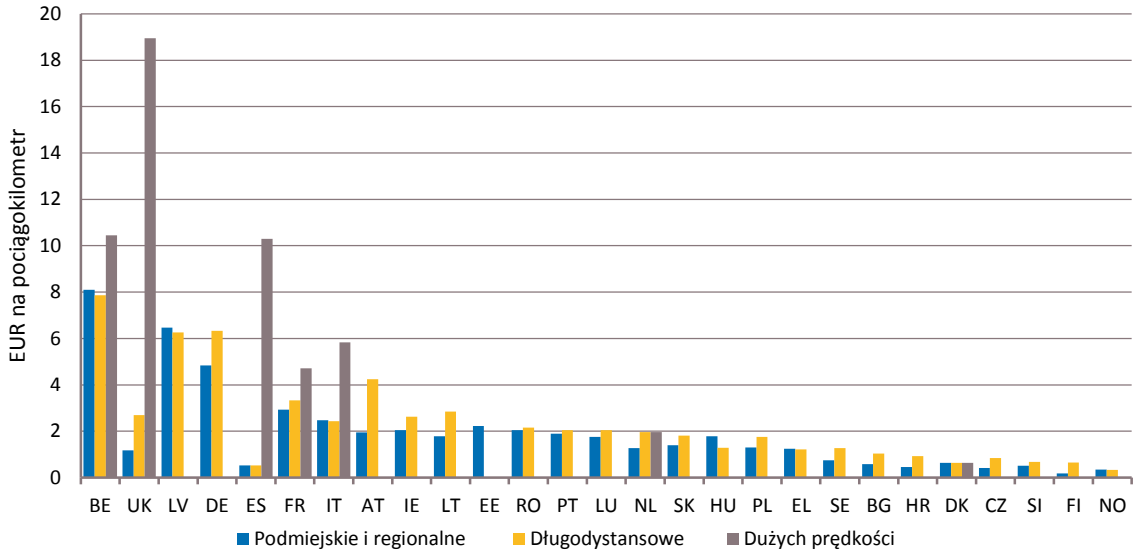
5.1. Naliczanie opłat za dostęp do infrastruktury

Opłaty za dostęp do infrastruktury stanowiły ponad 80 % przychodów zarządców infrastruktury z opłat w większości państw, zarówno w odniesieniu do pociągów pasażerskich, jak i do pociągów towarowych.

Opłaty za dostęp do infrastruktury dla kolei dużych prędkości (z wyłączeniem marż zysku) są wyższe niż inne opłaty pasażerskie, a najwyższe w Zjednoczonym Królestwie (19 EUR na pociągokilometr w 2016 r.).

Opłaty za dostęp do infrastruktury dla konwencjonalnych długodystansowych pociągów pasażerskich (z wyłączeniem marż zysku) wynosiły w większości państw mniej niż 3 EUR na pociągokilometr.

Wykres 7: Opłaty za dostęp do infrastruktury (z wyłączeniem marż zysku): pociągi pasażerskie według rodzaju i państwa, 2016 r.

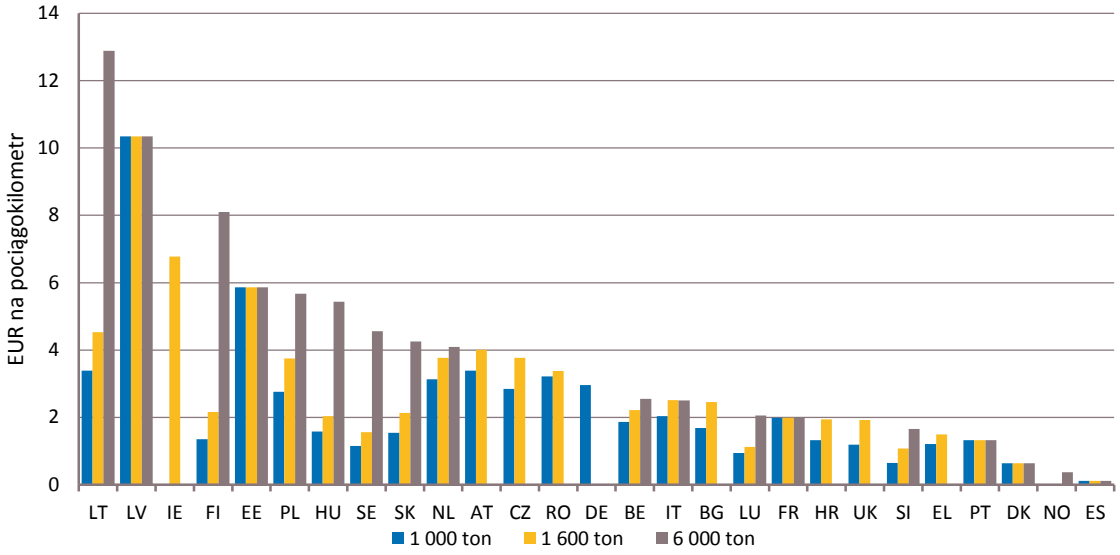


Źródło: RMMS z 2018 r. W danych dotyczących Niemiec uwzględniono marże zysku.

Opłaty towarowe (z wyłączeniem marż zysku) są monitorowane w odniesieniu do trzech maksymalnych pojemności brutto (1 000, 1 600 i 6 000). Pięć państw członkowskich (Dania, Estonia, Francja, Łotwa i Portugalia) stosuje stałą opłatę za pociągokilometr. W większości pozostałych państw członkowskich opłaty za dostęp do infrastruktury rosną wraz z wielkością pociągu, chociaż niekoniecznie proporcjonalnie do pojemności.

Jeśli chodzi o poziomy opłat w latach 2013–2016 (o ile są one dostępne), nie ma wyraźnej tendencji wzrostowej ani spadkowej zarówno w przypadku pociągów pasażerskich, jak i towarowych.

Wykres 8: Opłaty za dostęp do infrastruktury (z wyłączeniem marż zysku): pociągi towarowe według rodzaju i państwa, 2016 r.

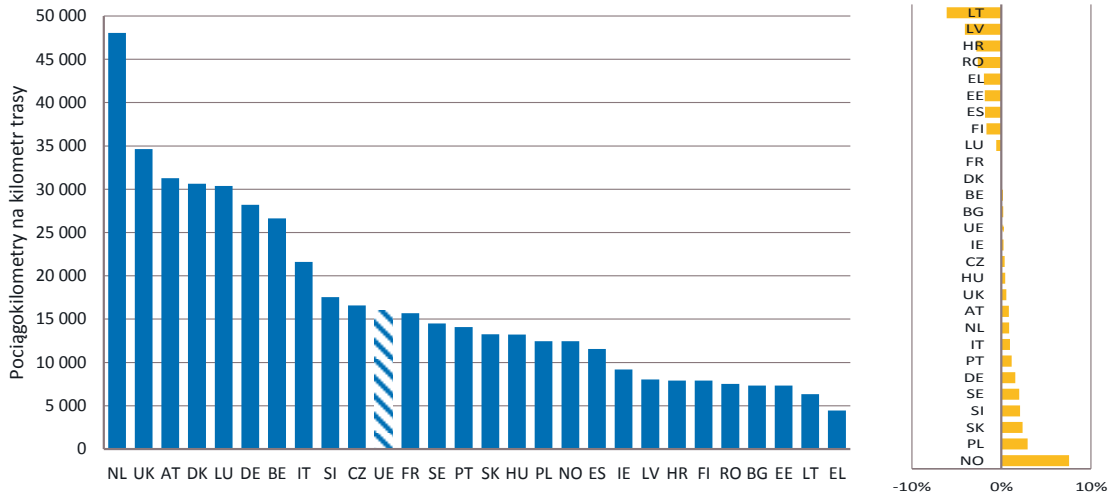


Źródło: RMMS z 2018 r. W odniesieniu do Niemiec: Podział według rodzajów pociągów niedostępny, przedstawiono dane liczbowe z uwzględnieniem marż zysku.

5.2. Alokacja zdolności przepustowej, ograniczenia infrastruktury i bariery dla efektywniejszych przewozów kolejowych

Najintensywniej eksploatowane są sieci w Europie Północno-Zachodniej, w tym w Niderlandach (obsługujących w 2016 r. prawie 50 000 km pociągokilometrów na kilometr trasy) oraz Zjednoczonym Królestwie, Austrii, Danii, Luksemburgu, Niemczech i Belgii, gdzie poziomy wykorzystania sieci były o około 70 % wyższe od średniej w UE.

Wykres 9: Wykorzystanie sieci w 2016 r. oraz średnioroczna stopa wzrostu w latach 2011–2016



Źródło: RMMS z 2018 r. i Mały rocznik statystyczny z 2018 r.

Zagęszczenie ruchu podkreśla fakt istnienia ograniczeń infrastruktury; uniemożliwia to przemieszczanie się całego potencjalnego ruchu w sieci. W przypadku łącznej długości torów, które zgłoszono jako przepełnione (z uwzględnieniem Norwegii), odnotowuje się wzrost; w 2016 r. wyniosła ona prawie 3 000 km, w tym 1 000 km kolejowych korytarzy towarowych. 40 % wszystkich przepełnionych torów znajduje się w Zjednoczonym Królestwie. Znaczne zagęszczenie ruchu występuje również w Niemczech, we Włoszech i w Rumunii – wszystkie te państwa zgłosiły ponad 100 km torów jako przepełnione.

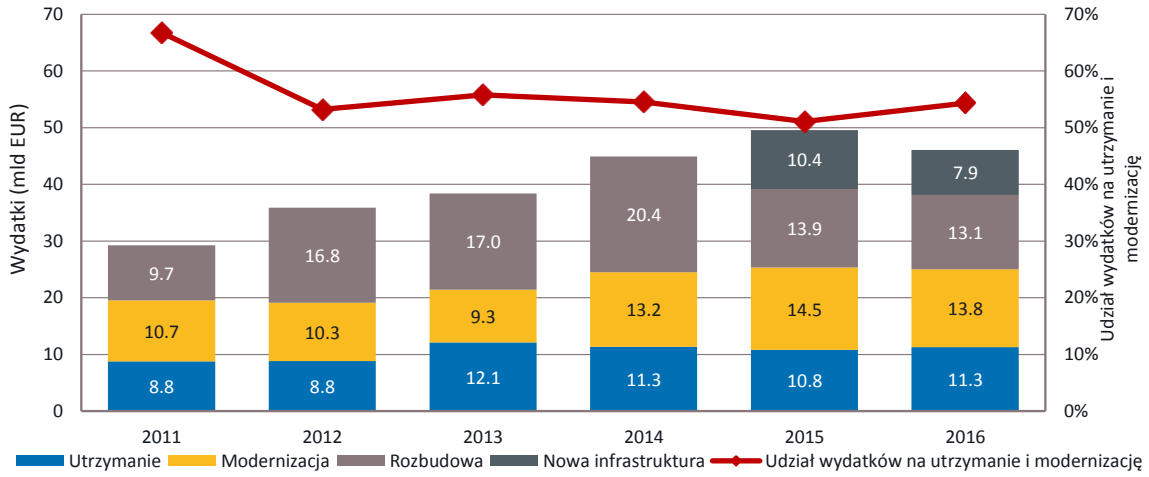
Państwa członkowskie najczęściej uznają za priorytetowe przewozy realizowane w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej (PSO), które mają pierwszeństwo w 11 państwach członkowskich, a kolejne to międzynarodowe przewozy pasażerskie i towarowe.

Ograniczenia infrastruktury operacyjnej mogą również ograniczać transport kolejowy i stanowić barierę dla efektywniejszych przewozów kolejowych. W szczególności niezgodność istniejących krajowych systemów sterowania pociągiem stanowi znaczącą barierę dla interoperacyjności. W związku z tym Unia wprowadziła wspólny europejski system sygnalizacji – europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS). Zgodnie z nowym europejskim planem wdrożenia ERTMS[14] około 30-40 % korytarzy sieci bazowej musi zostać wyposażone w ERTMS do 2023 r. (15 672 km): obecnie funkcjonuje jedynie jedna trzecia z nich, zatem w nadchodzących latach pozostaje wiele do zrobienia.

5.3. Wydatki na infrastrukturę oraz jej finansowanie

Łączne wydatki na infrastrukturę w UE wzrosły z 29 mld EUR w 2011 r. do 50 mld EUR w 2015 r., po czym spadły o 3,5 mld EUR w 2016 r.[15]

Wykres 10: Wydatki na infrastrukturę i odsetek wydatków na utrzymanie i modernizację w latach 2011–2016



Źródło: RMMS z 2018 r.

[14] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/6 z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie europejskiego planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym, Dz.U. L 3 z 6.1.2017, s. 6.

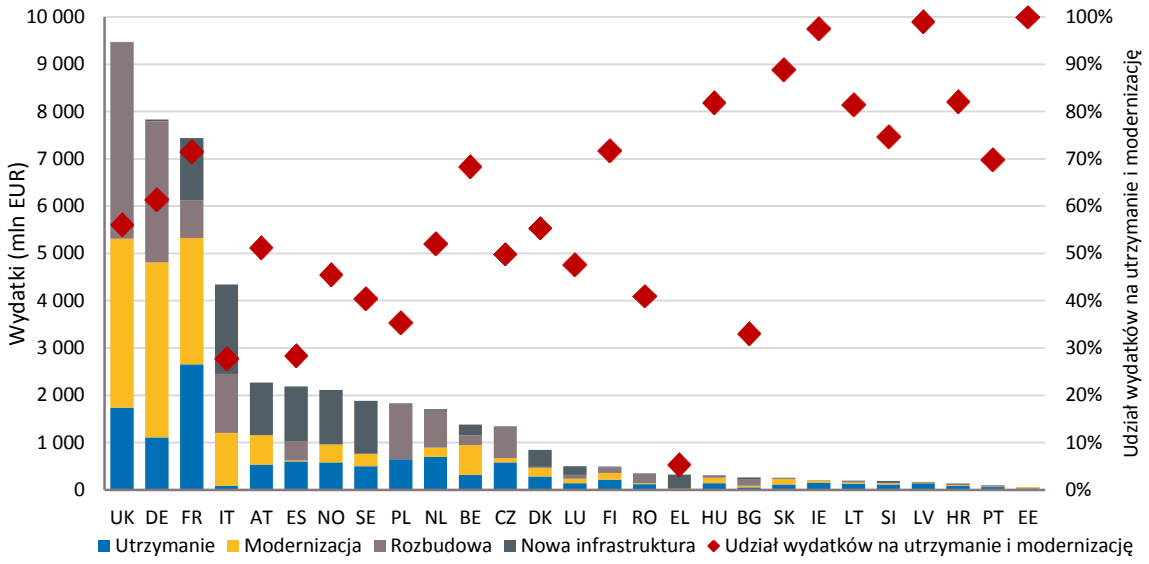
[15] Nie uwzględniając Norwegii.

UE może współfinansować lub wspierać projekty inwestycji kolejowych za pośrednictwem Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, instrumentu „Łącząc Europę", Europejskiego Banku Inwestycyjnego oraz Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych. W obecnych ramach finansowych UE (2014–2020) na inwestycje kolejowe przydzielono dotacje w kwocie ponad 33 mld EUR.

Utrzymanie i modernizacja istniejącej sieci w celu zwiększenia bezpieczeństwa i wydajności operacyjnej oraz zapewnienia niezawodności usług stanowi podstawowe wyzwanie dla zarządców infrastruktury – w szczególności biorąc pod uwagę rosnący ruch oraz ambitne cele w zakresie wydajności uzgodnione między organami krajowymi i operatorami.

W 2016 r. całkowite zgłoszone wydatki na utrzymanie i modernizację wyniosły 26 mld EUR[16]. Odsetek wydatków na utrzymanie i modernizację wyniósł 54 % całkowitych wydatków, ale różnił się w poszczególnych państwach, przy czym państwa Europy Środkowo–Wschodniej przeznaczają znaczną część nakładów na utrzymanie i modernizację linii.

Wykres 11: Wydatki na infrastrukturę i odsetek wydatków na utrzymanie i modernizację w podziale na państwa, 2016 r.

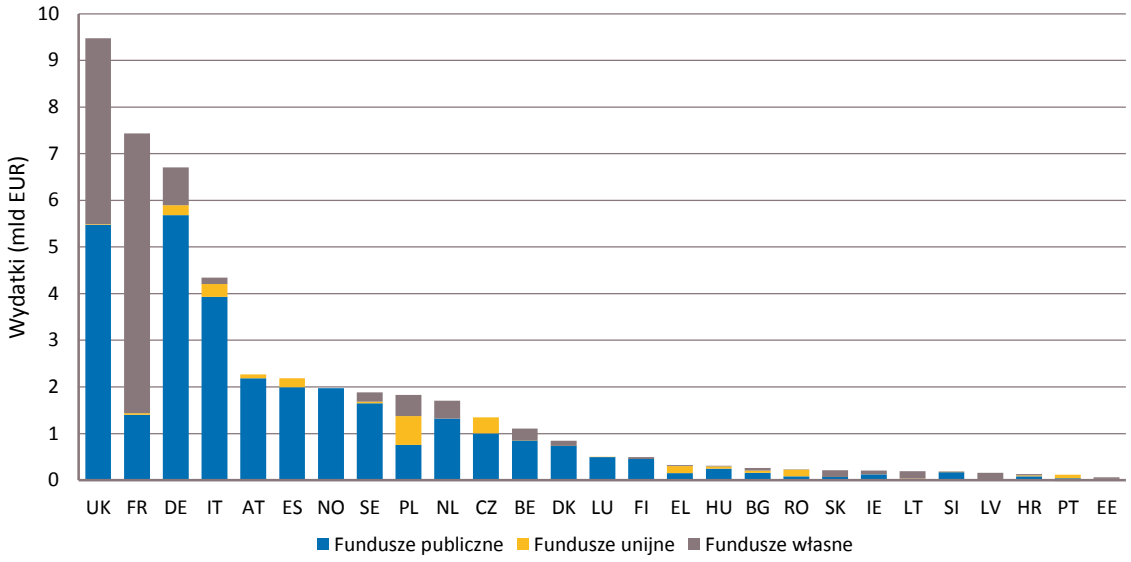


Źródło: RMMS z 2018 r. Norwegia i Szwecja uwzględniły rozbudowę wraz z modernizacją.

Chociaż zarządcy infrastruktury otrzymują zasoby na utrzymanie i ulepszenie swojej infrastruktury kolejowej z różnych źródeł, w 2016 r. 70 % tych środków pochodziło z budżetów krajowych. Ich zasoby własne obejmują opłaty za dostęp do infrastruktury. Odsetek łącznego finansowania wygenerowanego wewnętrznie był najwyższy na Łotwie (100 %), na Litwie i we Francji (po 81 %), a następnie na Słowacji (69 %) i w Zjednoczonym Królestwie (42 %).

[16] Z uwzględnieniem Norwegii.

Wykres 12: Finansowanie państwowej infrastruktury kolejowej w podziale na źródła i państwa, 2016 r.



Źródło: RMMS z 2018 r.

5.4. Jakość kolejowych usług transportowych

Punktualność i niezawodność przewozów pasażerskich

Na podstawie stosowanej definicji[17] średnio 90 % lokalnych i regionalnych przewozów pasażerskich było **punktualnych**. Przewozy długodystansowe są zazwyczaj mniej punktualne, ponieważ większe odległości często obejmują linie o dużym natężeniu ruchu i o ruchu mieszanym. **Niezawodność** usług mierzona pod względem wskaźników odwołania wynosi zazwyczaj poniżej 2 %, zarówno w odniesieniu do pociągów dalekobieżnych, jak i do pociągów lokalnych i regionalnych.

Punktualność i niezawodność przewozów towarowych

Dostępne dane dotyczące **niezawodności** przewozów towarowych są ograniczone, ponieważ państwa członkowskie nadal korzystały z okresu przejściowego umożliwiającego im dostosowanie się do nowych wymogów w zakresie sprawozdawczości określonych w rozporządzeniu w sprawie RMMS. Większość państw członkowskich zgłosiła, że krajowe przewozy towarowe charakteryzują się większą **punktualnością**[18] niż międzynarodowe przewozy towarowe. Z dostępnych ograniczonych danych wynika, że niezawodność przewozów towarowych jest znacznie niższa niż niezawodność przewozów pasażerskich oraz że przewozy międzynarodowe znajdują się w gorszej sytuacji niż przewozy krajowe, głównie z powodu pokonywania większych odległości.

Bezpieczeństwo

[17] W RMMS uznaje się pociąg pasażerski za punktualny, jeśli jego opóźnienie wynosi 5 minut lub mniej.

[18] W RMMS uznaje się pociąg towarowy za punktualny, jeżeli jego opóźnienie wynosi nie więcej niż 15 minut.

Koleje pozostają jednym z najbezpieczniejszych rodzajów transportu. W 2016 r. w Europie w wypadkach kolejowych zginęły 964 osoby[19]: w większości z nich brały udział osoby korzystające z przejazdów kolejowych (255) i osoby nieupoważnione (600). Liczba ofiar śmiertelnych wśród pracowników i pasażerów wyniosła odpowiednio 32 i 44. W latach 2010–2015 bezpieczeństwo na kolei ulegało dalszej poprawie, jednak liczba ofiar śmiertelnych i poważnych urazów nieznacznie wzrosła w 2016 r. W latach 2011–2015 podróżowanie koleją było ponad 25 razy bezpieczniejsze niż podróżowanie samochodem osobowym.

Satysfakcja klientów z przewozów pasażerskich

Jak wynika z badania Eurobarometru[20] opublikowanego we wrześniu 2018 r. 66 % Europejczyków jest zadowolonych z częstotliwości przejazdów pociągów pasażerskich, 59 % z punktualności i niezawodności, a 55 % – z informacji zapewnianych w trakcie podróży, w szczególności jeżeli ma miejsce opóźnienie. Te dane liczbowe świadczą o znacznej poprawie w porównaniu z podobnym badaniem przeprowadzonym w 2013 r.

Badanie to zapewnia również wgląd w zwyczaje związane z podróżowaniem. Czterech na pięciu (80 %) Europejczyków podróżuje pociągami i najczęściej wybiera pociąg w celu odbycia podróży podmiejskiej (67 %). Nadal istnieje znaczna możliwość poprawy: jedynie 38 % Europejczyków jest zadowolonych ze sposobu rozpatrywania skarg; dalszej poprawy wymaga także dostępność przewozów kolejowych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. W badaniu wykazano również, że według 75 % Europejczyków kupowanie biletów kolejowych jest łatwe, a 62 % jest zadowolonych z dostępności biletów na podróże kilkoma pociągami lub rodzajami transportu.

Satysfakcja zainteresowanych stron z przewozów kolejowymi korytarzami towarowymi

Nie istnieje ogólnounijne porównawcze badanie satysfakcji klientów z kolejowych przewozów towarowych[21]. Mimo to zdaje się, że między zainteresowanymi stronami istnieje pewien konsensus w sprawie trzech kluczowych elementów składowych mających na celu zapewnienie satysfakcji klientów z kolejowych przewozów towarowych: niezawodności, elastyczności i przekazywania wiarygodnych informacji o przemieszczaniu.

5.5. Zamówienia publiczne na usługi

W 2016 r. ponad 60 % całkowitej liczby pasażerokilometrów kolei unijnych stanowiły przejazdy z wykorzystaniem przewozów w ramach PSO, a rekompensata z tytułu PSO pozostaje istotnym źródłem przychodów przedsiębiorstw kolejowych w większości państw członkowskich. PSO jest wykorzystywany częściej w odniesieniu do przewozów kolejowych o charakterze krajowym i regionalnym niż do przewozów dalekobieżnych; jedynie kilka państw zgłosiło posiadanie PSO w odniesieniu do przewozów międzynarodowych.

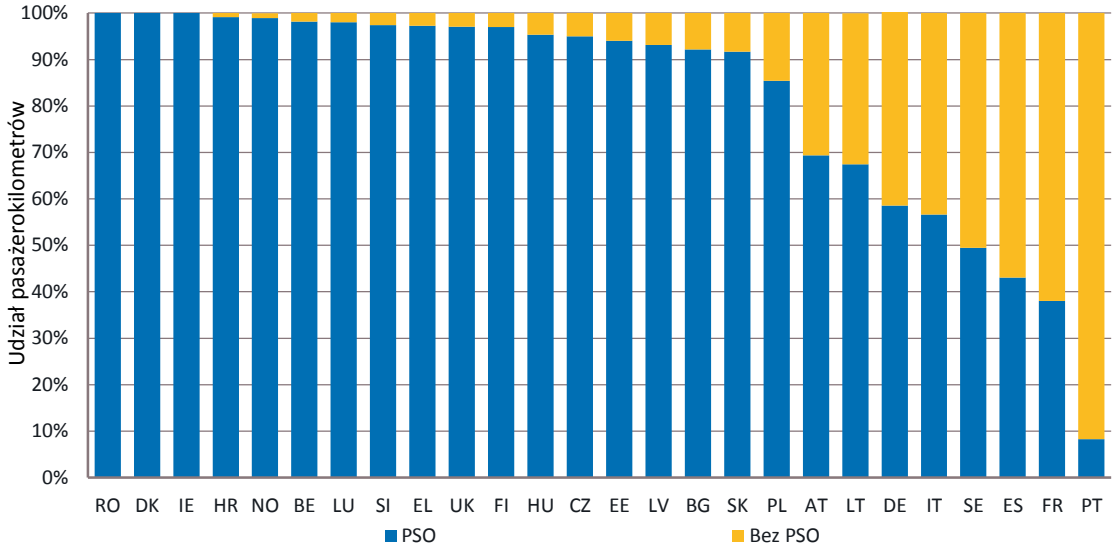
---

19 Nie uwzględniając samobójstw. Dodatkowe informacje w dokumencie Agencji „Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2018" [„Sprawozdanie w sprawie bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei w UE z 2018 r."].

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

21 W ramach kolejowych korytarzy towarowych publikowane są roczne badania na podstawie standardowego kwestionariusza.

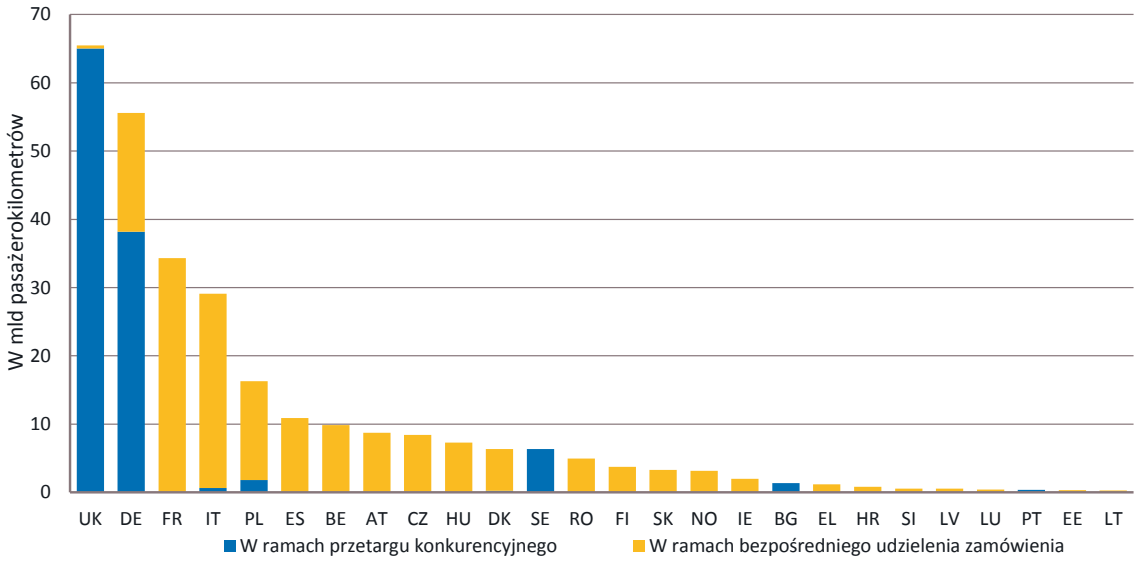
Wykres 13: Pasażerokilometry w przewozach w ramach PSO oraz komercyjnych przewozach kolejowych, 2016 r.



Źródło: RMMS z 2018 r. Brak aktualnych danych dotyczących Niderlandów.

Konkurencyjną procedurę przetargową zastosowano jedynie w przypadku 41 % wszystkich przewozów w ramach PSO aktywnych w 2016 r., prawie wyłącznie w trzech państwach członkowskich, które przeszły wczesną liberalizację (Zjednoczone Królestwo, Niemcy i Szwecja). Dzięki czwartemu pakietowi kolejowemu konkurencyjna procedura przetargowa stopniowo stanie się zasadą, a bezpośrednie udzielanie zamówienia będzie dozwolone tylko w wyjątkowych przypadkach. W 2016 r. udzielono zamówień w ramach nowych przetargów konkurencyjnych na ponad 32 mln pociągokilometrów rocznie.

Wykres 14: PSO udzielone w drodze przetargu konkurencyjnego i udzielone bezpośrednio, 2016 r.

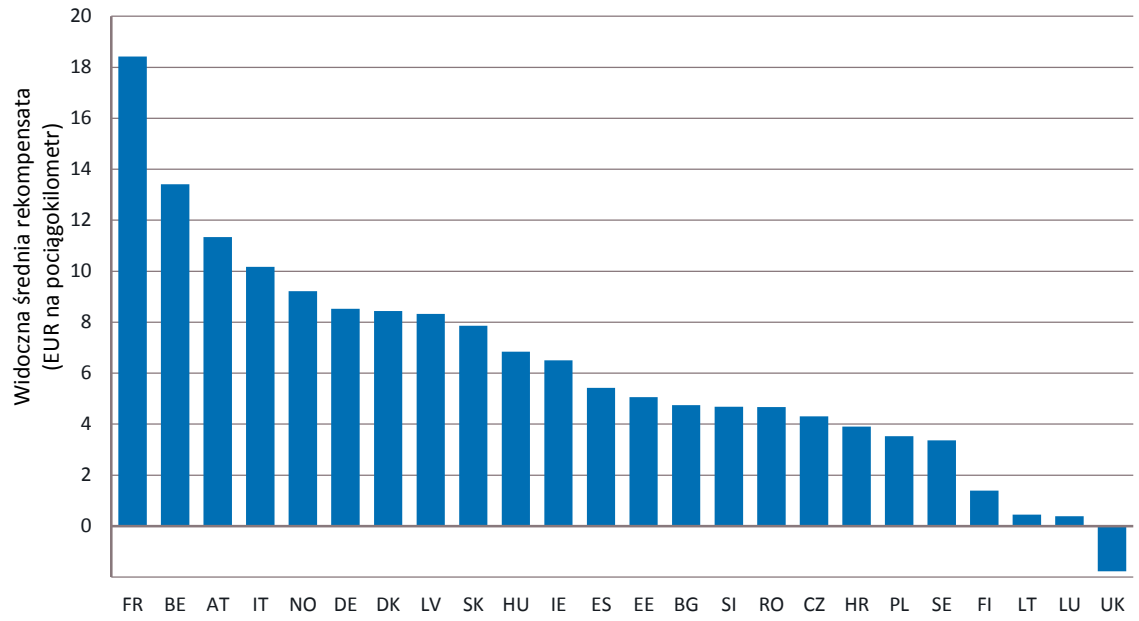


Źródło: RMMS z 2018 r. Brak danych dotyczących Niderlandów.

Poziomy rekompensaty z tytułu PSO na pociągokilometr oraz udział kosztów wypełniania obowiązków świadczenia usługi publicznej, które są odzyskiwane poprzez

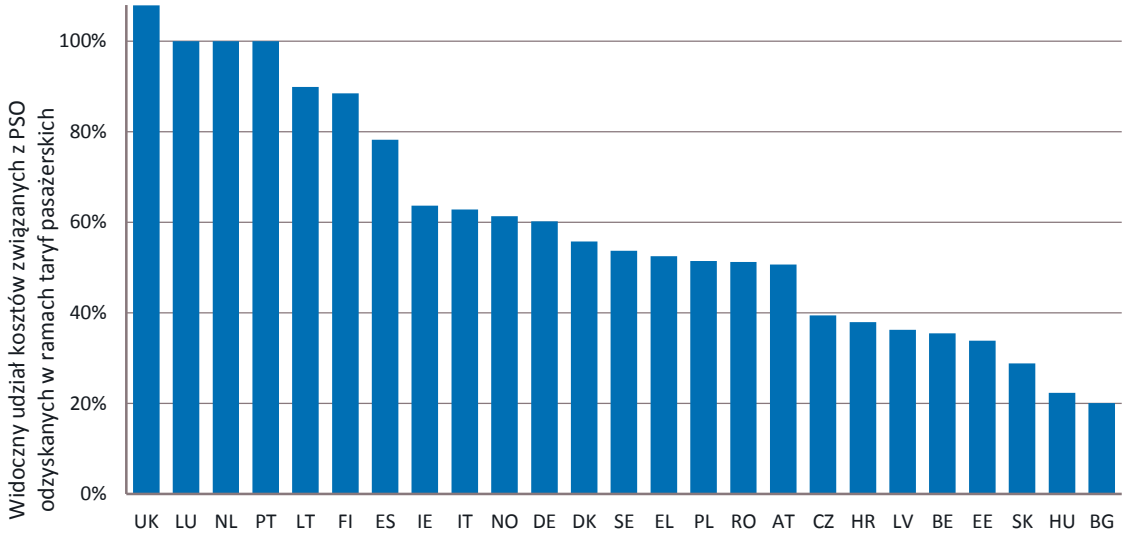
taryfy pasażerskie, różnią się znacznie w zależności od państwa. Średnia rekompensata z tytułu PSO ma wartość ujemną w Zjednoczonym Królestwie, w którym oferenci ubiegający się o wyłączne prawa w ramach umów o świadczenie usług publicznych („franczyzy") mogą płacić „premię", jeżeli uznają, że usługi mogą być świadczone z zyskiem na obecnym (regulowanym) poziomie opłat za dostęp i taryf.

Wykres 15: Widoczna średnia rekompensata z tytułu PSO, 2016 r.



Źródło: RMMS z 2018 r. Brak danych dotyczących Grecji, Niderlandów i Portugalii.

Wykres 16: Widoczny udział kosztów wypełniania obowiązków świadczenia usługi publicznej odzyskanych z taryf pasażerskich, 2016 r.



Źródło: RMMS z 2018 r. Brak danych dotyczących Francji i Słowenii.

5.6. Wydawanie licencji

W 2016 r. **liczba licencji aktywnych** przedsiębiorstw kolejowych wahała się od 448 w Niemczech do 2 w Luksemburgu i Irlandii. Polska i Republika Czeska również podały ponad 100 licencji aktywnych, a Zjednoczone Królestwo ponad 50.

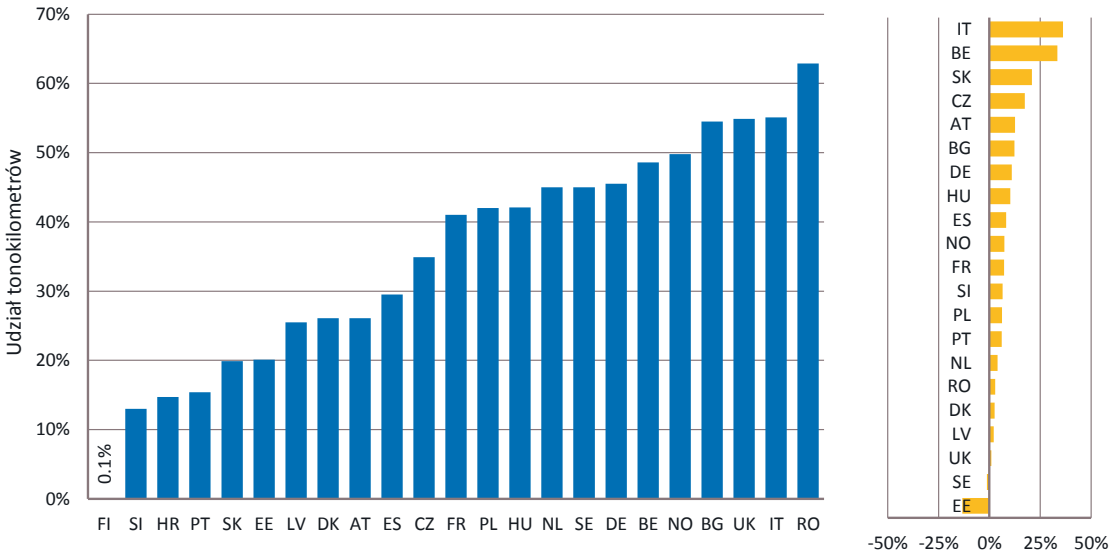
Średnie opłaty za uzyskanie licencji w 2016 r. wahały się od 37 500 EUR w Portugalii do 10 EUR w Chorwacji.

Szwecja, Hiszpania i Polska zgłosiły najdłuższy **średni czas uzyskania licencji** (ponad 100 dni).

5.7. Stopień otwarcia rynku i wykorzystanie uprawnień do dostępu

Dzięki przepisom UE w 2007 r. rynek **kolejowych przewozów towarowych** został otwarty **na konkurencję.** W 2016 r. nowi operatorzy konkurujący z krajowymi podmiotami zasiedziałymi byli aktywni we wszystkich państwach z wyjątkiem Grecji, Irlandii, Litwy i Luksemburga, a w połowie z nich **udział w rynku** konkurentów wynosił ponad 40 %. W latach 2011–2016 udział w rynku konkurentów stale wzrastał we wszystkich państwach UE. Konkurenci utracili udział w rynku jedynie w Szwecji i Estonii, przy czym ich udział w rynku w Estonii spadł z 41 % do 20 %.

Wykres 17: Konkurenci w przewozach towarowych, udział w rynku oraz średnioroczna stopa wzrostu w latach 2011–2016

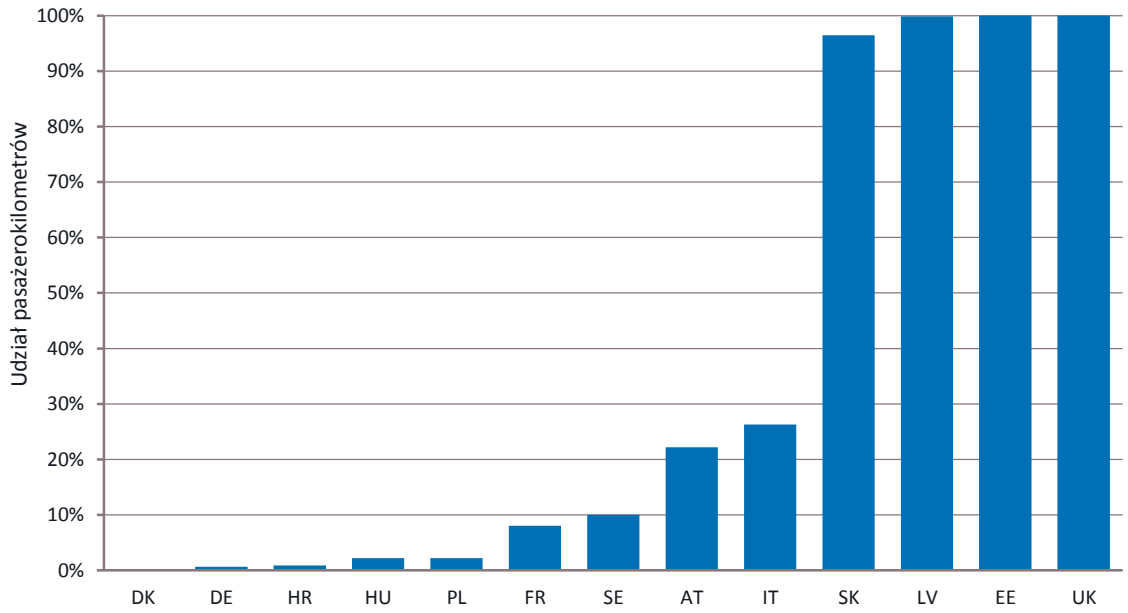


Źródło: RMMS z 2018 r. Jeden operator ze 100 % udziałów w Grecji, Irlandii, na Litwie i w Luksemburgu.

Chociaż **międzynarodowy rynek przewozów pasażerskich** jest **otwarty na konkurencję** od 2010 r., państwa członkowskie nadal regulują dostęp do swoich **krajowych rynków przewozów pasażerskich** do czasu wdrożenia czwartego pakietu kolejowego. Pasażerskie przedsiębiorstwa kolejowe mogą oferować swoje usługi w ramach programu PSO lub w warunkach czysto komercyjnych (tj. bez rekompensaty publicznej). Na obu rynkach usługi mogą być oferowane jedynie przez monopolistyczny

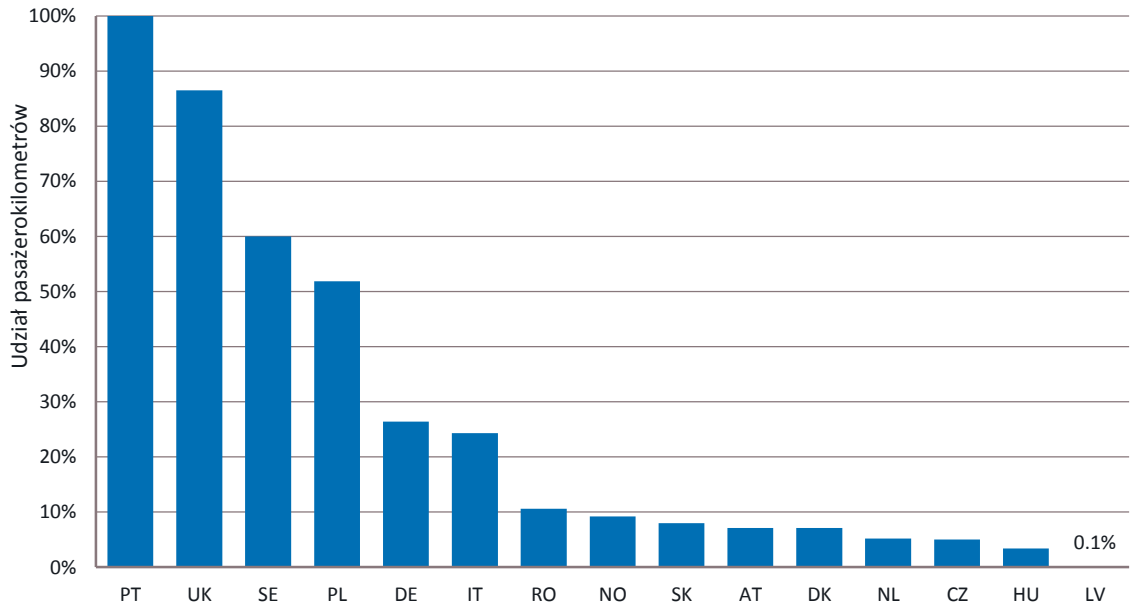
podmiot zasiedziały lub mogą być otwarte na inne konkurujące przedsiębiorstwa kolejowe. Jak wynika ze zgłoszonych danych liczbowych, jedynie w połowie państw członkowskich występują konkurenci działający na rynku komercyjnych przewozów pasażerskich. Ich **udział w rynku** jest na ogół wyższy niż 10 %, a w czterech państwach członkowskich nowe podmioty oferują prawie wszystkie przewozy komercyjne. Alternatywni operatorzy występują również w segmencie PSO; ich udział w rynku wynosi jednak ponad 10 % jedynie w ograniczonej liczbie państw członkowskich.

Wykres 18: Konkurenci na rynku komercyjnych przewozów pasażerskich, udział w rynku, 2016 r.



Źródło: RMMS z 2018 r. Brak danych dotyczących Belgii, Republiki Czeskiej, Irlandii, Niderlandów i Rumunii.

Wykres 19: Konkurenci na rynku przewozów pasażerskich w ramach PSO, udział w rynku, 2016 r.



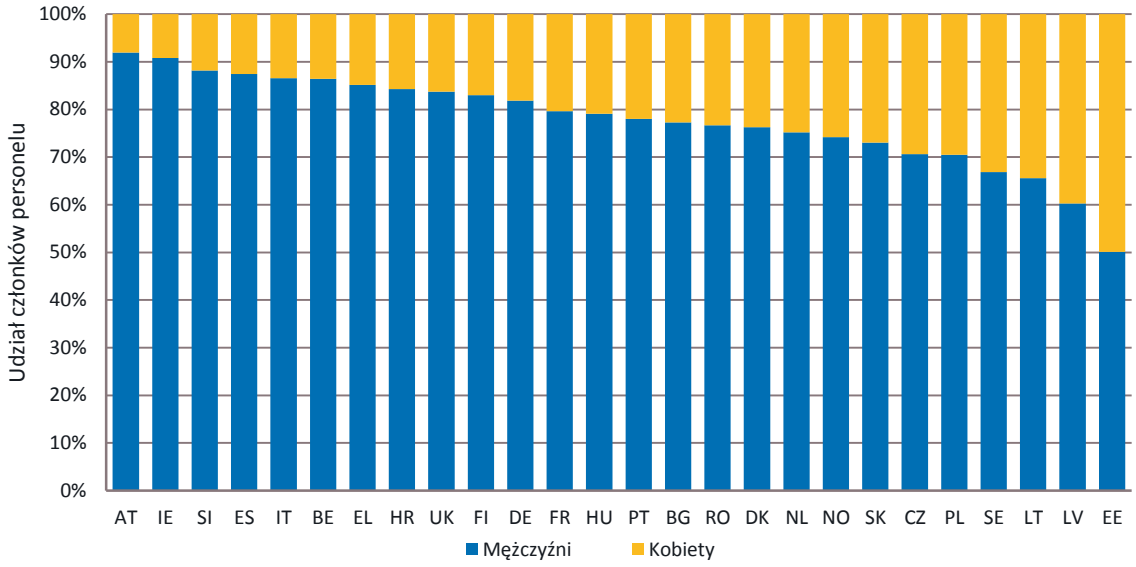
Źródło: RMMS z 2018 r. Wszystkie pozostałe państwa członkowskie zgłosiły jednego operatora.

5.8. Zatrudnienie i warunki socjalne

Zgodnie z danymi z RMMS zgłoszonymi przez państwa członkowskie i Norwegię na koniec 2016 r. w europejskim sektorze kolejowym zatrudnionych było nieco ponad 1 mln osób, z czego około 600 000 przez przedsiębiorstwa kolejowe i 440 000 przez zarządców infrastruktury.

Zdecydowana większość personelu to mężczyźni; kobiety stanowiły średnio jedynie 21 %. Odsetek członków personelu płci żeńskiej waha się między 50 % w Estonii a 8 % w Austrii.

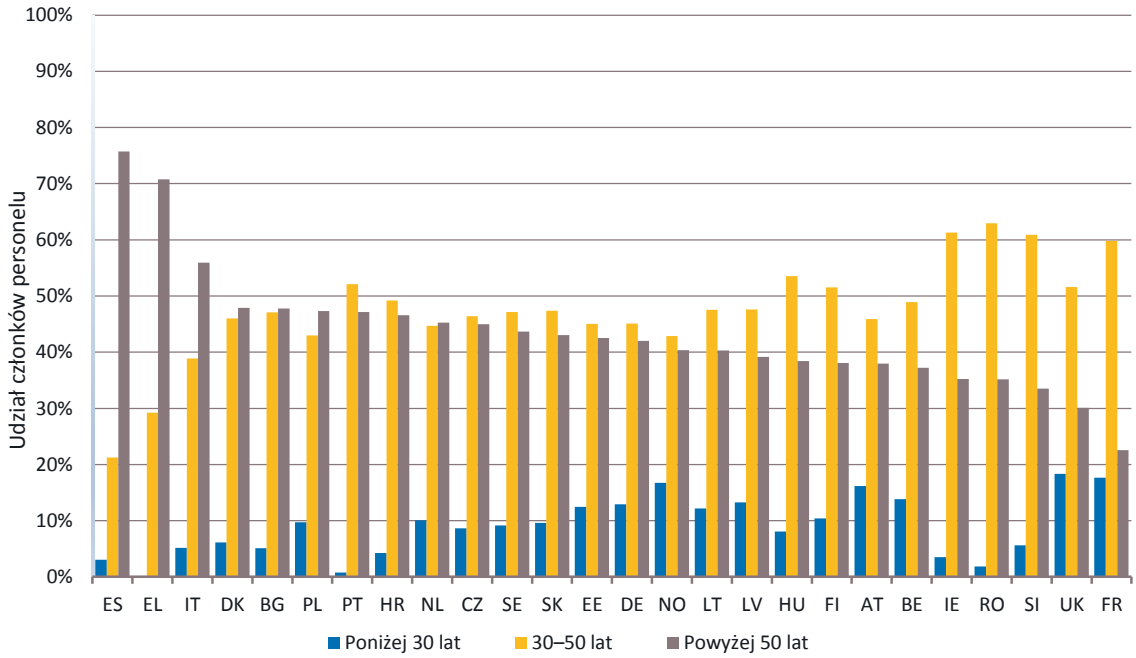
Wykres 20: Pracownicy według płci i państwa, 2016 r.



Źródło: RMMS z 2018 r. Brak danych dotyczących Luksemburga.

Starzenie się siły roboczej nadal stanowi kwestię budzącą zaniepokojenie, w szczególności w przypadku Hiszpanii, Grecji i Włoch, gdzie w 2016 r. ponad 50 % siły roboczej stanowiły osoby w wieku ponad 50 lat.

Wykres 21: Pracownicy według grup wiekowych i państw, 2016 r.



Źródło: RMMS z 2018 r. Brak danych dotyczących Luksemburga.

Z danych wynika, że co najmniej 90 % członków personelu posiada umowy na czas nieokreślony, co odzwierciedla zarówno potrzebę utrzymania wysoko wykwalifikowanych pracowników, takich jak maszyniści i operatorzy sygnalizacji, jak

i historyczną politykę zatrudnienia. Co najmniej 80 % członków personelu jest również zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy.

Tylko kilka państw członkowskich zgłosiło korzystanie z programów przygotowania zawodowego i stażów, które w Austrii są bardziej powszechne w przypadku przedsiębiorstw kolejowych, a w Niemczech w przypadku zarządców infrastruktury.

6. Wnioski

W niniejszej sekcji przedstawiono wnioski wyciągnięte na podstawie analizy przeprowadzonej w niniejszym sprawozdaniu i towarzyszącym mu dokumencie roboczym służb Komisji, a także przeanalizowano znaczenie bieżących inicjatyw Komisji oraz potrzeb w zakresie prawodawstwa w sektorze kolejowym.

Koleje UE nadal się rozwijają, a liczba pasażerów znacznie wzrosła w szczególności w latach 2011–2016. Wielkości przewozów towarowych pozostają jednak niestabilne i w 2016 r. doprowadziły do zmniejszenia ich udziału w strukturze modalnej przewozów w porównaniu z transportem drogowym. Jednocześnie rynki przewozów kolejowych stopniowo się otwierają, a poziomy bezpieczeństwa pozostają wysokie. Sektor ten w coraz większym stopniu jest oparty na wydajności, innowacyjny i odpowiada na potrzeby klientów.

Koleje mają istotny udział w zestawieniu rodzajów transportu UE, zapewniając czystą mobilność i wysoki poziom efektywności. Chociaż poziom satysfakcji Europejczyków z pasażerskich przewozów kolejowych wzrósł w porównaniu z tym sprzed 5 lat, to nadal istnieje możliwość poprawy w zakresie praw pasażerów. Trwają negocjacje z prawodawcami na temat wniosku Komisji z 2017 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (WE) nr 1371/2007[22] dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.

Ten rozwój sytuacji nastąpił w kontekście istotnych zmian w przedmiotowym sektorze, które zostały wywołane zmianami strukturalnymi zapoczątkowanymi przez przepisy UE ponad 20 lat temu i przeprowadzone w drodze przyjęcia czwartego pakietu kolejowego w 2016 r. Wdrożenie filaru technicznego pakietu od czerwca 2019 r. przyczyni się do dalszej poprawy interoperacyjności między krajowymi sieciami kolejowymi. Przyczyni się to również do ograniczenia biurokracji w odniesieniu do działań wykraczających poza jedno państwo członkowskie i wzmocnienia roli Agencji Kolejowej Unii Europejskiej. W filarze rynkowym proces otwierania rynków krajowych zakończy się w grudniu 2019 r., a najpóźniej do grudnia 2023 r. zostanie wprowadzona zasada przetargu konkurencyjnego obowiązująca dla zamówień publicznych na usługi w UE, przy czym bezpośrednie udzielanie zamówienia będzie dozwolone tylko w wyjątkowych przypadkach.

Komisja kontynuuje prace nad wdrożeniem środków niezbędnych do zapewnienia skutecznego funkcjonowania rynku. Obecnie skupia się na egzekwowaniu, zapewnieniu poprawnej transpozycji i realizacji obu filarów pakietu oraz przyjmowania i przestrzegania aktów wykonawczych.

W kwestii starań o zwiększenie udziału kolejowych przewozów towarowych wśród rodzajów transportu międzynarodowy charakter tych przewozów sprawia, że mają na nie

[22] Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 14.

duży wpływ bariery dla interoperacyjności i kwestie koordynacji transgranicznej. W celu rozwiązania tej sytuacji Komisja realizuje program inicjatyw i środków uzupełniających. Skuteczność prowadzonej od dłuższego czasu przez Komisję polityki osiągania interoperacyjności (w tym skuteczne i skoordynowane wdrażanie ERTMS) została ostatnio zwiększona, z naciskiem na rozwiązywanie praktycznych transgranicznych problemów operacyjnych.

Polityka Komisji w zakresie rozwoju infrastruktury w postaci polityki dotyczącej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) ma na celu ulepszenie infrastruktury poprzez rozwiązanie problemu wąskich gardeł i brakujących połączeń. W ramach kolejnego okresu finansowego Komisja zaproponowała wykorzystanie instrumentu „Łącząc Europę" 2, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz wsparcia finansowego InvestEU, aby przyspieszyć również cyfryzację kolei. Aby ułatwić sektorowi kolejowemu dostęp do finansowania, Komisja opracowuje metodykę oceny czynników proekologicznych w projektach kolejowych w ramach planu działania dotyczącego zrównoważonego finansowania[23].

Kolejowe korytarze towarowe pozostają kluczowym elementem polityki Komisji, która to polityka ma na celu rozwój kolejowych przewozów towarowych. Rozporządzenie w sprawie kolejowych przewozów towarowych[24] oraz dyrektywa w sprawie maszynistów[25] są w dalszym ciągu poddawane ocenie. Aby wzmocnić rolę kolejowych przewozów towarowych, w listopadzie 2017 r. Komisja zaproponowała zmianę dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego 92/106/WE[26] w ramach swojego drugiego pakietu dotyczącego mobilności w celu dostarczenia nowych i skuteczniejszych środków wsparcia na rzecz przeniesienia przewozów towarowych z transportu drogowego na kolejowy.

Tym kluczowym politykom towarzyszą starania na rzecz rozwiązania kwestii hałasu kolejowego w celu lepszego osadzenia kolei w multimodalnym systemie transportu poprzez wdrażanie technologii cyfrowych oraz w celu wspierania innowacji, w szczególności w drodze działań Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail[27].

Ponadto kolej nie może być rozpatrywana w oderwaniu od innych rodzajów transportu: jej konkurencyjność zależy również od warunków konkurencji między poszczególnymi rodzajami transportu. Dlatego też Komisja dąży do zapewnienia równych warunków konkurencji między poszczególnymi rodzajami transportu, na przykład poprzez pakiet dotyczący mobilności, w tym zmianę dyrektywy w sprawie eurowiniety[28]. Komisja zleciła również przeprowadzenie kompleksowego badania dotyczącego internalizacji kosztów zewnętrznych w transporcie. Pomoże to ocenić zakres, w jakim zasady

---

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

24 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22.

25 Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty, Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51.

26 Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów pomiędzy państwami członkowskimi, Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38.

27 https://shift2rail.org/

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

„użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” są wdrażane w państwach członkowskich w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu.

Wiarygodne monitorowanie rynku przewozów kolejowych pozostaje priorytetem; dzięki temu możliwe będzie śledzenie rozwoju sytuacji na rynku i porównywanie wyników.