EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 8.12.2016
COM(2016) 780 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Pátá zpráva o vývoji na železničním trhu

{SWD(2016) 427 final}

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Pátá zpráva o vývoji na železničním trhu

1. ÚVOD

Odvětví železniční dopravy[1] významně přispívá k hospodářství EU, přímo zaměstnává asi 900 000 osob. Železniční doprava je rovněž zásadní pro strategii EU pro zlepšení vlivu odvětví dopravy na životní prostředí a pro zlepšení hospodářské a sociální soudržnosti a propojenosti v rámci členských států i mezi nimi.

Tato zpráva je pátou zprávou o sledování železničního trhu předloženou Komisí Evropskému parlamentu a Radě podle čl. 15 odst. 4 směrnice 2012/34/EU[2] (dále jen „přepracované znění směrnice“). Účelem této zprávy je poskytnout přehled o hlavním vývoji na železničním trhu v souvislosti s cíli politik EU na železničním trhu[3]. Zpráva se zabývá širokou škálou témat, jako je vývoj vnitřního trhu služeb železniční dopravy a služeb pro železniční podniky, rámcové podmínky včetně podmínek pro veřejné služby v přepravě cestujících po železnici, stav železniční sítě Unie, využívání práv přístupu, překážky vyšší účinnosti služeb železniční dopravy, omezení infrastruktury a potřeba vytvoření právních předpisů. Úplná analýza je uvedena v doprovodném pracovním dokumentu útvarů Komise.

Tato zpráva vychází z údajů a příspěvků pocházejících z různých zdrojů, včetně odpovědí členských států na monitorovací průzkum železničního trhu (RMMS), statistické příručky „Doprava EU v číslech“,[4] zpráv Agentury Evropské unie pro železnice,[5] Eurostatu[6] a z různých dalších zdrojů. V červenci 2015 Komise přijala prováděcí nařízení pro sledování železničního trhu,[7] stanovující nový povinný mechanismus pro shromažďování údajů, který by měl v budoucnosti vést ke konzistentnějšímu a ucelenějšímu předkládání zpráv.

2. STAV ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ UNIE

Celková **délka železniční sítě** činila v roce 2014 přibližně 220 000 kilometrů, což je zhruba o 2 % více než v roce 2009. Od roku 2009 přibylo 2 800 km **elektrifikovaných tratí**, přičemž jejich podíl na všech tratích se zvýšil o 1,6 procentního bodu. Pro nadcházející roky společnost Banedanmark (dánský provozovatel železniční infrastruktury) a společnost Network Rail (provozovatel železniční infrastruktury ve Spojeném království) zahájily rozsáhlé projekty pro elektrifikaci velkých částí svých sítí.

Pokud jde o **cestovní rychlosti**, existují mezi jednotlivými členskými státy značné rozdíly. Byly provedeny významné investice za účelem modernizace železniční sítě ve východní Evropě a vybudování vysokorychlostních tratí v západní Evropě. Vyšší rychlosti zvýšily přitažlivost železnice pro cestující. Ve východní Evropě však stále existují regionální sítě pro

---

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 Kromě zprávy o železničním *trhu* Agentura Evropské unie pro železnice dvakrát ročně zveřejňuje zprávy o *bezpečnosti* a *interoperabilitě* výkonu železnic.

4 http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en.htm.

5 http://www.era.europa.eu/Search/Key-Documents/Pages/Home.aspx.

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

7 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.

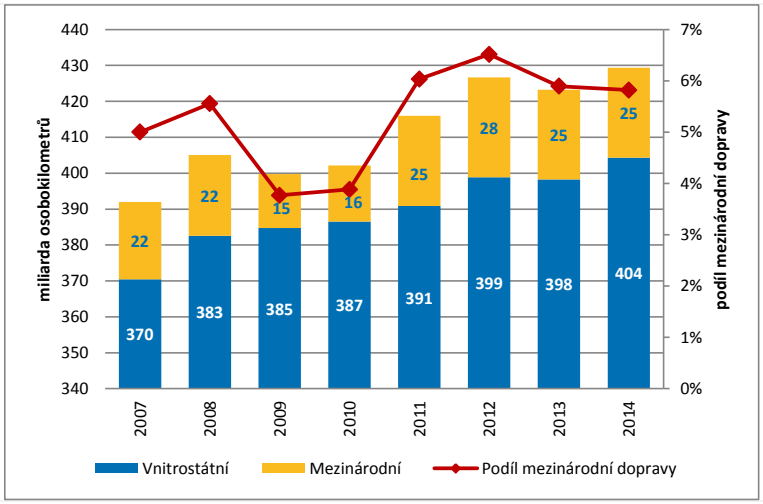
osobní dopravu s maximální povolenou rychlostí 120 km/h nebo dokonce nižší. Co se týče cestovní rychlosti nákladních vlaků, v některých vnitrostátních sítích a mezinárodních železničních koridorech pro nákladní dopravu je tato rychlost 50–60 km/h. Pro většinu mezinárodních nákladních vlaků, zejména ve střední a východní Evropě, se však průměrná rychlost pohybuje mezi 20 a 30 km/h. Na některých mezinárodních trasách se nákladní vlaky pohybují rychlostí pouhých přibližně 18 km/h[8].

3. VÝVOJ VNITŘNÍHO TRHU SLUŽEB ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Objem osobní železniční dopravy z hlediska osobokilometrů nebyl navzdory nepříznivému hospodářskému klimatu panujícímu od roku 2009 téměř ovlivněn. Naproti tomu objem nákladní železniční dopravy v tunokilometrech v roce 2009, nejhorším bodě hospodářské krize, prudce klesl a dosud nebyl plně obnoven. Celkový počet osobních a nákladních vlakových kilometrů se nezvýšil.

Osobní doprava

Graf 1 – Vývoj objemu osobní železniční dopravy



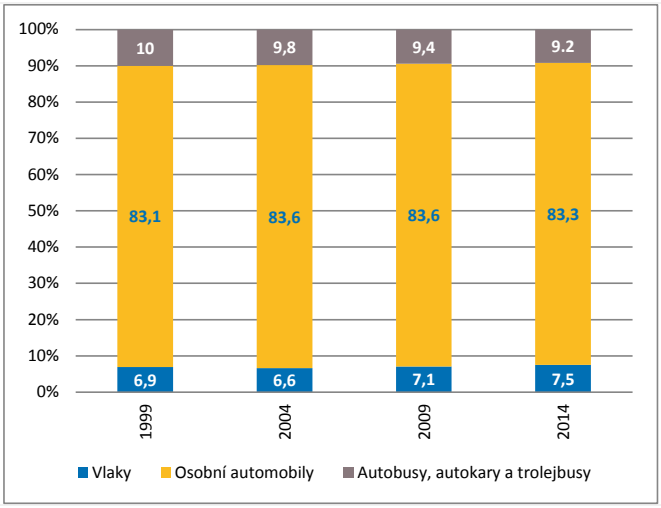
Zdroj: RMMS

Poptávka po osobní železniční dopravě v EU se mezi lety 2009 a 2014 zvýšila o 30 miliard osobokilometrů, což představuje průměrnou míru růstu 1,5 % za rok. Největší relativní nárůst byl pozorován ve Spojeném království, České republice a v Lucembursku, zatímco v Chorvatsku se hlášená osobní doprava ve stejném období snížila na polovinu. Pouze přibližně 6 % osobní dopravy v roce 2014 bylo **mezinárodní** a počet mezinárodních osobokilometrů zůstal od roku 2011 v zásadě stabilní.

[8] Zpráva Evropského účetního dvora „Železniční nákladní doprava v EU: stále není na správné cestě“.

Zatímco objem dopravy vzrostl, **podíl** osobní železniční dopravy na pozemní dopravě v EU od roku 2009 vzrostl o pouhého půl procentního bodu ze 7,1 % na 7,5 %. V rámci této průměrné úrovně v EU existují významné rozdíly mezi situací v jednotlivých členských státech — k výraznému zlepšení došlo v Nizozemsku a ve Spojeném království, zatímco v Lotyšsku, Slovinsku, Bulharsku a Chorvatsku došlo k poklesu.

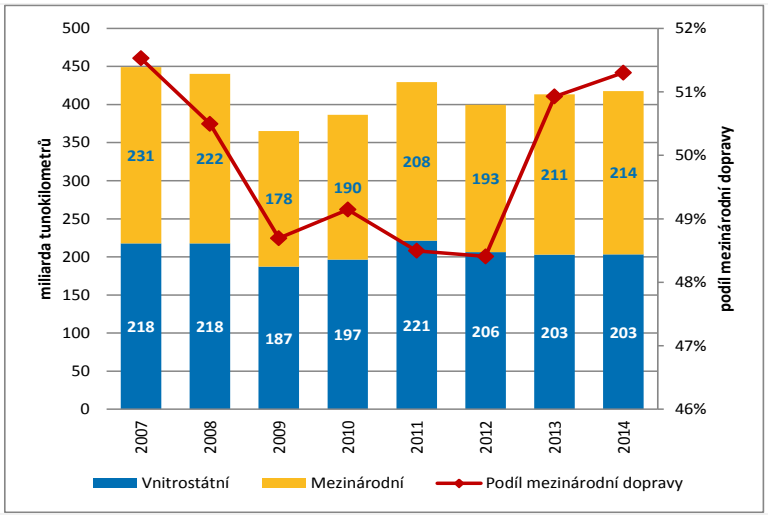
Graf 2 – Modální rozdělení pozemní osobní dopravy (%)



Zdroj: Statistická příručka 2016, Eurostat

Nákladní doprava

Graf 3 – Vývoj objemu nákladní železniční dopravy

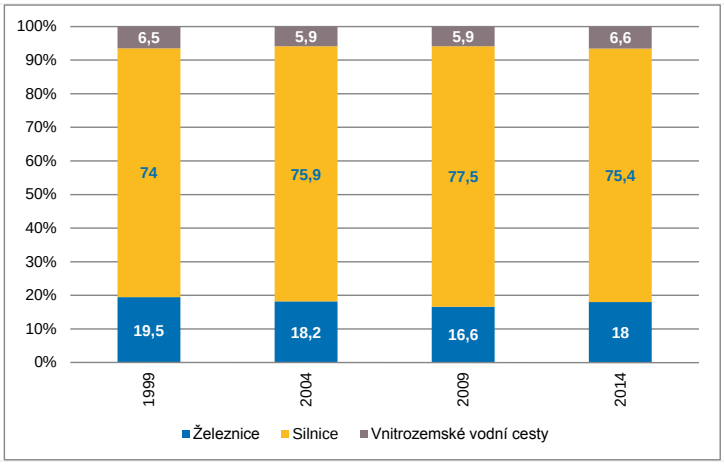


Zdroj: RMMS

Přestože výsledky v tunokilometrech jsou stále o 7 % nižší než nejvyšší úroveň v roce 2007, v roce 2014 dosáhly 417,6 miliardy tunokilometrů, což představuje 3% průměrnou míru ročního růstu. Více než 50 % nákladní dopravy v roce 2014 bylo **mezinárodní**, což dává nákladní železniční dopravě mnohem silnější evropský rozměr než je tomu v případě osobní dopravy.

Graf 4 – Modální rozdělení pozemní nákladní dopravy (%)

V roce 2014 byl podíl nákladní železniční dopravy na pozemní nákladní dopravě 18 %, což je téměř stejný podíl jako před 10 lety. Podobně jako v případě osobní dopravy existují na úrovni členských států značně odlišné trendy: k nejsilnějšímu nárůstu došlo ve Slovinsku,v Rumunsku a Maďarsku. Celkový počet tunokilometrů se ve srovnání s rokem 2009 snížil pouze v Chorvatsku, na Slovensku, v Řecku a Estonsku.



Zdroj: Statistická příručka 2016, Eurostat

4. SLUŽBY ŽELEZNIČNÍM PODNIKŮM

Přepracované znění směrnice zavedlo soubor nových pravidel týkajících se zařízení služeb a služeb souvisejících se železniční dopravou s cílem zvýšit transparentnost uplatňovaných podmínek a poplatků a zajistit nediskriminační přístup pro provozovatele. Pro trh zařízení služeb (nádraží, nákladní terminály, seřaďovací nádraží, zařízení pro sestavování vlaků, námořní a vnitrozemské přístavy, atd.) je charakteristický velký počet různých a různě velikých vlastníků a provozovatelů.

Mapování a definování zařízení představuje pro vnitrostátní regulační subjekty a pro útvary Komise stálou výzvu. Podle dostupných údajů RMMS v roce 2014 existovalo přibližně:

- 30 000 osobních nádraží,
- 3 600 nákladních terminálů,
- 1 700 seřaďovacích nádraží,
- 28 500 odstavných kolejí,
- 1 300 zařízení údržby,
- 650 zařízení přímořských a vnitrozemských přístavů, a
- 650 čerpacích stanic.

5. VÝVOJ RÁMCOVÝCH PODMÍNEK V ODVĚTVÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

5.1. Zpoplatnění infrastruktury

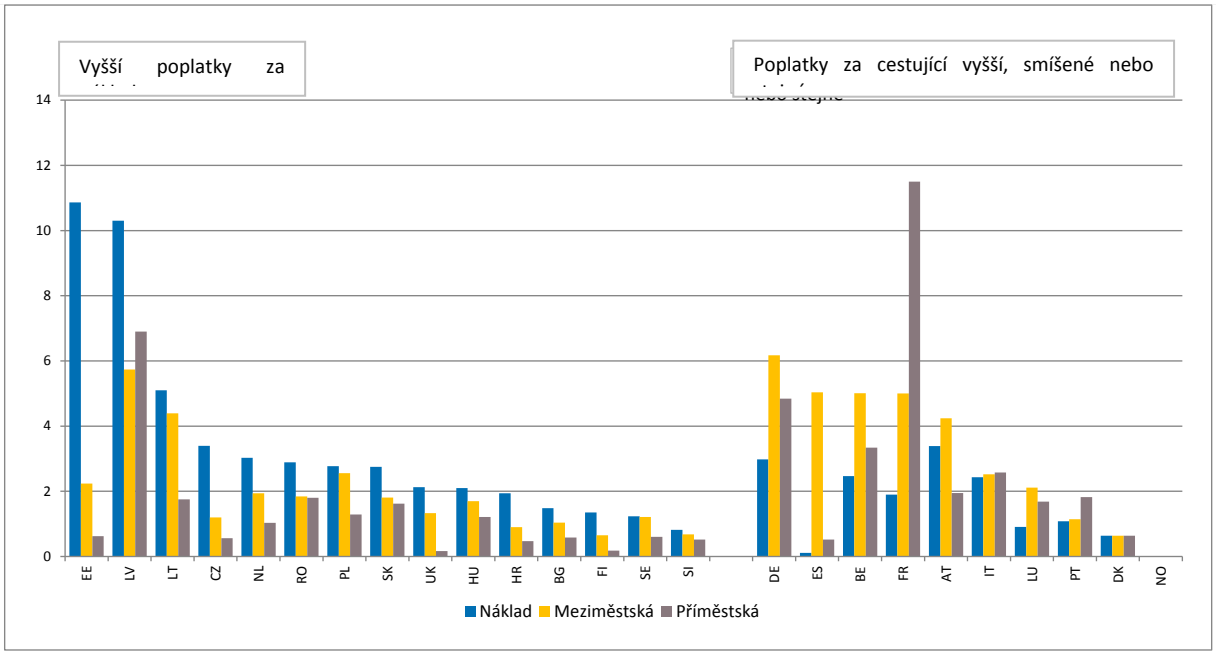
Cílem právních předpisů EU týkajících se železnic je prostřednictvím třístupňového přístupu snížit poplatky za infrastrukturu při zachování co nejlepší možné kvality infrastruktury. Za prvé, způsoby výpočtu přímých nákladů na využívání infrastruktury, které jsou základem pro minimální přístupový balík, byly v novém prováděcím nařízení (EU) 2015/909[9] harmonizovány. Za druhé, přirážky k poplatkům za přímé náklady mohou být použity pouze

[9] Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/909 ze dne 12. června 2015 o způsobech výpočtu nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy (Text s významem pro EHP) Úř. věst. L 148, 13.6.2015, s. 17.

v segmentech, které jsou schopny tyto vyšší poplatky zaplatit. Za třetí provozovatelé infrastruktur jsou vybízeni k tomu, aby využívali podmínky vlastní určitým zpoplatňovaným složkám, jako je nedostatek, rezervace, vlastnictví, environmentální poplatky a schémata výkonnosti, a optimalizovali tak využívání infrastruktury.

V důsledku těchto skutečností a dalších faktorů se tak úroveň zpoplatňování a přístup k němu mohou lišit jak v rámci systému zpoplatnění jednoho provozovatele infrastruktur, tak i mezi členskými státy.

Graf 5 – Poplatky za přístup k trati pro různé kategorie vlaků *(EUR / vlakový kilometr, použitelné pro rok 2016[10])*



Zdroj: RMMS
Poznámky: HR, DE poplatky pro rok 2014, LV aritmetický průměr min/max poplatků pro rok 2015, EL, IE žádné údaje

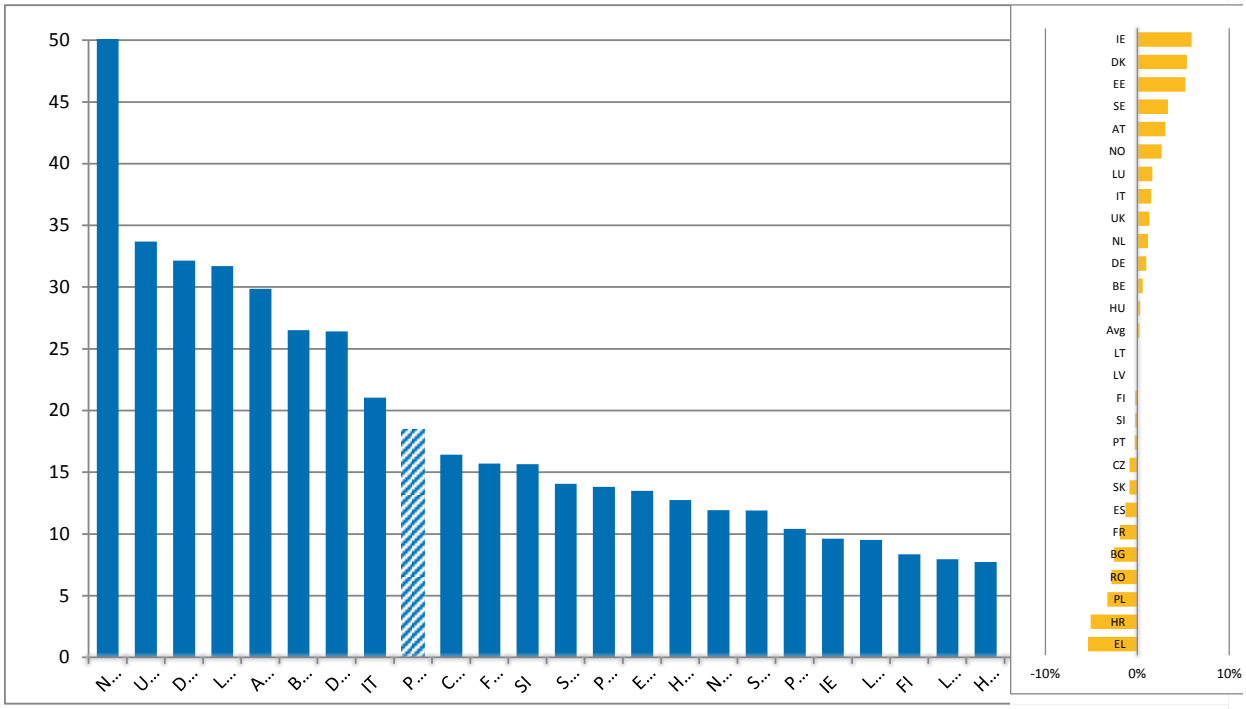
Graf 5 znázorňuje odlišné **situace v jednotlivých členských státech**. Ve většině členských států jsou poplatky za nákladní vlaky vyšší než poplatky za osobní vlaky, ale v Německu, Španělsku, Belgii, Francii, Lucembursku a Portugalsku je situace opačná. V Rakousku, Itálii, Švédsku a Dánsku mezi těmito dvěma poplatky neexistují velké rozdíly, nebo jsou výsledky smíšené. V pobaltských státech jsou poplatky za nákladní dopravu obzvláště vysoké, což je do určité míry odůvodněno vyšším povoleným zatížením náprav. Poplatky za meziměstské vlaky v Belgii, Německu, Španělsku a Francii jsou relativně vysoké, jelikož zahrnují poplatky za vyhrazené vysokorychlostní tratě. Příměstské poplatky zaznamenávají největší volatilitu (pohybují se mezi 0,17 EUR ve Spojeném království a 11,50 EUR ve Francii), jelikož jejich výše závisí na přístupu jednotlivých států ke smlouvám o veřejných službách a k financování železnic. Například ve Francii platí provozovateli infrastruktury za služby, které poskytují na základě smluv na veřejné služby, poplatek zvaný „*redevance d'accès*“ samotné regiony (namísto železničních podniků). Co se týče **vývoje poplatků**, situace je smíšená.

[10] V rámci stávajícího režimu RMMS členské státy oznamují použitelné poplatky za přístup k trati s dvouletým předstihem.

5.2. Přidělování kapacity a omezení infrastruktury

Ve Spojeném království, Lucembursku, Dánsku, Rakousku, Belgii a Německu jsou míry využití sítě přibližně o 60 % vyšší, než je průměr v EU. Mimo to Nizozemsko má zdaleka nejsaturovanější síť, v rámci níž každoročně na každý kilometr trati připadne přibližně 50 000 vlakových kilometrů. Poptávka po železnici se ve všech těchto členských státech neustále zvyšuje.

Graf 6 – Míry využití sítě *(tisíc vlakových kilometrů na kilometr trati, 2014)* a relativní změna od roku 2009



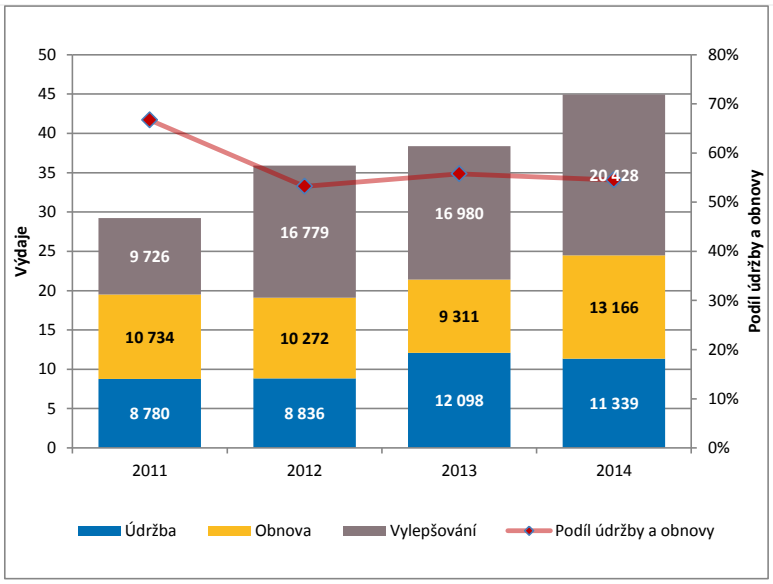
Zdroj: Eurostat a Statistická příručka 2016 (na základě výročních zpráv UIC a IRG o monitorování trhu, vnitrostátních statistik a odhadů)

Údaje RMMS pro rok 2014 ukazují, že 10 členských států označilo nějakou část své sítě za přetíženou. Aby provozovatelé infrastruktury mohli řídit kapacitu i při omezených podmínkách, používají poplatky pro případ nedostatku a různá pravidla přednosti. V roce 2016 Komise v prováděcím nařízení stanovila kritéria pro udělování a pozměňování rámcových dohod za účelem zajištění optimálního využívání infrastruktury[11].

[11] Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/545 ze dne 7. dubna 2016 o postupech a kritériích týkajících se rámcových dohod pro přidělování kapacity železniční infrastruktury, Úř. věst. L 94, 8.4.2016, s. 1.

5.3. Výdaje na infrastrukturu a financování

Graf 7 – Vývoj výdajů na infrastrukturu a podíl výdajů na údržbu a obnovu



Zdroj: RMMS

Navzdory obecnému přesvědčení o klesající veřejné podpoře výdaje na infrastrukturu neustále rostou, a to z 29 miliard EUR v roce 2011 na 45 miliard EUR v roce 2014. Výdaje na údržbu kolísají, zatímco investice do obnovy a vylepšování se neustále zvyšují. Nejméně 7 miliard EUR (neboli 16 % z celkových výdajů) bylo vynaloženo na vysokorychlostní tratě. Udržování stávající sítě, tak aby byla zachována její bezpečnost a provozní výkonnost a zajištěn spolehlivý servis, pro řadu provozovatelů infrastruktury představuje neustálou a nákladnou výzvu.

Celkové výdaje na infrastrukturu byly nejvyšší ve Spojeném království a ve Francii, kde provozovatelé infrastruktury musí dohnat roky nedostatečného investování a zároveň zde probíhají projekty výrazného vylepšování. V Německu výdaje na infrastrukturu v roce 2014 rovněž výrazně vzrostly.

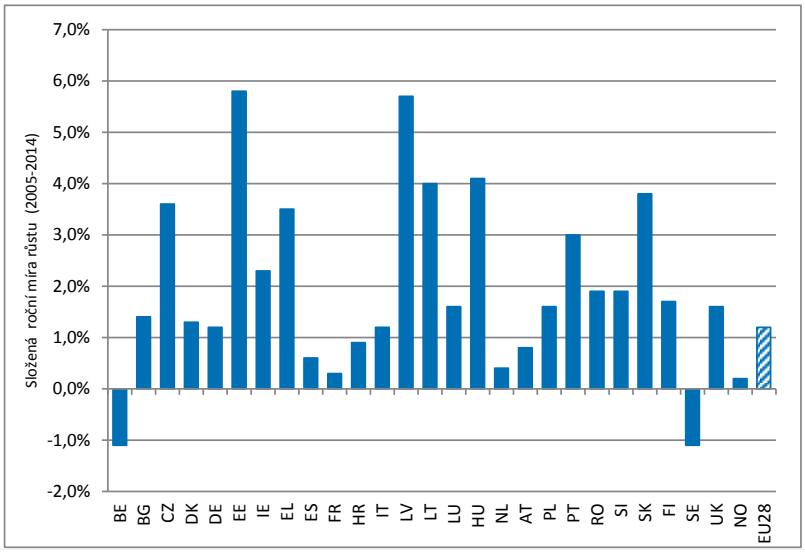
EU může investiční projekty zaměřené na železnice **spolufinancovat nebo podporovat** prostřednictvím Fondu soudržnosti, Evropského fondu pro regionální rozvoj, Nástroje pro propojení Evropy, Evropské investiční banky a Evropského fondu pro strategické investice. V rámci stávajícího finančního rámce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

5.4. Ceny a kvalita služeb pro cestující

Vzhledem k rozmanitosti služeb a tarifů jízdného je náročné posoudit **celkový vývoj cen železničních služeb** na úrovni EU. Tarify jízdného uplatňované na služby pro cestující se v členských státech výrazně liší, typy jízdenek a časové horizonty rezervací jsou často regulovány.

Železniční tarify jízdného celkově rostly relativně rychleji než v jiných typech dopravy (viz graf 8) Existují však příklady, kdy otevřená soutěž o přístup (např. v Rakousku, České republice, Německu, Itálii a Švédsku) na určitých tratích vedla ke snížení tarifů jízdného.

Graf 8 – Harmonizovaný index spotřebitelských cen: železniční doprava ve srovnání s celkovou dopravou



Zdroj: Studie společnosti Steer Davies Gleave *Ceny a kvalita služeb osobní železniční dopravy*, analýza harmonizovaného indexu spotřebitelských cen vypracovaná Eurostatem

Získat napříč jednotlivými členskými státy srovnatelné údaje o **přesnosti** je stále obtížné. Zdá se, že nejlépe si vedou členské státy s malými sítěmi určenými pro osobní dopravu nebo s nízkou mírou využití sítě. Zachovat přesnost je nejobtížnější na vytížených tratích, zejména pokud se v jejich rámci kombinují regionální a dálkové spoje a služby nákladní dopravy. Přesnost dálkových spojů bývá horší než v případě regionálních a lokálních spojů. Co se týče **spolehlivosti**, bylo v členských státech střední a západní Evropy v roce 2014 zrušeno méně než 3 % regionálních a 5 % dálkových spojů. V některých členských státech východní Evropy byly míry zrušení vyšší.

Co se týče **bezpečnosti**, železnice zůstává jedním z nejbezpečnějších způsobů dopravy. Podle Agentury Evropské unie pro železnice (dále jen „agentura“) došlo v roce 2014 v Evropě na železnici přibližně k 1 000 úmrtí. Mezi lety 2010 a 2014 se bezpečnost železnice nadále zlepšovala a počet úmrtí, vážných zranění a vážných nehod ve všech případech klesl. V roce 2013 bylo riziko úmrtí u všech osob cestujících po železnici 16krát nižší než v případě osob cestujících autem.

5.5. Služby železniční dopravy, na něž se vztahují smlouvy o veřejných službách

Více než dvě třetiny služeb pro cestující bylo v roce 2014 provozováno v rámci smluv o veřejných službách, které se používají zejména na regionálních a příměstských tratích. Ve většině členských států byly závazky veřejné služby týkající se náhrady za vlakový kilometr vyšší než 5 EUR a celková poskytnutá podpora činila přibližně 20 miliard EUR. Podíl příjmu z cestovného na celkovém příjmu se liší, přičemž v Litvě, Nizozemsku a Spojeném království dosahuje více než 90 % a v Maďarsku méně než 20 %.

5.6. Poskytování licencí

Počet aktivních železničních podniků se v roce 2014 lišil od 323 podniků v Německu po jeden ve Finsku. Počet aktivních železničních podniků se v porovnání s rokem 2013 zvýšil v Polsku, Francii, Německu a Maďarsku, zatímco v Bulharsku a Nizozemsku mírně klesl.

Poplatky za vydání licence se mohou pohybovat v rozmezí od nulového poplatku až po 70 000 EUR v závislosti na členském státě a obsahu žádosti[12]. Cílem železniční politiky EU je:

- snížit poplatky za vydávání licencí,
- urychlit lhůtu na vydávání licencí,
- zvýšit transparentnost platných licencí, a
- zajistit, že pojistné krytí pro případ nehod je poskytováno bez diskriminace za tržních podmínek.

Za tímto účelem byl v roce 2015 přijat prováděcí akt o vydávání licencí[13]. Kromě toho čtvrtý železniční balíček navrhuje vytvoření jednoho správního místa, které by sloužilo jako jediné digitální kontaktní místo v Evropě pro povolování vozidel a pro osvědčení o bezpečnosti. Cílem je zjednodušit postupy a zajistit žadatelům po celé Evropě rovné zacházení. Agentura rovněž bude v tomto procesu hrát větší úlohu a stane se celoevropským orgánem pro vydávání osvědčení o bezpečnosti.

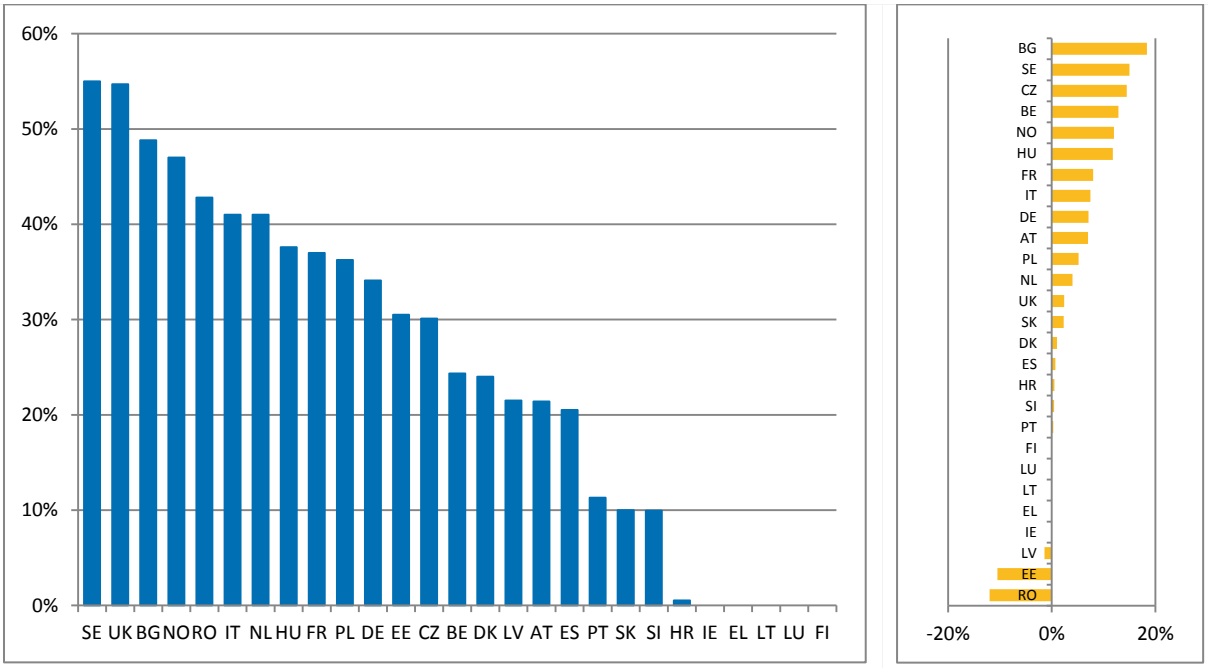
5.7. Míra otevřenosti trhu a využívání práv přístupu

K otevření **trhu nákladní železniční dopravy** v roce 2007 došlo současně s hospodářskou krizí, která těžce postihla všechny formy služeb v nákladní dopravě. Vzhledem k tomu, že téměř ve všech členských státech došlo k nárůstu podílu konkurenčních provozovatelů železnic na trhu, se zdá, že noví účastníci se s výzvami souvisejícími s krizí vyrovnali relativně lépe. Podíl konkurenčních provozovatelů nákladní dopravy na trhu se do roku 2014 v průměru více než zdvojnásobil (v roce 2006 činil 15 %). Na konci roku 2014 byla nákladní železniční doprava ve Finsku, Řecku, Irsku, Litvě a Lucembursku stále ještě ze 100 % v rukou státních držitelů.

[12] Posouzení dopadů, které je součástí návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o Agentuře Evropské unie pro železnice, SWD (2013) 8.

[13] Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/171 ze dne 4. února 2015 o některých aspektech postupu vydávání licencí železničním podnikům, Úř. věst. L 29, 5.2.2015, s. 3.

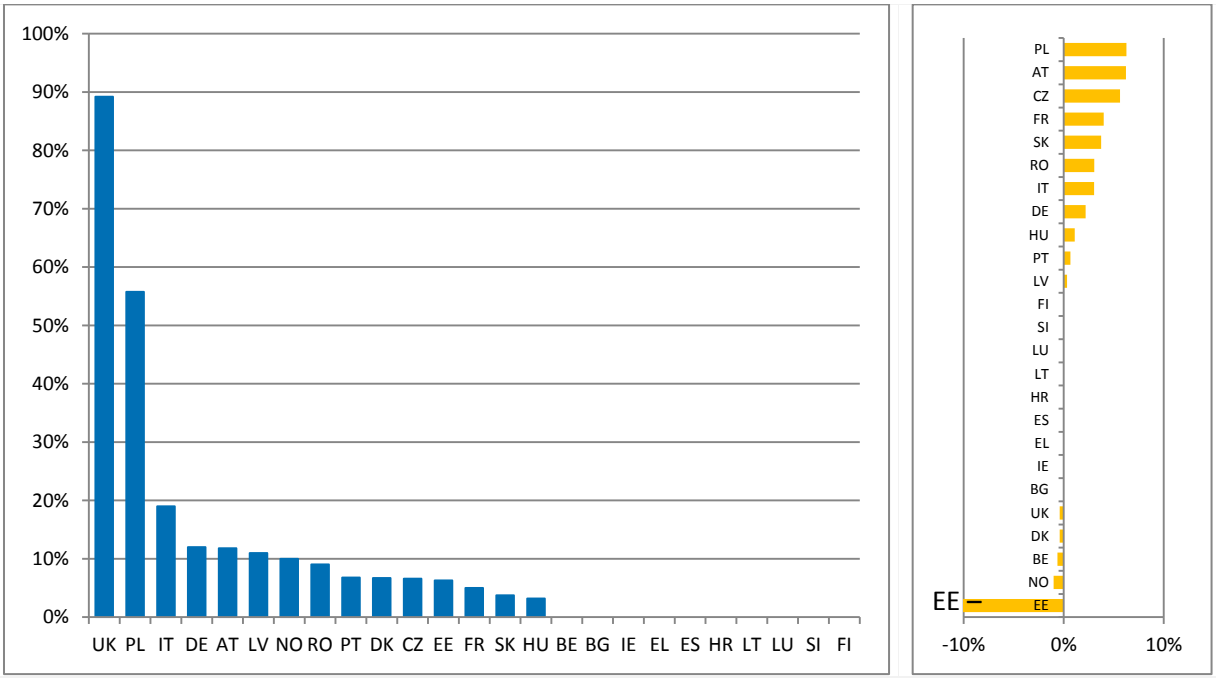
Graf 9 – Podíl konkurenčních provozovatelů nákladní železniční dopravy na trhu *(2014, % tunokilometrů)* a vývoj v letech 2011–2014 *(v procentních bodech)*



Zdroj: RMMS, 2011–2014 s výjimkou SE (pro rok 2011 použity údaje pro rok 2010), PT a SI (pro rok 2011 použity údaje pro rok 2012), LU (pro rok 2011 použity údaje pro rok 2010 a pro rok 2014 použity údaje pro rok 2012), IT údaje pro rok 2014 z výroční zprávy IRG o monitorování trhu (2016)

V případě **trhů osobní železniční dopravy** jsou podíly konkurenčních provozovatelů na trhu vzhledem k různým fázím otevřenosti trhu nižší; s výjimkou Polska a Spojeného království se ve všech členských státech nacházejí hluboko pod 20 %. Otevřená soutěž o přístup se rozvinula v Rakousku, České republice, Německu, Itálii, na Slovensku, ve Švédsku a ve Spojeném království, a to v různé míře a s různými výsledky. Konkurenční provozovatelé vstoupili na trhy osobní železniční dopravy alespoň v 15 členských státech.

Graf 10 – Podíl konkurenčních provozovatelů osobní železniční dopravy na trhu *(2014, % osobokilometrů)* a vývoj v letech 2011–2014 *(v procentních bodech)*



Zdroj: RMMS, 2011–2014, s výjimkou IE (pro rok 2014 použity údaje pro rok 2013), PT (pro rok 2011 použity údaje pro rok 2012), LU (odhad), IT údaje z výroční zprávy IRG o monitorování trhu (2016); NL a SE důvěrné.

5.8. Rozvoj zaměstnanosti a sociální podmínky

Podle údajů RMMS provozovatelé železnic a provozovatelé infrastruktury ke konci roku 2014 zaměstnávali přibližně 900 000 osob, přičemž počet zaměstnanců se mezi lety 2009 a 2014 snížil o 4 %. Tuto pracovní sílu tvoří převážně muži a podíl pracovníků nad 40 let je v řadě společností vyšší než 50 %. Stárnutí představuje problém zejména ve Španělsku, Řecku, Finsku a v Itálii[14]. Pokud jde o pozitiva, společnosti v mnoha členských státech nedávno začaly po dlouhém zmrazení náboru znovu přijímat pracovníky. V členských státech, v nichž je toto odvětví považováno za atraktivní, jsou jako výhody nejčastěji zmiňovány jisté zaměstnání, dobré platy a kariérní příležitosti v pozitivním podnikatelském prostředí.

5.9. Financování a překážky vyšší efektivity služeb železniční dopravy

Celkové náklady na železniční provoz a řízení infrastruktury v EU v roce 2012 činily přibližně 110 miliard EUR, z čehož 60 % bylo pokryto příjmy z osobní a nákladní dopravy, 30 % veřejnými dotacemi provozu a řízení sítě a zbytek jinými zdroji příjmu[15]. Rozdělení mezi náklady na provoz a infrastrukturu ve vnitrostátních železničních systémech činí v průměru 30 % ku 70 %. Vozový park kolejových vozidel pro osobní i nákladní dopravu se od roku 2009 zmenšuje. Příjmy z osobní dopravy významně vzrostly, zatímco celkové provozní náklady v reálných hodnotách převážně stagnovaly.

Zatímco odvětví železniční dopravy se téměř všude spoléhá na veřejné investice, způsob, jakým jsou tyto finanční prostředky rozdělovány, se liší a sleduje dva hlavní modely

14 UIC (2012).

15 Analýza společnosti Steer Davies Gleave, údaje pro rok 2014 nejsou dostupné.

financování[16]. Některé státy (např. Spojené království, Švýcarsko, Nizozemsko a Švédsko) přidělují dotace primárně provozovatelům infrastruktury a drží poplatky za přístup na nízké úrovni. Jiné státy (např. Francie, Belgie a Německo) dotují služby v dopravě primárně prostřednictvím smluv o veřejných službách, přičemž provozovatelé infrastruktury uplatňují vyšší poplatky za přístup.

Je zřejmé, že obchodní činnost v železničním odvětví je komplexní a vícerozměrová a porovnávání vnitrostátních systémů často není smysluplné. Nicméně se zdá, že panuje všeobecná shoda, že evropské železnice mají problém s náklady, kvalitou služeb a podílem na trhu. Ve většině členských států se již používají různé ukazatele sloužící ke sledování výkonu železniční dopravy (např. ve smluvních dohodách, schématech výkonnosti a smlouvách o veřejných službách). Nicméně úkolem, jenž před námi stojí, je dohodnout se na základě návrhů pocházejících z tohoto odvětví na harmonizovaných opatřeních v celé EU. Za tímto účelem organizace z tohoto odvětví ve spolupráci s útvary Komise zahájily několik iniciativ, jejichž účelem je měřit a hodnotit výkonnost (např. hodnocení nejlepší praxe prováděné platformou PRIME[17] a sledování výkonu v koridorech pro nákladní železniční dopravu za pomoci organizace RailNetEurope).

6. PROVÁDĚNÍ PRÁVNÍHO A INSTITUCIONÁLNÍHO RÁMCE

Ustanovení čl. 15 odst. 4 přepracovaného znění směrnice požaduje, aby Komise předložila zprávu o potřebě vytvoření dalších právních předpisů, která by měla tvořit závěrečný prvek zprávy o železničním trhu. Z uvedených důvodů tento oddíl shrnuje probíhající a plánované legislativní iniciativy Komise v odvětví železniční dopravy, které vycházejí z analýzy provedené v této zprávě a v doprovodném pracovním dokumentu útvarů Komise.

Během posledních dvou desetiletí evropští zákonodárci značně rozvinuli *acquis* EU týkající se železniční dopravy, který podporuje **konkurenceschopnost** a **otevření trhu**. Jednotící myšlenkou je přesvědčení, že větší hospodářská soutěž vytvoří účinnější odvětví, které bude lépe reagovat na potřeby zákazníků. Současně byla přijata opatření pro zlepšení **interoperability** a **bezpečnosti** vnitrostátních sítí a pro podporu rozvoje integrovaného železničního systému umožňujícího vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, jak je uvedeno v bílé knize o dopravě z roku 2011[18].

Období strukturálních změn v odvětví železniční dopravy by mělo být uzavřeno přijetím a provedením čtvrtého železničního balíčku. Technický pilíř čtvrtého železničního balíčku, který přezkoumával a optimalizoval předpisový rámec týkající se interoperability a bezpečnosti a posílil roli agentury, byl již přijat. Očekává se, že tržní pilíř, který zajišťuje nezávislost provozovatelů železniční infrastruktury a zvyšuje otevřenost trhů pro vnitrostátní služby pro cestující, by měl být společnými normotvůrci schválen do konce roku 2016.

Na železničním trhu došlo k pozitivnímu vývoji, jako například k nárůstu objemu cestujících, ke zvýšení investic do infrastruktury, jakož i k postupnému otevírání vnitrostátních železničních trhů. Je nicméně zřejmé, že současným tempem nebude možné dosáhnout cílů

---

16 Tematická zpráva *Solid Infrastructure Financing for an Efficient Rail System (Spolehlivé financování infrastruktury za účelem účinného železničního systému)*, http://www.inno-v.nl/wp-content/uploads/2015/03/24022015-Issue-Paper-pour-envoi.pdf.

17 Platforma pro provozovatele železniční infrastruktury v Evropě https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/en.

18 Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (COM(2011) 144).

pro odvětví železniční dopravy stanovených v bílé knize o dopravě z roku 2011. Kromě toho Evropský účetní dvůr ve své zprávě „Železniční nákladní doprava v EU: stále není na správné cestě“[19] uvádí, že výkon nákladní železniční dopravy v EU je i nadále neuspokojivý. Otevřením trhu se dosáhlo nerovnoměrného pokroku a k dosažení jednotného evropského železničního prostoru je stále ještě daleko.

Pozornost Komise se v této souvislosti v příštích letech zaměří na provádění stávajících právních předpisů, které přinesou požadované zlepšení výkonu. Transpozice a provádění přepracovaného znění směrnice se nachází v závěrečné fázi a přípravy na provádění technického pilíře čtvrtého železničního balíčku byly zahájeny. Útvary Komise prostřednictvím fór, jako je evropská síť železničních regulačních subjektů, platforma PRIME a RU Dialogue úzce spolupracují s agenturou, členskými státy, vnitrostátními regulačními subjekty a zúčastněnými stranami z odvětví železniční dopravy, aby se zajistilo, že právní předpisy Unie budou prováděny co nejúčinněji a odvětví jim bude rozumět.

Útvary Komise pokračují v přípravách prováděcího aktu o přístupu ke službám a zařízením služeb (článek 13 přepracovaného znění směrnice), aktu v přenesené pravomoci o pravidlech pro časový rozvrh (příloha VII přepracovaného znění směrnice) a zahájily revizi technických specifikací pro interoperabilitu pro hluk,[20] nařízení o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě[21] a směrnice o kombinované dopravě[22]. Kromě toho probíhající hodnocení směrnice o železniční nákladní dopravě[23] a směrnice o strojvedoucích[24] mohou v nadcházejících letech vést k aktualizaci těchto aktů.

Kromě toho probíhají opatření týkající se výzev, jimž odvětví čelí, včetně provádění hlavních směrů TEN-T, zavádění evropského systému řízení železničního provozu, získávání financování pro projekty železniční infrastruktury, využívání možností, které skýtají digitální technologie a zahájení projektů v rámci Shift2Rail. Kromě toho útvary Komise i nadále spolupracují s odvětvím v oblastech bezpečnosti železnic, multimodality a zajišťování rovnějších podmínek napříč všemi typy dopravy, včetně účinného uplatňování zásad uživatel platí / znečišťovatel platí.

---

19 http://www.eca.europa.eu/cs/Pages/NewsItem.aspx?nid=6971.

20 Nařízení Komise (EU) č. 1304/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“, Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 421.

21 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.

22 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.

23 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.

24 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.