



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 18.10.2007
KOM(2007) 609 v konečném znění

SDĚLENÍ KOMISE RADĚ A EVROPSKÉMU PARLAMENTU

o vývoji na železničním trhu

{SEC(2007)1323}

SDĚLENÍ KOMISE RADĚ A EVROPSKÉMU PARLAMENTU

o vývoji na železničním trhu

I. ÚVOD

1. V posledních letech prošly železnice v Evropské unii významnými změnami vyvolanými do značné míry iniciativami na úrovni Společenství. Od roku 2001 byly přijaty tři balíčky opatření v zájmu postupného otevření železničního trhu a větší technické a provozní harmonizace v oblasti železniční interoperability a bezpečnosti tak, aby byl vytvořen evropský železniční prostor (viz příloha 1¹).
2. Podrobný popis regulačního a institucionálního rámce stanoveného prvním z těchto balíčků byl společně s analýzou jeho dopadu na trh železniční dopravy poskytnut ve zprávě Komise z května 2006². Navazující přezkum vývoje na železničním trhu v tomto dokumentu vychází ze zjištění uvedené zprávy.
3. Nepřetržitě sledovat železniční trh je zapotřebí k tomu, aby bylo možné vyhodnotit vliv, který má celá řada evropských politických opatření na železniční trh, a snáze navrhnout nová politická opatření, která reagují na stávající i budoucí potřeby v odvětví železniční dopravy.
4. Již v roce 2001 právní předpisy Společenství pro železnice³ již vyžadovaly, aby Evropská komise sledovala technické a hospodářské podmínky na trhu železniční dopravy v EU. Zároveň Komisi uložily povinnost podávat zprávu Evropskému parlamentu a Radě mimo jiné o vývoji na vnitřním trhu služeb železniční dopravy, rámcových podmínkách, stavu infrastruktury a využívání práv přístupu.
5. Nakonec byla potřeba sledovat železniční trh v podobě srovnávací tabulky nejvýznamnějších ukazatelů na vnitřním trhu služeb železniční dopravy, zejména jeho postupného otevírání vnitrostátní a mezinárodní hospodářské soutěži, znovu potvrzena v roce 2006 v přezkumu Bílé knihy o dopravě v polovině období⁴.
6. Toto sdělení o vývoji na železničním trhu reaguje na tuto potřebu. Poskytuje první statistickou analýzu vývoje železničního trhu a představuje základ pro pravidelné podávání zpráv.

II. REŽIM SLEDOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍHO TRHU

7. Ke splnění požadavků na sledování vytvořila Komise v roce 2001 režim sledování železničního trhu (RMMS) spočívající ve zveřejňování informací o různých

¹ K tomuto sdělení o vývoji na železničním trhu je připojen pracovní dokument útvarů Komise, který obsahuje 23 příloh.

² KOM(2006) 189 v konečném znění ze dne 3 května 2006.

³ Oddíl Va směrnice 2001/12/ES.

⁴ KOM(2006) 314 v konečném znění ze dne 22. června 2006.

aspektech železničních trhů na internetové stránce⁵ generálního ředitelství pro energii a dopravu. Tyto informace jsou pravidelně aktualizovány a rozšiřovány, aby zahrnovaly ještě širší spektrum ukazatelů vývoje trhu.

8. Komisi v jejích kontrolních úkolech pomáhá pracovní skupina tvořená odborníky z vnitrostátních ministerstev a odvětví železniční dopravy. V letech 2001–2007 se uskutečnilo osmnáct zasedání pracovní skupiny pro režim sledování železničního trhu.
9. Tento přezkum vychází z analýzy, kterou předložili členové pracovní skupiny pro režim sledování železničního trhu, statistických zdrojů dostupných Evropské komisi, nedávných studií⁶ a zprávy o provádění prvního železničního balíčku (viz výše).
10. Zaměřuje se zejména na:
 - regulační a institucionální rámec vytvořený za účelem liberalizace železničního trhu a posílení pozice železnice jako bezpečného druhu dopravy, který je šetrný k životnímu prostředí;
 - vývoj na železničním trhu z hlediska výkonnosti nákladní a osobní dopravy, porovnání různých druhů dopravy a ukazatelů otevírání trhu;
 - finanční výkonnost odvětví, včetně informací o kapacitě, aktuální situaci a míře využívání železniční infrastruktury a vývoji dodavatelského průmyslu.
11. Je třeba přiznat, že pro nedostatek kvantitativních údajů se tento přezkum tržních podmínek nemůže zabývat některými konkrétními aspekty železničních trhů, např. stavem aktiv železničních podniků (kolejová vozidla), nebo nefinančními faktory, např. vzděláváním zaměstnanců.

III. PROVÁDĚNÍ PRÁVNÍHO A INSTITUCIONÁLNÍHO RÁMCE

12. Všechny členské státy s železničními dopravními sítěmi formálně provedly směrnice v prvním železničním balíčku (viz přílohy 2a a 2c). Prodlení v provádění však donutilo Komisi zahájit 56 přestupkových řízení, z nichž 12 vyústilo v soudní rozhodnutí (viz příloha 3a). Vnitrostátní prováděcí opatření pro některá klíčová ustanovení balíčku jsou v současné době prověřována⁷.
13. Jelikož některé členské státy provedly druhý železniční balíček ve svém vnitrostátním právu pouze částečně (viz přílohy 2b a 2c), Komise zahájila dalších 55 přestupkových řízení, z nichž 18 skončilo před soudem. Pět z těchto případů již bylo staženo z důvodu konečného oznámení prováděcích opatření, ale zbývajících 13 zůstává stále otevřeno (viz příloha 3b).

⁵ http://ec.europa.eu/transport/rail/market/index_en.htm.

⁶ Studie jsou dostupné na této internetové stránce:

http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm.

⁷ To bude základem mimo jiné pro přepracování směrnic v prvním železničním balíčku, které je plánováno v roce 2008.

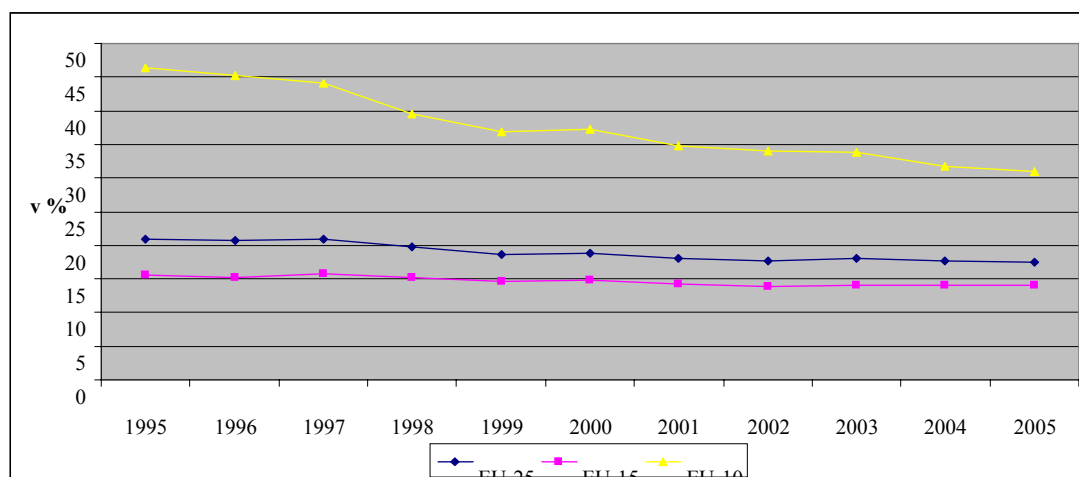
14. Všechny instituce vyžadované prvním a druhým železničním balíčkem již byly v členských státech zřízeny. Zahrnují vnitrostátní společnosti a orgány pověřené rozdělováním kapacit, subjekty odpovídající za vydávání licencí, regulační orgány, vnitrostátní bezpečnostní orgány, vyšetřovací orgány a oznámené subjekty (viz přílohy 4, 5, 6 a 7).
15. Je třeba říci, že v případě regulačních orgánů údaje o počtu zaměstnanců zabývajících se regulačními záležitostmi a počtu stížností vyřízených v roce 2005 do jisté míry zpochybňují jejich správní kapacitu.
16. Podrobná analýza provádění právních předpisů týkajících se železniční interoperability a bezpečnosti právě probíhá. První zjištění ukazují na neúplné provedení směrnic o bezpečnosti a interoperabilitě v některých zemích, které tyto směrnice již formálně provedly. Navíc prodlení v provádění druhého železničního balíčku do vnitrostátního práva vede k nedostatku právní jistoty účastníků železničního trhu. Ačkoli instituce vyžadované tímto balíčkem již byly v dotčených zemích zřízeny, chybějící právní základ pro jejich činnosti zřejmě představuje vážnou překážku řádného fungování železničního trhu.

IV. VÝKONNOST TRHU ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY EU

IV.1. Postavení železniční dopravy v porovnání s ostatními druhy dopravy

17. Od roku 1970 prožívala železnice stabilní pokles svého podílu na trhu nákladní dopravy z 20 % v roce 1970 (EU-15) na 8 % v roce 2003 (EU-15) a 10 % pro EU-25 v roce 2005 (v tunokilometrech). V posledním desetiletí se tento sestupný trend zpomalil s pouze 2% poklesem tržního podílu železnice v letech 1995–2005 (viz příloha 8a).
18. Ze všech druhů vnitrozemské dopravy zaujímala železnice v roce 2005 17,4 % trhu nákladní dopravy EU, přičemž v „nových“ členských státech byl tento podíl více než dvakrát vyšší než v EU-15 (30,9 % oproti 14 %) (viz obr. 1 a příloha 8c).

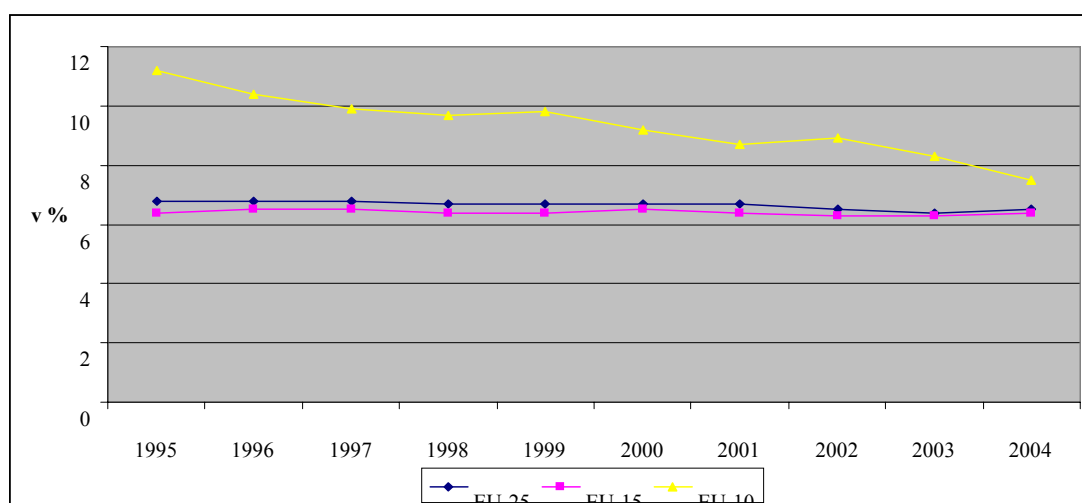
Obrázek 1: Podíl železnice na trzích vnitrozemské nákladní dopravy v EU-25, EU-15 a EU-10 (1995–2005)



Zdroj: Eurostat, UIC, EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006, odhady GŘ pro dopravu a energii a vnitrostátní statistiky

19. Stejně tak v osobní dopravě byl v posledních třech desetiletích zaznamenán pokles, i když méně dramatický než v dopravě nákladní. Tržní podíl železnice na osobní dopravě celkem klesl v EU-15 z 10,2 % v roce 1970 na 6,3 % v roce 2003 (v osobokilometrech). V EU-25 představoval 5,8 % v roce 2004 (viz příloha 8b).
20. Vezmeme-li v úvahu pouze pozemní dopravu, tvořila železniční osobní doprava v roce 2004 6,5 % trhu EU. V EU-15 se tržní podíl železnice v posledním desetiletí stabilně udržoval na více než 6 %. Naopak v EU-10 prudce poklesl z 11,2 % v roce 1995 na 7,5 % v roce 2004 (viz obr. 2 a příloha 8d).

Obrázek 2: Podíl železnice na trzích pozemní osobní dopravy v EU-25, EU-15 a EU-10 (1995-2004)



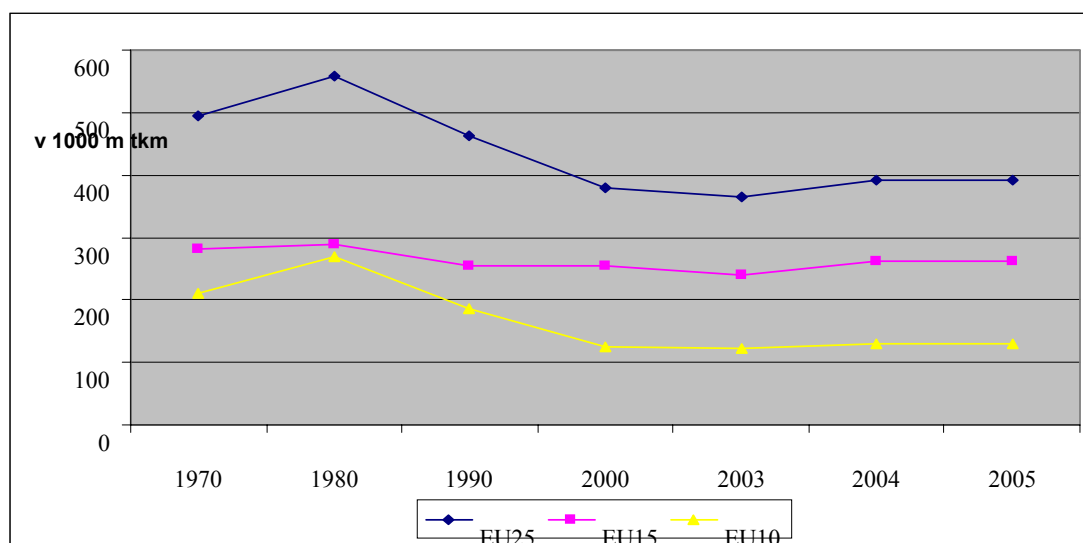
Zdroj: Eurostat, UIC, odhady GŘ pro dopravu a energii a vnitrostátní statistiky

21. Analýzy relativního podílu železniční nákladní dopravy na dopravním trhu nezohledňují skutečnost, že železnice nemůže ze své povahy poskytovat služby na krátkou vzdálenost, „ode dveří ke dveřím“. Proto současné metody hodnocení podílu různých druhů dopravy na poskytování dopravních služeb podávají pouze částečný obraz tržního podílu železniční dopravy. Útvary Komise ověřují uskutečnitelnost shromáždění údajů o výkonnosti různých druhů dopravy podle třídy vzdálenosti.
22. Pilotní studie o výkonnosti železniční nákladní dopravy podle vzdálenosti provedená v roce 2006 Společenstvím evropských železnic (CER) a Mezinárodní železniční unií (UIC) na skupině železničních podniků představujících 20 % trhu železniční nákladní dopravy ukázala, že tržní podíl železnice v porovnání se silniční dopravou je výrazně vyšší na delší vzdálenosti (> 150 km = 22 %, > 300/325 km = 26 % a > 500 km = 30 % v porovnání s 19 % v dopravě celkem). Na vzdálenosti delší než 150 km jsou průměrné náklady na přesun zboží po železnici obvykle nižší než na silniční nákladní dopravu (viz příloha 22e).

IV.2. Trendy objemů a výkonnosti železniční dopravy⁸

23. Po mnoha letech stabilního poklesu přestala výkonnost *nákladní* železniční dopravy klesat v roce 2003 (viz obr. 3)⁹. Ve stejném roce vstoupil v platnost první krok k otevření trhu služeb mezinárodní železniční nákladní dopravy.

Obrázek 3: Trendy výkonnosti nákladní železniční dopravy v EU-25, EU-15 a EU-10 (1970-2005)



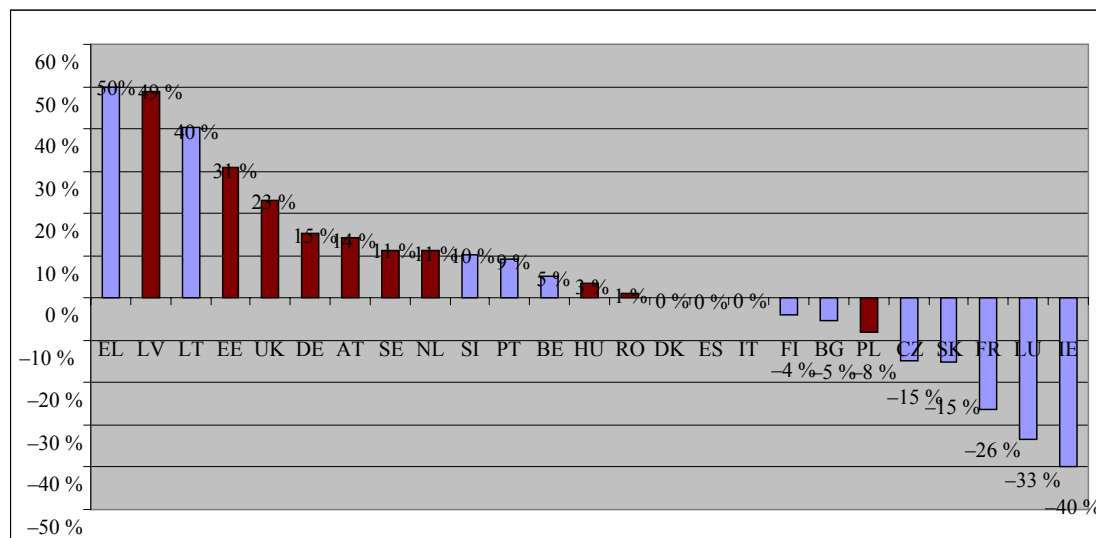
Zdroj: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006, tabulka 3.2.5, Eurostat

⁸ „Výkonnost železniční dopravy“ se rozumí železniční doprava vyjádřena v tunokilometrech nebo osobokilometrech.

⁹ Jelikož Kypr a Malta nemají na svém území železniční síť, všechny odkazy na EU-10 nebo „nové“ členské státy v kapitolách IVa-VIII jsou myšleny bez těchto dvou zemí.

24. V letech 2000 až 2005 byla EU svědkem významného nárůstu výkonnosti železniční nákladní dopravy v členských státech, kde nové železniční podniky dosáhly největších podílů na trhu (viz příloha 9 a obr. 4, kde jsou tyto země vyznačeny tmavě).

Obrázek 4: Změna výkonnosti nákladní železniční dopravy v letech 2000–2005



Zdroj: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006, tabulka 3.2.5, Eurostat

25. V roce 2005 byly nejčastěji přepravovaným zbožím po železnici (vyjádřeno v tunokilometrech) tuhá minerální paliva (většinou přepravovaná železničními podniky v EU-15), kovy a ropné produkty (přepravované zejména železnicemi v EU-10) (viz příloha 11).
26. V roce 2006 se výkonnost železniční nákladní dopravy v EU-25 zvýšila o 3,7 % v důsledku růstu ve „starých“ členských státech (průměrné zvýšení o 5,7 %), zejména ve Finsku, Lucembursku a Německu, přičemž všechny tyto státy zaznamenaly vyšší než 10% nárůst. Největší nárůst v tunokilometrech nastal v prvním čtvrtletí roku 2006 v porovnání se stejným obdobím předchozího roku. V EU-10 byl zaznamenán v průběhu roku 2006 celkový pokles výkonnosti dopravy o 0,5 %. V Maďarsku (13,3 %) a ve Slovenské republice (7,3 %) se však trh nákladní železniční dopravy dynamicky rozvíjel (viz příloha 10).
27. V odvětví osobní dopravy byl po stabilním růstu výkonnosti železniční dopravy v letech 1970–1990 zaznamenán v následujícím desetiletí (1990–2000) prudký nárůst v zemích EU-15 doprovázený výrazným poklesem v EU-10 (viz obr. 5). Od té doby se výkonnost osobní dopravy v EU-10 stabilizovala a v EU-15 pomalu, ale stabilně roste.

Obrázek 5: Trendy výkonnosti osobní železniční dopravy v EU-25, EU-15 a EU-10 EU-10 (1970–2005)

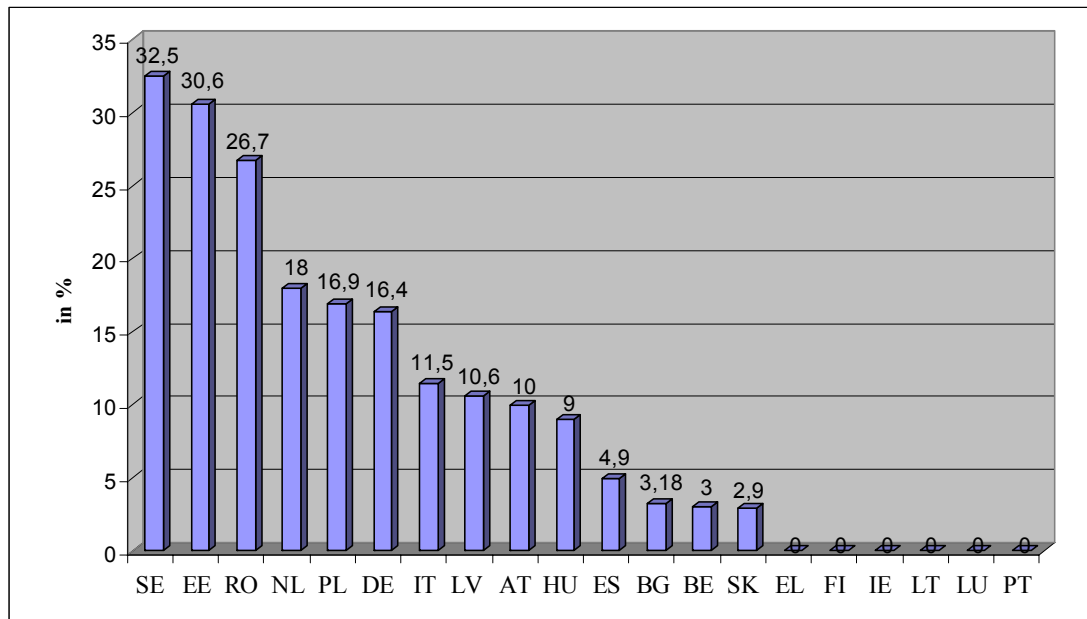
Zdroj: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006, tabulka 3.3.7, Eurostat

28. V letech 2000 až 2005 byl největší nárůst výkonnosti osobní železniční dopravy zaznamenán v Lotyšsku (29 %), Irsku (29 %) a Belgii (20 %). Naopak k nejprudšímu poklesu došlo v Litvě (–33 %), Estonsku (–33 %), Bulharsku (–31 %) a Rumunsku (–31 %) (viz příloha 9).
29. V roce 2006 došlo jak v EU-15, tak v EU-10 ke srovnatelnému nárůstu výkonnosti osobní železniční dopravy, přičemž průměr pro celou EU činil 3,3 %. Nejpříznivější výsledky byly dosaženy v druhém čtvrtletí roku 2006 v porovnání se stejným obdobím roku 2005. Nejvyšší nárůst výkonnosti osobní dopravy v roce 2006 byl zaznamenán v Lotyšsku (10,8 %), Lucembursku (9,2 %) a Švédsku (7,3 %). Výkonnost osobní železniční dopravy klesla v Litvě (–4,3 %) a Řecku (–1,8 %) (viz příloha 10).
30. V roce 2005 byl nejvyšší podíl *mezinárodní dopravy* z celkové nákladní dopravy (v tunokilometrech) zaznamenán v Estonsku (93 %), Lotyšsku (88 %) a Slovenské republice (86,5 %). V případě osobní dopravy zaujímala mezinárodní doprava největší podíl v Lucembursku (24 % osobokilometrů), Rakousku (17 %) a Belgii (15 %) (viz příloha 12b, která obsahuje také informace o změnách výkonnosti železniční dopravy v období let 2003 až 2005 pro vnitrostátní a mezinárodní služby).

V. OTEVÍRÁNÍ ŽELEZNIČNÍHO TRHU

31. Na železničním trhu EU působí více než 700 licencovaných železničních podniků, z nichž přibližně polovina v Německu (355), a následně pak 62 v Polsku a 56 ve Spojeném království. Příloha 14 uvádí přehled počtu platných železničních licencí a bezpečnostních certifikátů podle členských států.
32. Obrázek 6 uvádí celkový tržní podíl nových železničních podniků poskytujících služby nákladní dopravy. Z hlediska tunokilometrů zaujímaly nové podniky největší tržní podíl ve Švédsku (32,5 %), Estonsku (30,6 %), Rumunsku (26,7 %), Nizozemsku (18 %), Polsku (16,9 %) a Německu (16,4 %). V případě osobní dopravy nové podniky získaly největší podíl trhu v Estonsku (40 %), Švédsku (35,8 %) a Lotyšsku (10,1 %)*. Příloha 13 ukazuje rozdělení tržních podílů mezi jednotlivými společnostmi pro EU-27.

Obrázek 6: Celkové tržní podíly nových provozovatelů nákladní železniční dopravy v roce 2006



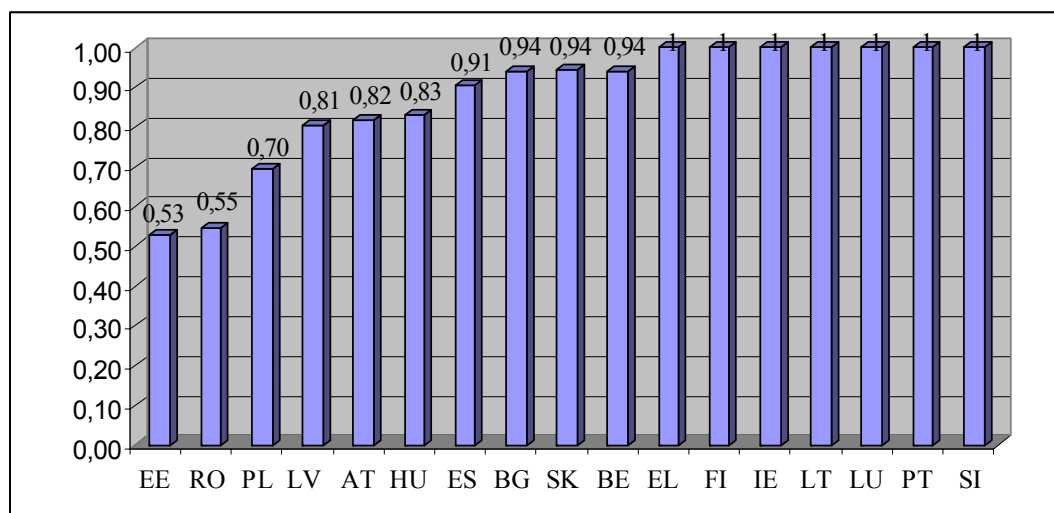
* Údaje pro Českou republiku, Dánsko, Francii a Spojené království nebyly k dispozici; Španělsko a Portugalsko: údaje za rok 2005; Nizozemsko: údaje za rok 2003.

Zdroj: Dotazník RMMS 2007 vyplňovaný členskými státy v květnu/červnu 2007

33. Jako měřítko otevírání trhu odhaduje Herfindahl-Hirschmanův index (HHI)¹⁰ míru koncentrace v určitém odvětví a ukazuje úroveň hospodářské soutěže na relevantním trhu. Index se může pohybovat od 0, pokud existuje velký počet společností, což znamená účinnou hospodářskou soutěž, do 1 v případě jediného držitele monopolu.
34. Obrázek 7 znázorňuje HHI pro trhy nákladní a osobní železniční dopravy v členských státech EU. V případě nákladní dopravy jsou nejotevřenější trhy v Estonsku (0,53), Rumunsku (0,55), Polsku (0,7) a Lotyšsku (0,8)*. Monopoly stále přetrvávají na trzích nákladní železniční dopravy v Řecku, Finsku, Francii, Litvě, Lucembursku, Portugalsku a Slovinsku. HHI nebylo možné vypočítat mimo jiné pro Švédsko, Nizozemsko a Německo (které vykazují vysoký tržní podíl nových železničních podniků provozujících nákladní dopravu), protože potřebné údaje nebyly k dispozici. Pokud jde o osobní dopravu, má nejotevřenější železniční trhy Estonsko (0,48), Lotyšsko (0,82), Polsko (0,83) a Portugalsko (0,84).

¹⁰ HHI je definován jako součet čtverců tržních podílů jednotlivých podniků v daném odvětví.

Obrázek 7: Herfindahl-Hirschmannův index pro vnitrostátní železniční trhy



* Údaje pro Českou republiku, Německo, Dánsko, Francii, Itálii, Nizozemsko, Švédsko a Spojené království nebyly k dispozici.

Zdroj: Dotazník RMMS 2007 vyplňovaný členskými státy v květnu/červnu 2007

VI. VÝKONNOST ŽELEZNIČNÍCH PODNIKŮ

35. Podle studie provedené pod záštitou pracovní skupiny pro RMMS Společenstvím evropských železnic (CER) na jeho 17 členech¹¹ zaměstnanost v železničních podnicích v letech 1995 až 2004 trvale klesala při současně se zvyšující produktivitě práce. V posledních několika letech se však tempo snižování počtu zaměstnanců v železničním odvětví zpomalilo. Ztráty pracovních míst v zavedených společnostech byly částečně vyrovnány tvorbou pracovních míst v nově zřízených železničních společnostech, i když zatím nejsou k dispozici žádné informace o kvalitě nových pozic.¹² Počty zaměstnanců jednotlivých železničních podniků a provozovatelů infrastruktury v EU v roce 2006 jsou uvedeny v příloze 15.
36. Dále pak studie CER ukazuje podstatný rozdíl ve výkonnosti železničních podniků v EU-15 a EU-10. Ve „starých“ členských státech kleslo od roku 1995 průměrné zadlužení železničních společností pod 1, což znamená, že jejich majetek je převážně financován vlastním kapitálem, nikoli závazky. Naopak v EU-10 průměrné zadlužení prudce stouplо přibližně z 0,11 na 2,52. Slabá finanční situace železničních podniků v „nových“ členských státech je většinou způsobena nedostatečnou kompenzací za poskytování veřejných služeb, přetrvávajícími závazky těchto společností vůči státu a hospodářsky neudržitelnými investicemi některých provozovatelů v posledních letech.

¹¹ CFL, CIE, CP, DB, FS, NSB, ÖBB, SNCF, VR, SBB (kromě ATOC/EWS a ASTOC), BDZ, CFR, CD, LG, MAV, PKP a SZ.

¹² Přílohy ke zprávě KOM(2006) 189 v konečném znění ze dne 3. května 2006, s. 91.

37. Další studie¹³, tentokrát finanční výkonnosti železničních podniků a provozovatelů infrastruktury s ročním obratem alespoň 50 milionů EUR, provedená na žádost Evropské komise, ukázala, že v roce 2004 mělo 61 % ze 74 analyzovaných železničních podniků¹⁴ míru životaschopnosti vyšší než 1, což znamená, že jejich hospodaření v podstatě vytvářelo zisk. 24 % železničních společností mělo zápornou návratnost vlastního kapitálu, tzn. záporné výsledky hospodaření ve vztahu k vlastnímu kapitálu podniku. Z deseti provozovatelů infrastruktury mělo pět míru životaschopnosti vyšší než 1 a pět zápornou návratnost vlastního kapitálu (viz příloha 16).
38. Kvalita služeb zůstává i nadále spíše znepokojivá, zejména u intermodální přepravy. Statistiky přesnosti vlaků mezinárodní kombinované dopravy na hlavních evropských koridorech sestavované Mezinárodní unií společností pro kombinovanou dopravu silnice/železnice (UIRR) ukazují nízkou úroveň přesnosti služeb železniční nákladní dopravy (v roce 2006 mělo 53 % vlaků zpoždění méně než 30 minut oproti plánovanému příjezdu) a nestabilitu v posledních několika letech (viz příloha 17).

VII. INFRASTRUKTURA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY: KAPACITA, FINANCOVÁNÍ A DODAVATELSKÝ PRŮMYSL

39. Celková délka železničních tratí v EU činí přibližně 215 000 km¹⁵. Členské státy s nejdelšími železničními sítěmi jsou Německo (34 122 km), Francie (29 246 km)¹⁶ a Polsko (22 156 km). Nejkratší sítě jsou v Lucembursku (275 km) a Estonsku (971 km veřejných sítí) (viz příloha 18). Malta a Kypr nemají žádné železniční tratě. Belgie a Lucembursko mají nejvyšší hustotu železničních tratí (122 m/km² v Belgii a 106 m/km² v Lucembursku).
40. V roce 2006 byla síť pro nákladní dopravu nejintenzivněji využívána (vyjádřeno jako počet tunokilometrů na kilometr železniční tratě) v pobaltských státech (10,8 v Estonsku, 7,4 v Lotyšsku a 7,3 v Litvě). V případě osobní dopravy byla síť nejintenzivněji využívána v Nizozemsku (5,3), Spojeném království (3,0) a Belgii (2,8) (viz příloha 18).
41. V roce 2006 evropská síť zahrnovala 4 919 km vysokorychlostních železničních tratí umístěných v Itálii, Francii, Španělsku, Německu, Belgii a Spojeném království. Do roku 2009 bude na území EU vybudováno 1 485 km nových tratí, které vlakům umožní cestovat rychlostí více než 250 km/h (viz příloha 19).
42. V roce 2006 byly výdaje za údržbu infrastruktury v eurech na kilometr železničních tratí nejvyšší v Nizozemsku (446 000), Lucembursku (173 000) a ve Spojeném království (108 000). Obnova stávající infrastruktury byla nejintenzivnější ve Spojeném království (260 000), Lucembursku (159 000) a Německu (117 000). Nová výstavba čerpala nejvíce zdrojů na kilometr tratí v Nizozemsku (464 000),

¹³ Studie ECORYS: „Analysis of the financial situation of railway undertakings in the European Union“ (Analýza finanční situace železničních podniků v Evropské unii), únor 2006, http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm.

¹⁴ Včetně konsolidovaných železničních podniků, které zároveň plní funkci provozovatelů infrastruktury.

¹⁵ Kombinace jednokolejných a dvojkolejných tratí.

¹⁶ Údaje pro Francii jsou za rok 2004 a údaje pro ostatní země jsou za rok 2006.

Belgii (259 000), Lucembursku (245 000) a Řecku (124 000). Obecně pak výše uvedené země plánují velké investice v letech 2007–2010 (viz příloha 20).

43. Systémy poplatků za používání železniční infrastruktury se v jednotlivých členských státech značně liší. Podíl nákladů na infrastrukturu kompenzovaných z poplatků za infrastrukturu se pohybuje od 5 % ve Švédsku do 100 % v pobaltských státech (viz příloha 22). To závisí nejvíce na finančních příspěvcích vlád na poskytování infrastruktury a na účinnosti provozovatele infrastruktury. Komplexnost a hustota sítě hrají také významnou úlohu. V roce 2006 činily státní příspěvky na provoz, údržbu, obnovu a výstavbu infrastruktury v EU-25 celkem asi 14 miliard EUR, přičemž země EU-10 tvořily pouze 3,6 % této částky (viz příloha 21).
44. Koncepce některých systémů poplatků za používání železniční infrastruktury umožňujících např. přechod na osobní dopravu ohrožují konkurenceschopnost služeb železniční dopravy. Problém těchto přechodů je nejnaléhavější v některých „nových“ členských státech, kde jsou vysoké poplatky za přístup k tratím doprovázeny nízkou kvalitou infrastruktury.
45. Současná hodnota železničního dodavatelského trhu v západní a východní Evropě¹⁷ dosahuje přibližně 40 000 milionů EUR (viz příloha 23). 75 % trhu je otevřeno externím dodavatelům, tzn. není obsluhováno výlučně interními zdroji železnice. Přístup na trh je nejvíce omezen v oblasti služeb a údržby (51 %) a dodávek infrastruktury ve východní Evropě (58 %). Naopak trhy v oblasti řízení železnice a kolejových vozidel jsou plně otevřené externím dodavatelům (100 %).
46. Ve východní Evropě se v následujícím desetiletí očekává dynamický rozvoj trhu pro dodávky kolejových vozidel (+ 8,2 % ročně až do roku 2015). Služby související s údržbou infrastruktury ukazují nejsilnější potenciál růstu v západní Evropě (2,6 % ročně ve stejném období) (viz příloha 23).

VIII. ZÁVĚRY

47. Tato zpráva popisuje hlavní směry vývoje zaznamenané za posledních několik let na železničním trhu v EU. Současný stav reformy evropského železničního odvětví ukazuje smíšené výsledky. Tato zpráva však potvrzuje, že úsilí o revitalizaci železnice rozvojem evropského železničního prostoru a zvyšováním hospodářské soutěže na trhu přináší klady.
48. Proces formálního provádění právních předpisů pro železnice je téměř dokončen. Instrukce vyžadované těmito právními předpisy již v členských státech existují. Výkonnost železniční nákladní dopravy přestala klesat v roce 2003 a od té doby zůstává poměrně stabilní. Podle posledních údajů (2006) existují dobré vyhlídky. Analýza trendů výkonnosti železniční dopravy v posledních šesti letech ukazuje, že země s nejširším otevíráním trhu si vedou výrazně lépe než země, kde jsou trhy zcela ovládnuty zavedenými železničními podniky. Ačkoli konvenční rozdělení údajů podle druhů dopravy stále ukazuje neustálý pokles podílu železnice na trhu nákladní

¹⁷ Západní Evropa = Rakousko, Belgie, Dánsko, Francie, Německo, Řecko, Itálie, Nizozemsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Spojené království; východní Evropa = Česká republika, Maďarsko, Polsko, Rumunsko, Turecko (studie UNIFE z roku 2007, viz příloha 23).

dopravy, počáteční odhady podílu železnice na přepravě zboží na střední a dlouhé vzdálenosti vykazují vysoký potenciál železničního odvětví v tomto tržním segmentu. Proces reformy rovněž vytváří nové pracovní příležitosti s možností kompenzovat stabilní snižování počtu zaměstnanců železničních podniků. V neposlední řadě vytváří odhad vysoké poptávky po kolejových vozidlech ve východoevropských zemích v následujícím desetiletí příznivé podmínky pro rozvoj dodavatelského průmyslu v oblasti železniční dopravy.

49. Na druhé straně rozvoji služeb železniční dopravy v EU stále brání řada problémů. Úroveň provádění regulačního rámce se v jednotlivých členských státech značně liší. Některé instituce zatím nejsou plně v provozu. Problémy mohou být způsobeny nedostatkem zaměstnanců nebo, pokud jde o vnitrostátní bezpečnostní orgány, chybějícím právním základem pro jejich činnost, a provádění druhého železničního balíčku tak zůstává nedokončeno.
50. Intenzita hospodářské soutěže na evropském železničním trhu je stále malá, ale stabilně stoupá s rozvojem regulačního rámce pro nediskriminační přístup k infrastruktuře a pro otevírání vnitrostátních a mezinárodních služeb železniční nákladní dopravy hospodářské soutěži. Nicméně stále existují významné překážky tržní integrace na úrovni Společenství. Je to zejména nedostatek plné technické interoperability a společného přístupu k bezpečnosti železniční dopravy mezi vnitrostátními železničními sítěmi, poměrně slabá finanční situace železničních podniků, což je naléhavé především v „nových“ členských státech, a vysoké náklady vstupu na trh v odvětví železniční dopravy související s vysokými fixními náklady na tržní činnost a významnými správními náklady na schvalování kolejových vozidel, postup udělování licencí atd. Dále pak některé členské státy vykazují nedostatečnou úroveň investic do odvětví železniční dopravy, zejména do údržby a modernizace železniční infrastruktury. Protože ještě před několika lety byly téměř všechny železniční trhy v EU ovládány vnitrostátními monopoly, nebyly dosud zavedeny dostatečné pobídky k výraznému zvýšení kvality služeb v odvětví železniční dopravy.
51. Komise má za to, že pravidelná aktualizace této zprávy by umožnila trvale sledovat vývoj na železničním trhu na základě srovnatelných údajů. Řada otázek, kterými se tato zpráva dostatečně nezabývá, bude zohledněna v budoucnu. Aby mohla být analýza vývoje železničního trhu co nejúplnější, bude zapotřebí silnější podpory ze strany odvětví železniční dopravy a vnitrostátních orgánů formou poskytování údajů.