EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 6.2.2019
COM(2019) 51 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

Šesto poročilo o spremljanju razvoja trga storitev v železniškem prometu

{SWD(2019) 13 final}

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

Šesto poročilo o spremljanju razvoja trga storitev v železniškem prometu v skladu s členom 15(4) Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta

1. Uvod

Sektor železniškega prometa[1] pomembno prispeva h gospodarstvu EU, saj neposredno zaposluje več kot milijon ljudi (prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture). Evropske železnice na leto prepeljejo približno 1,6 milijarde ton tovora in 9 milijard potnikov. Železniški prevoz je bistven za strategijo EU za bolj trajnostni prometni sektor, gospodarsko in socialno kohezijo ter povezovanje Evropejcev znotraj držav članic in med njimi.

To poročilo je šesto v vrsti poročil o spremljanju trga storitev v železniškem prometu, ki jih je Komisija predložila Evropskemu parlamentu in Svetu v skladu s členom 15(4) Direktive 2012/34/EU[2]. Namen tega poročila je zagotoviti pregled nad glavnim razvojem na trgih storitev v železniškem prometu v okviru ciljev politike EU za trg storitev v železniškem prometu[3]. Zajema zelo različne teme, kot so razvoj notranjega trga storitev v železniškem prometu, infrastrukture in storitev, ki so na voljo prevoznikom v železniškem prometu, okvirni pogoji (vključno z uporabninami[4]), stanje omrežja, uporaba pravic dostopa in ovire, ki preprečujejo večjo učinkovitost storitev v železniškem prometu. Podrobno analizo vsebuje spremni delovni dokument služb Komisije.

To je prvo poročilo, ki temelji na vprašalniku za poročanje iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2015/1100 o spremljanja trga storitev v železniškem prometu[5] (v nadaljnjem besedilu: uredba RMMS). Uredba RMMS, ki velja od 1. januarja 2016, bi morala s prehodnim obdobjem, ki se konča z letom poročanja 2016, postopoma voditi do doslednejšega in skladnejšega niza podatkov.

To poročilo temelji na podatkih RMMS, ki so jih predložile države članice in Norveška, ter tudi na prispevkih iz statističnega priročnika „Promet EU v številkah“[6], na poročilih Agencije Evropske unije za železnice[7], podatkih Eurostata[8], statističnih podatkih, ki so jih zbrale različne sektorske organizacije, ter predstavitvah in študijah.

---

1 V tem poročilu „sektor železniškega prometa“ pomeni prevoznike v železniškem prometu in upravljavce železniške infrastrukture.

2 Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32).

3 V programu spremljanja trga storitev v železniškem prometu RMMS sodeluje tudi Norveška, a podatki za Norveško niso vključeni v skupne podatke in povprečja EU. Agencija Evropske unije za železnice poleg poročila o trgu storitev v železniškem prometu objavlja tudi letna poročila o varnosti in polletna poročila o interoperabilnosti železnic.

4 Celovito spremljanje cen železniških storitev, ki veljajo za stranke, zaradi številnih ponujenih storitev ni mogoče.

5 Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/1100 z dne 7. julija 2015 o obveznostih poročanja držav članic v okviru spremljanja trga storitev v železniškem prometu (UL L 181, 9.7.2015, str. 1).

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

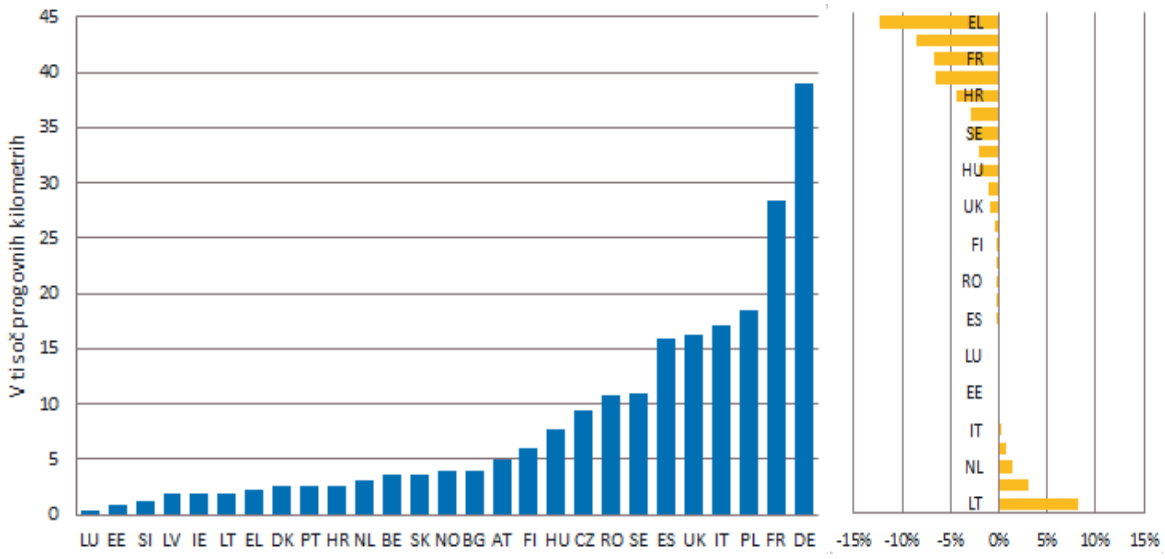
7 https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en.

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

2. Železniško omrežje EU

Skupna **dolžina železniškega omrežja EU**[9] je leta 2016 znašala približno 221 000 kilometrov prog (1,6 % manj kot leta 2011). **Gostota nacionalnih železniških omrežij** je posledica različnih geografskih značilnosti držav, pri čemer imajo nordijske in baltske države najmanjšo gostoto železniškega omrežja glede na površino in največjo gostoto glede na število prebivalcev. Leta 2016 je bilo elektrificirano približno 54 % omrežja EU, pri čemer je bilo od leta 2011 elektrificiranih dodatnih 2 097 km prog (+ 1,7 %). Konec leta 2017 je bilo **omrežje za visoke hitrosti** dolgo več kot 8 400 kilometrov prog in se je od leta 2003 več kot podvojilo.

Slika 1: Dolžina nacionalnih omrežij leta 2016 in relativna sprememba, 2011–2016



Vir: Statistični priročnik, 2018. Podatke so poslali različni drugi viri.

3. Storitve za prevoznike v železniškem prometu

Kartiranje objektov za izvajanje železniških storitev je zaradi raznolikosti zagotovljenih storitev in številnih upravljavcev različnih velikosti nenehen izziv.

Glede na razpoložljive podatke RMMS[10] je bilo leta 2016:

- 31 000 potniških postaj;
- 2 358 tovornih terminalov;
- 452 ranžirnih postaj;
- 1 667 objektov za vzdrževanje;
- 702 objekta v morskih pristaniščih in pristaniščih v notranjosti držav ter
- 954 objektov za oskrbo z gorivom.

[9] Vključno z Norveško.

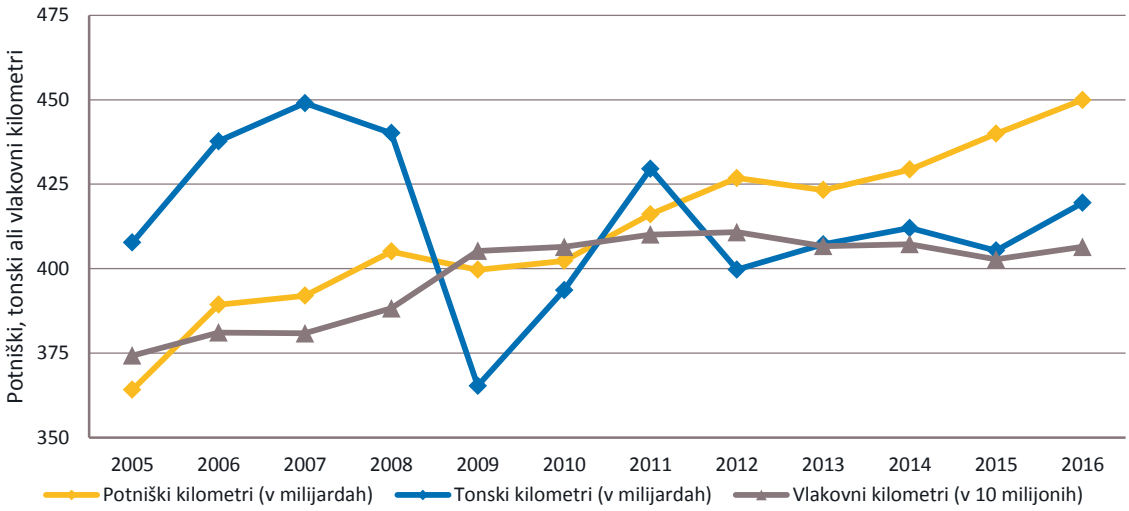
[10] Podatki so zaradi vrzeli in uporabljenih različnih opredelitev nepopolni. Podatki vključujejo Norveško.

Komisija si prizadeva za izvajanje Uredbe (EU) 2017/2177 o dostopu do objektov za izvajanje železniških storitev[11], za portal objektov za izvajanje storitev EU, namenjen njihovemu kartiranju, in za boljše izvajanje uredbe RMMS za njihovo spremljanje.

4. Razvoj storitev v železniškem prometu

Skupno število vlakovnih kilometrov v EU, ki vključujejo vožnje potniških in tovornih vlakov, je v obdobju 2009–2016 ostalo nespremenjeno. Železniški potniški promet je še naprej rasel za 1,7 % na leto. Nasprotno si je železniški tovorni promet prizadeval okrevati po velikem upadu obsega iz leta 2009, ko je bila gospodarska kriza najhujša. Vrhuncu leta 2011 je od leta 2012 sledilo počasno okrevanje[12].

Slika 2: Obseg potniškega in tovornega prometa, 2005–2016



Vir: RMMS, 2018. Podatke so poslali različni drugi viri in vključujejo tudi ocene.

Železnice bi lahko imele pomembno vlogo pri pospeševanju zmanjševanja emisij iz prometa. Železnice porabijo le 2 % vse energije, ki se v EU porabi v prevozu, pri čemer se je leta 2016 po železniških tirih prepeljalo 11,2 % vsega tovora in 6,6 % vseh potnikov. Poleg tega so edino prevozno sredstvo, ki od leta 1990 skoraj neprekinjeno zmanjšuje emisije CO_2: leta 2016 so železnice izpustile le 0,5 % vseh emisij CO_2 iz prometa[13].

Potniški promet

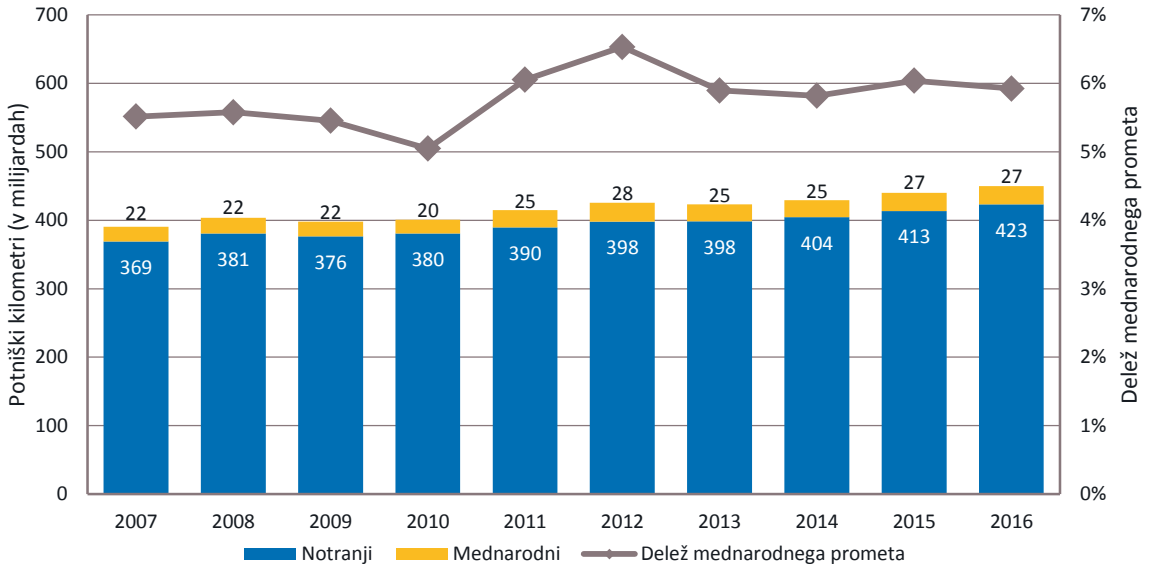
Do leta 2016 je obseg potniškega prometa v EU dosegel 450 milijard potniških kilometrov, skupni potniški kilometri kopenskega prometa pa so znašali približno 6 bilijonov kilometrov. Železniški potniški promet poteka predvsem znotraj držav, leta 2016 ga je bilo le 6 % čezmejnega.

[11] Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/2177 z dne 22. novembra 2017 o dostopu do objektov za izvajanje železniških storitev in z železnico povezanih storitev, UL L 307, 23.11.2017, str. 1–13.

[12] Podatki o obsegih, sporočeni v letnem vprašalniku RMMS, se lahko razlikujejo od tistih, ki jih sporoči Eurostat, in sicer zaradi drugačnega obsega, možnega dvojnega štetja količin v tranzitu in prilagoditev (ocene in vključitve iz drugih virov).

[13] Brez posrednih emisij iz porabe energije.

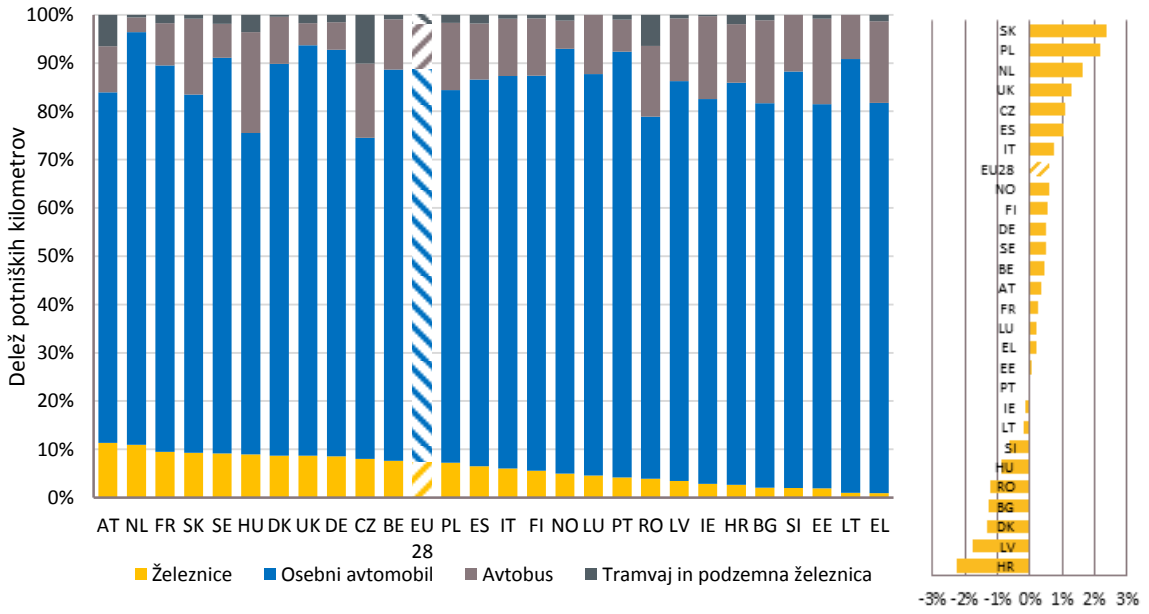
Slika 3: Razvoj obsega železniškega potniškega prometa, 2007–2016



Vir: RMMS, 2018. Podatke so poslali različni drugi viri in vključujejo tudi ocene.

V EU se je v povprečju nagnjenost k potovanjem povečala, in sicer z 830 potniških kilometrov na prebivalca leta 2011 na 882 leta 2016 (+ 1,2 % na leto). **Modalni delež** osebnih avtomobilov **v kopenskem prometu** je ostal nad 80 %, delež železniškega potniškega prometa pa se je s 7,0 % leta 2007 povečal na 7,6 % leta 2016.

Slika 4: Razdelitev načinov prevoza v kopenskem potniškem prometu po državah leta 2016 ter sprememba deleža železniškega potniškega prometa med letoma 2011 in 2016

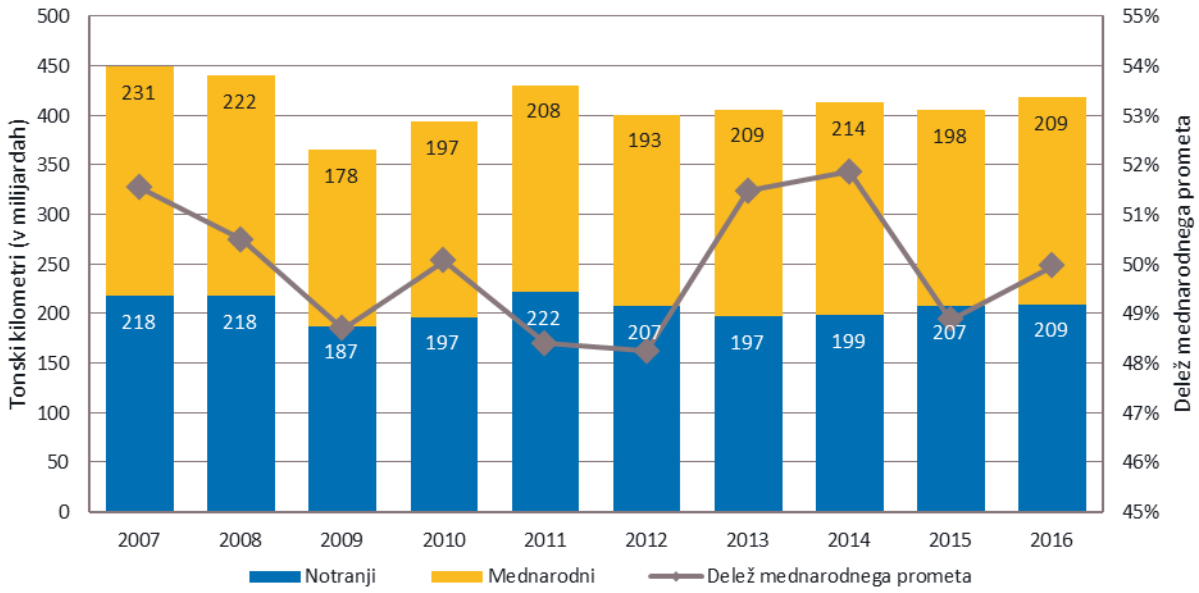


Vir: Eurostat in statistični priročnik, 2018. Podatki iz leta 2011 za EU-27.

Tovorni promet

Leta 2016 je obseg tovornega prometa v EU znašal 419 milijard tonskih kilometrov, ves kopenski promet pa je znašal 2,5 bilijona tonskih kilometrov. Približno polovica vsega tovornega prometa je čezmejni promet. To pomeni, da je železniški tovorni promet za Evropo zelo pomemben ter tudi občutljivejši za pomanjkanje interoperabilnosti in sodelovanja med nacionalnimi železniškimi omrežji, ki lahko vplivata na njegovo konkurenčnost.

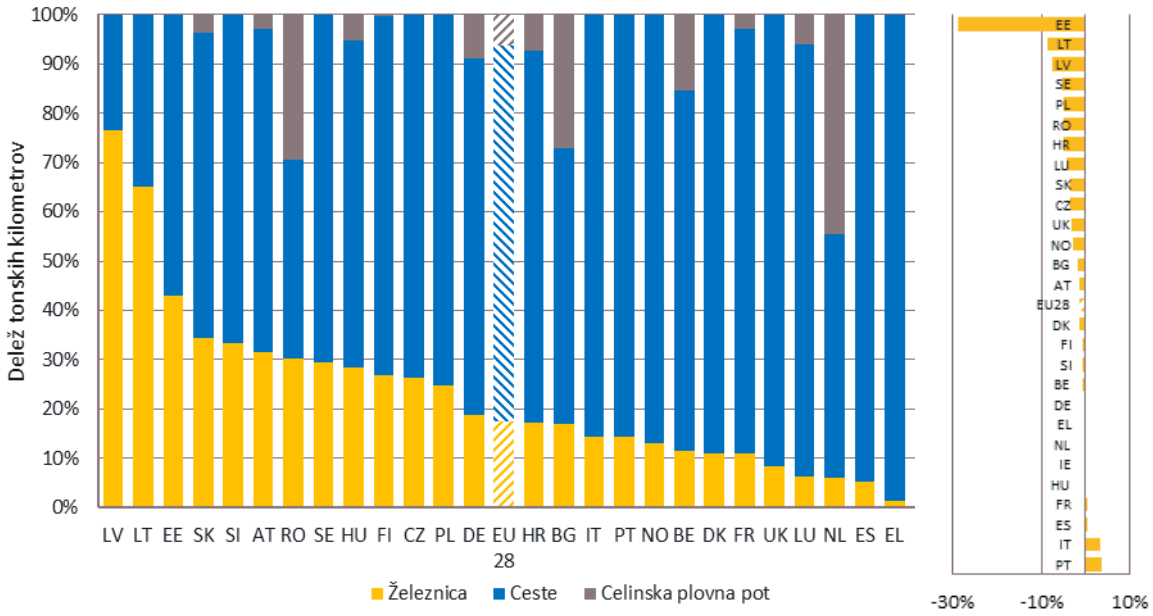
Slika 5: Razvoj obsega železniškega tovornega prometa, 2007–2016



Vir: RMMS, 2018. Podatke so poslali različni drugi viri in vključujejo tudi ocene.

Kar zadeva modalni delež, se je od vrhunca leta 2011 (19 %) delež železniškega prometa v kopenskem tovornem prometu v EU zmanjšal, a uspel v letu 2016 ohraniti približno 17-odstotni delež, delež cestnega prometa pa se je s 75 % povečal na 76 %.

Slika 6: Razdelitev načinov prevoza v kopenskem tovornem prometu po državah leta 2016 ter sprememba deleža železniškega tovornega prometa med letoma 2011 in 2016



Vir: Eurostat.

5. Razvoj okvirnih pogojev v sektorju železniškega prometa

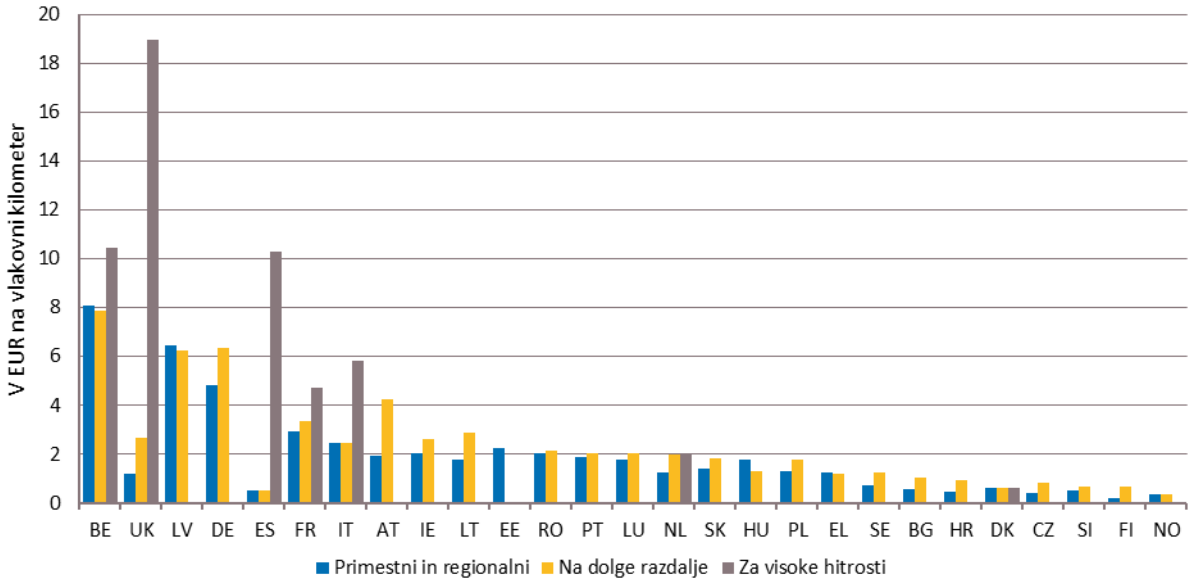
5.1. Zaračunavanje uporabnin za infrastrukturo

Uporabnine za dostop do tirov so v večini držav predstavljale več kot 80 % prihodkov od uporabnin, ki so jih prejeli upravljavci infrastrukture, in sicer za potniške in tovorne vlake.

Uporabnine za dostop do tirov za vlake za visoke hitrosti (brez pribitkov) so višje od drugih potniških pristojbin, najvišje so na primer v Združenem kraljestvu (19,00 EUR na vlakovni kilometer leta 2016).

Uporabnine za dostop do tirov za običajne potniške vlake na dolge razdalje (brez pribitkov) so v večini držav znašale manj kot 3,00 EUR na vlakovni kilometer.

Slika 7: Uporabnine za dostop (brez pribitkov): potniški vlaki po vrsti vlakov po državah, 2016

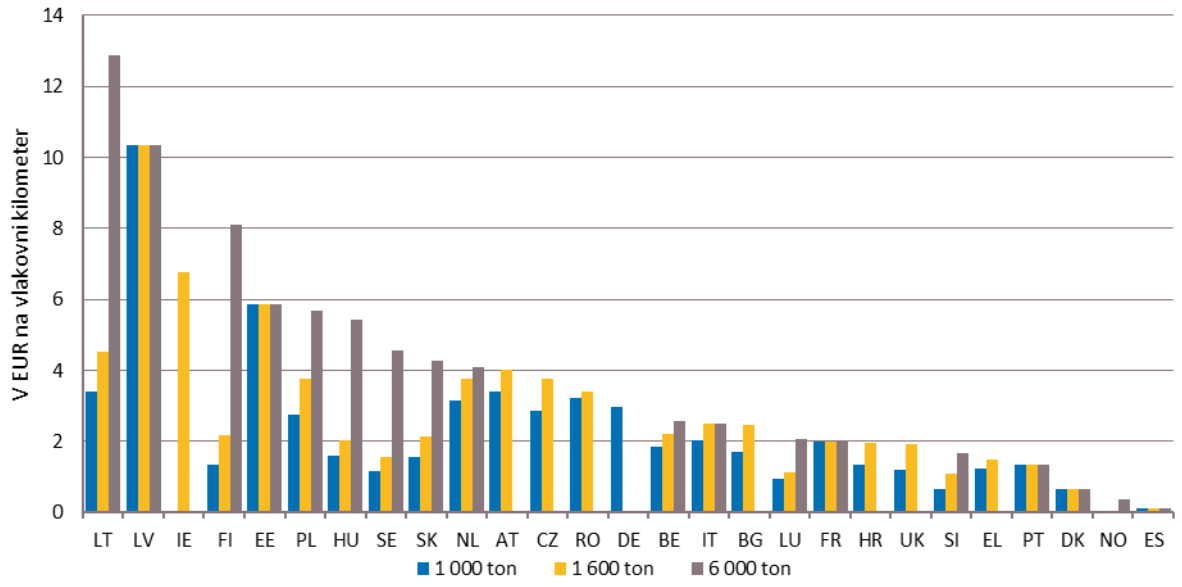


Vir: RMMS, 2018. Podatki za DE vključujejo pribitke.

Tovorne pristojbine (brez pribitkov) se spremljajo v zvezi s tremi različnimi največjimi bruto tonažami (1 000, 1 600 in 6 000). Pet držav članic (Latvija, Estonija, Francija, Portugalska in Danska) zaračunava fiksno uporabnino za vlakovni kilometer. V večini drugih držav članic se uporabnine za dostop zvišujejo glede na velikost vlaka, čeprav ne nujno sorazmerno s tonažo.

Primerjava z višino uporabnin med letoma 2013 in 2016 (kjer je to mogoče) pokaže, da ni jasnega naraščajočega ali padajočega trenda za potniške in tovorne vlake.

Slika 8: Uporabnine za dostop (brez pribitkov): tovorni vlaki po vrsti vlakov po državah, 2016

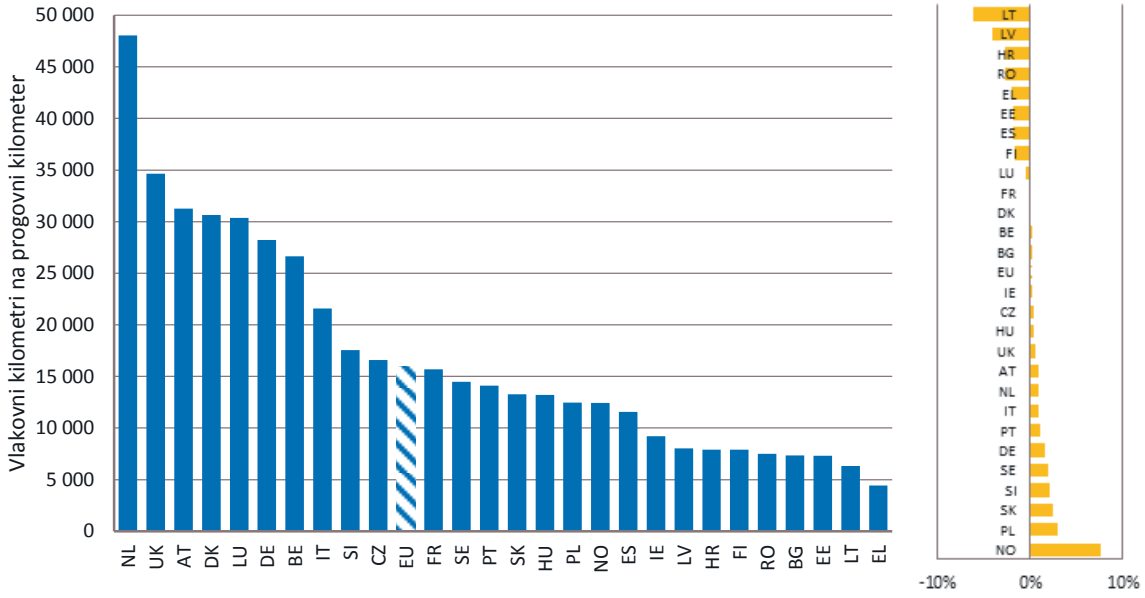


Vir: RMMS, 2018. Za DE: razdelitev po vrsti vlakov ni na voljo, prikazan podatek vključuje pribitke.

5.2. Dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti in omejitve infrastrukture ter ovire, ki preprečujejo večjo učinkovitost storitev v železniškem prometu

Najbolj obremenjena omrežja so tista v severozahodni Evropi, vključno z Nizozemsko (leta 2016 je bilo na progovni kilometer opravljenih skoraj 50 000 vlakovnih kilometrov), Združenim kraljestvom, Avstrijo, Dansko, Luksemburgom, Nemčijo in Belgijo, kjer so bile stopnje izkoriščenosti omrežja okoli 70 % višje od povprečja EU.

Slika 9: Izkoriščenost omrežja leta 2016 in sestavljena letna stopnja rasti, 2011–2016



Vir: RMMS, 2018, in statistični priročnik, 2018.

Preobremenjenost poudarja obstoj omejitev infrastrukture; to vsemu potencialnemu prometu preprečuje vožnjo po omrežju. Skupna dolžina prog, razglašenih za preobremenjene (vključno z Norveško), se povečuje in je leta 2016 dosegla skoraj 3 000 km, vključno s 1 000 km železniških tovornih koridorjev; 40 % vseh preobremenjenih prog je v Združenem kraljestvu. Proge so precej preobremenjene tudi v Nemčiji, Italiji in Romuniji, ki so vse za preobremenjene razglasile več kot 100 km prog.

Storitve, ki jim države članice najpogosteje dajejo prednost, so tiste, ki se zagotavljajo v okviru obveznosti javne službe (v nadaljnjem besedilu: PSO), ki je glavna prednostna naloga v 11 državah članicah, sledijo mednarodne storitve potniškega in tovornega prometa.

Operativne omejitve infrastrukture lahko prav tako omejujejo železniški promet in pomenijo oviro za učinkovitejše storitve v železniškem prometu. Zlasti nezdružljivost nacionalnih obstoječih sistemov za vodenje vlakov pomeni pomembno oviro za interoperabilnost. Unija je zato uvedla skupni evropski signalizacijski sistem — evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (v nadaljnjem besedilu: sistem ERTMS). V skladu z novim evropskim načrtom za uvedbo sistema ERTMS[14] mora biti do leta 2023

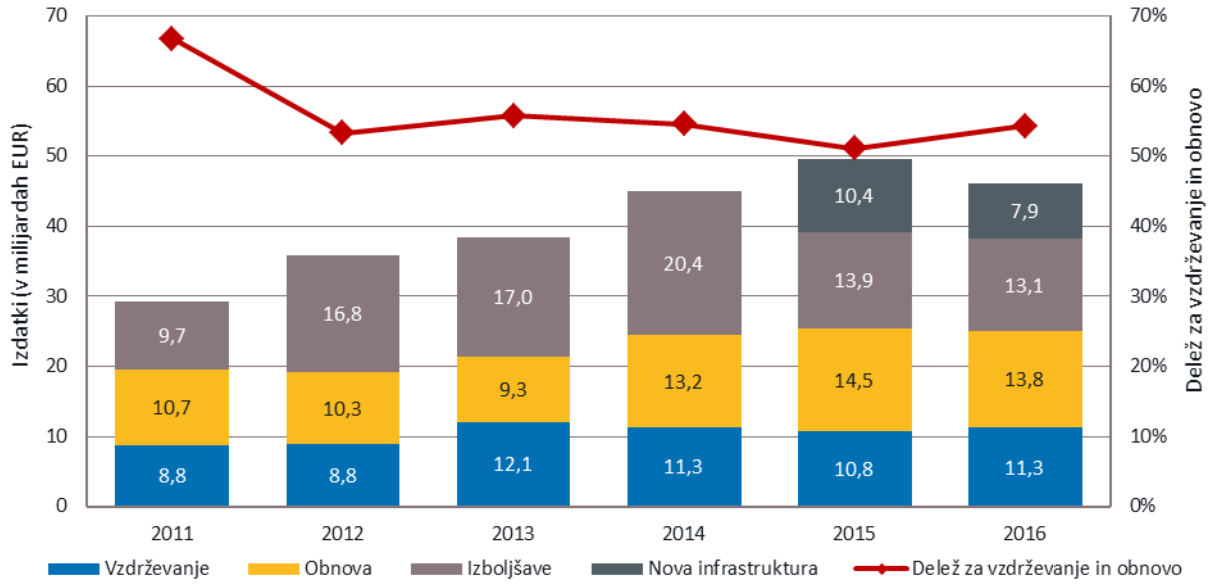
[14] Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/6 z dne 5. januarja 2017 o evropskem načrtu za uvedbo evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (UL L 3, 6.1.2017, str. 6).

približno 30 do 40 % koridorjev jedrnega omrežja opremljenih s sistemom ERTMS (15 672 km): trenutno je uvedena tretjina tega, torej je v prihodnjih letih treba še veliko postoriti.

5.3. Infrastrukturni izdatki in financiranje

Skupni infrastrukturni izdatki EU so se z 29 milijard EUR leta 2011 povečali na 50 milijard EUR leta 2015, leta 2016 pa so se zmanjšali za 3,5 milijarde EUR[15].

Slika 10: Izdatki za infrastrukturo ter delež za vzdrževanje in obnovo, 2011–2016



Vir: RMMS, 2018.

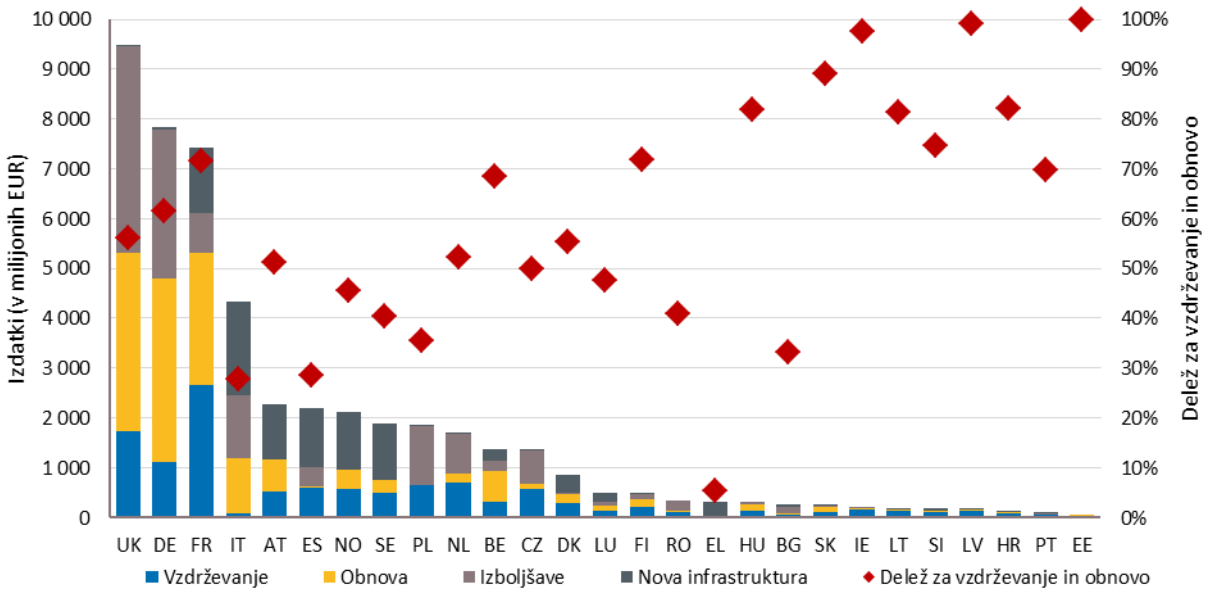
EU lahko sofinancira ali podpre železniške naložbene projekte prek Kohezijskega sklada, Evropskega sklada za regionalni razvoj, instrumenta za povezovanje Evrope, Evropske investicijske banke in Evropskega sklada za strateške naložbe. V okviru sedanjega finančnega okvira EU (2014–2020) je bilo naložbam v železnice dodeljenih več kot 33 milijard EUR nepovratnih sredstev.

Vzdrževanje in obnova obstoječega omrežja za izboljšanje varnosti in operativne uspešnosti ter zagotavljanje zanesljivih storitev je za upravljavce infrastrukture velik izziv —zlasti ker se promet povečuje ter ker so se nacionalni organi in upravljavci dogovorili o zahtevnih ciljih uspešnosti.

Leta 2016 so skupni sporočeni izdatki za vzdrževanje in obnovo znašali 26 milijard EUR[16]. Delež izdatkov za vzdrževanje in obnovo je znašal 54 % vseh izdatkov, a se je med državami razlikoval, pri čemer so države Srednje in Vzhodne Evrope porabile precejšen delež za vzdrževanje in obnovo prog.

15 Brez Norveške.
16 Z Norveško.

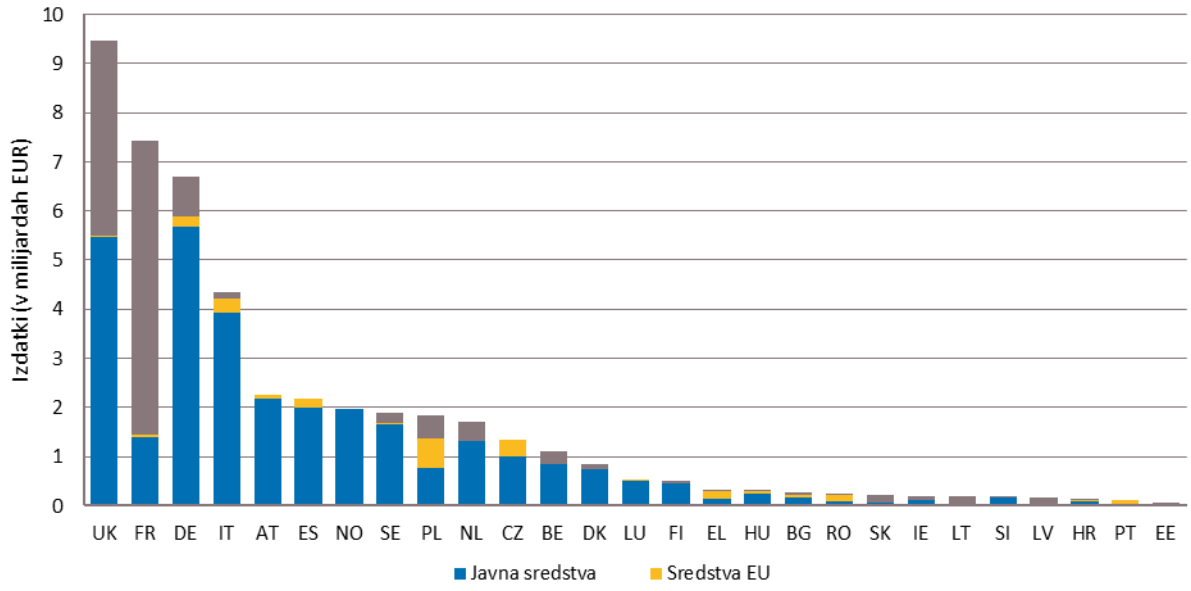
Slika 11: Izdatki za infrastrukturo ter delež za vzdrževanje in obnovo, po državah, 2011–2016



Vir: RMMS, 2018. NO in SE sta vključili izboljšave z obnovo.

Upravljavci infrastrukture dobijo sredstva za vzdrževanje in izboljšanje železniške infrastrukture iz različnih virov, čeprav je leta 2016 70 % sredstev prišlo iz nacionalnih proračunov. Njihova lastna sredstva vključujejo uporabnine za dostop do infrastrukture. Delež skupnega financiranja, ustvarjenega znotraj nacionalnih meja, je bil največji v Latviji (100 %), Litvi in Franciji (v obeh državah 81 %), sledita Slovaška (69 %) in Združeno kraljestvo (42 %).

Slika 12: Državno financiranje železniške infrastrukture po virih in državah, 2016



Vir: RMMS, 2018.

5.4. Kakovost storitev železniškega prevoza

Točnost in zanesljivost storitev potniškega prometa

Glede na uporabljeno opredelitev[17] je bilo v povprečju 90 % storitev lokalnega in regionalnega potniškega prometa **točnih**. Storitve na dolge razdalje načeloma niso točne, saj so proge na dolgih razdaljah bolj obremenjene, promet pa je mešan. **Zanesljivost** storitev, merjena z vidika stopenj odpovedi, je pri vlakih na dolge razdalje ter lokalnih in regionalnih vlakih po navadi nižja od 2 %.

Točnost in zanesljivost storitev tovornega prometa

O **zanesljivosti** storitev tovornega prometa so na voljo le omejeni podatki, saj so države članice še vedno koristile prehodno obdobje za prilagajanje na nove zahteve za poročanje iz uredbe RMMS. Večina držav članic je poročala, da so storitve v notranjem tovornem prometu bolj **točne**[18] kot storitve v mednarodnem tovornem prometu. Iz omejene količine razpoložljivih podatkov izhaja, da je zanesljivost storitev tovornega prometa precej nižja od storitev potniškega prometa ter da so mednarodne storitve, zlasti zaradi pokrivanja daljših razdalj, utrpele precej več zamud kot notranje storitve.

Varnost

Železnica ostaja eden najvarnejših načinov prevoza. Leta 2016 je bilo v Evropi 964 smrtnih žrtev v železniškem prometu[19]: večinoma je šlo za osebe, ki so uporabile nivojske prehode (255), in za nepooblaščene osebe (600). Med zaposlenimi je bilo 32 smrtnih žrtev, med potniki pa 44 smrtnih žrtev. Varnost železnic se je med letoma 2010 in 2015 še naprej izboljševala, čeprav se je leta 2016 število smrtnih žrtev in resnih poškodb nekoliko povečalo. Med letoma 2011 in 2015 je bil prevoz po železnici več kot 25-krat varnejši od prevoza z avtomobilom.

Zadovoljstvo strank s storitvami potniškega prometa

Glede na raziskavo Eurobarometra[20], objavljeno septembra 2018, je 66 % Evropejcev zadovoljnih s pogostostjo potniških vlakov, 59 % s točnostjo in zanesljivostjo ter 55 % s potovalnimi informacijami med vožnjami, zlasti v primeru zamude. Ti podatki pomenijo precejšnje izboljšanje v primerjavi s podobno raziskavo, izvedeno leta 2013.

Raziskava zagotavlja tudi vpogled v potovalne navade. Štirje od petih (80 %) Evropejcev potujejo z vlakom, največkrat za primestne vožnje (67 %). Prostora za izboljšave je še precej: le 38 % Evropejcev je zadovoljnih z obravnavo pritožb, izboljšati pa je treba tudi dostopnost storitev v železniškem prometu za potnike z zmanjšano mobilnostjo. Raziskava je tudi pokazala, da se 75 % Evropejcem zdi nakup vozovnice preprost, 62 % pa je zadovoljnih z razpoložljivostjo vozovnic za potovanja, ki vključujejo več vlakov ali prevoznih sredstev.

---

17 Za RMMS je potniški vlak točen, če ima zamude 5 minut ali manj.

18 Za RMMS je tovorni vlak točen, če ima zamude 15 minut ali manj.

19 Brez samomorov. Več informacij je na voljo v poročilu Agencije z naslovom Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2018 (Poročilo o varnosti železnic in interoperabilnosti v EU v letu 2018).

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

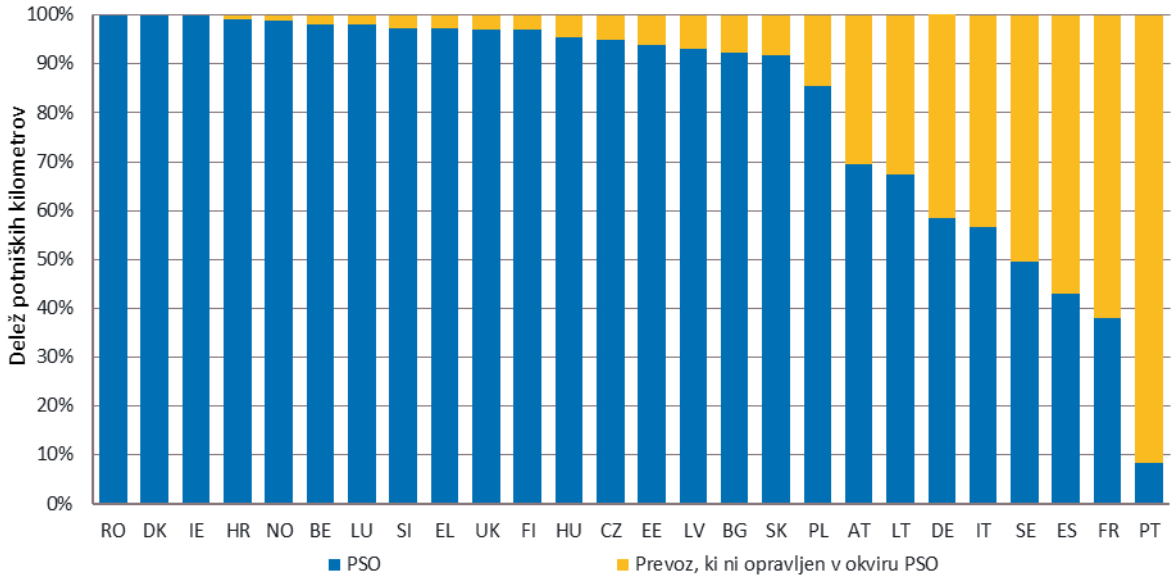
Zadovoljstvo zainteresiranih strani s storitvami železniških tovornih koridorjev

Zadovoljstva strank s storitvami železniškega tovornega prometa ni izmerila nobena vseevropska primerljiva raziskava[21]. Kljub temu se zdi, da med zainteresiranimi stranmi obstaja določen konsenz o treh ključnih komponentah, ki zagotavljajo zadovoljstvo strank z železniškim tovornim prometom: zanesljivost, prožnost in zagotavljanje zanesljivih informacij o pošiljkah.

5.5. Pogodbe za opravljanje javne službe (PSO)

Leta 2016 je bilo več kot 60 % vseh železniških potniških kilometrov v EU opravljenih v okviru storitev, zagotovljenih s PSO, nadomestilo za PSO pa v večini držav članic ostaja pomemben vir prihodkov za prevoznike v železniškem prometu. PSO se pogosteje uporabljajo za notranje in regionalne storitve v železniškem prometu kot za storitve na dolge razdalje; le nekaj držav je poročalo o PSO za mednarodne storitve.

Slika 13: Potniški kilometri v okviru PSO in v okviru komercialnih storitev v železniškem prometu, 2016

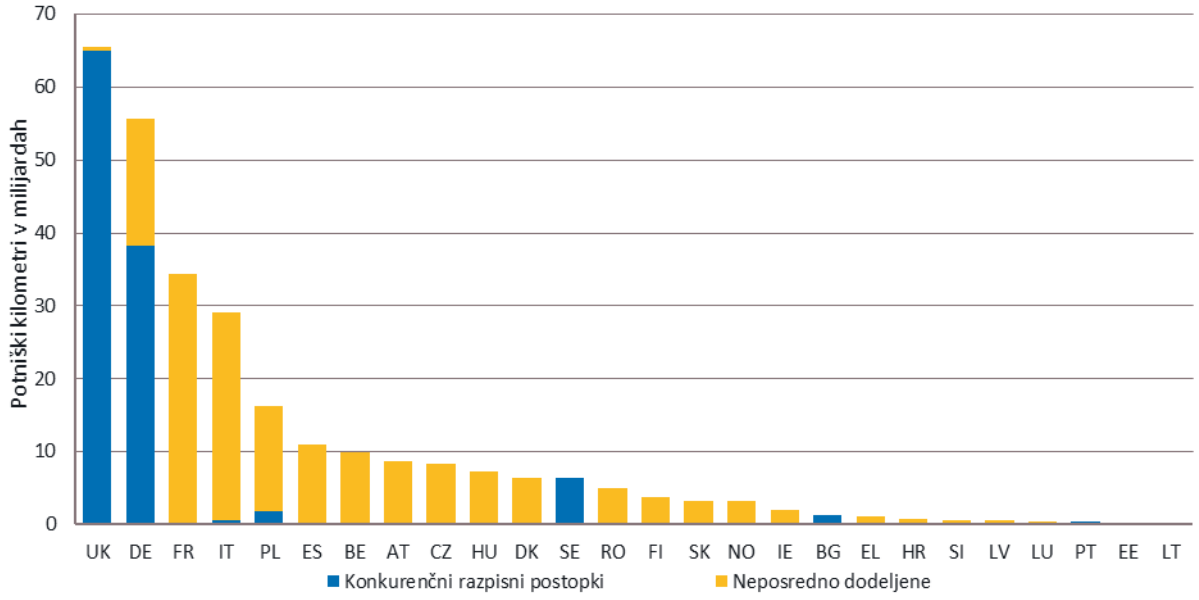


Vir: RMMS, 2018. Za NL novejši podatki niso na voljo.

Konkurenčni razpisni postopki so bili izvedeni le za 41 % vseh storitev v okviru PSO, veljavnih leta 2016, in sicer skoraj izključno v treh državah članicah, ki so zgodaj liberalizirale trg (Združeno kraljestvo, Nemčija in Švedska). Zaradi četrtega železniškega paketa bodo konkurenčni razpisni postopki postopoma postali pravilo, neposredna dodelitev pa bo dovoljena le izjemoma. Leta 2016 so bila na podlagi konkurenčnih razpisnih postopkov dodeljena nova naročila za več kot 32 milijonov vlakovnih kilometrov na leto.

[21] Železniški tovorni koridorji javne raziskave objavljajo na podlagi standardiziranega vprašalnika.

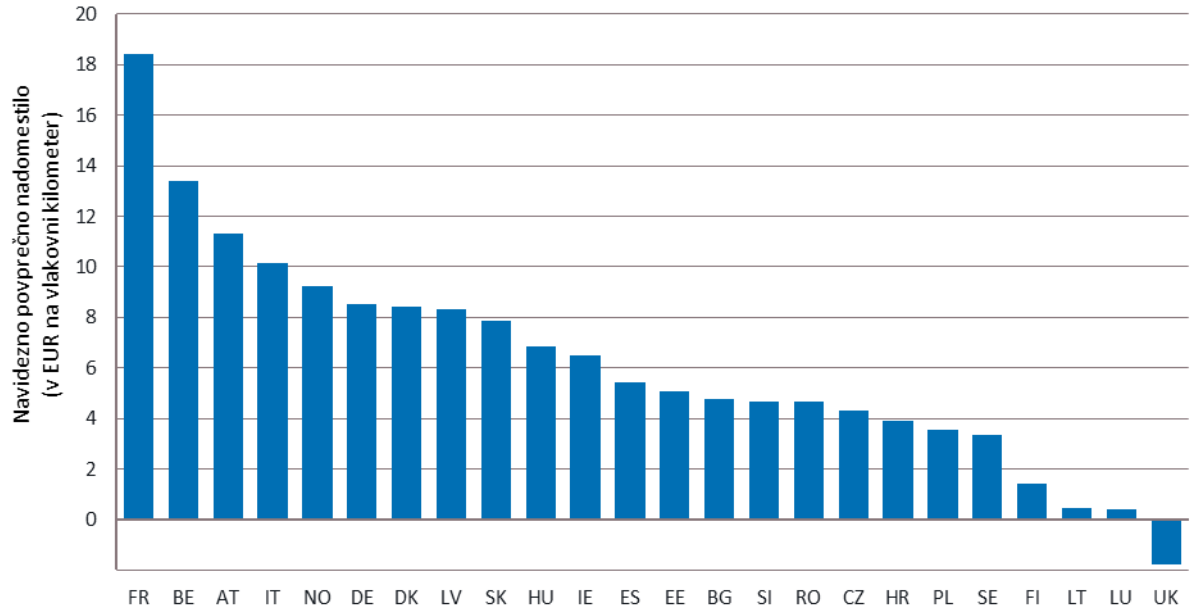
Slika 14: PSO, ki so bile predmet razpisnih postopkov, in tiste, ki so bile neposredno dodeljene, 2016



Vir: RMMS, 2018. Za NL podatki niso na voljo.

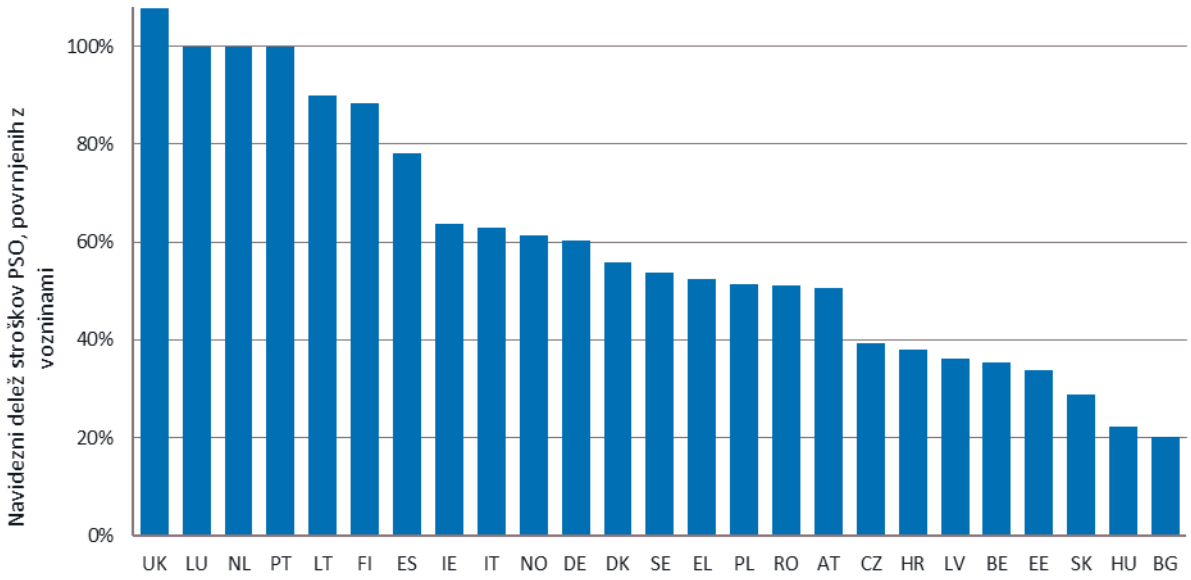
Ravni nadomestila za PSO na vlakovni kilometer in delež stroškov PSO, ki se povrnejo z vozninami, se med državami močno razlikujejo. Povprečno nadomestilo za PSO je negativno v Združenem kraljestvu, kjer lahko ponudniki za izključne pravice na podlagi PSO („koncesija“) plačajo „premijo“, če menijo, da jim opravljanje storitev ob veljavnih (reguliranih) ravneh uporabnin za dostop in vozninah lahko prinaša dobiček.

Slika 15: Navidezno povprečno nadomestilo za PSO, 2016



Vir: RMMS, 2018. Za EL, NL in PT podatki niso na voljo.

Slika 16: Navidezni delež stroškov PSO, povrnjenih z vozninami, 2016



Vir: RMMS, 2018. Za FR in SL podatki niso na voljo.

5.6. Izdaja licenc

Število aktivnih licenc prevoznikov v železniškem prometu se je v letu 2016 gibalo od 448 v Nemčiji do dveh v Luksemburgu in na Irskem. Poljska in Češka sta poročali o več kot 100 aktivnih licencah, Združeno kraljestvo pa o več kot 50.

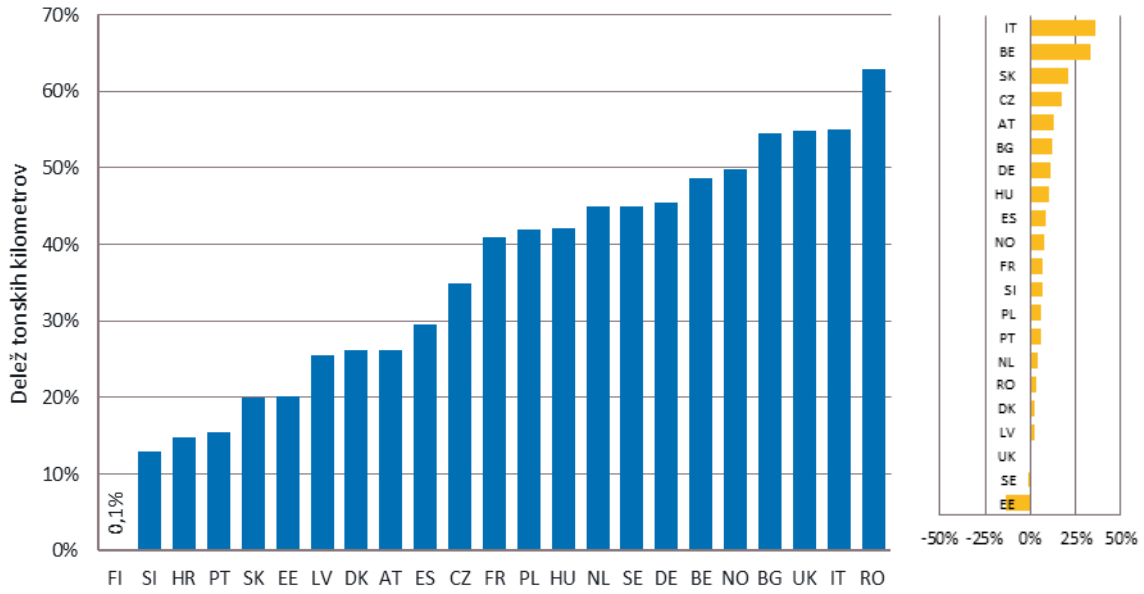
Povprečne licenčnine za pridobitev licence so se leta 2016 gibale med 37 500 EUR na Portugalskem in 10 EUR na Hrvaškem.

Švedska, Španija in Poljska so poročale o najdaljši **povprečni čakalni dobi za pridobitev licence** (več kot 100 dni).

5.7. Stopnja odprtosti trgov in uporaba pravic dostopa

Zaradi zakonodaje EU se je **trg železniškega tovornega prometa za konkurenco** odprl leta 2007. Leta 2016 so bili novi prevozniki, ki konkurirajo uveljavljenim nacionalnim prevoznikom, dejavni v vseh državah razen v Grčiji, na Irskem, v Litvi in Luksemburgu, v polovici teh držav je **tržni delež** konkurentov znašal več kot 40 %. Med letoma 2011 in 2016 se je delež konkurentov stalno povečeval v vseh državah EU. Konkurenti so tržni delež izgubili le na Švedskem in v Estoniji, kjer se jim je tržni delež zmanjšal z 41 % na 20 %.

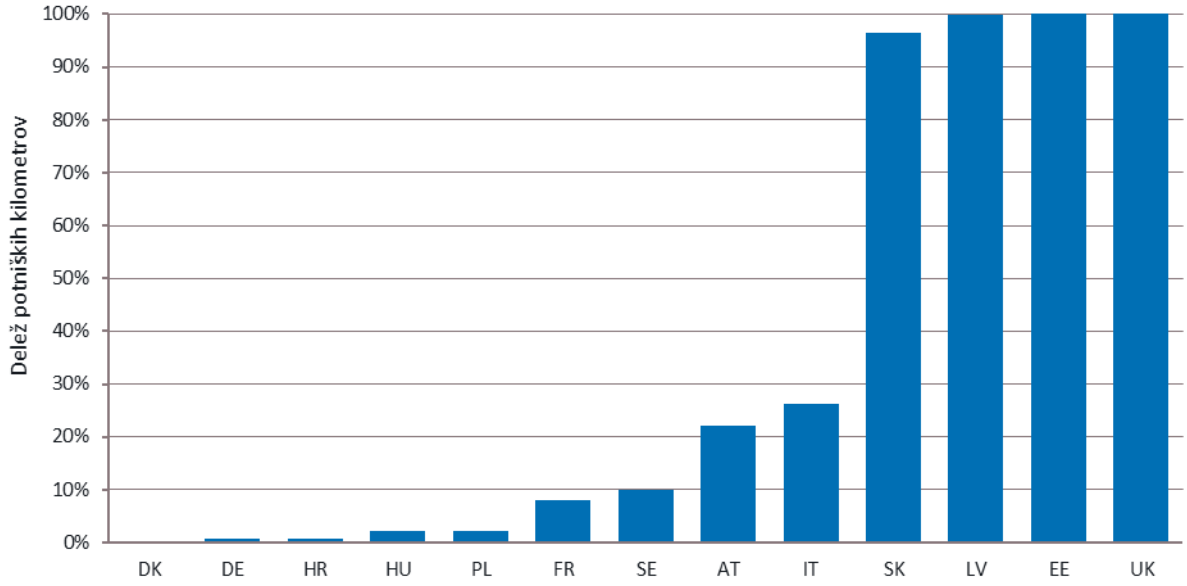
Slika 17: Konkurenti na trgu tovornega prometa, tržni delež in sestavljena letna stopnja rasti, 2011–2016



Vir: RMMS, 2018. En prevoznik s 100-odstotnim deležem v EL, IE, LT, LU.

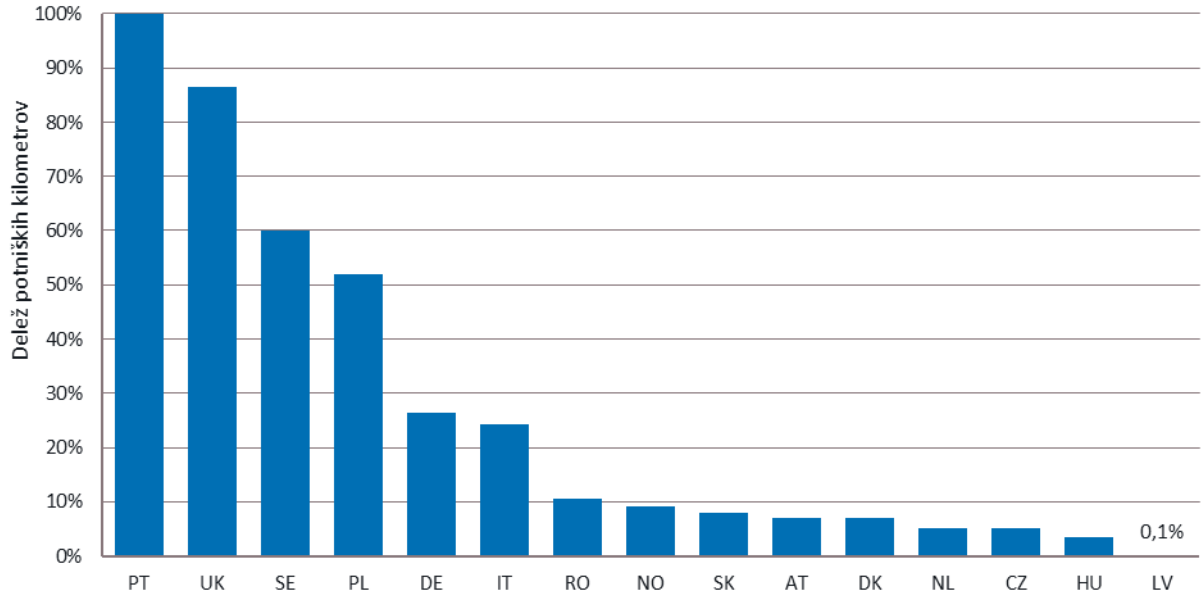
Medtem ko je **trg mednarodnega železniškega potniškega prometa za konkurenco odprt** od leta 2010, države članice do izvedbe četrtega železniškega paketa še naprej regulirajo dostop do **trgov notranjega železniškega potniškega prometa**. Prevozniki v železniškem potniškem prometu lahko svoje storitve ponudijo v okviru PSO ali pod popolnoma komercialnimi pogoji (tj. brez javnega nadomestila). Na obeh trgih lahko storitve ponuja le uveljavljeni prevoznik, ki ima monopol, ali pa je trg mogoče odpreti za druge konkurenčne prevoznike v železniškem prometu. Glede na sporočene podatke ima le polovica držav članic konkurente, ki delujejo na komercialnem trgu potniškega prometa. Njihov **tržni delež** je načeloma večji od 10 % in v štirih državah članicah novi udeleženci ponujajo skoraj vse komercialne storitve. Drugi prevozniki so prisotni tudi v segmentu PSO, vendar je njihov tržni delež večji od 10 % v le nekaj državah članicah.

Slika 18: Konkurenti na komercialnem trgu potniškega prometa, tržni delež, 2016



Vir: RMMS, 2018. Za BE, CZ, IE, NL in RO podatki niso na voljo.

Slika 19: Konkurenti na trgu potniškega prometa v okviru PSO, tržni delež, 2016



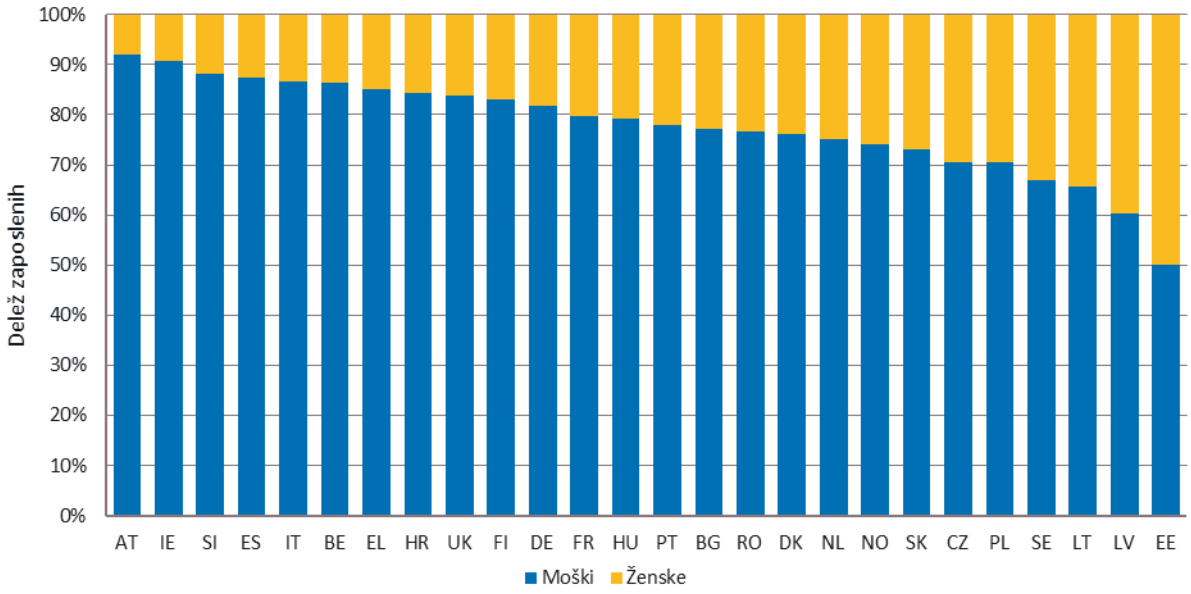
Vir: RMMS, 2018. Vse druge države članice so poročale o samo enem prevozniku.

5.8. Zaposlovanje in socialne razmere

Glede na podatke RMMS, ki so jih sporočile države članice in Norveška, je bilo konec leta 2016 v evropskem železniškem sektorju zaposlenih nekaj več kot milijon ljudi, in sicer so jih približno 600 000 zaposlovali prevozniki v železniškem prometu, 440 000 pa upravljavci infrastrukture.

Med zaposlenimi prevladujejo moški; v povprečju je bilo med zaposlenimi le 21 % žensk. Delež zaposlenih ženskega spola se razlikuje, tako jih je v Estoniji 50 %, v Avstriji pa 8 %.

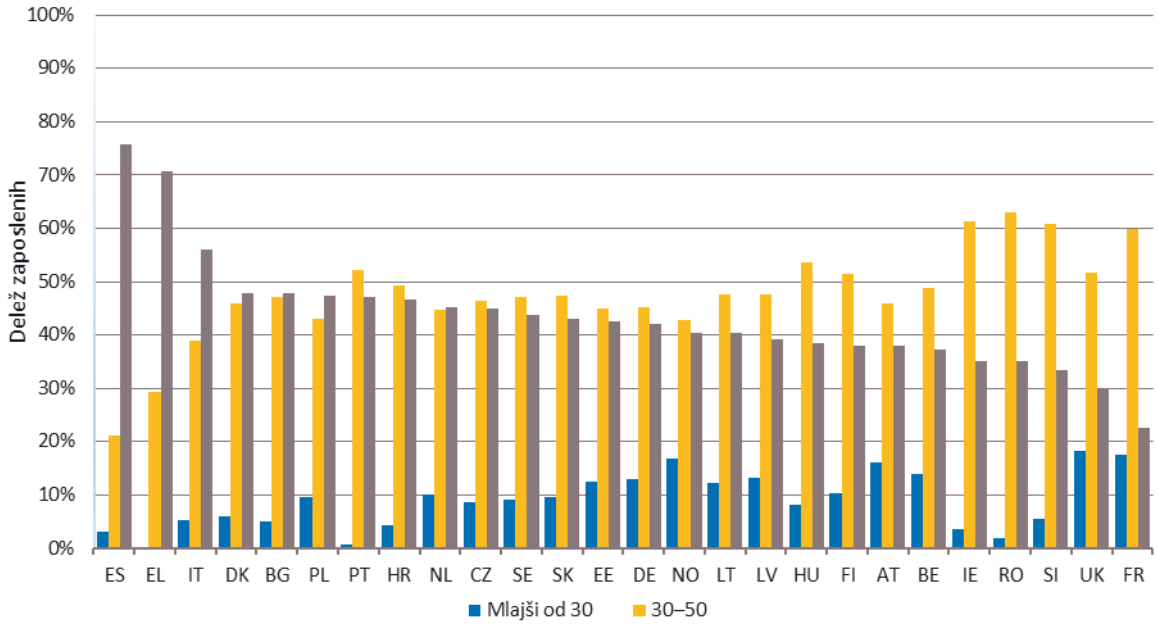
Slika 20: Zaposleni po spolu in državi, 2016



Vir: RMMS, 2018. Za LU podatki niso na voljo.

Zaskrbljenost še naprej vzbuja staranje delovne sile, zlasti v Španiji, Grčiji in Italiji, kjer je bilo leta 2016 več kot 50 % delovne sile starejše od 50 let.

Slika 21: Zaposleni po starostnih skupinah in državi, 2016



Vir: RMMS, 2018. Za LU podatki niso na voljo.

Podatki kažejo, da je 90 % ljudi ali več zaposlenih za nedoločen čas, kar odraža potrebo po ohranitvi visoko usposobljenih zaposlenih, kot so strojevodje in upravljavci signalizacije, ter stare politike zaposlovanja. 80 % ali več ljudi je zaposlenih za polni delovni čas.

Le nekaj držav članic je poročalo o izvajanju vajeništva in pripravništva; v Avstriji ju pogosteje izvajajo prevozniki v železniškem prometu, v Nemčiji pa upravljavci infrastrukture.

6. Sklepi

Ta razdelek vsebuje sklepe, ki izhajajo iz analize, izvedene v tem poročilu in spremnem delovnem dokumentu služb Komisije, opisuje pomen tekočih pobud Komisije ter obravnava potrebo po zakonodaji v železniškem sektorju.

Železniški promet v EU še naprej raste, obseg potnikov se je zlasti močno povečal med letoma 2011 in 2016. Vendar pa obseg tovora ostaja nestanoviten, leta 2016 se je modalni delež v primerjavi s cestnim prevozom zmanjšal. Hkrati se trg storitev v železniškem prometu postopoma odpira, ravni varnosti pa ostajajo visoke. Industrija vse bolj temelji na uspešnosti ter postaja inovativna in odzivna na potrebe strank.

Železnica pomembno prispeva h kombinaciji načinov prevoza v EU, saj zagotavlja čisto mobilnost in visoko raven učinkovitosti. Zadovoljstvo Evropejcev s storitvami železniškega potniškega prometa se je v primerjavi s stanjem pred petimi leti izboljšalo, še vedno pa je prostor za izboljšave na področju pravic potnikov. Še vedno potekajo pogajanja z zakonodajalci v zvezi s predlogom Komisije iz leta 2017 o reviziji Uredbe (ES) št. 1371/2007[22] o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu.

Do teh razvojnih dogodkov je prišlo zaradi velikih premikov v panogi, ki so posledica strukturnih sprememb, sproženih z zakonodajo EU pred več kot 20 leti in sklenjenih s sprejetjem četrtega železniškega paketa leta 2016. Z izvajanjem tehničnega stebra paketa od junija 2019 naprej se bo še bolj izboljšala interoperabilnost med nacionalnimi železniškimi omrežji. Zmanjšala se bo tudi birokracija za izvajanje storitev, ki presegajo eno državo članico, okrepila pa se bo vloga Agencije Evropske unije za železnice. Od decembra 2019 bo s tržnim stebrom dokončano odpiranje notranjih trgov in uvedeno načelo konkurenčnih javnih razpisov, ki bo najpozneje do decembra 2023 v EU postalo pravilo za pogodbe za opravljanje javne službe, neposredna dodelitev pa bo dovoljena le izjemoma.

Komisija si je še naprej prizadevala za izvedbene ukrepe, potrebne za učinkovito delovanje trga. Zdaj se osredotoča na izvrševanje in zagotavljanje, da bosta v nacionalne zakonodaje pravilno prenesena in izvedena oba stebra paketa ter da bodo izvedbeni akti sprejeti in upoštevani.

Kar zadeva prizadevanja, da bi se modalni delež železniškega tovornega prometa povečal, so te storitve zaradi mednarodnega značaja občutljive za ovire za interoperabilnost in za vprašanja čezmejnega usklajevanja. Komisija si za rešitev te težave prizadeva za agendo dopolnjujočih se pobud in ukrepov. Dolgoletna politika Komisije za doseganje interoperabilnosti (vključno z učinkovito in usklajeno uvedbo

[22] Uredba (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu (UL L 315, 3.12.2007, str. 14–41).

sistema ERTMS) je bila pred kratkim okrepljena, s poudarkom na reševanju praktičnih vprašanj čezmejnega delovanja.

Namen politike Komisije za razvoj infrastrukture v obliki politike vseevropskega prometnega omrežja (TEN–T) je izboljšati infrastrukturo z obravnavo ozkih grl in manjkajočih povezav. Komisija je za prihodnje finančno obdobje za pospešitev tudi digitalizacije železnice predlagala uporabo Instrumenta za povezovanje Evrope 2, Kohezijskega sklada, Evropskega sklada za regionalni razvoj in finančne podpore programa InvestEU. Da bi Komisija železniški industriji pomagala dostopati do financiranja, razvija metodologijo za oceno zelenih komponent v železniških projektih, ki spadajo pod okrilje njenega akcijskega načrta za financiranje trajnostne rasti[23].

Železniški tovorni koridorji ostajajo ključni del politike Komisije za spodbujanje železniškega tovornega prometa. Uredba o železniškem tovornem prometu[24] in direktiva o strojevodjih[25] sta še vedno predmet vrednotenja. Komisija je, da bi okrepila železniški tovorni promet, v okviru drugega svežnja o mobilnosti novembra 2017 predlagala spremembo Direktive 92/106/EGS o kombiniranem prevozu[26], da bi zagotovila nove in učinkovitejše podporne ukrepe za preselitev tovora s cest na železnico.

Te ključne politike spremljajo prizadevanja za obravnavo vprašanja hrupa železniškega prometa, za boljšo vključitev železnice v večmodalni prometni sistem z uvedbo digitalnih tehnologij ter za spodbujanje inovacij, zlasti z dejavnostmi skupnega podjetja Shift2Rail[27].

Poleg tega železnice ni mogoče obravnavati ločeno od drugih načinov prevoza: njena konkurenčnost je odvisna tudi od okvira za intermodalno konkurenco. Zato si Komisija prizadeva za enake pogoje za intermodalno konkurenco, na primer s svežnjem o mobilnosti, vključno s spremembo direktive o evrovinjeti[28]. Komisija je naročila tudi celovito študijo o internalizaciji zunanjih stroškov v prevozu. Tako bo lažje ocenila, koliko se v državah članicah v vseh načinih prevoza izvajata načeli „uporabnik plača“ in „onesnaževalec plača“.

Za spremljanje razvoja trga in določanje meril uspešnosti ostaja prednostna naloga zanesljivo spremljanje trga storitev v železniškem prometu.

---

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

[24] Uredba (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet (UL L 276, 20.10.2010, str. 22–32).

[25] Direktiva 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o izdaji spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake na železniškem omrežju Skupnosti (UL L 315, 3.12.2007, str. 51–78).

[26] Direktiva Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o ustanovitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami (UL L 368, 17.12.1992, str. 38).

[27] https://shift2rail.org/.

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