EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 6.2.2019
COM(2019) 51 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Šestá zpráva o sledování vývoje na železničním trhu

{SWD(2019) 13 final}

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

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

1. Úvod

Odvětví železniční dopravy[1] významně přispívá k hospodářství EU, přímo zaměstnává více než 1 milion osob (železniční podniky, provozovatelé infrastruktury). Evropská železniční síť přepraví přibližně 1,6 miliardy tun nákladu a 9 miliard cestujících ročně. Železniční doprava je zásadní pro strategii EU pro udržitelnější odvětví dopravy, hospodářskou a sociální soudržnost a propojenost Evropanů v rámci členských států i mezi nimi.

Tato zpráva je šestou zprávou o sledování železničního trhu předloženou Komisí Evropskému parlamentu a Radě podle čl. 15 odst. 4 směrnice 2012/34/EU[2]. Účelem této zprávy je poskytnout přehled o hlavním vývoji na železničním trhu v souvislosti s cíli politik EU v této oblasti[3]. Zpráva se zabývá širokou škálou témat, mezi něž patří vývoj vnitřního trhu služeb železniční dopravy, infrastruktura a služby pro železniční podniky, rámcové podmínky (včetně poplatků[4]), stav sítě, využívání práv přístupu a překážky vyšší účinnosti služeb železniční dopravy. Podrobnější analýza je uvedena v doprovodném pracovním dokumentu útvarů Komise.

Jedná se o první zprávu vycházející z dotazníku stanoveného v prováděcím nařízení Komise (EU) 2015/1100 o sledování železničního trhu[5] (dále jen „nařízení o RMMS“). Nařízení o RMMS, použitelné od 1. ledna 2016, by postupně mělo vést k vytvoření jednotnějšího a soudržnějšího souboru údajů, přičemž přechodné období končí vykazovaným rokem 2016.

Kromě údajů RMMS předložených členskými státy a Norskem vychází tato zpráva také z příspěvků ve statistické příručce „Doprava EU v číslech“[6], ze zpráv Agentury Evropské unie pro železnice[7], údajů Eurostatu[8], statistik shromážděných různými odvětvovými organizacemi a prezentací a studií.

---

[1] Výraz „odvětví železniční dopravy“ v této zprávě odkazuje na železniční podniky a provozovatele železniční infrastruktury.

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

[3] Norsko se účastní sledování železničního trhu (RMMS), jeho údaje však nejsou zahrnuty do součtů a průměrů EU. Kromě zprávy o železničním trhu zveřejňuje Agentura Evropské unie pro železnice výroční zprávy o bezpečnosti a jednou za dva roky zprávy o interoperabilitě železnic.

[4] Souhrnné sledování cen železniční dopravy pro zákazníky není možné vzhledem k široké škále nabízených služeb.

[5] Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1100 ze dne 7. července 2015 o povinnosti členských států předkládat zprávy v rámci sledování železničního trhu, Úř. věst. L 181, 9.7.2015, s. 1.

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

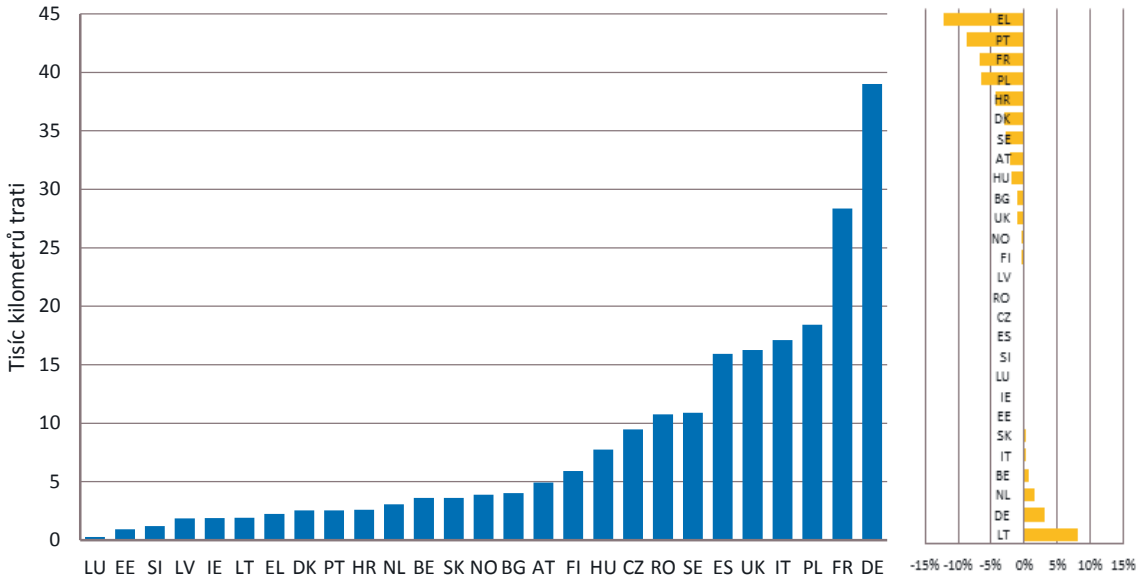
[7] https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en.

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

2. Železniční síť EU

Celková **délka železniční sítě EU**[9] činila v roce 2016 přibližně 221 000 kilometrů tratí (o 1,6 % méně než v roce 2011). **Hustota vnitrostátních železničních sítí** odráží odlišné zeměpisné podmínky jednotlivých zemí, přičemž nejméně husté železniční sítě vzhledem k rozloze a nejhustější vzhledem k obyvatelstvu se nacházejí v severských a pobaltských zemích. V roce 2016 bylo elektrifikovaných asi 54 % sítě EU, což znamená 2 097 km nově elektrifikovaných tratí od roku 2011 (+1,7 %). **Vysokorychlostní síť** na konci roku 2017 zahrnovala přes 8 400 kilometrů tratí, což je více než dvojnásobná délka v porovnání s rokem 2003.

Graf č. 1: Délka vnitrostátních sítí v roce 2016 a relativní změna, 2011–2016



Zdroj: Statistická příručka, 2018. Doplňující údaje z různých dalších zdrojů.

3. Služby pro železniční podniky

Mapování zařízení služeb představuje vzhledem k různorodosti poskytovaných služeb a velkému počtu různých provozovatelů různých velikostí trvalou výzvu.

Podle dostupných údajů RMMS[10] v roce 2016 existovalo:

- 31 000 osobních nádraží,
- 2 358 nákladních terminálů,
- 452 seřaďovacích nádraží,
- 1 667 zařízení údržby,
- 702 zařízení přímořských a vnitrozemských přístavů a

[9] Včetně Norska.

[10] Neúplné údaje s mezerami, použití odlišných definic. Údaje zahrnují Norsko.

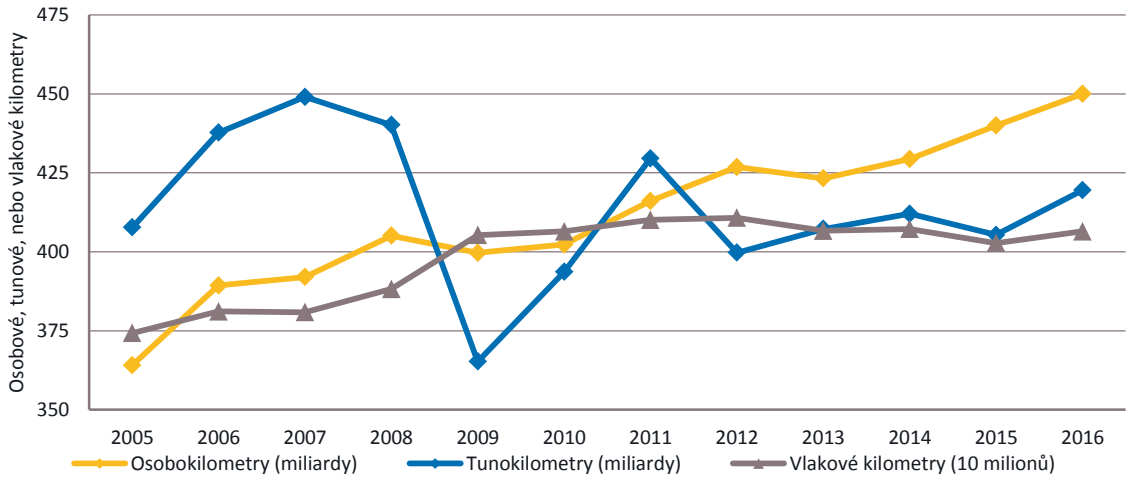
– 954 čerpacích stanic.

Komise pracuje na provádění nařízení (EU) 2017/2177 o přístupu k zařízením služeb[11], na portálu železničních zařízení EU k jejich mapování a na lepším provádění nařízení o RMMS k jejich sledování.

4. Vývoj služeb železniční dopravy

Celkový počet vlakových kilometrů v EU, který zahrnuje osobní i železniční nákladní dopravu, zůstal mezi lety 2009 až 2016 stabilní. Osobní železniční doprava nadále rostla o 1,7 % za rok. Naopak železniční nákladní doprava se dlouze zotavovala z velkého propadu objemu v roce 2009 během vyvrcholení hospodářské krize. Maxima dosáhla v roce 2011, načež se od roku 2012 pomalu zotavovala[12].

Graf č. 2: Objemy osobní a nákladní dopravy, 2005–2016



Zdroj: RMMS, 2018. Doplňující údaje z různých dalších zdrojů a odhadů.

Železniční doprava by mohla hrát významnou roli při urychlování snižování emisí z dopravy. Představuje pouze 2 % celkové spotřeby energie EU v dopravě, přitom však v roce 2016 přepravila 11,2 % nákladu a 6,6 % cestujících ze všech druhů dopravy. Dále je jediným druhem dopravy, v němž se od roku 1990 téměř nepřetržitě snižují emise CO_2: do roku 2016 vyprodukovala železniční doprava pouze 0,5 % emisí CO_2 ze všech druhů dopravy[13].

Osobní doprava

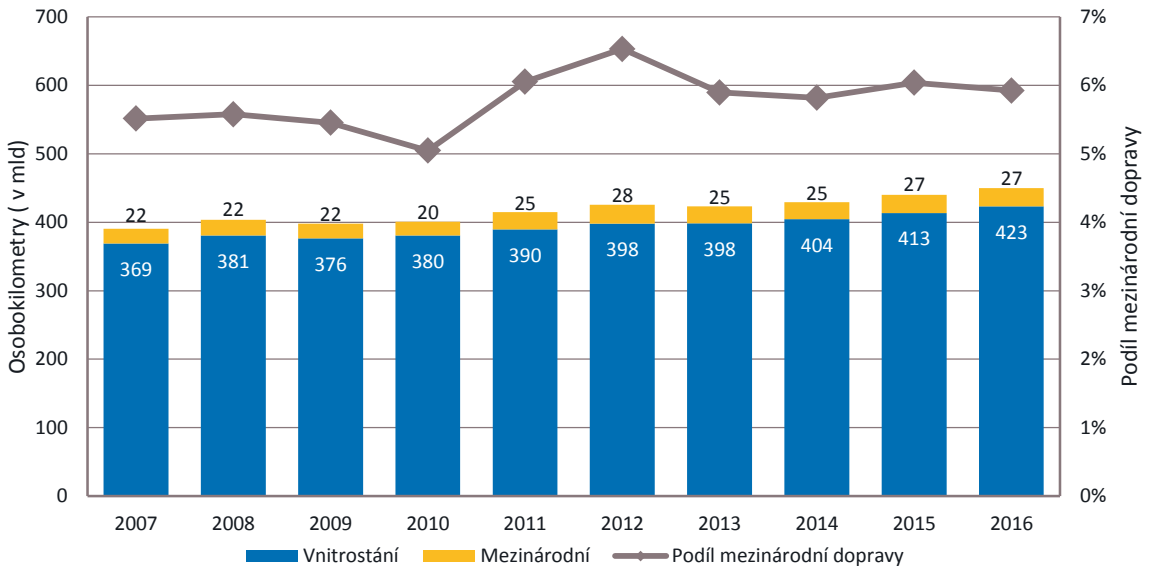
V roce 2016 dosáhl objem osobní dopravy v EU 450 miliard osobokilometrů z přibližně 6 bilionů osobokilometrů celkové pozemní dopravy. Osobní železniční doprava má převážně vnitrostátní charakter, přeshraniční doprava představovala v roce 2016 pouze 6 %.

[11] Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/2177 ze dne 22. listopadu 2017 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou, Úř. věst. L 307, 23.11.2017, s. 1.

[12] Údaje o objemech uvedené ve výročním dotazníku RMMS se mohou lišit od údajů vykazovaných Eurostatem z důvodu rozdílného rozsahu, možného dvojitého započítání tranzitních objemů a úprav (odhadů a zahrnutí údajů z dalších zdrojů).

[13] Nezahrnuje nepřímé emise ze spotřeby elektřiny.

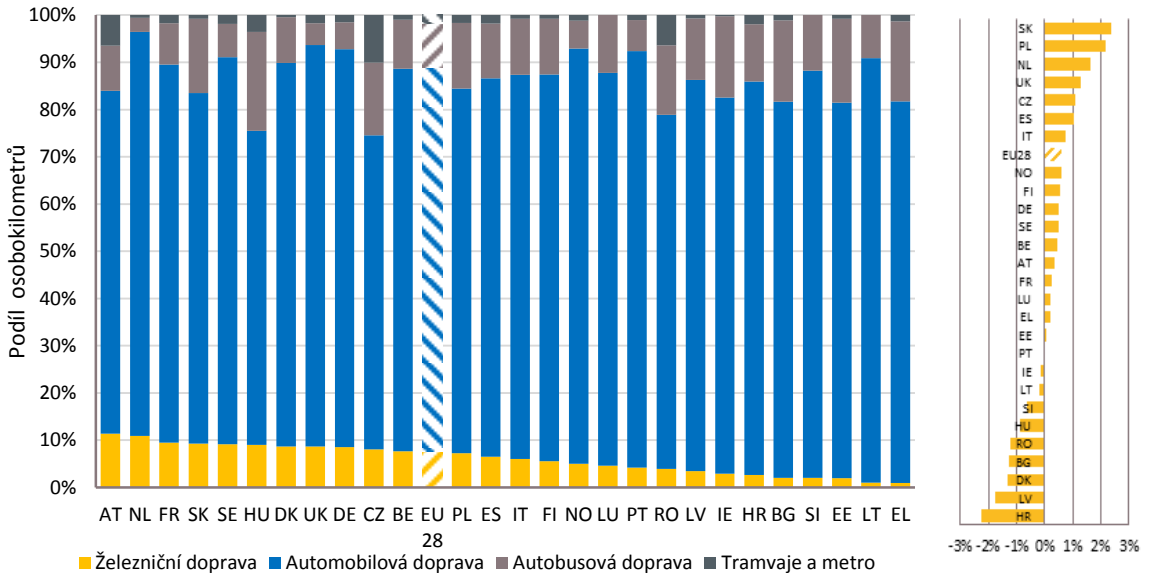
Graf č. 3: Vývoj objemu osobní železniční dopravy, 2007–2016



Zdroj: RMMS, 2018. Doplňující údaje z různých dalších zdrojů a odhadů.

Průměrná tendence cestovat se v EU zvýšila z 830 osobokilometrů na obyvatele v roce 2011 na 882 v roce 2016 (+1,2 % za rok). Zatímco podíl dopravy osobním autem na pozemní dopravě i dále představoval více než 80 %, podíl osobní železniční dopravy se mezi lety 2007 a 2016 zvýšil ze 7,0 % na 7,6 %.

Graf č. 4: Modální rozdělení pozemní osobní dopravy podle země v roce 2016 a změna podílu železniční dopravy, 2011–2016



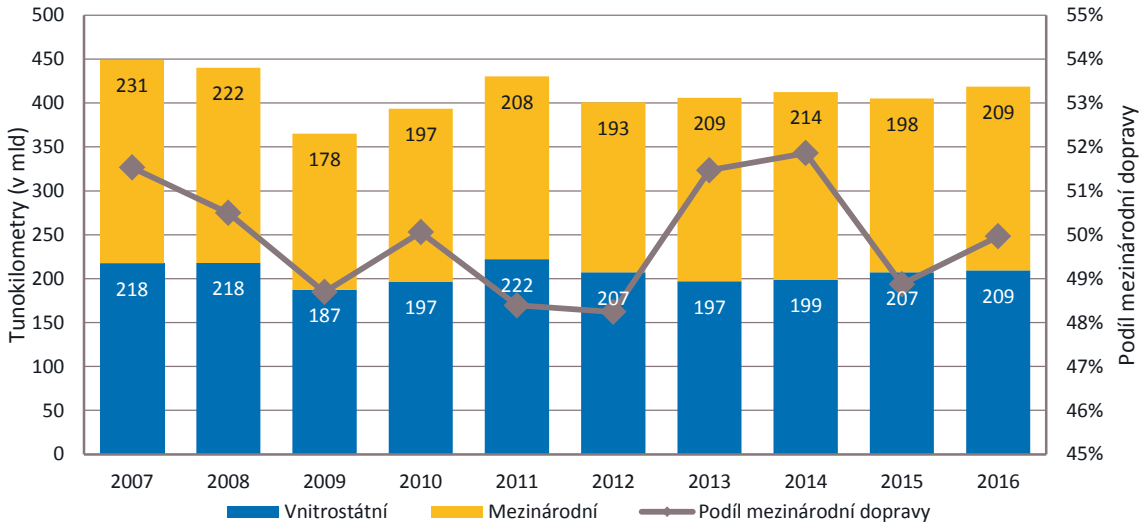
Zdroj: Eurostat a statistická příručka, 2018. Údaje z roku 2011 pro EU27.

Nákladní doprava

V roce 2016 dosáhl objem nákladní dopravy v EU 419 miliard tunokilometrů z 2,5 bilionu kilometrů celkové pozemní dopravy. Přibližně polovina celkové železniční

nákladní dopravy má přeshraniční charakter. Z tohoto důvodu má železniční nákladní doprava silný evropský rozměr, a je tak ještě citlivější na nedostatek interoperability a spolupráce mezi vnitrostátními železničními sítěmi, který může mít vliv na její konkurenceschopnost.

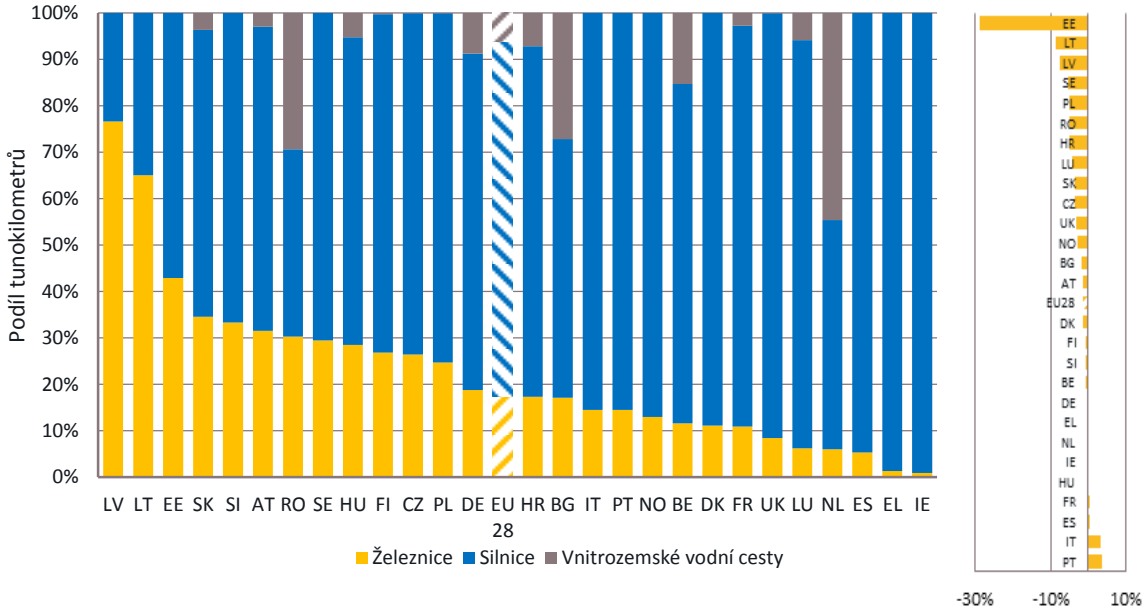
Graf č. 5: Vývoj objemu železniční nákladní dopravy, 2007–2016



Zdroj: RMMS, 2018. Doplňující údaje z různých dalších zdrojů a odhadů.

Z pohledu modálního rozdělení dosáhl podíl železniční dopravy na pozemní nákladní dopravě v EU maxima v roce 2011 (19 %) a od té doby klesá, v roce 2016 však dokázal zůstat na úrovni okolo 17 %, zatímco podíl silniční dopravy se zvýšil ze 75 % na 76 %.

Graf č. 6: Modální rozdělení pozemní nákladní dopravy podle země v roce 2016 a změna podílu železniční dopravy, 2011–2016



Zdroj: Eurostat.

5. Vývoj rámcových podmínek v odvětví železniční dopravy

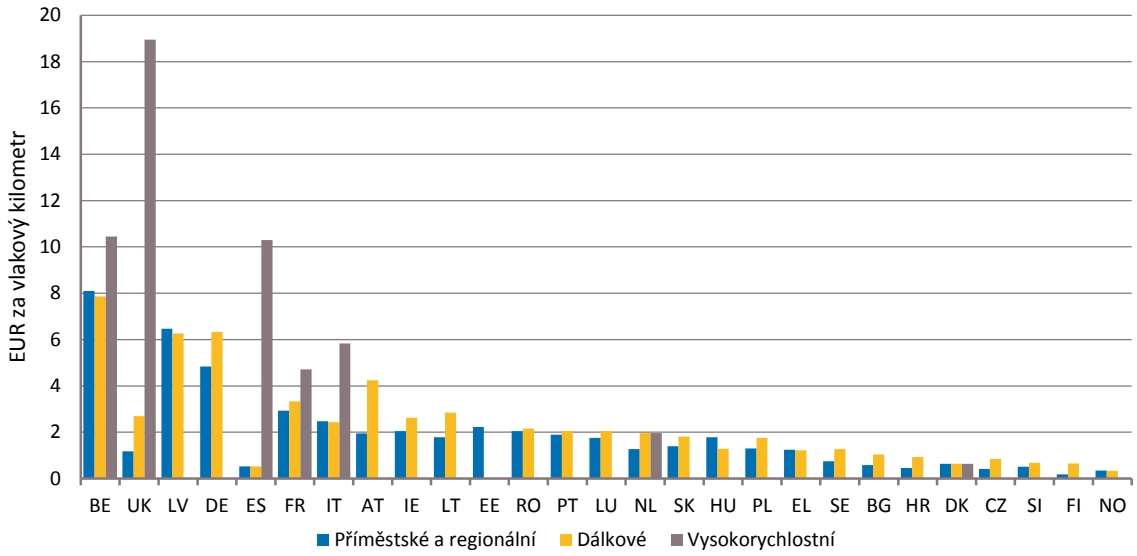
5.1 Zpoplatnění infrastruktury

Poplatky za přístup k trati pro osobní i nákladní vlaky představovaly ve většině zemí více než 80 % příjmů z poplatků provozovatelů infrastruktury.

Poplatky za přístup k trati pro vysokorychlostní vlaky (bez přirážek) jsou vyšší než ostatní poplatky za cestující, a vůbec nejvyšší jsou ve Spojeném království (19 EUR za vlakový kilometr v roce 2016).

Poplatky za přístup k trati pro běžné dálkové osobní vlaky (bez přirážek) nepřekračovaly ve většině zemí 3 EUR za vlakový kilometr.

Graf č. 7: Poplatky za přístup (bez přirážek): osobní vlaky podle typu a země, 2016

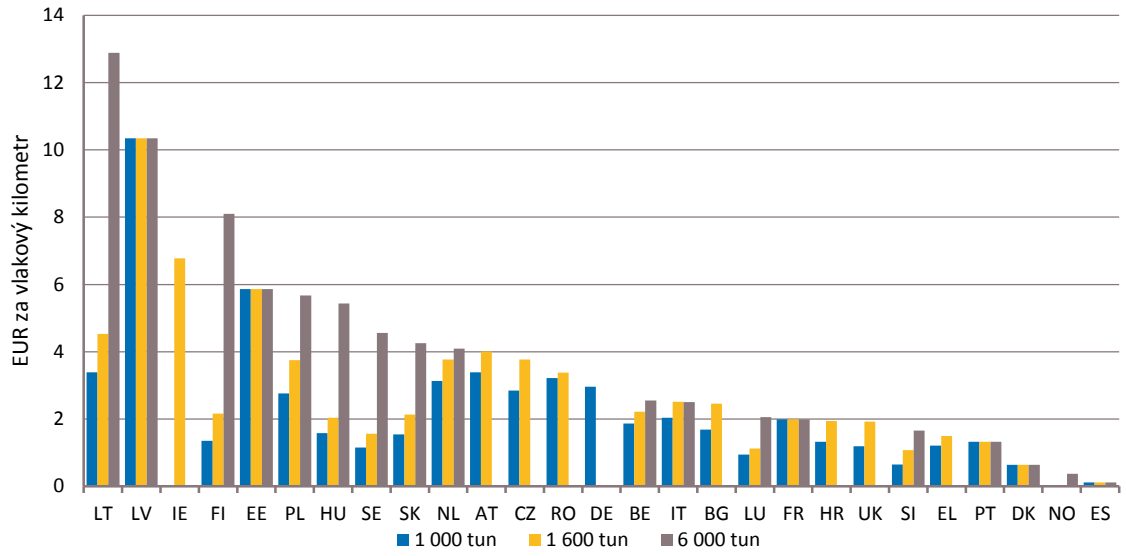


Zdroj: RMMS, 2018. Údaje DE včetně přirážek.

Poplatky za náklad (bez přirážek) jsou sledovány ve třech různých maximálních hrubých tonážích (1 000, 1 600 a 6 000). Pět členských států (Lotyšsko, Estonsko, Francie, Portugalsko a Dánsko) používají pevný poplatek za vlakový kilometr. Ve většině členských států se poplatky za přístup zvyšují úměrně s velikostí vlaků, i když ne nutně *pro rata* s tonáží.

V rámci úrovně zpoplatnění mezi lety 2013 až 2016 (jsou-li údaje dostupné) nebyl zaznamenán žádný jasný rostoucí či klesající trend pro osobní ani nákladní vlaky.

Graf č. 8: Poplatky za přístup (bez přirážek): nákladní vlaky podle typu a země, 2016

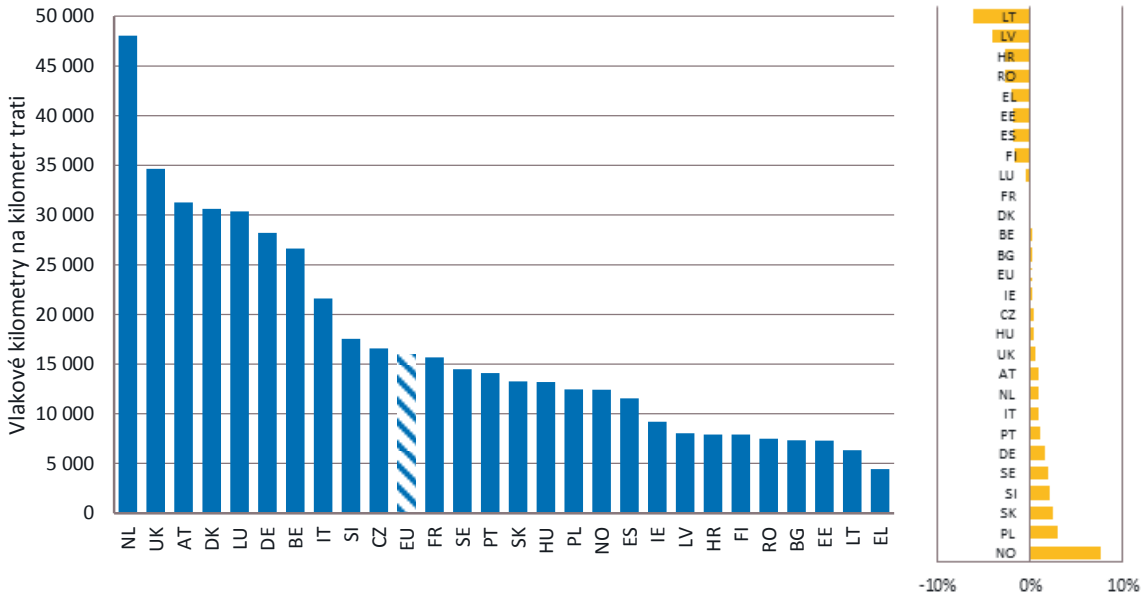


Zdroj: RMMS, 2018. Údaje DE: rozdělení podle typu vlaku není dostupné, údaje zahrnují přirážky.

5.2 Přidělování kapacity, omezení infrastruktury a překážky vyšší efektivity služeb železniční dopravy

Nejintenzivněji jsou využívány sítě v severozápadní Evropě, včetně Nizozemska (kde na každý kilometr tratí v roce 2016 připadlo téměř 50 000 vlakových kilometrů) a Spojeného království, Rakouska, Dánska, Lucemburska, Německa a Belgie, kde míry využití sítě převyšovaly unijní průměr o přibližně 70 %.

Graf č. 9: Využití sítě v roce 2016 a celková průměrná míra růstu, 2011–2016



Zdroj: RMMS, 2018 a statistická příručka, 2018.

Omezení infrastruktury jsou patrná z přetíženosti, která zabraňuje veškeré potenciální dopravě v pohybu po síti. Celková délka tratí označených za přetížené (včetně Norska)

roste a v roce 2016 dosáhla téměř 3 000 km, včetně 1 000 km nákladních železničních koridorů; 40 % všech přetížených tratí se nachází ve Spojeném království. Ke značnému přetížení dochází také v Německu, Itálii a Rumunsku, kde bylo za přetížené označeno více než 100 km tratí.

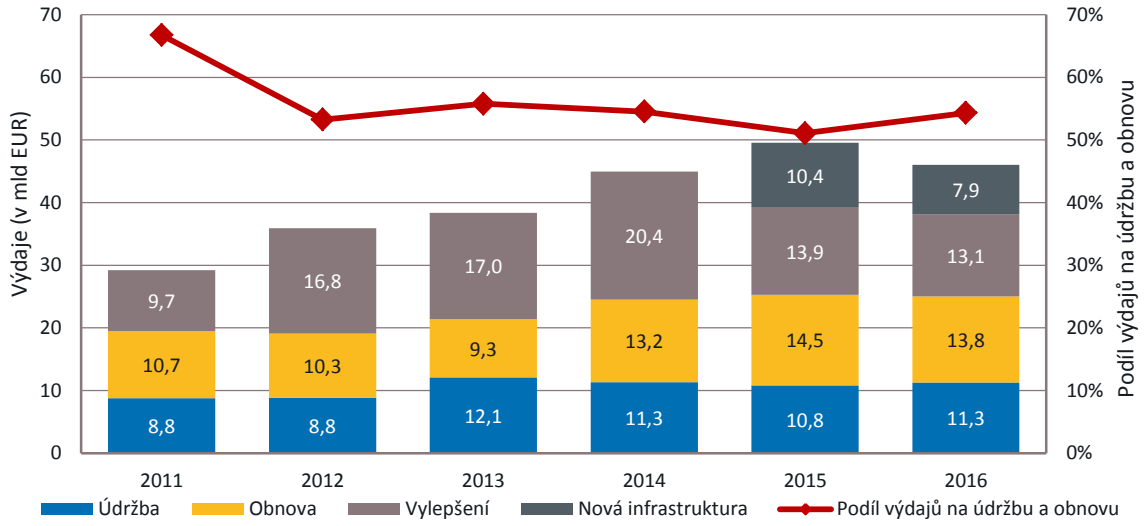
Členské státy nejvíce upřednostňují služby poskytované jako závazky veřejné služby, které jsou prioritní v 11 členských státech, následované mezinárodními osobními a nákladními službami.

Železniční dopravu mohou dále omezovat provozní restrikce infrastruktury, jež jsou zároveň překážkou pro efektivnější služby železniční dopravy. Významnou překážku pro interoperabilitu představuje zejména nekompatibilita starších železničních kontrolních systémů na vnitrostátní úrovni. Unie proto zavedla společný evropský systém signalizace — evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS). Podle nového evropského prováděcího plánu ERTMS[14] by do roku 2023 mělo být přibližně 30–40 % koridorů hlavní sítě vybaveno ERTMS (15 672 km): z tohoto počtu je v současnosti v provozu jen jedna třetina, takže v následujících letech bude třeba v této oblasti odvést ještě hodně práce.

5.3 Výdaje na infrastrukturu a financování

Celkové výdaje na infrastrukturu v EU vzrostly z 29 miliard EUR v roce 2011 na 50 miliard EUR v roce 2015, přičemž v roce 2016 klesly o 3,5 miliardy EUR[15].

Graf č. 10: Výdaje na infrastrukturu a podíl výdajů na údržbu a obnovu, 2011–2016



Zdroj: RMMS, 2018.

EU může investiční projekty zaměřené na železnice spolufinancovat nebo podporovat prostřednictvím Fondu soudržnosti, Evropského fondu pro regionální rozvoj, Nástroje pro propojení Evropy, Evropské investiční banky a Evropského fondu pro strategické investice. V rámci stávajícího finančního rámce EU (2014–2020) bylo na investice do železnic vyčleněno více než 33 miliard EUR ve formě grantů.

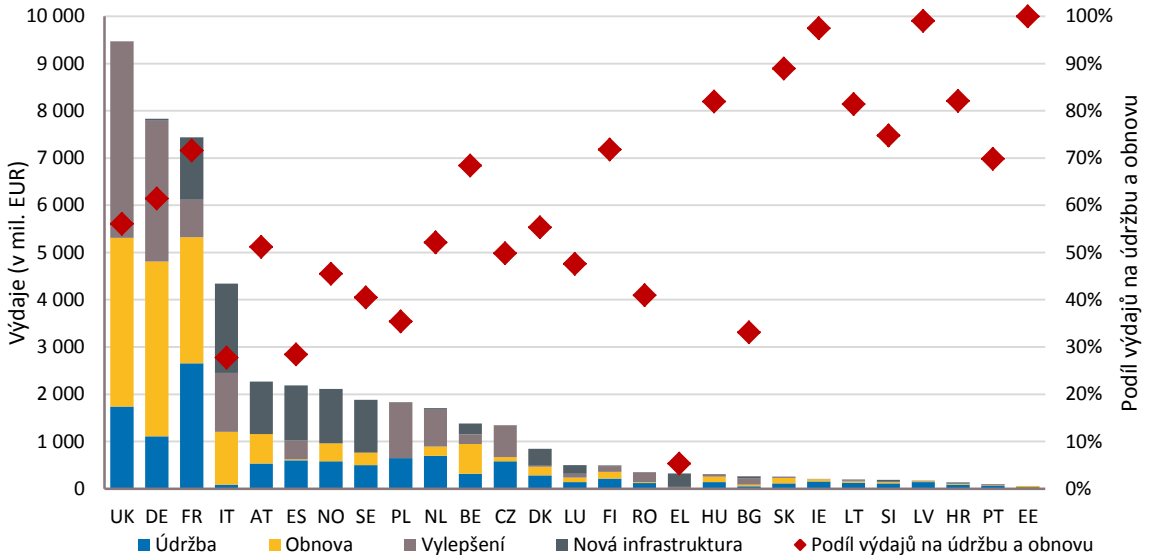
[14] Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/6 ze dne 5. ledna 2017 o evropském prováděcím plánu evropského systému řízení železničního provozu, Úř. věst. L 3, 6.1.2017, s. 6–28.

[15] Bez Norska.

Údržba a obnova stávající sítě s cílem zvýšit bezpečnost a provozní výkonnost a zajistit spolehlivost spojení představuje pro provozovatele infrastruktury zásadní výzvu, zvláště s ohledem na rostoucí dopravu a náročné výkonnostní cíle sjednané mezi vnitrostátními orgány a provozovateli.

V roce 2016 celkové vykázané výdaje na údržbu a obnovu činily 26 miliard EUR[16]. Výdaje na údržbu a obnovu přitom představovaly 54 % celkových výdajů, ale jejich podíl se v jednotlivých zemích lišil, přičemž významná část výdajů byla vynaložena na údržbu a obnovu tratí ve střední a východní Evropě.

Graf č. 11: Výdaje na infrastrukturu a podíl výdajů na údržbu a obnovu podle země, 2016

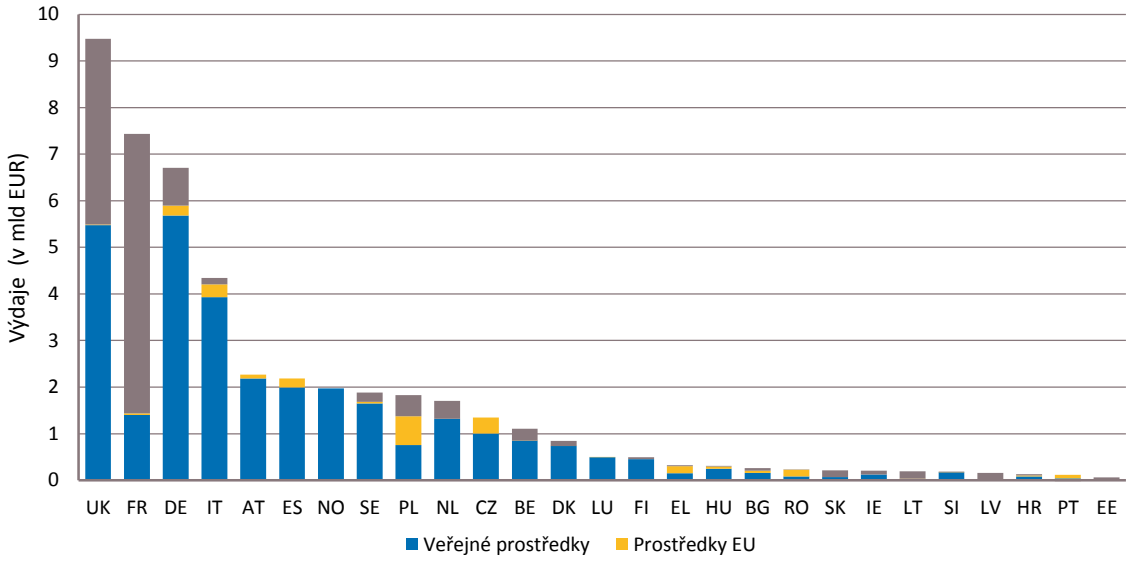


Zdroj: RMMS, 2018. V údajích NO, SE jsou projekty vylepšování zahrnuty do obnov.

Provozovatelé infrastruktury získávají prostředky na údržbu a vylepšování železniční infrastruktury z mnoha různých zdrojů, ačkoli v roce 2016 pocházelo 70 % prostředků z vnitrostátních rozpočtů. Mezi jejich vlastní zdroje patří poplatky za přístup k infrastruktuře. Podíl celkových finančních prostředků získaných z vlastní činnosti byl nejvyšší v Lotyšsku (100 %), Litvě a Francii (81 % v obou zemích), následovalo Slovensko (69 %) a Spojené království (42 %).

[16] Včetně Norska.

Graf č. 12: Financování železniční infrastruktury státem podle zdroje a země, 2016



Zdroj: RMMS, 2018.

5.4 Kvalita služeb železniční dopravy

Přesnost a spolehlivost služeb pro cestující

V závislosti na použité definici[17] jezdilo průměrně 90 % lokálních a regionálních spojů pro přepravu cestujících **přesně**. Dálkové spoje zpravidla tak přesné nejsou, protože často zahrnují vytíženější tratě se smíšenou dopravou. **Spolehlivost** spojů, měřená na základě míry zrušení, se většinou pohybuje pod 2 % pro dálkové i lokální a regionální spoje.

Přesnost a spolehlivost služeb pro nákladní dopravu

O **spolehlivosti** nákladních spojů jsou k dispozici jen omezené údaje, protože členské státy stále využívaly přechodné období, aby se mohly přizpůsobit novým požadavkům na podávání zpráv podle nařízení o RMMS. Většina členských států uvedla, že vnitrostátní nákladní spoje byly **přesnější**[18] než mezinárodní nákladní spoje. Omezené údaje, které jsou k dispozici, naznačují, že spolehlivost nákladních spojů je výrazně nižší než spolehlivost spojů pro osobní přepravu a že mezinárodní spoje, hlavně z důvodu delších vzdáleností, jsou méně spolehlivé než vnitrostátní spoje.

Bezpečnost

Železniční doprava je i nadále jedním z nejbezpečnějších druhů dopravy. V roce 2016 došlo na evropských železnicích k 964 úmrtím[19]: většinu z nich tvořily osoby přecházející po železničních přejezdech (255) a neoprávněné osoby (600). Na železnicích zemřelo 32 zaměstnanců a 44 cestujících. Bezpečnost železnic se mezi lety 2010 a 2015 i

[17] Podle RMMS jede spoj pro přepravu cestujících přesně, pokud zpoždění nepřesahuje 5 minut.

[18] Podle RMMS jede nákladní spoj přesně, pokud zpoždění nepřesahuje 15 minut.

[19] Bez sebevražd. Další informace jsou uvedeny v dokumentu agentury „Zpráva o bezpečnosti železnic a interoperabilitě v EU v roce 2018“.

nadále zlepšovala, v roce 2016 se však počet úmrtí a vážných zranění mírně zvýšil. V období 2011 až 2015 bylo cestování vlakem 25krát bezpečnější než cestování autem.

Spokojenost zákazníků se službami pro cestující

Podle průzkumu Eurobarometr[20] zveřejněného v září 2018 je 66 % Evropanů spokojeno s frekvencí osobních vlaků, 59 % s přesností a spolehlivostí a 55 % je spokojeno s cestovními informacemi poskytovanými během jízdy, zejména pokud dojde ke zpoždění. Tato čísla znamenají významné zlepšení v porovnání s údaji z podobného průzkumu uskutečněného v roce 2013.

Průzkum rovněž poskytl představu o cestovních návycích. Čtyři pětiny (80 %) Evropanů cestují vlakem, nejčastěji v příměstských oblastech (67 %). V této oblasti existuje značný prostor pro zlepšení: pouze 38 % Evropanů je spokojeno s vyřizováním stížností a rovněž je třeba dále pracovat na dostupnosti služeb železniční dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Průzkum dále ukazuje, že 75 % Evropanů považuje kupování jízdenek za jednoduché a 62 % je spokojeno s dostupností jízdenek na cesty zahrnující několik spojů či druhů dopravy.

Spokojenost zúčastněných stran se službami v koridorech pro železniční nákladní dopravu

Neexistuje žádný srovnatelný celoevropský průzkum spokojenosti zákazníků se službami železniční nákladní dopravy[21]. Přesto se zúčastněné strany do jisté míry shodují na třech základních faktorech, jež zajišťují spokojenost zákazníků v železniční nákladní dopravě: spolehlivost, flexibilita a poskytování spolehlivých informací o přepravě.

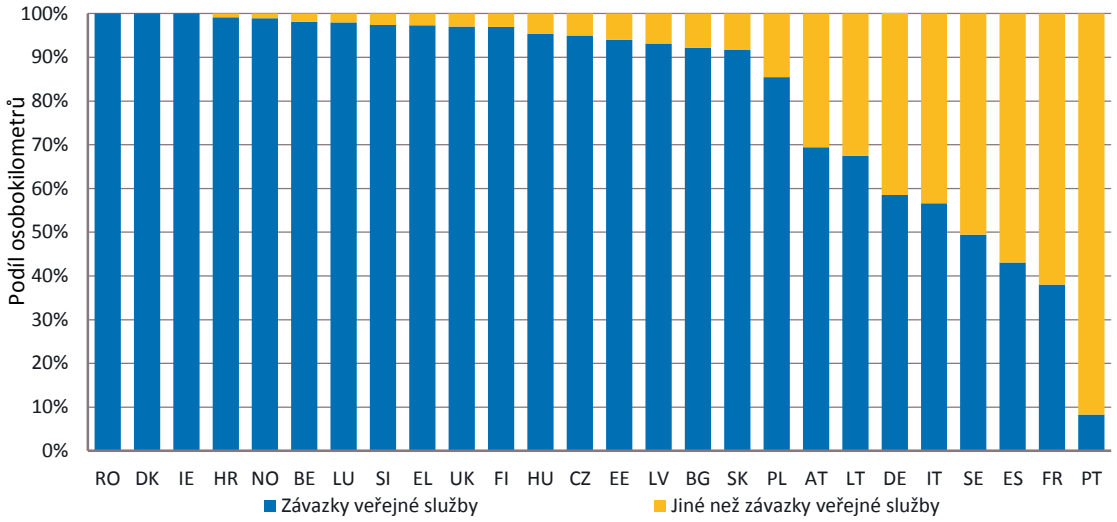
5.5 Smlouvy o veřejných službách

V roce 2016 představovaly spoje poskytované jako závazky veřejné služby 60 % celkových osobokilometrů ujetých na železnicích v EU, přičemž náhrady za závazky veřejné služby i nadále ve většině členských států tvoří významný zdroj příjmů železničních podniků. Závazky veřejné služby se používají častěji pro vnitrostátní a regionální služby železniční dopravy než pro dálkové spoje a jenom několik málo zemí je využívá pro mezinárodní spoje.

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

[21] Koridory pro železniční nákladní dopravu zveřejňují každoroční průzkumy vycházející ze standardizovaného dotazníku.

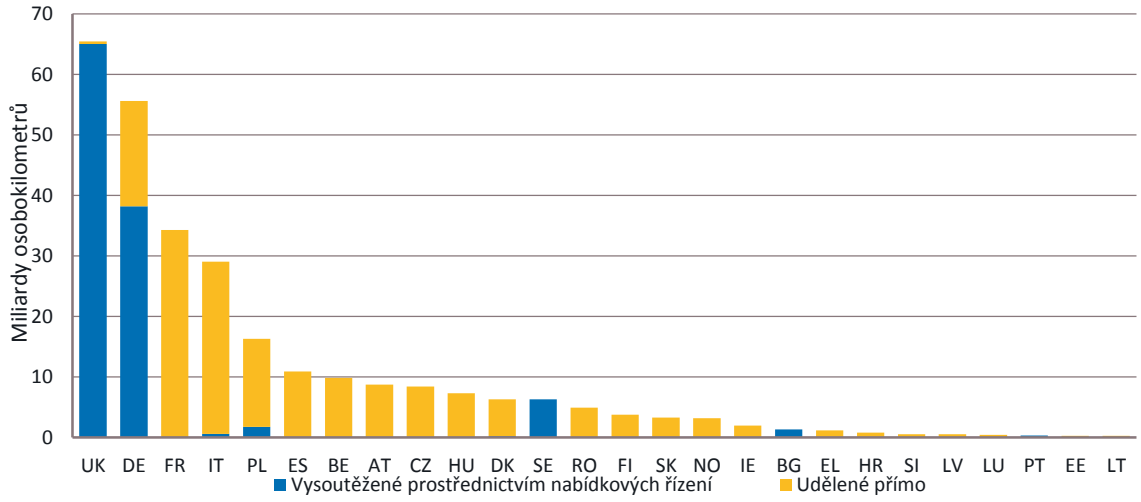
Graf č. 13: Osobokilometry jako závazky veřejné služby a komerční služby železniční dopravy, 2016



Zdroj: RMMS, 2018. Aktuální údaje pro NL nejsou k dispozici.

V roce 2016 bylo nabídkové řízení použito pouze u 41 % všech služeb poskytovaných jako závazky veřejné služby, a to téměř výhradně ve třech členských státech, v nichž došlo k brzké liberalizaci (Spojené království, Německo a Švédsko). Díky čtvrtému železničnímu balíčku se nabídková řízení postupně stanou pravidlem a přímé zadávání zakázek bude povoleno pouze ve výjimečných případech. V roce 2016 byly v nových nabídkových řízeních uděleny zakázky na více než 32 milionů vlakových kilometrů.

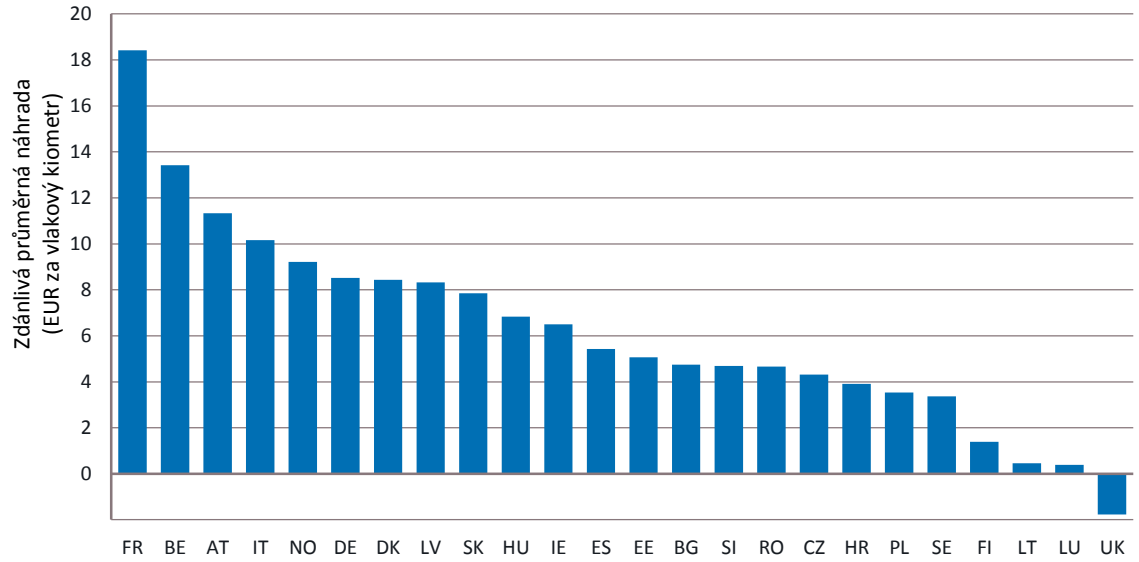
Graf č. 14: Závazky veřejné služby vysoutěžené prostřednictvím nabídkových řízení a udělené přímo, 2016



Zdroj: RMMS, 2018. Údaje NL nejsou k dispozici.

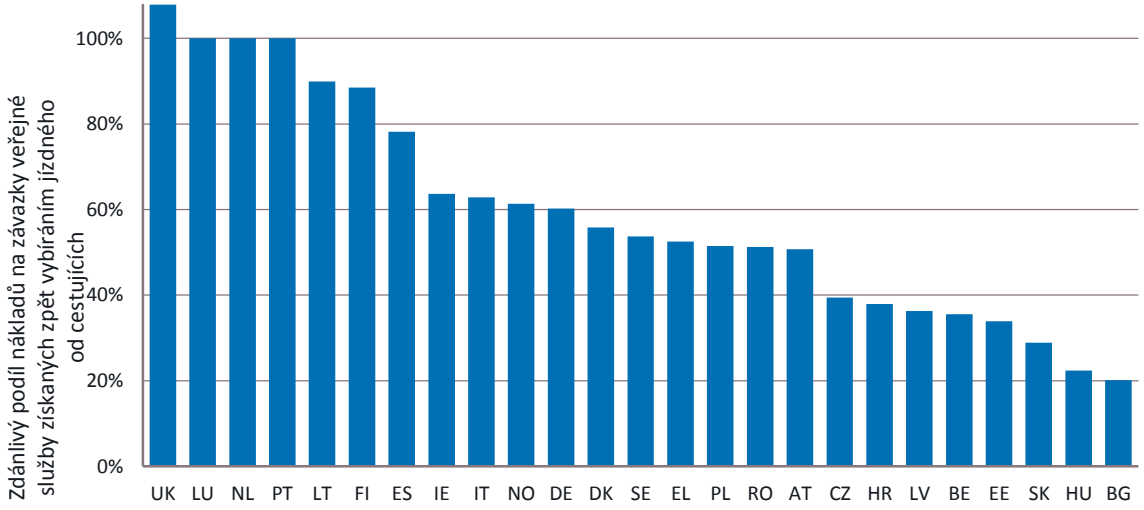
Výše náhrady za vlakový kilometr v rámci závazků veřejné služby a podíl nákladů na závazky veřejné služby získaných zpět vybíráním jízdného od cestujících se v jednotlivých zemích výrazně liší. Ve Spojeném království je průměrná výše náhrad za závazky veřejné služby záporná a uchazeči o výhradní práva podle smluv o veřejných službách (franšízy) mohou v některých případech hradit jistou formu pojistného, pokud mají za to, že dané služby mohou být se stávající (regulovanou) výší poplatků za přístup a jízdného provozovány se ziskem.

Graf č. 15: Zdánlivá průměrná náhrada za závazky veřejné služby, 2016



Zdroj: RMMS, 2018. Údaje pro EL, NL, PT nejsou k dispozici.

Graf č. 16: Zdánlivý podíl nákladů na závazky veřejné služby získaných zpět vybíráním jízdného od cestujících, 2016



Zdroj: RMMS, 2018. Údaje pro FR a SI nejsou k dispozici.

5.6 Poskytování licencí

Počet aktivních licencí železničních podniků se v roce 2016 pohyboval mezi 448 v Německu a 2 v Lucembursku a Irsku. Polsko a Česká republika uvedly více než 100 aktivních licencí a Spojené království více než 50 licencí.

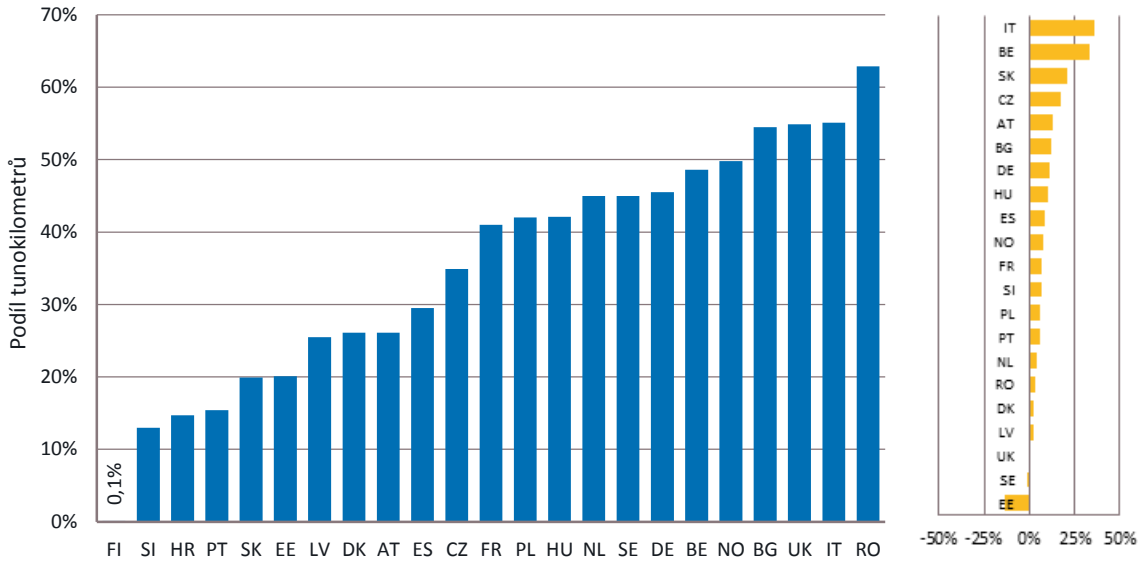
Průměrné poplatky za získání licence se v roce 2016 pohybovaly mezi 37 500 EUR v Portugalsku a 10 EUR v Chorvatsku.

Švédsko, Španělsko a Polsko uvedly nejdelší **průměrnou lhůtu pro získání licence** (více než 100 dnů).

5.7 Míra otevřenosti trhu a využívání práv přístupu

Trh **železniční nákladní dopravy** se díky právním předpisům EU otevřel **konkurenci** v roce 2007. V roce 2016 působili noví provozovatelé konkurující stávajícím vnitrostátním provozovatelům ve všech zemích kromě Řecka, Irska, Litvy a Lucemburska, přičemž v polovině z nich byl jejich **podíl na trhu** více než 40 %. Mezi lety 2011 a 2016 se podíl nových konkurentů na trhu stabilně zvyšoval ve všech zemích EU. Konkurenti ztratili podíl na trhu pouze ve Švédsku a Estonsku, přičemž v Estonsku klesl ze 41 % na 20 %.

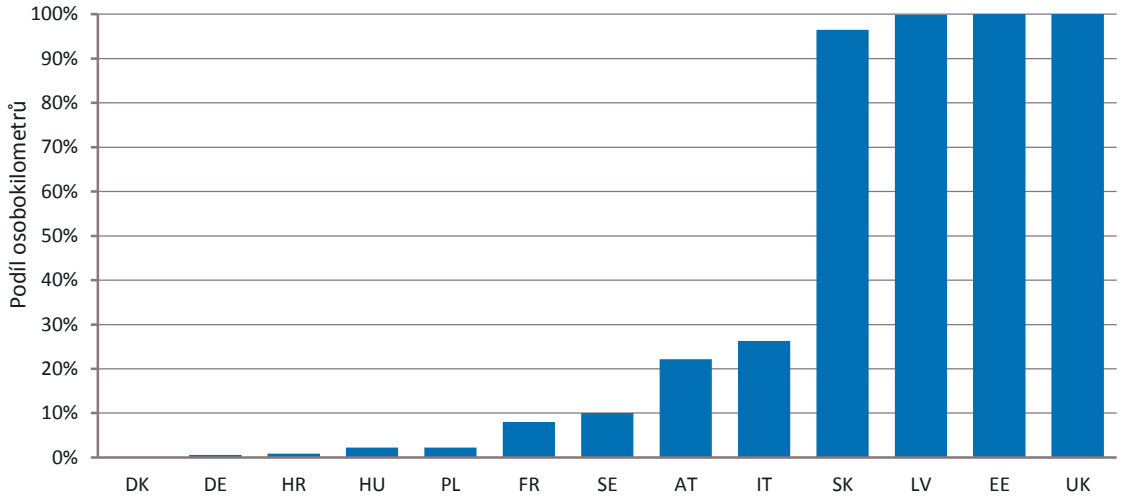
Graf č. 17: Konkurenti v nákladní dopravě, podíl na trhu a celková průměrná míra růstu, 2011–2016



Zdroj: RMMS, 2018. Jeden provozovatel se 100% podílem v EL, IE, LT, LU.

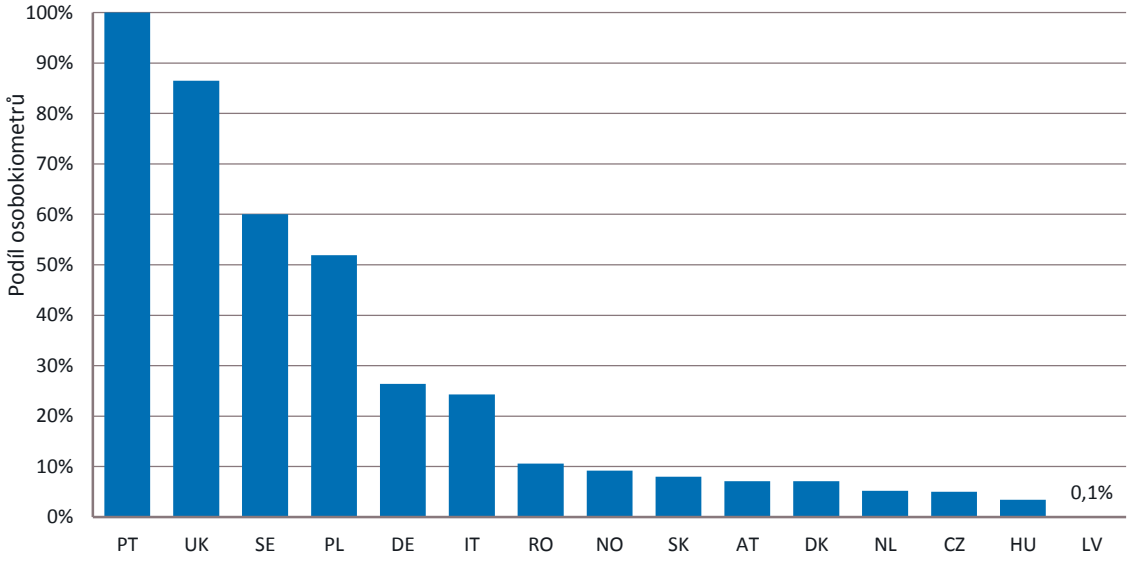
Zatímco **trh mezinárodní přepravy cestujících se otevřel konkurenci** v roce 2010, členské státy i nadále regulují přístup na své **vnitrostátní trhy přepravy cestujících**, dokud nebude proveden čtvrtý železniční balíček. Železniční podniky v oblasti osobní dopravy mohou své služby nabízet v rámci závazků veřejné služby, nebo za čistě komerčních podmínek (tj. bez náhrad od státu). Na obou trzích mohou být služby poskytovány pouze monopolním stávajícím provozovatelem, nebo mohou být otevřeny i pro další konkurující železniční podniky. Podle poskytnutých údajů působí na trhu komerční přepravy cestujících konkurenti jen v polovině členských států. Jejich **podíl na trhu** obecně převyšuje 10 % a ve čtyřech členských státech noví účastníci představují takřka veškeré komerční služby. Alternativní provozovatelé působí rovněž v oblasti závazků veřejných služeb, kde je však jejich podíl na trhu vyšší než 10 % pouze v omezeném počtu členských států.

Graf č. 18: Konkurenti na trhu komerční přepravy cestujících, podíl na trhu, 2016



Zdroj: RMMS, 2018. Údaje pro BE, CZ, IE, NL a RO nejsou k dispozici.

Graf č. 19: Konkurenti na trhu přepravy cestujících v oblasti závazků veřejných služeb, podíl na trhu, 2016



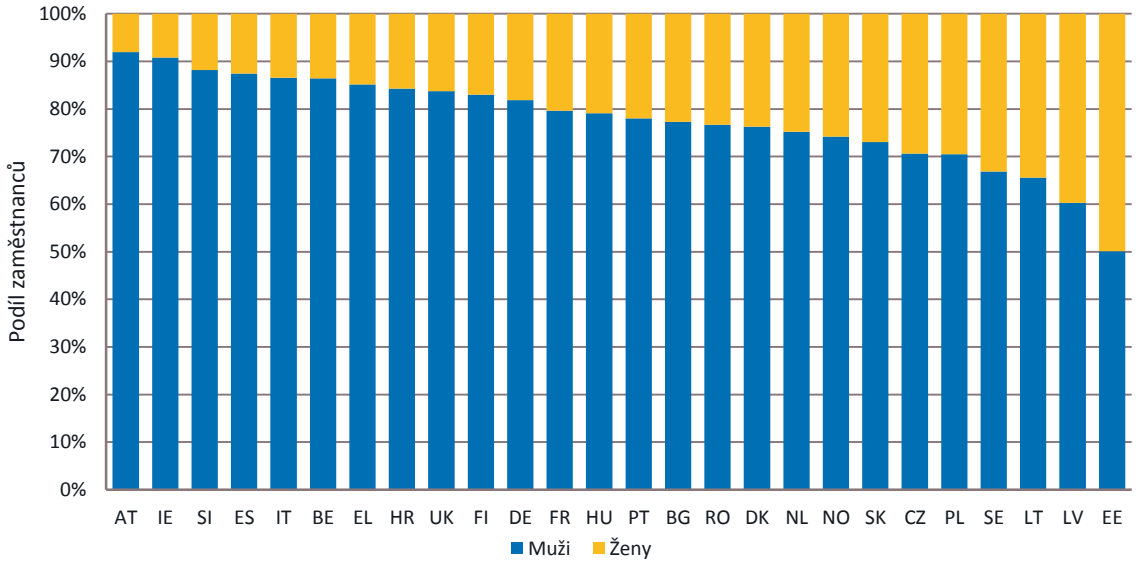
Zdroj: RMMS, 2018. Všechny ostatní členské státy uvedly jediného provozovatele.

5.8 Zaměstnanost a sociální podmínky

Podle údajů RMMS uvedených členskými státy a Norskem bylo na konci roku 2016 v Evropě v odvětví železniční dopravy zaměstnáno něco málo přes 1 milion osob: přibližně 600 000 z nich železničními podniky a 440 000 provozovateli infrastruktury.

Pracovní sílu tvoří převážně muži, ženy tvoří průměrně pouze 21 % zaměstnanců. Poměr žen se pohybuje od 50 % v Estonsku do 8 % v Rakousku.

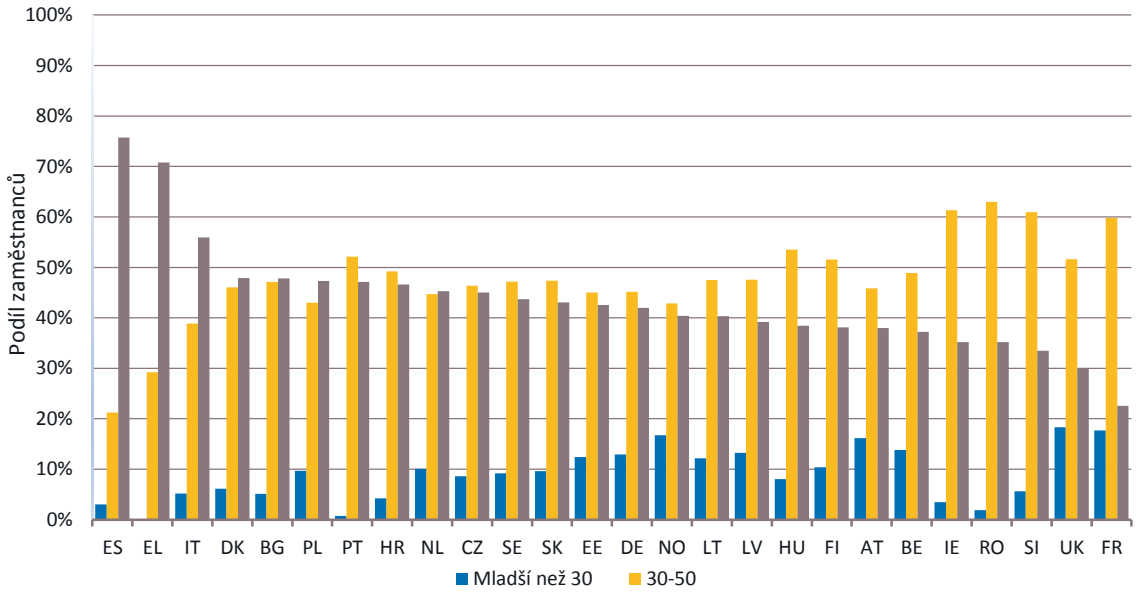
Graf č. 20: Zaměstnanci podle pohlaví a země, 2016



Zdroj: RMMS, 2018. Údaje pro LU nejsou k dispozici.

Problémem zůstává stárnutí pracovní síly, zejména ve Španělsku, Řecku a Itálii, kde bylo v roce 2016 50 % pracovníků starších 50 let.

Graf č. 21: Zaměstnanci podle věku a země, 2016



Zdroj: RMMS, 2018. Údaje pro LU nejsou k dispozici.

Podle údajů má 90 % nebo více zaměstnanců smlouvy na dobu neurčitou, což souvisí s potřebou udržet si vysoce kvalifikované pracovníky, jako například strojvedoucí a operátory signalizačních zařízení, i s dřívějšími politikami zaměstnanosti. Dále 80 % nebo více zaměstnanců pracuje na plný úvazek.

Pouze několik členských států uvedlo používání učňovských a školicích programů, jež jsou nejčastěji využívány železničními podniky v Rakousku a provozovateli infrastruktury v Německu.

6. Závěry

V tomto oddíle jsou uvedeny závěry vyvozené na základě analýzy provedené v této zprávě a v doprovodném pracovním dokumentu útvarů Komise a posouzena relevantnost stávajících iniciativ Komise a potřeba nových právních předpisů v odvětví železniční dopravy.

Železniční doprava v EU i nadále roste a v období 2011 až 2016 se významně zvýšil zejména objem cestujících. Objem železniční nákladní dopravy však zůstává nestálý, což v roce 2016 vedlo ke snížení modálního poměru vůči silniční dopravě. Zároveň se ale železniční trhy postupně otevírají konkurenci a úroveň bezpečnosti je i nadále vysoká. Odvětví se pozvolna začíná orientovat více na výkonnost, inovace a potřeby zákazníků.

Železniční doprava je významnou součástí skladby druhů dopravy v EU, jelikož představuje ekologický způsob cestování a vykazuje vysokou účinnost. Ačkoli spokojenost Evropanů se službami železniční dopravy pro cestující za posledních 5 let vzrostla, stále existuje prostor pro zlepšení v oblasti práv cestujících. Zákonodárci stále projednávají návrh Komise z roku 2017 na přepracování nařízení (ES) č. 1371/2007[22] o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě.

K tomuto vývoji došlo v kontextu významné proměny tohoto odvětví, poháněné strukturálními změnami započatými právními předpisy EU před více než 20 lety a dovršenými přijetím čtvrtého železničního balíčku v roce 2016. Provádění technického pilíře tohoto balíčku od roku 2019 dále zlepší interoperabilitu mezi vnitrostátními železničními sítěmi. Také omezí administrativní zátěž u přeshraničních činností a projektů a posílí roli Agentury Evropské unie pro železnice. Na základě tržního pilíře bude k prosinci 2019 dokončeno otevírání vnitrostátních trhů a nejpozději do prosince 2023 bude zavedena zásada nabídkových řízení jako základního pravidla pro smlouvy o veřejných službách v EU s tím, že přímé zadávání zakázek bude povoleno pouze ve výjimečných případech.

Komise i nadále pracuje na provádění opatření nezbytných pro efektivní fungování trhu. V současnosti se zaměřuje na jejich prosazování, tak aby oba pilíře balíčku byly řádně provedeny a používány a aby byly přijaty a dodržovány prováděcí akty.

V souvislosti se snahou o zvýšení podílu mezi ostatními druhy dopravy je nákladní doprava vzhledem ke svému mezinárodnímu charakteru citlivější na překážky v oblasti interoperability a přeshraniční koordinace. Komise tuto situaci řeší předkládáním doplňkových iniciativ a opatření. Dlouhodobá politika Komise s cílem dosáhnout interoperability (včetně účinného a koordinovaného zavádění ERTMS) byla v nedávné době posílena a soustředí se na řešení praktických přeshraničních provozních záležitostí.

Politika Komise pro rozvoj infrastruktury v podobě transevropské dopravní sítě (TEN-T) má za cíl zlepšit infrastrukturu řešením míst s nízkou kapacitou či chybějících spojení. Pro následující finanční období navrhla Komise k urychlení digitalizace železnic použít

[22] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 14.

finanční podporu z Nástroje pro propojení Evropy 2, Fondu soudržnosti, Evropského fondu pro regionální rozvoj a programu InvestEU. S cílem pomoci odvětví železniční dopravy s přístupem k financování vytváří Komise v rámci svého akčního plánu na udržitelné financování metodiku k posuzování ekologických komponentů používaných v projektech železniční dopravy[23].

Koridory pro železniční nákladní dopravu jsou i nadále klíčovou součástí politiky Komise na podporu železniční nákladní dopravy. Stále probíhá hodnocení nařízení o železniční nákladní dopravě[24] a směrnice o strojvedoucích[25]. S cílem posílit železniční nákladní dopravu Komise v listopadu 2017 navrhla novelizaci směrnice o kombinované přepravě 92/106/ES[26] v rámci svého druhého balíčku v oblasti mobility, který obsahuje nová a efektivnější podpůrná opatření, aby se nákladní doprava přesunula ze silnic na železnice.

Tyto základní politiky jsou doplňovány snahami o řešení problému hluku ze železniční dopravy, o lepší zapojení železnic do systému multimodální dopravy zaváděním digitálních technologií a o podporu inovací, zejména prostřednictvím činností v rámci společného podniku Shift2Rail[27].

Železniční doprava dále nemůže být řešena izolovaně od ostatních druhů dopravy: její konkurenceschopnost se odvíjí od rámce pro hospodářskou soutěž mezi různými druhy dopravy. Proto se Komise zasazuje o rovné podmínky v rámci hospodářské soutěže mezi různými druhy dopravy, například prostřednictvím balíčku v oblasti mobility včetně novelizace směrnice o „eurovignette“[28]. Komise rovněž zadala komplexní studii o internalizaci externích nákladů v dopravě. Měla by pomoci posoudit, do jaké míry jsou zásady „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ používány v členských státech ve všech druzích dopravy.

Spolehlivé sledování železničního trhu zůstává i nadále prioritou, aby bylo možné monitorovat vývoj na trhu a měřit výkonnost.

---

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

[24] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu, Úř. věst. L 276, 20.10.2010, s. 22.

[25] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství, Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 51.

[26] Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy, Úř. věst. L 368, 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_en