EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 6.2.2019.
COM(2019) 51 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

Šesto izvješće o praćenju razvoja željezničkog tržišta

{SWD(2019) 13 final}

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

Šesto izvješće o praćenju razvoja željezničkog tržišta u skladu s člankom 15. stavkom 4. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća

1. Uvod

Željeznički sektor[1] znatno pridonosi gospodarstvu EU-a izravnim zapošljavanjem više od milijuna ljudi (željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture). Europskim željeznicama godišnje se preveze oko 1,6 milijardi tona tereta i devet milijardi putnika. Željeznički prijevoz ključan je za strategiju EU-a za održiviji prometni sektor, gospodarsku i socijalnu koheziju te povezanost stanovnika Europe unutar država članica i među njima.

Ovo je izvješće šesto izdanje izvješća o praćenju željezničkog tržišta koje Komisija dostavlja Europskom parlamentu i Vijeću u skladu s člankom 15. stavkom 4. Direktive 2012/34/EU[2]. Svrha je ovog izvješća pružiti pregled glavnih razvojnih kretanja na željezničkim tržištima u kontekstu ciljeva politike EU-a u području željezničkog tržišta[3]. Njime je obuhvaćen širok raspon tema kao što su razvoj unutarnjeg tržišta željezničkih usluga, infrastrukture i usluga dostupnih željezničkim prijevoznicima, okvirni uvjeti (uključujući naknade[4]), stanje mreže, upotreba prava pristupa i prepreke učinkovitijim željezničkim uslugama. U priloženom radnom dokumentu službi iznesena je detaljna analiza.

Ovo je prvo izvješće u kojem se upotrebljavaju informacije iz upitnika za izvješćivanje iz Provedbene uredbe Komisije (EU) 2015/1100 o nadzoru željezničkog tržišta[5] (dalje u tekstu „Uredba RMMS"). Uredba RMMS, koja je u primjeni od 1. siječnja 2016., trebala bi postupno dovesti do dosljednijeg i koherentnijeg skupa podataka s prijelaznim razdobljem, koje završava s izvještajnom godinom 2016.

Osim podataka iz RMMS-a koje su dostavile države članice i Norveška u ovom izvješću upotrebljavaju se i podaci iz statističke knjižice „Promet u EU-u u brojkama" (*EU transport in figures – Statistical pocketbook*)[6], izvješća Agencije Europske unije za željeznice[7], Eurostata[8], statistika koje su prikupile razne sektorske organizacije te prezentacija i studija.

---

1 U ovom se izvješću pojam „željeznički sektor" odnosi na željezničke prijevoznike i upravitelje željezničke infrastrukture.

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

3 Norveška sudjeluje u RMMS-u, ali podaci za Norvešku nisu uključeni u ukupne iznose i prosjeke za EU. Osim izvješća o željezničkom tržištu Agencija Europske unije za željeznice objavljuje godišnja izvješća o sigurnosti i dvogodišnja izvješća o učinkovitosti u pogledu interoperabilnosti željeznica.

4 Sveobuhvatno praćenje cijena željezničkih usluga za korisnike nije moguće zbog širokog spektra ponuđenih usluga.

5 Provedbena uredba Komisije (EU) 2015/1100 od 7. srpnja 2015. o obvezama izvješćivanja država članica u okviru nadzora željezničkog tržišta, SL L 181, 9.7.2015., str. 1.

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

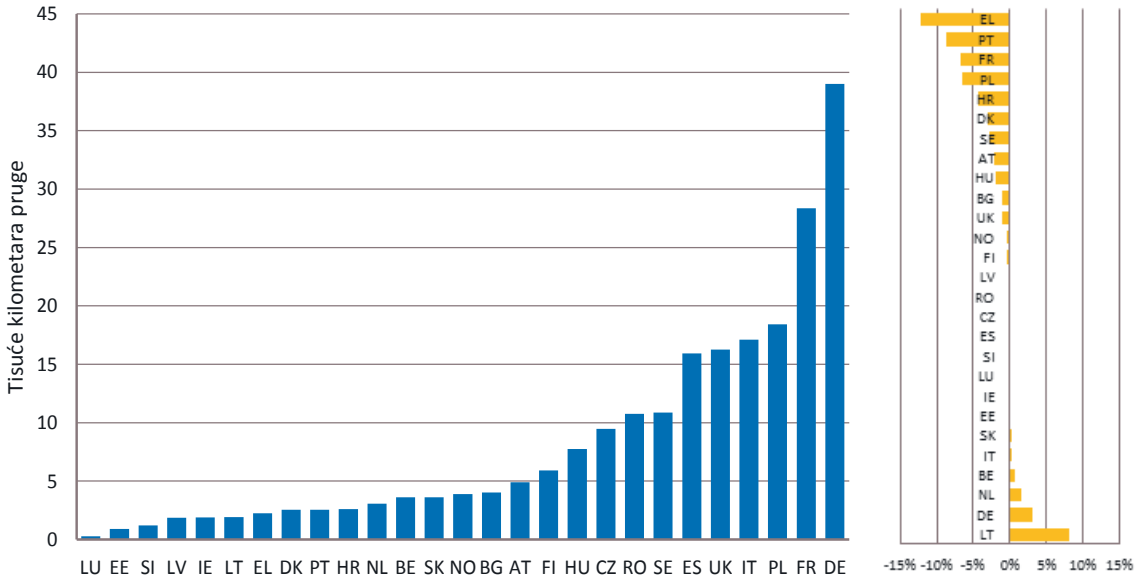
7 https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en

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

2. Željeznička mreža EU-a

Ukupna **duljina željezničke mreže EU-a**[9] 2016. iznosila je oko 221 000 kilometara pruge (1,6 % manje nego 2011.). **Gustoća nacionalnih željezničkih mreža** odraz je različitih zemljopisnih karakteristika zemalja, pri čemu nordijske i baltičke zemlje imaju najmanju gustoću željezničke mreže u odnosu na površinu i najvišu u odnosu na broj stanovnika. Oko 54 % željezničke mreže EU-a bilo je elektrificirano 2016., a od 2011. elektrificirano je dodatnih 2 097 km pruge (+1,7 %). **Mreža pruga velikih brzina** EU-a krajem 2017. obuhvaćala je više od 8 400 kilometara pruge, a njezina je duljina od 2003. više nego udvostručena.

Slika 1.: Duljina nacionalnih mreža 2016. i relativna promjena, 2011.–2016.



Izvor: Statistička knjižica, 2018. Nadopunjeno podacima iz raznih drugih izvora.

3. Usluge za željezničke prijevoznike

Mapiranje uslužnih objekata kontinuirani je izazov s obzirom na raznolikost usluga koje se pružaju i velik broj različitih operatora različitih veličina.

Prema dostupnim podacima RMMS-a[10] 2016. bilo je:

- 31 000 putničkih kolodvora,
- 2 358 robnih terminala,
- 452 ranžirna kolodvora,
- 1 667 objekata za održavanje,
- 702 pomorska i lučka objekta te

[9] Uključujući Norvešku.

[10] Podaci su nepotpuni s prazninama i različitim definicijama. Podaci uključuju Norvešku.

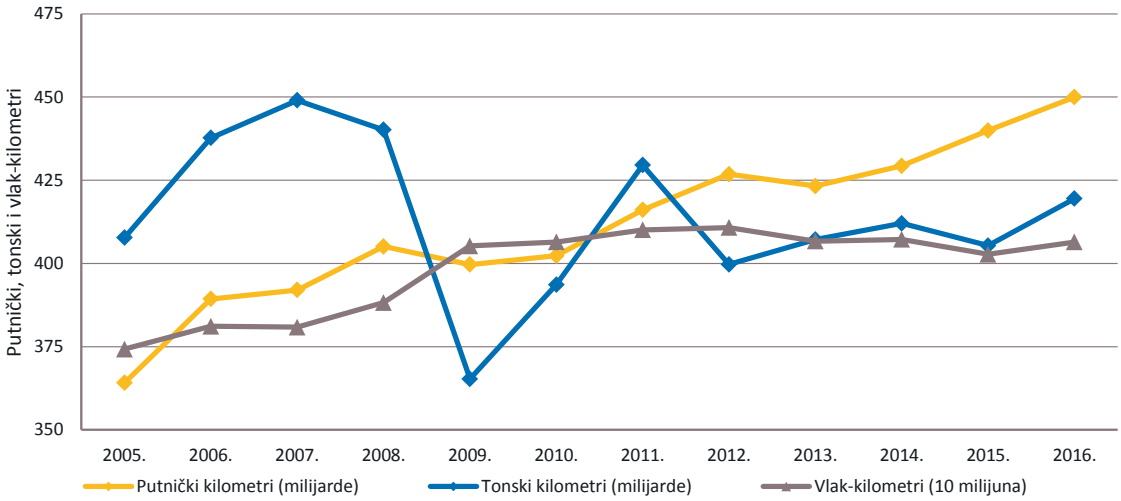
– 954 objekta za opskrbu gorivom.

Komisija radi na provedbi Uredbe (EU) 2017/2177 o pristupu uslužnim objektima[11], na portalu na kojemu bi bili mapirani željeznički objekti EU-a te na boljoj provedbi Uredbe RMMS za nadzor nad njima.

4. Razvoj željezničkih usluga

Ukupan broj vlak-kilometara u EU-u, koji uključuje prometovanje putničkih i teretnih vlakova, bio je stabilan u razdoblju 2009.–2016. Putnički željeznički promet nastavio je rasti 1,7 % godišnje. Nasuprot tome, teretni željeznički promet nastojao se oporaviti od velikog pada količine prometa koji se dogodio 2009., na najnižoj točki gospodarske krize. Nakon vrhunca 2011. slijedio je polagani oporavak od 2012. nadalje[12].

Slika 2.: Količine željezničkog prijevoza putnika i tereta, 2005.–2016.



Izvor: RMMS, 2018. Nadopunjeno podacima iz raznih drugih izvora i procjena.

Željeznica potencijalno može imati važnu ulogu u bržem smanjenju emisija iz prometa. Od ukupne potrošnje energije u EU-u u području prometa na željeznicu otpada samo 2 %, pri čemu je njome od svih načina prijevoza 2016. prevezeno 11,2 % tereta i 6,6 % putnika. Željeznica je i jedini način prijevoza u kojemu se od 1990. gotovo kontinuirano smanjuju emisije CO_2. Do 2016. željeznica je bila odgovorna za samo 0,5 % emisija CO_2 iz svih načina prijevoza[13].

Prijevoz putnika

Do 2016. putnički promet u EU-u dosegnuo je 450 milijardi putničkih kilometara od ukupno oko šest bilijuna putničkih kilometara ostvarenih u kopnenom prijevozu. Željeznički putnički promet uglavnom je domaći, sa samo 6 % prekograničnog prometa 2016.

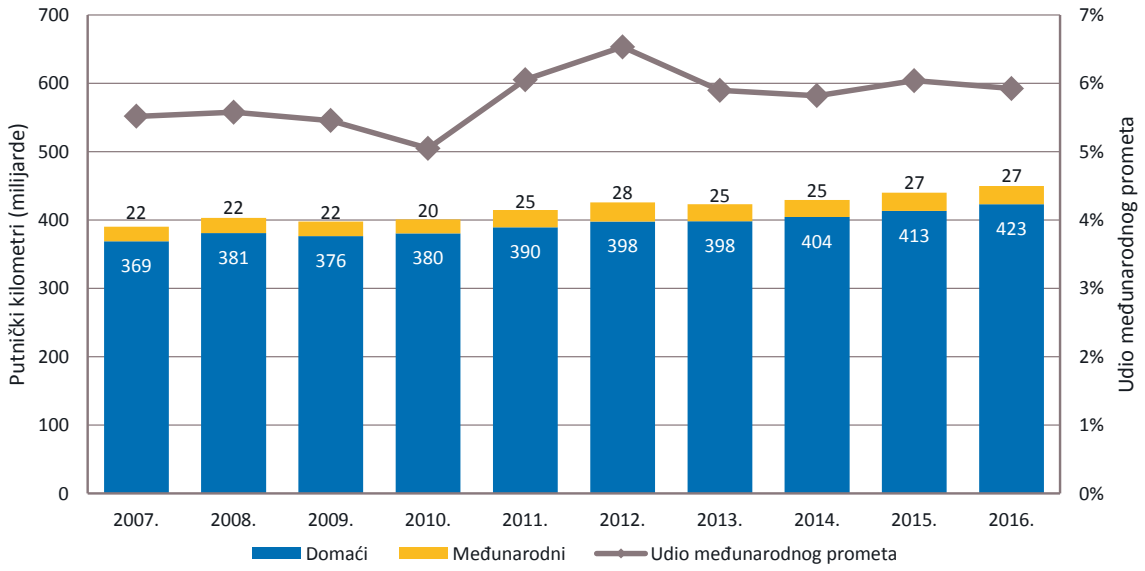
---

11 Provedbena uredba Komisije (EU) 2017/2177 od 22. studenoga 2017. o pristupu uslužnim objektima i uslugama povezanima sa željeznicom, SL L 307, 23.11.2017., str. 1.–13.

12 Podaci o količinama iz godišnjeg upitnika za RMMS mogu se razlikovati od onih o kojima je izvijestio Eurostat zbog različitog opsega, mogućeg dvostrukog uračunavanja količine u provozu i prilagodbi (procjene i integracije iz drugih izvora).

13 Ne uključuje neizravne emisije zbog potrošnje električne energije.

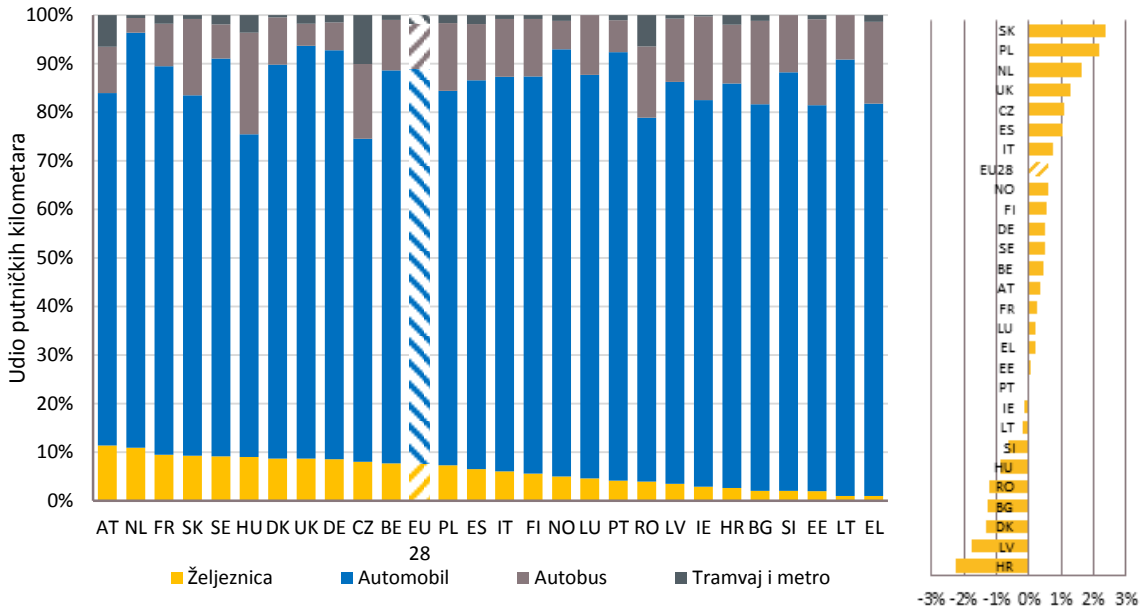
Slika 3.: Kretanje količina željezničkog prijevoza putnika, 2007.–2016.



Izvor: RMMS, 2018. Nadopunjeno podacima iz raznih drugih izvora i procjena.

Prosječna sklonost putovanju u EU-u porasla je s 830 putničkih kilometara po stanovniku 2011. na 882 putnička kilometra 2016. (+1,2 % godišnje). Iako je **modalni udio** osobnih automobila u **kopnenom prijevozu** ostao iznad 80 %, udio željezničkog prijevoza putnika porastao je u razdoblju 2007.–2016. sa 7,0 % na 7,6 %.

Slika 4.: Raspodjela kopnenog prijevoza putnika prema vrsti prometa po zemljama za 2016. i promjena udjela željezničkog prometa 2011.–2016.

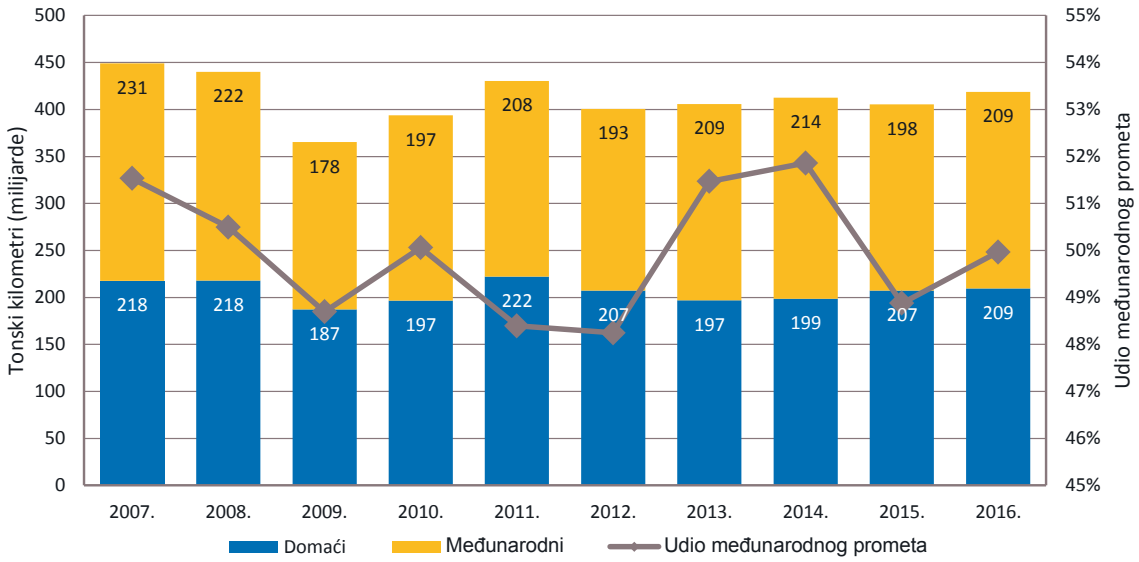


Izvor: Eurostat i Statistička knjižica, 2018. Podaci iz 2011. za EU27.

Prijevoz tereta

Teretni promet u EU-u dosegnuo je 2016. količinu od 419 milijardi tonskih kilometara od ukupno 2,5 bilijuna tonskih kilometara u kopnenom prijevozu. Približno polovina ukupnog željezničkog prijevoza tereta je prekogranična. Time željeznički prijevoz tereta dobiva važnu europsku dimenziju i postaje još osjetljiviji na nedostatak interoperabilnosti i suradnje među nacionalnim željezničkim mrežama koji može utjecati na njegovu konkurentnost.

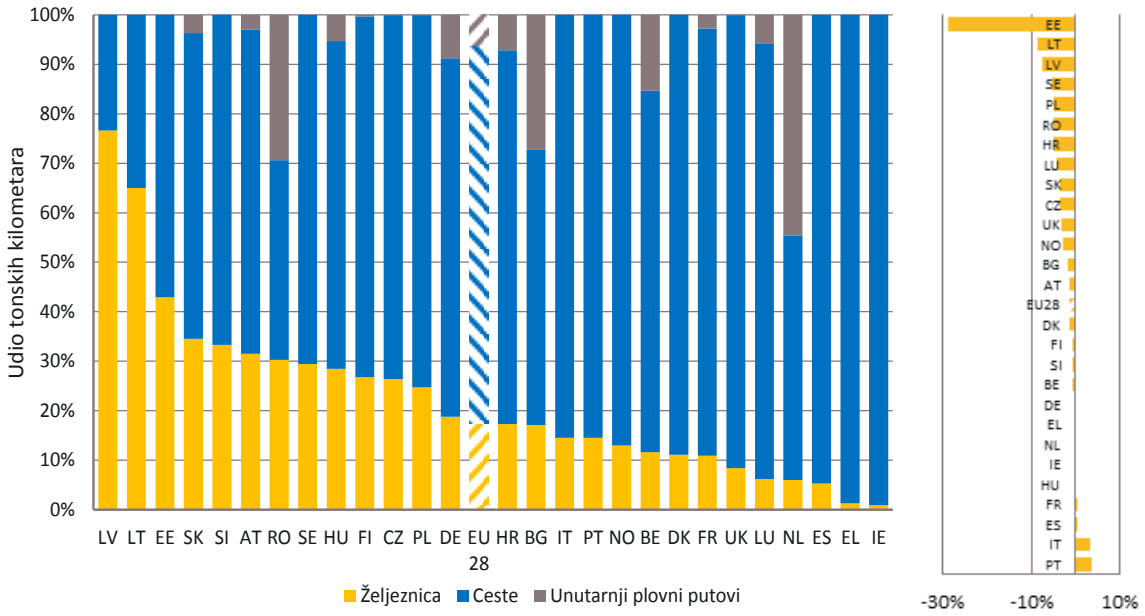
Slika 5.: Kretanje količina željezničkog prijevoza tereta, 2007.–2016.



Izvor: RMMS, 2018. Nadopunjeno podacima iz raznih drugih izvora i procjena.

Prema vrsti prometa udio se željeznice u teretnom kopnenom prijevozu u EU-u od vrhunca 2011. (19 %) smanjio, no 2016. uspio je zadržati razinu od 17 %, dok se udio cestovnog prijevoza povećao sa 75 % na 76 %.

Slika 6.: Raspodjela kopnenog prijevoza tereta prema vrsti prometa po zemljama za 2016. i promjena udjela željezničkog prometa 2011.–2016.



Izvor: Eurostat

5. Kretanje okvirnih uvjeta u željezničkom sektoru

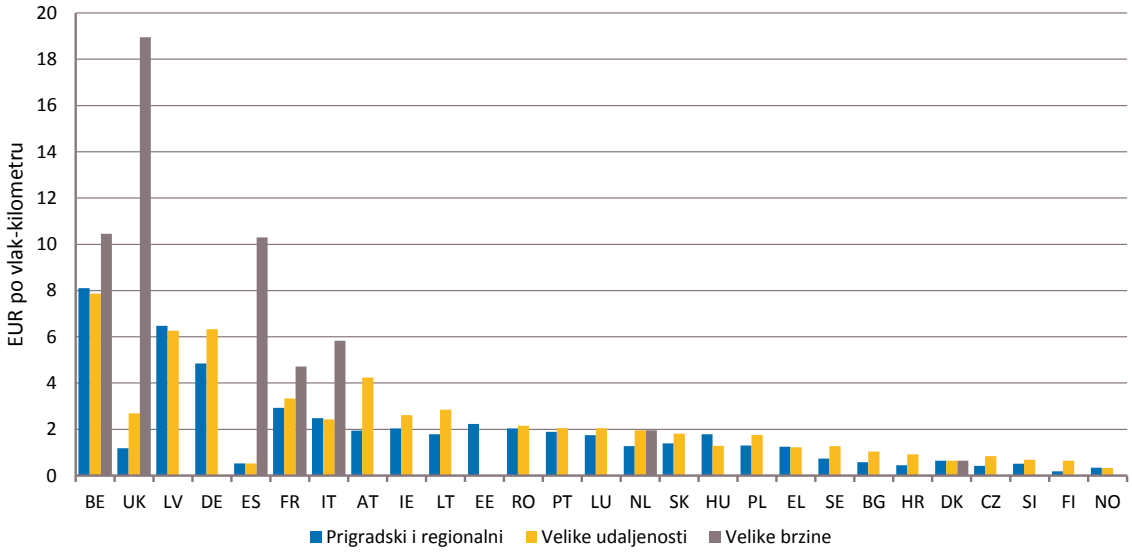
5.1. Naplata za upotrebu infrastrukture

U većini zemalja upravitelji infrastrukture više od 80 % prihoda od naknada ostvaruju od naknada za pristup pruzi, kako za putničke tako i za teretne vlakove.

Naknade za pristup prugama velikih brzina (bez marži) veće su od ostalih naknada za prijevoz putnika, a najviše su u Ujedinjenoj Kraljevini (19 EUR po vlak-kilometru 2016.).

Naknade za pristup pruzi za konvencionalne putničke vlakove za velike udaljenosti (bez marži) u većini su zemalja iznosile manje od 3 EUR po vlak-kilometru.

Slika 7.: Naknade za pristup (bez marži): putnički vlakovi po vrsti i zemljama, 2016.

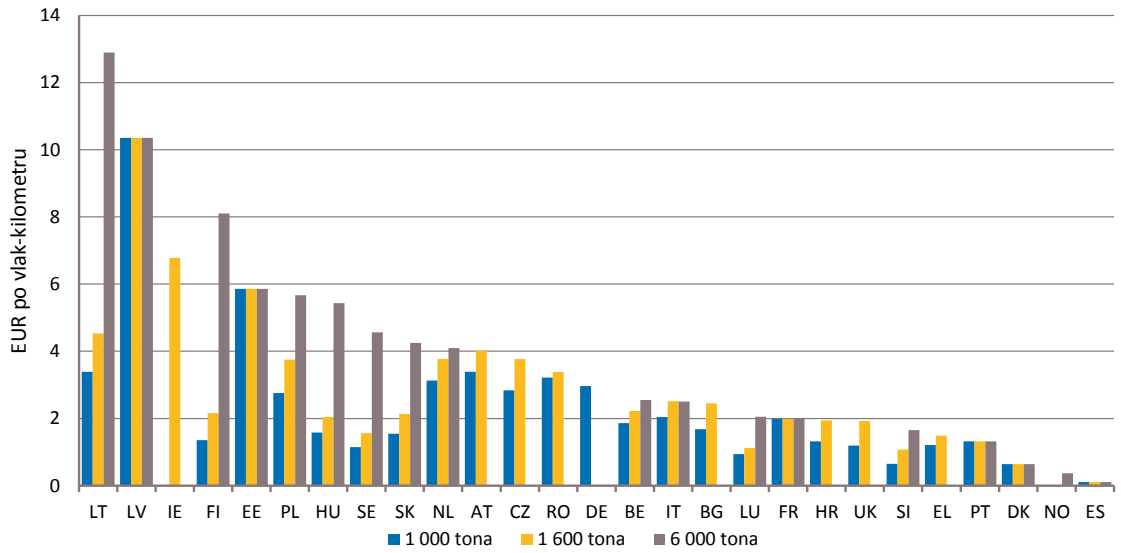


Izvor: RMMS, 2018. Podaci za DE uključuju marže.

Naknade za prijevoz tereta (bez marži) prate se za tri različite maksimalne bruto tonaže (1 000, 1 600 i 6 000). Pet država članica (Latvija, Estonija, Francuska, Portugal i Danska) primjenjuje fiksnu naknadu po vlak-kilometru. U većini drugih država članica naknade za pristup povećavaju se s veličinom vlaka, iako ne nužno proporcionalno s tonažom.

Kad je riječ o visinama naknada u razdoblju 2013.–2016. (gdje za to postoje podaci), ne postoji jasan uzlazni ili silazni trend ni za putničke ni za teretne vlakove.

Slika 8.: Naknade za pristup (bez marži): teretni vlakovi po vrsti i zemljama, 2016.

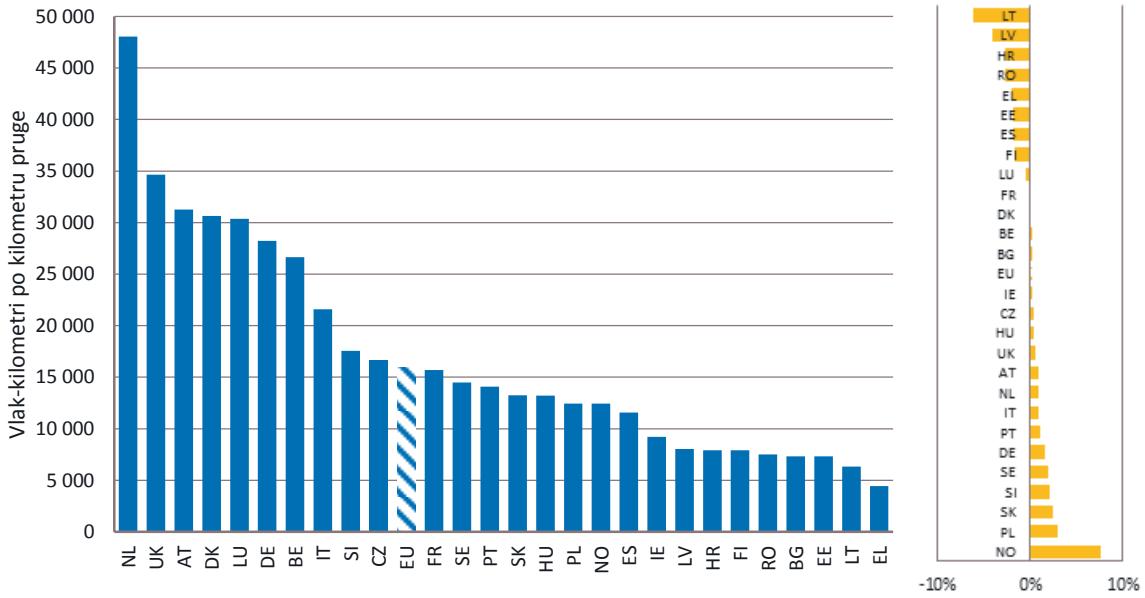


Izvor: RMMS, 2018. Za DE: raspodjela prema vrsti vlaka nije dostupna, ova slika uključuje marže.

5.2. Dodjela kapaciteta, ograničenja infrastrukture i prepreke učinkovitijim željezničkim uslugama

Najintenzivnije se upotrebljavaju mreže na sjeverozapadu Europe, uključujući Nizozemsku (koja je 2016. ostvarila gotovo 50 000 vlak-kilometara po kilometru pruge), te u Ujedinjenoj Kraljevini, Austriji, Danskoj, Luksemburgu, Njemačkoj i Belgiji, gdje su stope iskorištenosti mreže bile oko 70 % više od prosjeka EU-a.

Slika 9.: Stope iskorištenosti mreže 2016. i složena prosječna stopa rasta, 2011.–2016.



Izvor: RMMS, 2018. i Statistička knjižica, 2018.

Zagušenje ukazuje na ograničenja infrastrukture i sprječava sav potencijalni promet na mreži. Povećava se ukupna duljina pruga proglašenih zagušenima (uključujući Norvešku) i 2016. dosegnula je gotovo 3 000 km, uključujući 1 000 km željezničkih teretnih koridora. Od ukupno zagušenih pruga 40 % nalazi se u Ujedinjenoj Kraljevini. Znatno zagušenje zabilježeno je i u Njemačkoj, Italiji i Rumunjskoj. Svaka od tih država proglasila je zagušenom više od 100 km pruge.

Države članice najčešće daju prioritet uslugama koje se pružaju u okviru obveze obavljanja javnih usluga (PSO). Glavni su prioritet u 11 država članica, nakon čega slijede međunarodne usluge prijevoza putnika i tereta.

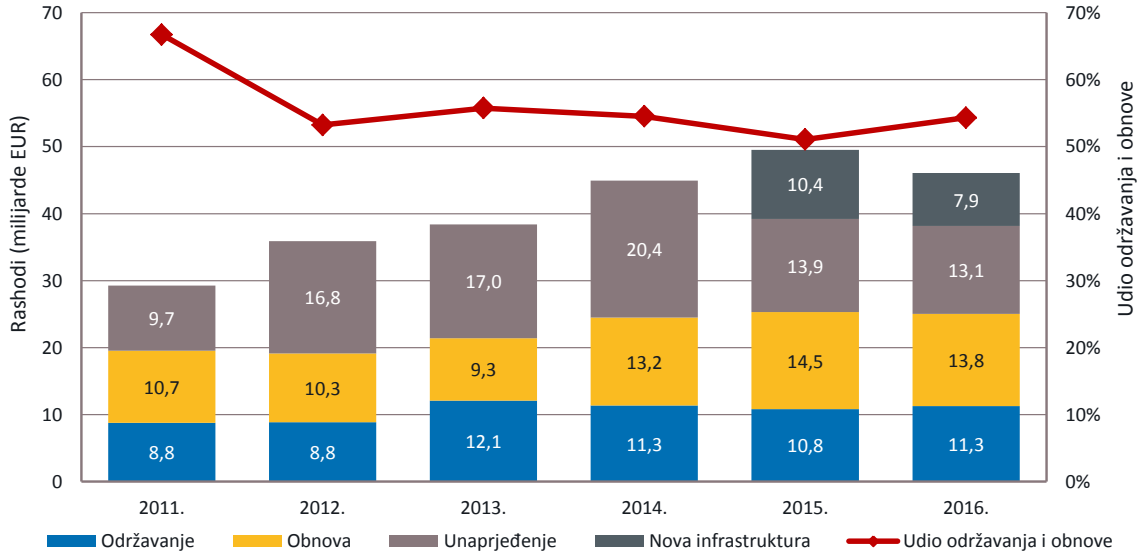
Ograničenja operativne infrastrukture isto tako mogu ograničavati željeznički promet i biti prepreka učinkovitijim željezničkim uslugama. Znatna je zapreka interoperabilnosti nekompatibilnost postojećih nacionalnih sustava za upravljanje vlakovima. Unija je stoga uvela zajednički europski signalno-sigurnosni sustav – Europski sustav upravljanja željezničkim prometom (ERTMS). Prema novom Europskom planu uvođenja ERTMS-a[14] oko 30–40 % koridora na osnovnoj mreži mora se opremiti ERTMS-om do 2023. (15 672 km). Od toga je trenutačno u funkciji samo jedna trećina, tako da još ima mnogo posla u narednim godinama.

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

5.3. Infrastrukturni rashodi i financiranje

Ukupni infrastrukturni rashodi u EU-u porasli su s 29 milijardi EUR u 2011. na 50 milijardi EUR u 2015., a 2016. smanjili su se za 3,5 milijardi EUR[15].

Slika 10.: Infrastrukturni rashodi te udio rashoda za održavanje i obnovu, 2011.–2016.



Izvor: RMMS, 2018.

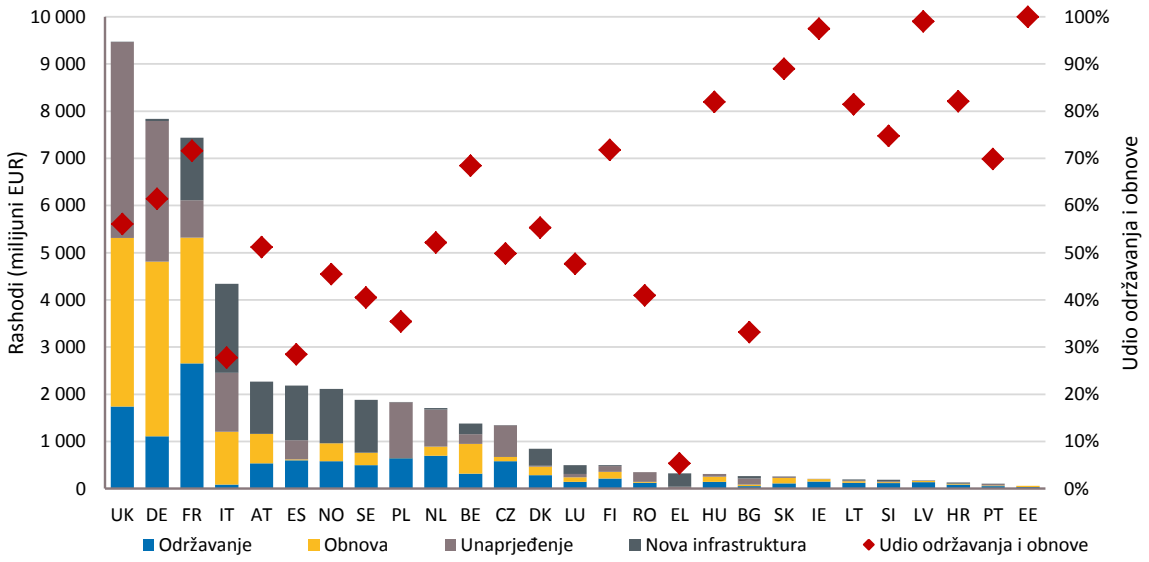
EU može sufinancirati ili podupirati projekte ulaganja u željeznice putem Kohezijskog fonda, Europskog fonda za regionalni razvoj, Instrumenta za povezivanje Europe, Europske investicijske banke i Europskog fonda za strateška ulaganja. Više od 33 milijarde EUR bespovratnih sredstava dodijeljeno je željezničkim ulaganjima u sklopu trenutačnog financijskog okvira EU-a (2014.–2020.).

Velik su izazov za upravitelje infrastrukture održavanje i obnova postojeće mreže kako bi se poboljšala sigurnost i operativna učinkovitost te jamčile pouzdane usluge, pogotovo s obzirom na sve veći promet i zahtjevne ciljeve učinkovitosti dogovorene između nacionalnih nadležnih tijela i operatora.

Ukupni prijavljeni rashodi za održavanje i obnovu 2016. su iznosili 26 milijardi EUR[16]. Udio rashoda za održavanje i obnovu iznosio je 54 % ukupnog iznosa, ali se razlikovao od države do države. Znatan udio rashoda za održavanje i obnovu pruga ostvaren je u državama središnje i istočne Europe.

[15] Bez Norveške.
[16] S Norveškom.

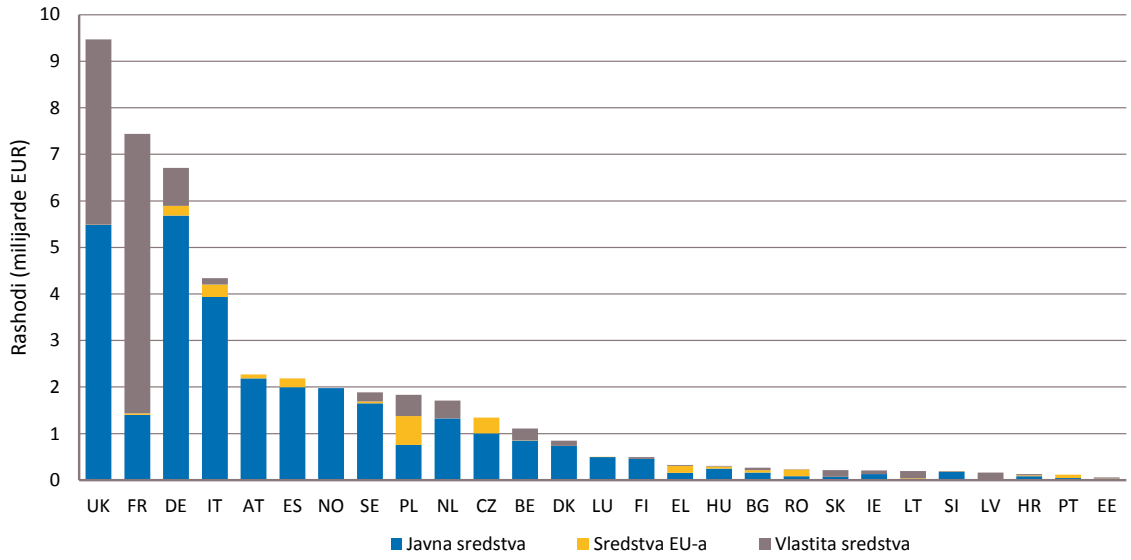
Slika 11.: Infrastrukturni rashodi te udio rashoda za održavanje i obnovu po zemljama, 2016.



Izvor: RMMS, 2018. Za NO i SE podaci obuhvaćaju unaprjeđenje i obnovu.

Upravitelji infrastrukture sredstva za održavanje i poboljšanje željezničke infrastrukture osiguravaju iz različitih izvora, no 70 % tih sredstava 2016. je dobiveno iz državnih proračuna. Njihova vlastita sredstva uključuju naknade za pristup infrastrukturi. Udio ukupnog financiranja osiguran interno bio je najviši u Latviji (100 %), Litvi i Francuskoj (81 % u obje države) te u Slovačkoj (69 %) i Ujedinjenoj Kraljevini (42 %).

Slika 12.: Financiranje državne željezničke infrastrukture prema izvoru i zemlji, 2016.



Izvor: RMMS, 2018.

5.4. Kvaliteta usluga željezničkog prijevoza

Točnost i pouzdanost usluga prijevoza putnika

S obzirom na upotrijebljenu definiciju[17] u prosjeku je 90 % lokalnih i regionalnih usluga prijevoza putnika bilo **točno**. Usluge prijevoza za velike udaljenosti obično su manje točne jer veće udaljenosti često uključuju prometnije linije s mješovitim prometom. Stope otkazivanja, kojima se mjeri **pouzdanost** usluga, obično su ispod 2 % i za vlakove za velike udaljenosti i za lokalne i regionalne vlakove.

Točnost i pouzdanost usluga prijevoza tereta

Podaci o **pouzdanosti** usluga prijevoza tereta ograničeni su jer su države članice još uvijek primjenjivale prijelazno razdoblje za prilagodbu novim zahtjevima izvješćivanja u skladu s Uredbom RMMS. Većina država članica izvijestila je da su usluge domaćeg prijevoza tereta bile **točnije**[18] od međunarodnih usluga prijevoza tereta. Iz ograničenih dostupnih podataka proizlazi da je pouzdanost usluga prijevoza tereta znatno manja od pouzdanosti usluga prijevoza putnika i da je pouzdanost međunarodnih usluga, uglavnom zbog pokrivanja većih udaljenosti, lošija od domaćih.

Sigurnost

Željeznički promet i dalje je jedan od najsigurnijih načina prijevoza. U Europi su u željezničkom prometu 2016. zabilježena 964 smrtna slučaja[19], a većinom se radilo o osobama koje su koristile željezničko-cestovne prijelaze (255) i neovlaštenim osobama (600). Poginula su 32 radnika i 44 putnika. Sigurnost željezničkog prometa nastavila se poboljšavati u razdoblju 2010.–2015., iako je broj smrtnih slučajeva i ozbiljnih ozljeda 2016. blago porastao. Od 2011. do 2015. putovanje željeznicom bilo je više od 25 puta sigurnije od putovanja automobilom.

Zadovoljstvo korisnika uslugama prijevoza putnika

Prema istraživanju Eurobarometra[20] objavljenome u rujnu 2018., 66 % Europljana zadovoljno je učestalošću putničkih vlakova, 59 % zadovoljno je točnošću i pouzdanošću, a 55 % putnim informacijama tijekom putovanja, osobito kada dođe do kašnjenja. Te brojke znatno su bolje u usporedbi sa sličnim istraživanjem provedenim 2013.

Istraživanje daje uvid i u putne navike. Četiri od pet (80 %) Europljana putuje vlakom i najvjerojatnije će vlak upotrebljavati za prigradska putovanja (67 %). I dalje ima mnogo prostora za poboljšanje. Samo 38 % Europljana zadovoljno je načinom rješavanja pritužbi, a treba i dodatno unaprijediti dostupnost željezničkih usluga putnicima sa smanjenom pokretljivošću. Istraživanje pokazuje i da 75 % Europljana smatra da je lako kupiti željezničke karte, dok ih je 62 % zadovoljno dostupnošću karata za putovanja koja uključuju više presjedanja ili vrsta prijevoza.

---

17 Prema RMMS-u putnički vlak točan je ako kasni najviše 5 minuta.

18 Prema RMMS-u teretni vlak točan je ako kasni najviše 15 minuta.

19 Isključujući samoubojstva. Daljnje informacije dostupne su u izvješću o sigurnosti i interoperabilnosti željeznice u EU-u za 2018. (*Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2018*), koje objavljuje Agencija.

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

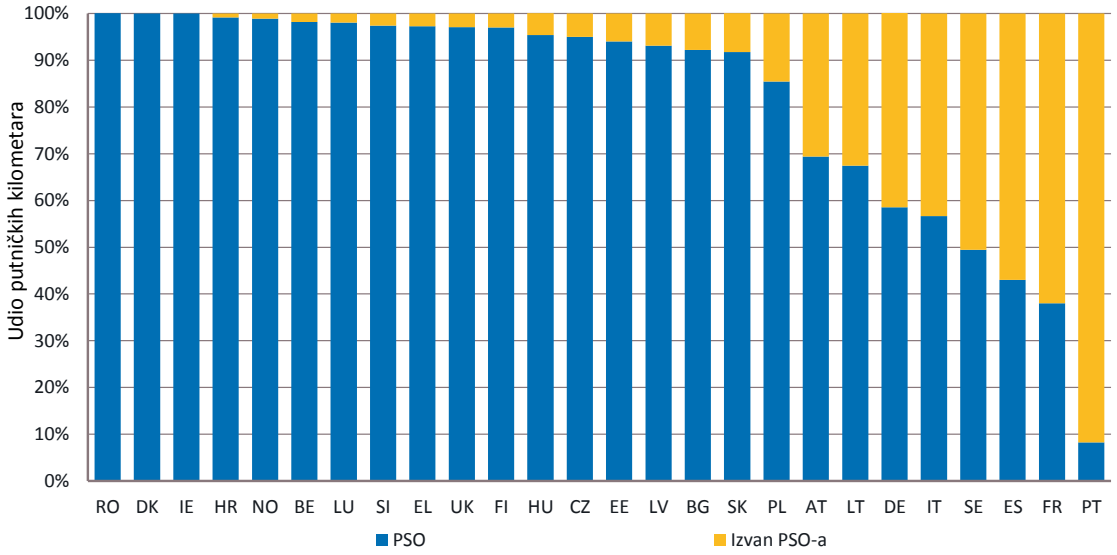
Zadovoljstvo dionika uslugama željezničkih teretnih koridora

Na razini EU-a ne postoji usporedivo istraživanje o zadovoljstvu korisnika željezničkim uslugama prijevoza tereta[21]. Ipak, dionici se donekle slažu oko tri ključne komponente koje osiguravaju zadovoljstvo korisnika željezničkim prijevozom tereta: pouzdanost, fleksibilnost i pružanje pouzdanih informacija o otpremi.

5.5. Ugovori o javnim uslugama

Više od 60 % ukupnog broja željezničkih putničkih kilometara u EU-u ostvareno je 2016. za usluge koje se pružaju u okviru PSO-a, a naknade za PSO i dalje su važan izvor prihoda za željezničke prijevoznike u većini država članica. PSO se više primjenjuje za domaće i regionalne željezničke usluge nego za usluge prijevoza za velike udaljenosti. Tek nekoliko zemalja izvijestilo je da PSO primjenjuje na međunarodne usluge.

Slika 13.: Putnički kilometri ostvareni u okviru PSO-a i komercijalnih željezničkih usluga, 2016.

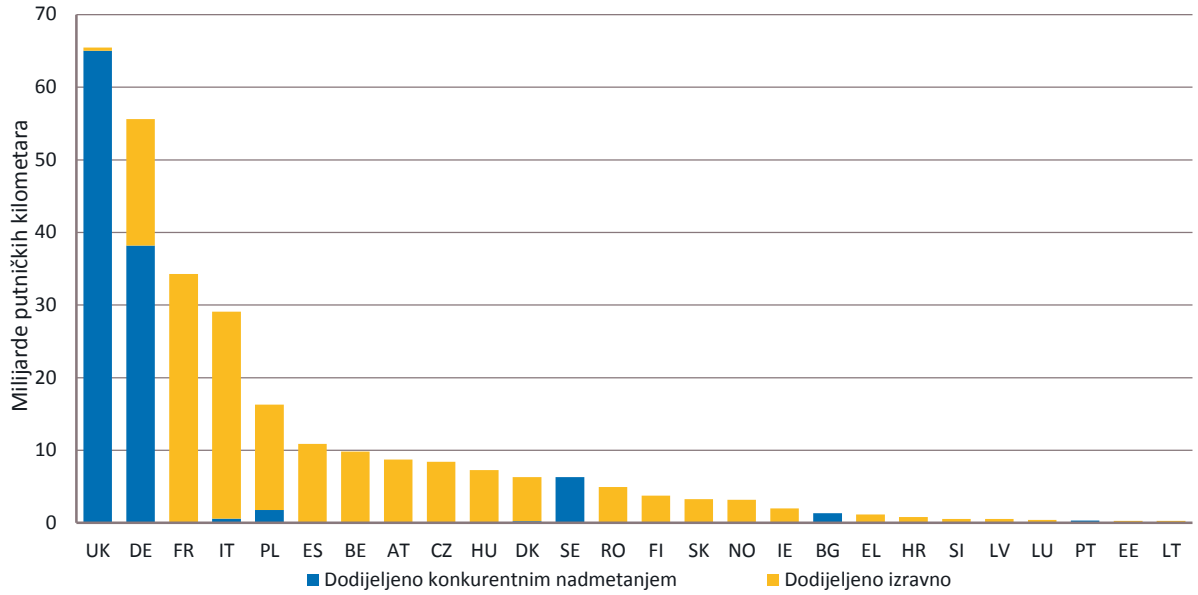


Izvor: RMMS, 2018. Nema najnovijih podataka za NL.

Samo je za 41 % svih usluga na temelju PSO-a aktivnih 2016. proveden konkurentni postupak nadmetanja i to gotovo isključivo u trima državama članicama u kojima je tržište rano liberalizirano (Ujedinjena Kraljevina, Njemačka i Švedska). Zahvaljujući četvrtom željezničkom paketu konkurentno nadmetanje postupno će postati pravilo, a dozvole će se izravno dodjeljivati samo u iznimnim slučajevima. U novim konkurentnim postupcima nadmetanja 2016. dodijeljeno je više od 32 milijuna vlak-kilometara godišnje.

[21] Željeznički teretni koridori objavljuju godišnja istraživanja temeljena na standardiziranom upitniku.

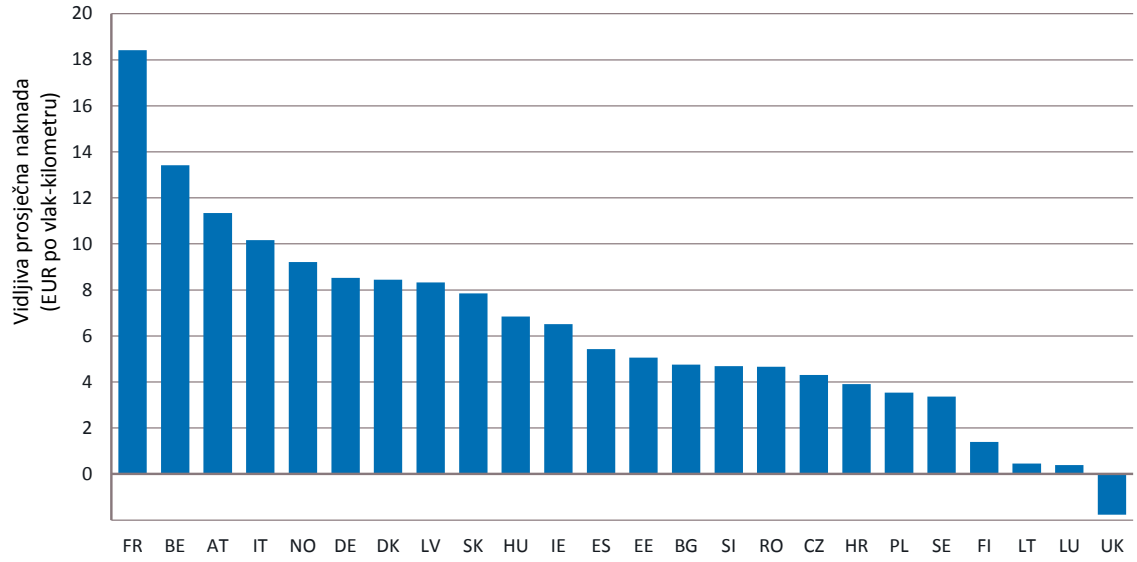
Slika 14.: PSO-i dodijeljeni konkurentnim nadmetanjem i izravno, 2016.



Izvor: RMMS, 2018. Nema podataka za NL.

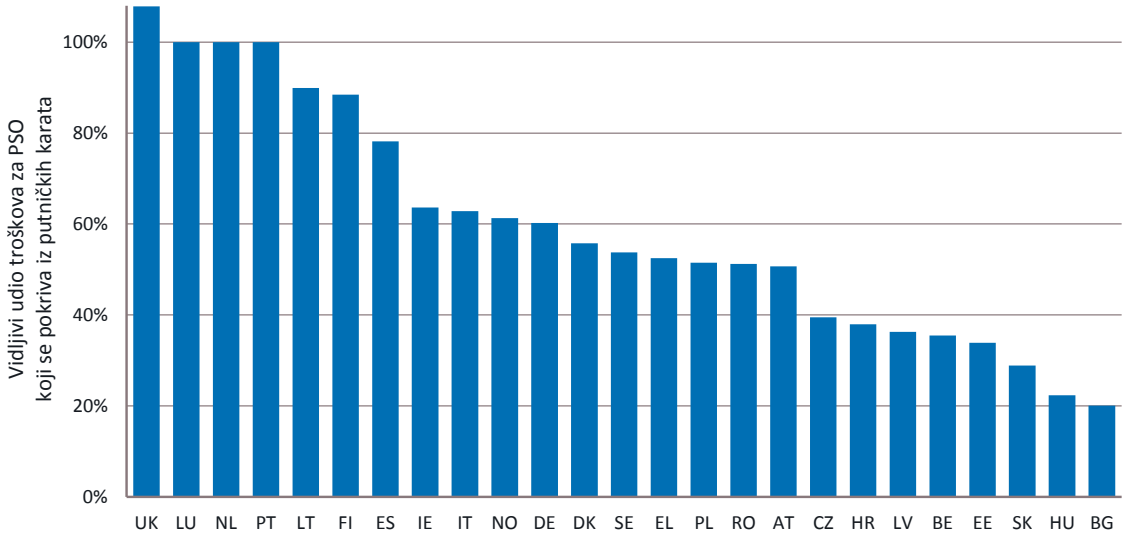
Visine naknada za PSO po vlak-kilometru i udio troškova za PSO koji se pokriva iz putničkih karata uvelike se razlikuju među državama. Prosječna naknada za PSO negativna je u Ujedinjenoj Kraljevini, gdje ponuditelji za ekskluzivna prava prema ugovoru o obavljanju javnih usluga („franšize") mogu platiti „premiju" ako smatraju da se usluge mogu profitabilno pružati po tekućim (reguliranim) razinama naknada za pristup i cijena.

Slika 15.: Vidljiva prosječna naknada za PSO, 2016.



Izvor: RMMS, 2018. Nema podataka za EL, NL, PT.

Slika 16.: Vidljivi udio troškova za PSO koji se pokriva iz putničkih karata, 2016.



Izvor: RMMS, 2018. Nema podataka za FR i SI.

5.6. Izdavanje dozvola

Broj aktivnih dozvola željezničkih prijevoznika varirao je 2016. između 448 u Njemačkoj te 2 u Luksemburgu i Irskoj. Poljska i Češka izvijestile su o više od 100 aktivnih dozvola, dok ih je u Ujedinjenoj Kraljevini bilo više od 50.

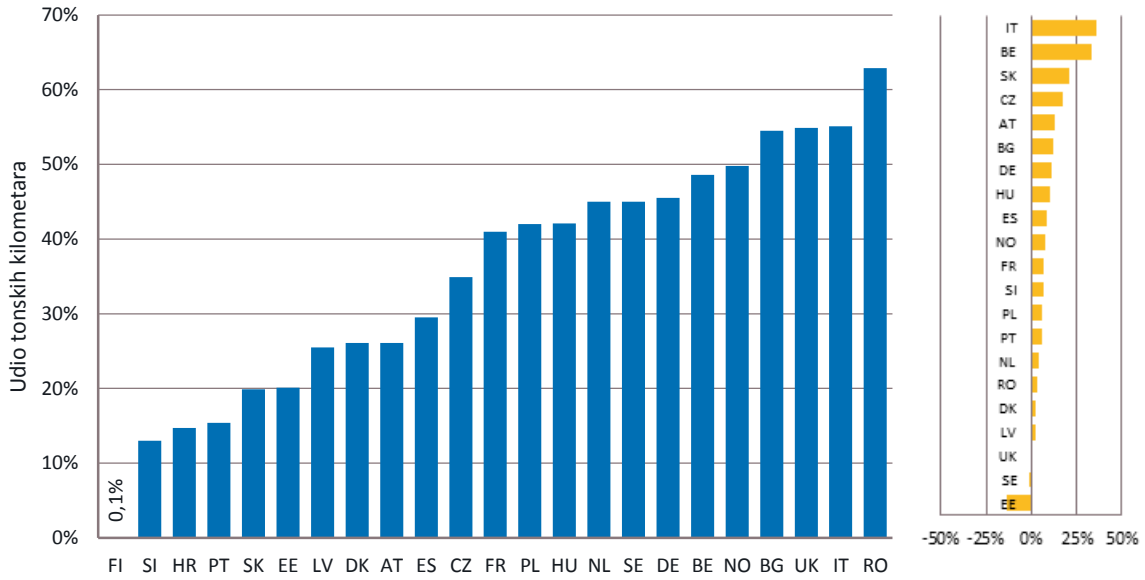
Prosječne naknade za dobivanje dozvole varirale su 2016. između 37 500 EUR u Portugalu i 10 EUR u Hrvatskoj.

Najdulje **prosječno vrijeme za dobivanje dozvole** zabilježeno je u Švedskoj, Španjolskoj i Poljskoj (više od 100 dana).

5.7. Stupanj otvorenosti tržišta i upotreba prava na pristup

Zahvaljujući zakonodavstvu EU-a tržište **željezničkog prijevoza tereta** otvoreno je za **tržišno natjecanje** 2007. Novi operatori koji se natječu s postojećim nacionalnim operatorima bili su 2016. aktivni u svim zemljama osim u Grčkoj, Irskoj, Litvi i Luksemburgu, a u polovini država **tržišni udio** konkurenata bio je viši od 40 %. U razdoblju 2011.–2016. tržišni udio konkurenata stalno se povećavao u svim zemljama EU-a. Konkurenti su tržišni udio izgubili samo u Švedskoj i Estoniji, zabilježivši pad tržišnog udjela u Estoniji sa 41 % na 20 %.

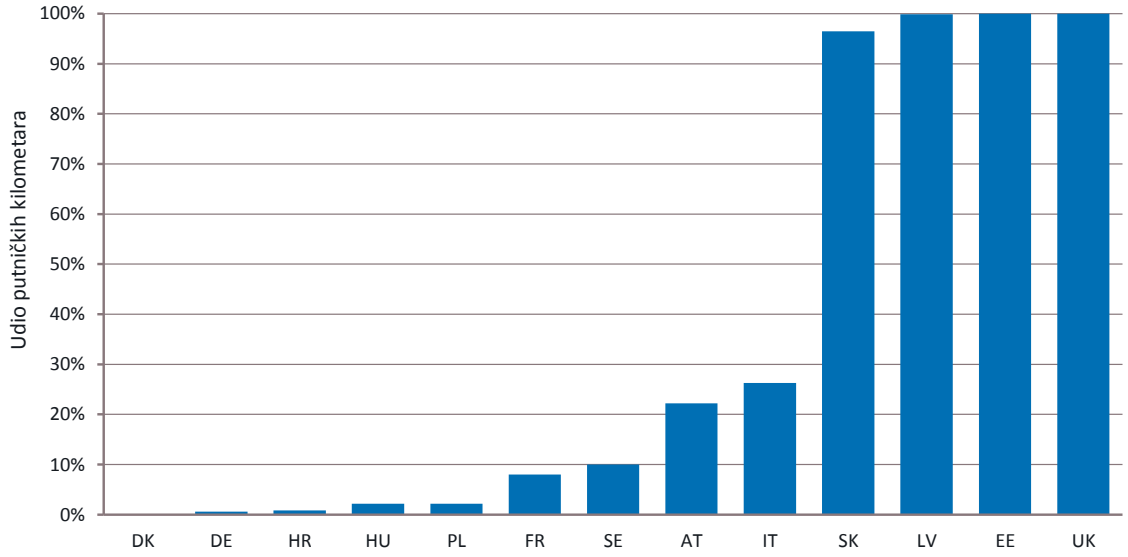
Slika 17.: Konkurenti u prijevozu tereta, tržišni udio i složena prosječna stopa rasta, 2011.–2016.



Izvor: RMMS, 2018. Jedan operator sa 100 % udjela u EL, IE, LT, LU.

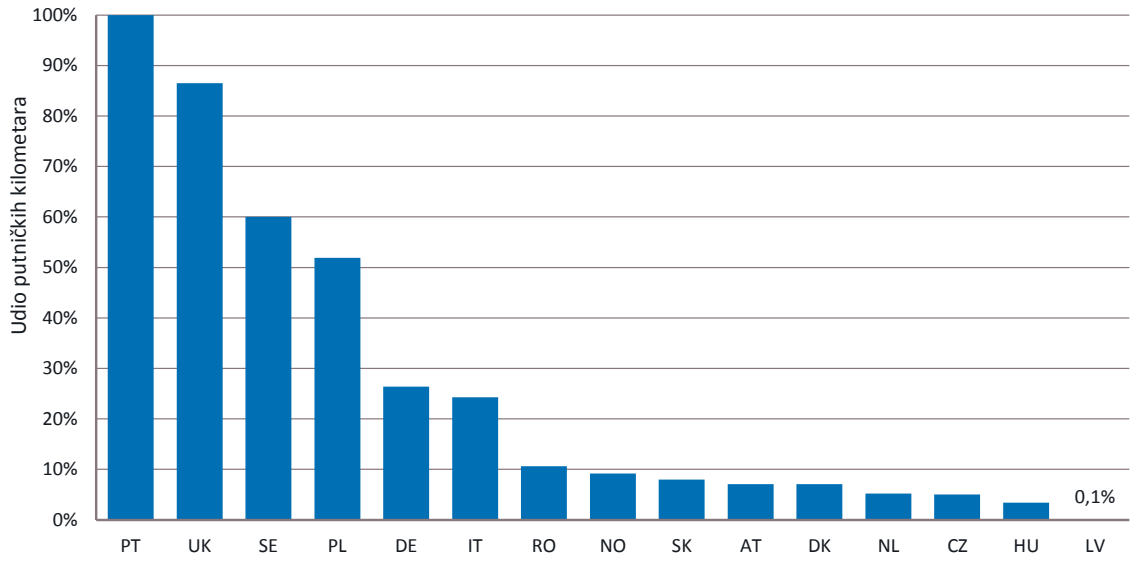
Iako je tržište **međunarodnog prijevoza putnika otvoreno za tržišno natjecanje** od 2010., države članice i dalje reguliraju pristup svojim **domaćim tržištima prijevoza putnika** sve do provedbe četvrtog željezničkog paketa. Željeznički prijevoznici za prijevoz putnika mogu nuditi svoje usluge na temelju PSO-a ili po čisto komercijalnim uvjetima (tj. bez javne subvencije). Na oba tržišta usluge mogu pružati samo monopolistički postojeći operatori ili mogu biti otvorene drugim konkurentnim željezničkim prijevoznicima. Prema prijavljenim podacima samo u polovini država članica postoje konkurenti na tržištu komercijalnog prijevoza putnika. Njihov **tržišni udio** općenito je veći od 10 %, a u četirima državama članicama novi sudionici na tržištu nude gotovo sve komercijalne usluge. Alternativni operatori također su prisutni u segmentu PSO-a, no njihov je tržišni udio iznad 10 % samo u nekim državama članicama.

Slika 18.: Konkurenti na komercijalnom putničkom tržištu, tržišni udio, 2016.



Izvor: RMMS, 2018. Nema podataka za BE, CZ, IE, NL i RO.

Slika 19.: Konkurenti na putničkom tržištu na temelju PSO-a, tržišni udio, 2016.



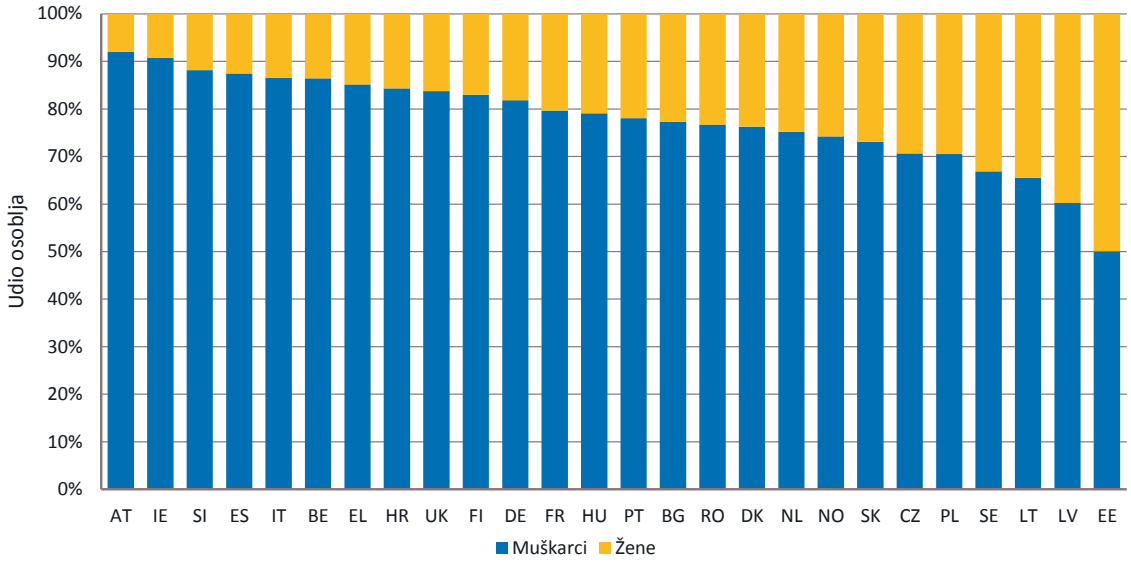
Izvor: RMMS, 2018. Sve druge države članice prijavile su jednog operatora.

5.8. Zapošljavanje i društveni uvjeti

Prema podacima iz RMMS-a koje su dostavile države članice i Norveška krajem 2016. u europskom željezničkom sektoru bilo je zaposleno nešto više od milijun ljudi, oko 600 000 kod željezničkih prijevoznika i 440 000 kod upravitelja infrastrukture.

Radnu snagu čine uglavnom muškarci, u prosjeku je bilo samo 21 % žena. Udio ženskog osoblja varira između 50 % u Estoniji i 8 % u Austriji.

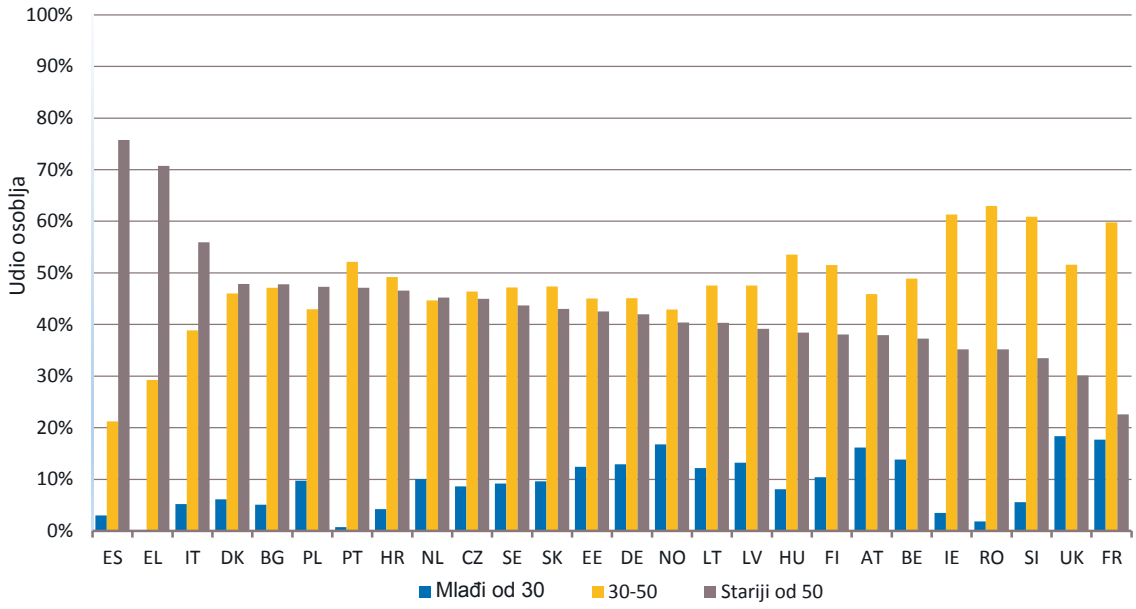
Slika 20.: Zaposlenici po spolu i zemlji, 2016.



Izvor: RMMS, 2018. Nema podataka za LU.

Starenje radne snage i dalje zabrinjava, posebno u Španjolskoj, Grčkoj i Italiji gdje je 2016. više od 50 % radne snage bilo starije od 50 godina.

Slika 21.: Zaposlenici po dobnoj skupini i zemlji, 2016.



Izvor: RMMS, 2018. Nema podataka za LU.

Podaci pokazuju da 90 % ili više zaposlenika ima ugovore na neodređeno vrijeme, što ukazuje na potrebu za zadržavanjem dobro osposobljenog osoblja kao što su strojovođe i upravitelji sigurnosno-signalnom opremom te na tradicionalne politike zapošljavanja. Isto tako, 80 % ili više osoblja zaposleno je u punom radnom vremenu.

Samo nekoliko država članica izvijestilo je da provode programe naukovanja i pripravništva, pri čemu se takvi programi u Austriji češće provode kod željezničkih prijevoznika, a u Njemačkoj kod upravitelja infrastrukture.

6. Zaključci

U ovom odjeljku navedeni su zaključci doneseni na temelju analize provedene u ovom izvješću i pratećem radnom dokumentu službi te se razmatra važnost aktualnih inicijativa Komisije i potreba za zakonodavstvom u željezničkom sektoru.

Željeznički prijevoz u EU-u nastavlja rasti, a u razdoblju od 2011. do 2016. osobito se povećao promet putnika. No količine teretnog prometa i dalje su nestabilne, a 2016. došlo je i do pada udjela te vrste prijevoza u odnosu na cestovni promet. Istovremeno, tržišta željeznica postupno se otvaraju, a razina sigurnosti ostaje visoka. Industrija se postupno sve više okreće učinkovitosti, inovativnosti i odgovaranju na potrebe korisnika.

Željeznica daje važan doprinos raznovrsnosti prometa u EU-u osiguravajući čistu mobilnost i visoku razinu učinkovitosti. Iako su Europljani zadovoljniji željezničkim prijevozom putnika nego prije pet godina, još uvijek ima prostora za poboljšanje prava putnika. Pregovori sa zakonodavcima o Komisijinu prijedlogu iz 2017. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1371/2007[22] o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu još su u tijeku.

Takva kretanja posljedica su znatnih promjena unutar industrije do kojih je došlo uslijed strukturnih promjena potaknutih zakonodavstvom EU-a prije više od 20 godina i zaključenih donošenjem četvrtog željezničkog paketa 2016. Provedba tehničkog stupa paketa od lipnja 2019. dodatno će poboljšati interoperabilnost nacionalnih željezničkih mreža. Smanjit će se i administrativne zapreke za poslovanje izvan samo jedne države članice i ojačati uloga Agencije Europske unije za željeznice. Tržišnim stupom u prosincu 2019. završava se otvaranje domaćih tržišta, a načelo provedbe konkurentnog postupka nadmetanja uspostavlja se kao pravilo za ugovore o javnim uslugama u EU-u najkasnije do prosinca 2023., s izravnom dodjelom dopuštenom samo u iznimnim slučajevima.

Komisija je nastavila raditi na uvođenju mjera potrebnih za učinkovito funkcioniranje tržišta. Sada se usredotočuje na njihovu provedbu kako bi se osiguralo da se oba stupa paketa ispravno prenesu i provode te da se provedbeni akti donesu i poštuju.

Kad je riječ o nastojanju povećanja udjela željeznice u prijevozu tereta, međunarodna priroda tih usluga čini ih osjetljivima na prepreke u pogledu interoperabilnosti i probleme prekogranične koordinacije. Kako bi se pristupilo rješavanju tog problema, Komisija provodi program komplementarnih inicijativa i mjera. Nedavno je ojačana dugogodišnja politika Komisije za postizanje interoperabilnosti (uključujući učinkovito i koordinirano uvođenje ERTMS-a) s naglaskom na rješavanju praktičnih prekograničnih operativnih pitanja.

Cilj je politike Komisije za razvoj infrastrukture u obliku transeuropske prometne mreže (TEN-T) unaprijediti infrastrukturu uklanjanjem uskih grla i nedostatka veza. Komisija je predložila da se u narednom financijskom razdoblju za bržu digitalizaciju željeznice

[22] Uredba (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu, SL L 315, 3.12.2007., str. 14.–41.

upotrebljavaju sredstva iz Instrumenta za povezivanje Europe 2, Kohezijskog fonda, Europskog fonda za regionalni razvoj i fonda InvestEU. Kako bi željezničkoj industriji olakšala pristup financiranju, Komisija razvija metodologiju za procjenu zelenih komponenti u željezničkim projektima u okviru svojeg akcijskog plana o održivom financiranju[23].

Željeznički teretni koridori i dalje su ključni dio politike Komisije za povećanje željezničkog prijevoza tereta. Uredba o željezničkom prijevozu robe[24] i Direktiva o strojovođama[25] još se ocjenjuju. U vidu poticanja teretnog željezničkog prometa, Komisija je u studenome 2017. predložila izmjenu Direktive o kombiniranom prijevozu robe 92/106/EZ[26] kao dio svojeg drugog paketa mobilnosti kako bi se osigurale nove i učinkovitije mjere potpore prebacivanju prijevoza tereta s ceste na željeznicu.

Te ključne politike popraćene su naporima za rješavanje problema željezničke buke, bolju integraciju željeznice u multimodalni prometni sustav uvođenjem digitalnih tehnologija i poticanje inovacija, osobito putem zajedničkog poduzeća Shift2Rail[27].

Nadalje, željeznica se ne može promatrati odvojeno od ostalih vrsta prijevoza. Njezina konkurentnost ovisi i o okviru za intermodalno tržišno natjecanje. Stoga Komisija nastoji osigurati jednake uvjete za intermodalno tržišno natjecanje, primjerice putem paketa za mobilnost, uključujući izmjenu Direktive o eurovinjeti[28]. Komisija je naručila i izradu sveobuhvatne studije o internalizaciji vanjskih troškova prometa. To će joj pomoći da procijeni u kojoj se mjeri načela „korisnik plaća" i „onečišćivač plaća" provode u državama članicama za sve vrste prijevoza.

Pouzdan nadzor željezničkog tržišta i dalje je prioritet kako bi se mogla pratiti kretanja na tržištu i utvrditi učinkovitost.

---

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

24 Uredba (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. rujna 2010. o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe , SL L 276, 20.10.2010., str. 22.–32.

25 Direktiva 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o davanju ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice, SL L 315, 3.12.2007., str. 51.–78.

26 Direktiva Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica, SL 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_hr