



V Bruselu dne 13.9.2023
COM(2023) 510 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

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

{SWD(2023) 288 final}

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

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

1. HLAVNÍ ZJIŠTĚNÍ

Spolehlivé sledování železničního trhu má zásadní význam pro pochopení vývoje na trhu a přijímání kvalifikovaných politických rozhodnutí.

Tato zpráva zahrnuje údaje do roku 2020, včetně dopadu pandemie COVID-19 na odvětví.

Pro období 2015–2020 existuje několik hlavních zjištění.

- V letech 2015 až 2019 vzrostla osobní doprava z hlediska osobokilometrů v průměru o 3 % ročně. V roce 2020 však počet ujetých kilometrů prudce klesl o 46 %, a to v důsledku opatření souvisejících s pandemií COVID-19, včetně omezení cestování¹.
- V letech 2015 až 2019 rostla z hlediska tunokilometrů i nákladní doprava, a to každoročně o 3 %. Železniční nákladní doprava byla pandemií rovněž ovlivněna, ale v menší míře než osobní železniční doprava, a v letech 2019 až 2020 zaznamenala pokles o 8 %.
- Mezi lety 2015 a 2019 se ve většině zemí mírně zvýšil podíl cestujících přepravovaných po železnici. V roce 2020 však v důsledku pandemie tento podíl klesl o 2,4 procentního bodu. Pandemie měla dopad jak na poptávku po železniční dopravě (individuální preference vedoucí k většímu využívání individuálních dopravních prostředků), tak na její nabídku (zrušení některých komerčních vlaků).
- Délka vysokorychlostní sítě se mezi lety 2015 a 2020 zvýšila o téměř 1 500 km, zatímco počet osobokilometrů na vysokorychlostních linkách se v roce 2020 drasticky snížil v důsledku omezení cestování v souvislosti s pandemií. Údaje za rok 2019 však ukazují slibný vývoj v počtu osobokilometrů. Pokud by trend nárůstu počtu osobokilometrů v letech 2015–2019 pokračoval, byly by cíle stanovené ve strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu ohledně počtu cestujících využívajících vysokorychlostní dopravu v letech 2030 a 2050 splněny a překročeny.
- V roce 2020 měly železniční podniky 1 192 aktivních licencí, což je o 100 licencí více než v roce 2018.
- Průměrný podíl nových účastníků na trhu vůči stávajícím provozovatelům v roce 2020 činil:
 - 46 % trhů železniční nákladní dopravy, což je o 11 procentních bodů více než v roce 2015,

¹ Předběžné údaje shromážděné pro rok 2021 ukazují na postupné oživení z hlediska objemu u osobní i nákladní železniční dopravy.

- 14 % trhů přepravy cestujících (závazky veřejné služby a komerční služby společně), což je o 2 procentní body více než v roce 2015.
- Železnice je i nadále jedním z nejbezpečnějších druhů dopravy.
- Na konci roku 2020 bylo v odvětví železniční dopravy zaměstnáno více než 910 000 osob. V porovnání s rokem 2018 se jedná o mírný pokles.

2. METODIKA

Jedná se o osmé vydání zprávy o sledování železničního trhu, kterou Komise každé dva roky předkládá Evropskému parlamentu a Radě podle čl. 15 odst. 4 směrnice 2012/34/EU². Jejím účelem je poskytnout přehled o hlavním vývoji na železničním trhu v souvislosti s politikou EU v této oblasti³. Osmá zpráva se zaměřuje především na vývoj v období 2015 až 2020, přičemž uvádí odkazy na údaje z roku 2019, aby zdůraznila dopady pandemie COVID-19, a na trendy a vývoj politiky přesahující sledované období až do data vypracování této zprávy.

Kromě údajů z monitorování železničního trhu (dále jen „RMMS“) předložených členskými státy a Norskem vychází tato zpráva také z příspěvků ve statistické příručce *Doprava EU v číslech*⁴, ze zpráv Agentury Evropské unie pro železnice⁵, z údajů Eurostatu⁶, ze statistik shromážděných různými odvětvovými organizacemi a z prezentací a studií. Pokud je jediným zdrojem nařízení o RMMS, posuzuje zpráva vývoj v období 2015–2020, aby byla zajištěna srovnatelnost údajů. Při použití jiných zdrojů zpráva uvádí i vývoj za delší období.

Souhrnné údaje a průměry se týkají EU-27 (stávajícího počtu členských států EU⁷).

3. ŽELEZNICE A UDRŽITELNOST

Železniční doprava od roku 1990 téměř nepřetržitě snižuje své přímé emise skleníkových plynů, přičemž v roce 2020 přepravovala přibližně 11,5 % nákladu a 5,1 % cestujících ze všech druhů dopravy v rámci EU. Zatímco v letech 1990–2019 železniční doprava neustále snižovala své emise, nákladní doprava po železnici vzrostla z hlediska tunokilometrů o téměř 10 % a počet osobokilometrů se zvýšil přibližně o 35 %. Železniční doprava je obecně relativně méně znečišťující a energeticky účinnější než jiné druhy motorové dopravy. V roce 2020 železniční doprava představovala 0,4 % emisí skleníkových plynů z dopravy a emisí CO₂ a 1,9 % spotřeby energie v dopravě v EU-27. Aby bylo dosaženo cílů Zelené dohody pro Evropu, je třeba, aby na železnici přešel větší podíl osobní a nákladní dopravy.

4. ŽELEZNIČNÍ SÍŤ EU

Celková délka železniční sítě EU-27 v roce 2020 činila přibližně 201 000 kilometrů tratí (o 0,4 % méně než v roce 2015). Elektrifikovalo se asi 57 % sítě EU, což od roku 2015 představuje nárůst o 2 410 kilometrů elektrifikovaných tratí (+2,2 %).

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 zveřejňuje Agentura Evropské unie pro železnice výroční zprávy o bezpečnosti a interoperabilitě železnic.

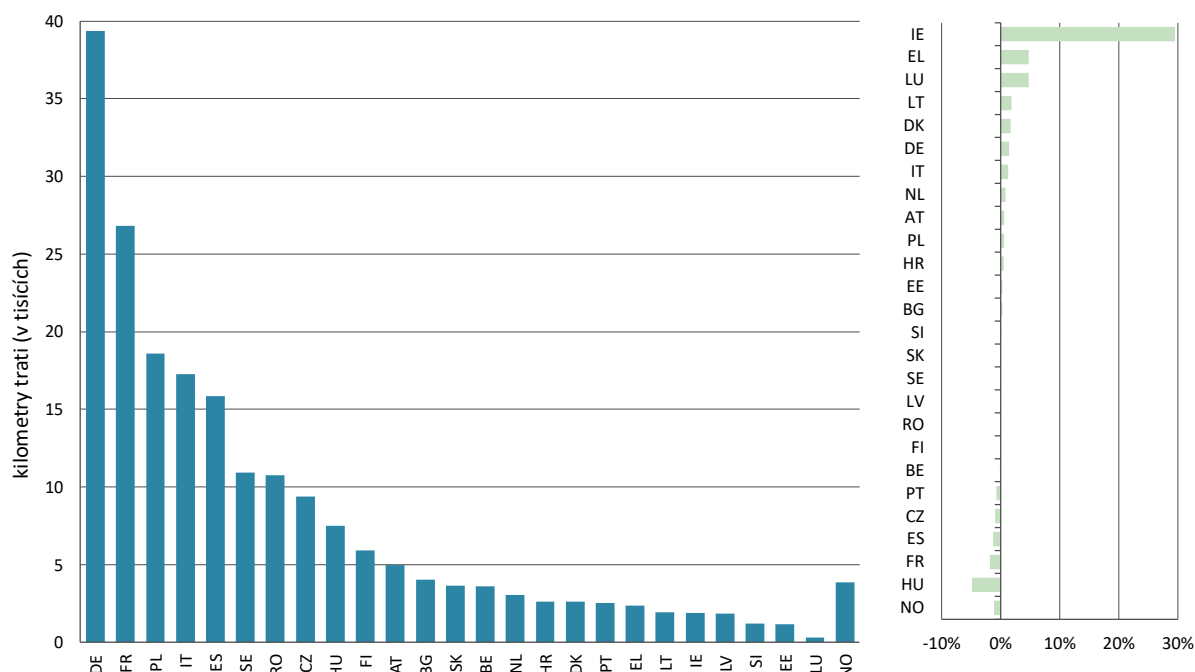
⁴ <https://op.europa.eu/cs/publication-detail/-/publication/da0cd68e-1fdd-11eb-b57e-01aa75ed71a1>

⁵ <https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/corporate-publications>

⁶ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database?language=cs>

⁷ Norsko se účastní sledování železničního trhu, jeho údaje však nejsou zahrnuty do součtů a průměrů EU.

Graf 1: Délka vnitrostátních sítí podle zemí (v tisících kilometrů trati, v roce 2020) a relativní změna (2015–2020)



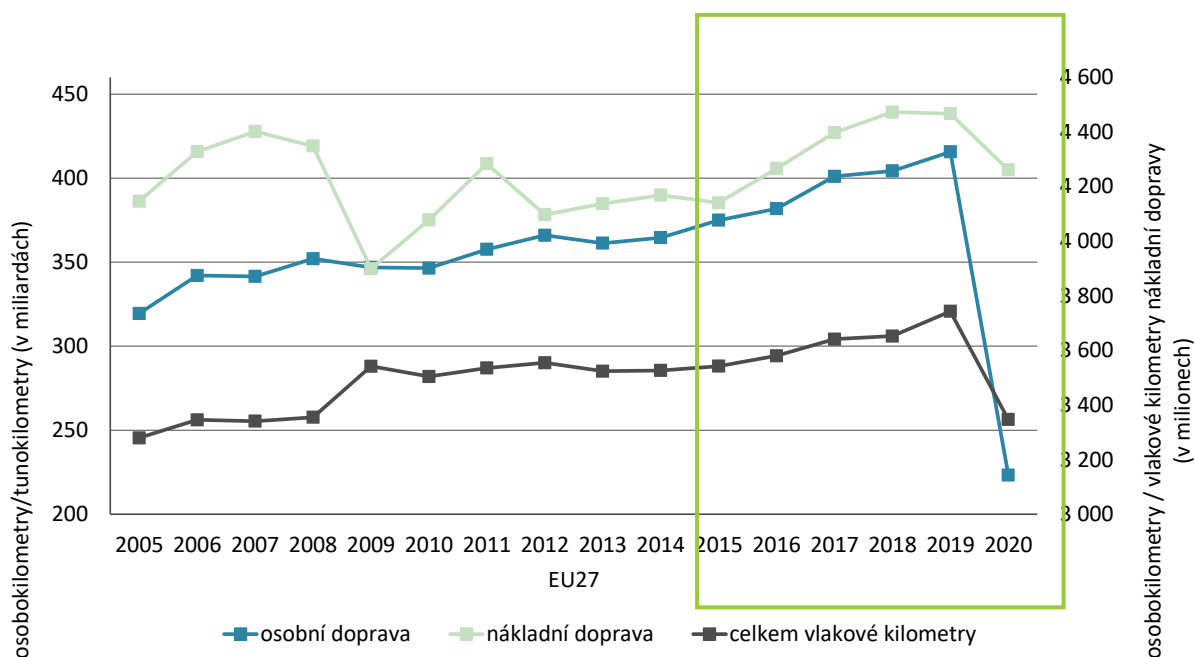
Zdroj: Statistická příručka, 2022.

Vysokorychlostní železniční síť EU na konci roku 2020 zahrnovala přes 11 500 kilometrů, což je od roku 2015 nárůst o 14,5 %. Pokud by současný trend rozšiřování sítě v příštích desetiletích pokračoval, délka vysokorychlostní sítě by se v období 2015–2030 zvýšila přibližně o 50 % a v období 2015–2050 by vzrostla dvaapůlkrát. Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu stanovila ambiciózní cíle pro vysokorychlostní železniční dopravu, která by se měla v porovnání s rokem 2015 do roku 2030 zdvojnásobit a do roku 2050 ztrojnásobit.

5. VÝVOJ SLUŽEB ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Po mírném nárůstu objemu dopravy v posledních deseti letech byl v roce 2020 celkový počet vlakových kilometrů v EU (v osobní i nákladní dopravě) vážně ovlivněn pandemií COVID-19. Z hlediska vlakových kilometrů došlo v roce 2020 v porovnání s rokem 2019 k poklesu nákladní dopravy o 8 %. Osobní doprava byla zasažena výrazněji, neboť její objem klesl ve srovnání s rokem 2019 téměř o polovinu (46 %). Zdá se však, že nedávný vývoj na trhu naznačuje návrat k úrovním před pandemií a v některých segmentech dokonce na vyšší úroveň nabídky a poptávky ve srovnání s dobou před pandemií COVID-19.

Graf 2: Objemy osobní a nákladní dopravy (osobokilometry, tunokilometry a vlakové kilometry, 2005–2020)



Zdroj: RMMS, 2022. Doplnující údaje z různých dalších zdrojů a odhadů. Údaje pro RO za rok 2014 a pro PT za rok 2020 byly opraveny kvůli chybě v rozsahu. Údaje pro RO za rok 2015, LU za roky 2015, 2016 a 2019, HU za rok 2016, HR za rok 2019, NL za rok 2019, LV za rok 2020 a PL za rok 2020 jsou odhady Komise.

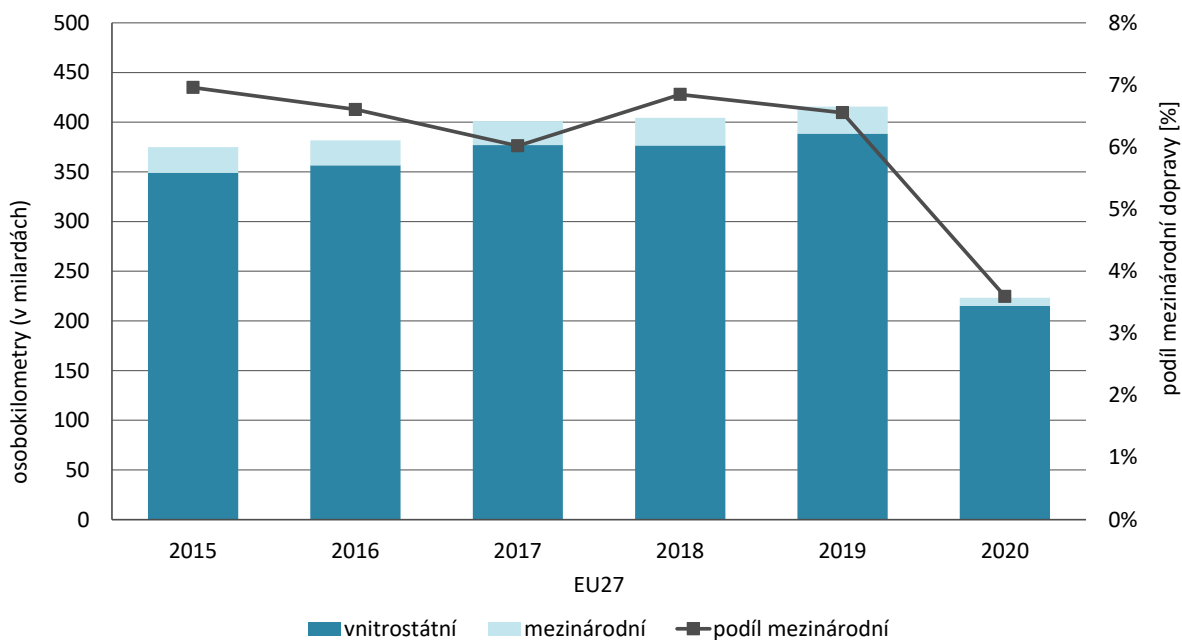
V roce 2020 bylo po železnici přepraveno přibližně 1,4 miliardy tun nákladu a 4,2 miliardy cestujících.

Pandemie dále zvýraznila převážně vnitrostátní rozměr osobní železniční dopravy. Zatímco před pandemií dosahoval podíl mezinárodní osobní dopravy v letech 2015 až 2019 přibližně 7 %, v roce 2020 se snížil na méně než 4 %. Studie z roku 2021⁸ identifikovala hlavní překážky přeshraniční železniční dopravy na dlouhé vzdálenosti, mezi něž patří variabilita poplatků za infrastrukturu, kapacita železniční infrastruktury pro uspokojení poptávky, nedostatek vhodných kolejových vozidel, roztržitost systémů prodeje jízdenek a vymáhání práv cestujících. [Akční plán podporu dálkové a přeshraniční osobní železniční dopravy](#)⁹ předložený Komisí stanovil soubor opatření k překonání těchto překážek pro služby dálkové a přeshraniční osobní železniční dopravy.

⁸ <https://op.europa.eu/cs/publication-detail/-/publication/34244751-6ea3-11ec-9136-01aa75ed71a1>

⁹ https://transport.ec.europa.eu/news/action-plan-boost-passenger-rail-2021-12-14_en

Graf 3: Vývoj objemu osobní železniční dopravy (vnitrostátní, mezinárodní a podíl mezinárodní dopravy na celkové dopravě) (v miliardách osobokilometrů, 2015–2020)

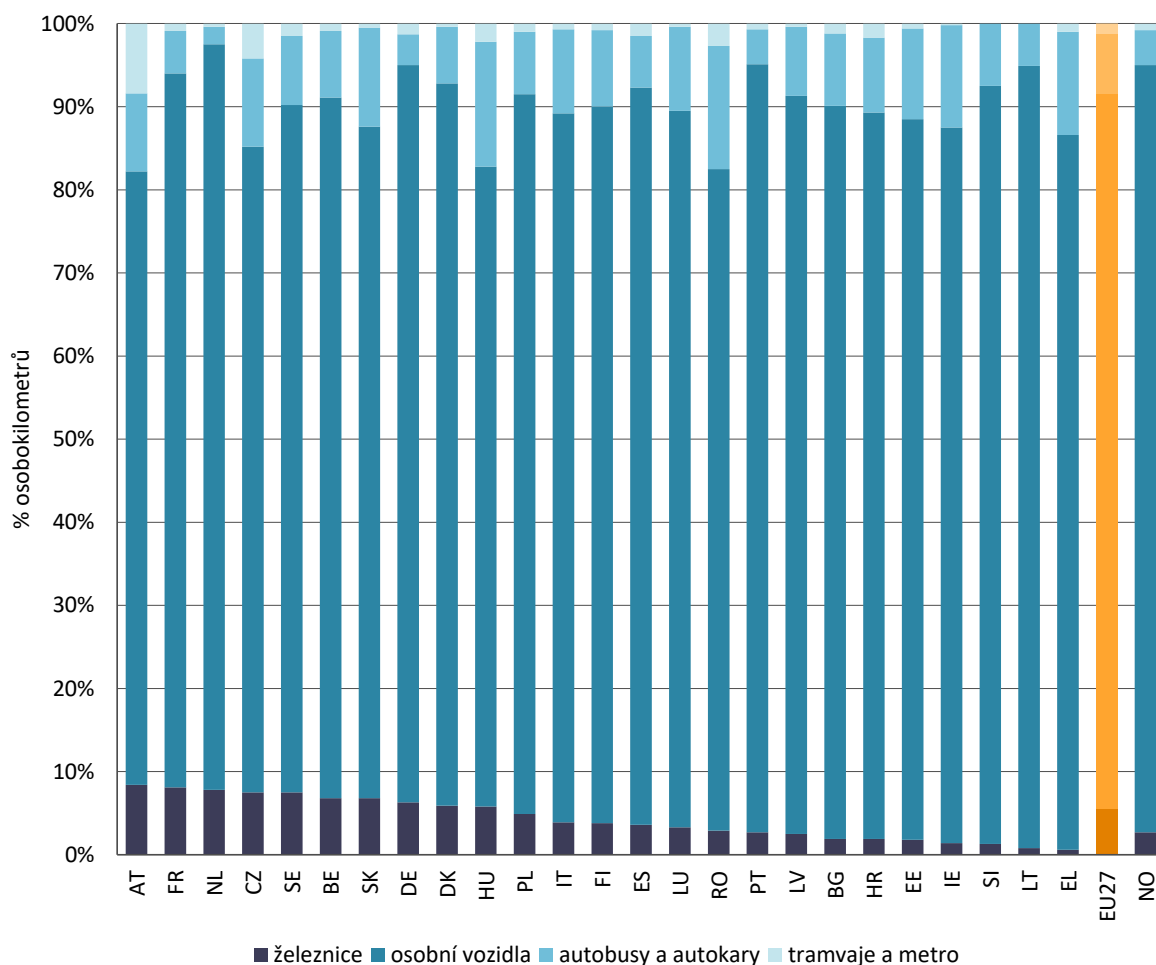


Zdroj: RMMS, 2022. Údaje pro RO za rok 2015, LU za rok 2015, NL za rok 2019 a HR za rok 2019 jsou odhady Komise.

Tendence Evropanů využívat pro cestování železniční dopravu představovala v roce 2020 v průměru 500 osobokilometrů na obyvatele, což představuje oproti roku 2019 (934 km) výrazný pokles.

Mezi lety 2015 a 2019 se průměrný podíl železniční dopravy na celkové dopravě zvýšil ze 7,6 % na 7,8 %. V roce 2020 se však v důsledku pandemie podíl železnice snížil o 2,4 procentního bodu, neboť lidé začali ve větší míře využívat osobní automobily.

Graf 4: Modální rozdělení pozemní osobní dopravy podle zemí (% v roce 2020) a změna procentních bodů železniční dopravy (2015–2019 a 2019–2020)

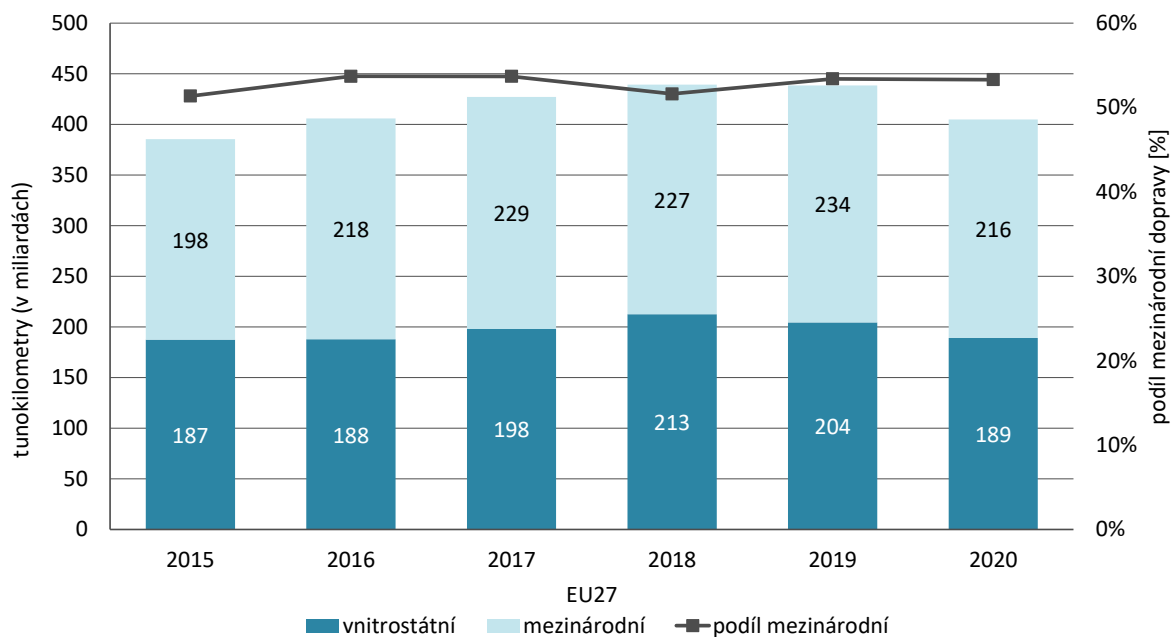


Zdroj: Statistická příručka, 2022; kromě CY a MT.

Celková nákladní železniční doprava vzrostla z 385 miliard tunokilometrů v roce 2015 na 404 miliard tunokilometrů v roce 2020, včetně poklesu o 33 miliard tunokilometrů mezi roky 2019 a 2020. Pokud se podíváme na vývoj mezi lety 2009 a 2019, nárůst v miliardách tunokilometrů činil téměř 27 %. Pokud by tento rostoucí trend zůstal udržitelný ve stejném rozsahu i v příštích desetiletích, mohl by být splněn (a dokonce mírně překročen) milník strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, kterým je zvýšení nákladní železniční dopravy o 50 % do roku 2030 a její zdvojnásobení mezi lety 2015 a 2050.

Podíl mezinárodní železniční nákladní dopravy zůstal trvale nad úrovní 50 %, což ukazuje na výrazně menší dopad pandemie na mezinárodní spoje nákladní železniční dopravy ve srovnání s mezinárodními spoji osobní železniční dopravy.

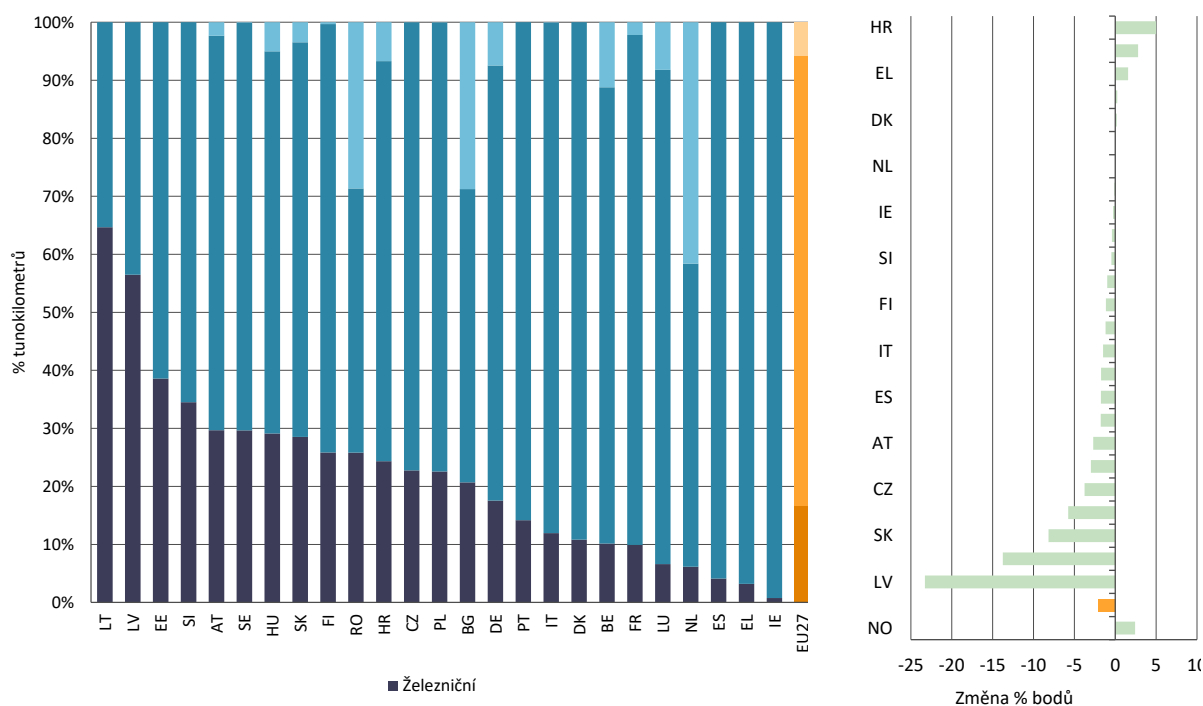
Graf 5: Vývoj objemu železniční nákladní dopravy (vnitrostátní, mezinárodní a podíl mezinárodní dopravy na celkové dopravě) (v miliardách tunokilometrů, 2015–2020)



Zdroj: RMMS, 2022. Údaje pro LU za roky 2015 a 2019, RO za rok 2015, HU za rok 2016, LV za rok 2020 a PL za rok 2020 jsou odhady Komise.

Silniční doprava zaujímá v celkové pozemní nákladní dopravě v EU-27 dominantní postavení a její podíl v období 2015–2020 soustavně přesahuje 70 %. Ve stejném období se podíl železniční dopravy snížil z 18,9 % na 16,7 %, přičemž mezi jednotlivými zeměmi existují značné rozdíly.

Graf 6: Modální rozdělení pozemní nákladní dopravy podle zemí (% v roce 2020) a změna procentních bodů železniční dopravy (2015–2020)



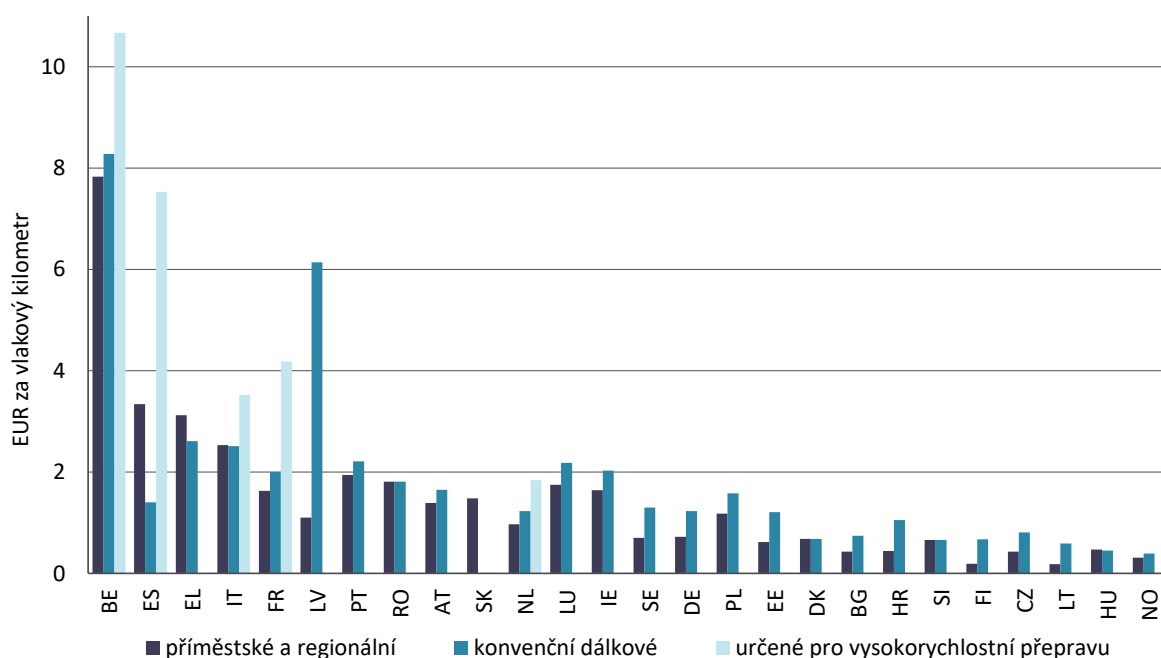
Zdroj: Statistická příručka, 2022.

6. VÝVOJ RÁMCOVÝCH PODMÍNEK V ODVĚTVĚ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

6.1 Zpoplatnění infrastruktury

Poplatky za přístup k trati v případě vysokorychlostních vlaků (bez přírážek) byly v průměru vyšší než u jiných druhů osobní dopravy.

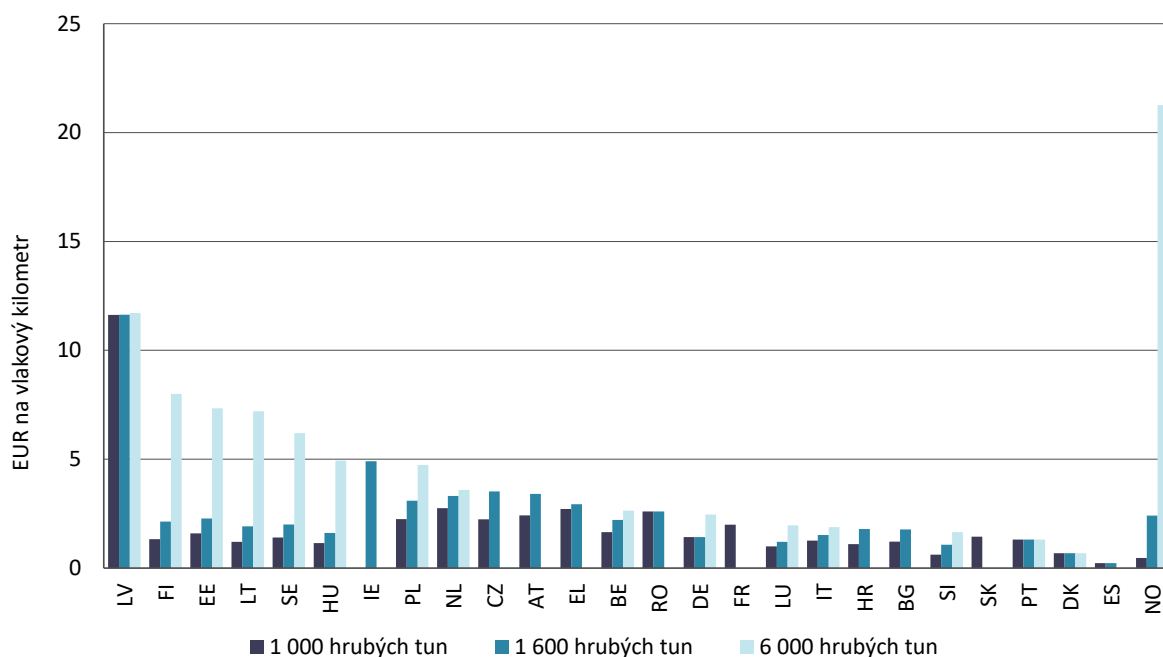
Graf 7: Poplatky za přístup (bez přírážek) pro různé kategorie osobních vlaků podle zemí (EUR za vlakový kilometr, 2020)



Zdroj: RMMS, 2022.

Poplatky za náklad (bez přírážek) jsou sledovány ve třech různých maximálních hrubých tonážích (1 000, 1 600 a 6 000). Ve většině členských států se poplatky za přístup zvyšují s velikostí vlaků, i když ne nutně úměrně jeho tonáži.

Graf 8: Poplatky za přístup (bez přírážek) pro různé kategorie nákladních vlaků podle zemí (EUR za vlakový kilometr, 2020)



Zdroj: RMMS, 2022.

U vysokorychlostních vlaků poplatky za přístup k trati v celé EU soustavně klesaly.

S cílem zmírnit hospodářský dopad pandemie COVID-19 umožnilo nařízení (EU) 2020/1429, přijaté v říjnu 2020, dočasně zmírnit pravidla pro poplatky¹⁰. Toto opatření se v souvislosti s klesajícím objemem dopravy ukázalo jako přínosné pro snížení finanční zátěže odvětví železniční dopravy – zejména pro železniční podniky působící v oblasti osobní dopravy.

6.2 Přidělování kapacity a omezení infrastruktury

V roce 2020 činila celková kombinovaná intenzita využívání sítě v EU-27 (nákladní a osobní vlaky) 16,73 tis. vlakových kilometrů na kilometr trati. To je výrazně méně než v letech před pandemií COVID-19.

Celková délka tratí prohlášených za přetížené se od roku 2015 neustále zvyšuje a v roce 2020 prudce vzrostla. Ačkoli ve většině členských států došlo v daném období k nárůstu, prudký nárůst délky přetížených tratí je do značné míry způsoben změnou kritérií používaných v Itálii pro označení úseku za přetížený.

V případech přetížení jsou členskými státy nejčastěji upřednostňovány služby poskytované v rámci závazků veřejné služby a následují je služby mezinárodní osobní dopravy. Nákladní doprava se málokdy stává nejvyšší prioritou.

K překonání nekompatibility mezi staršími vnitrostátními systémy řízení vlaků se zavádí

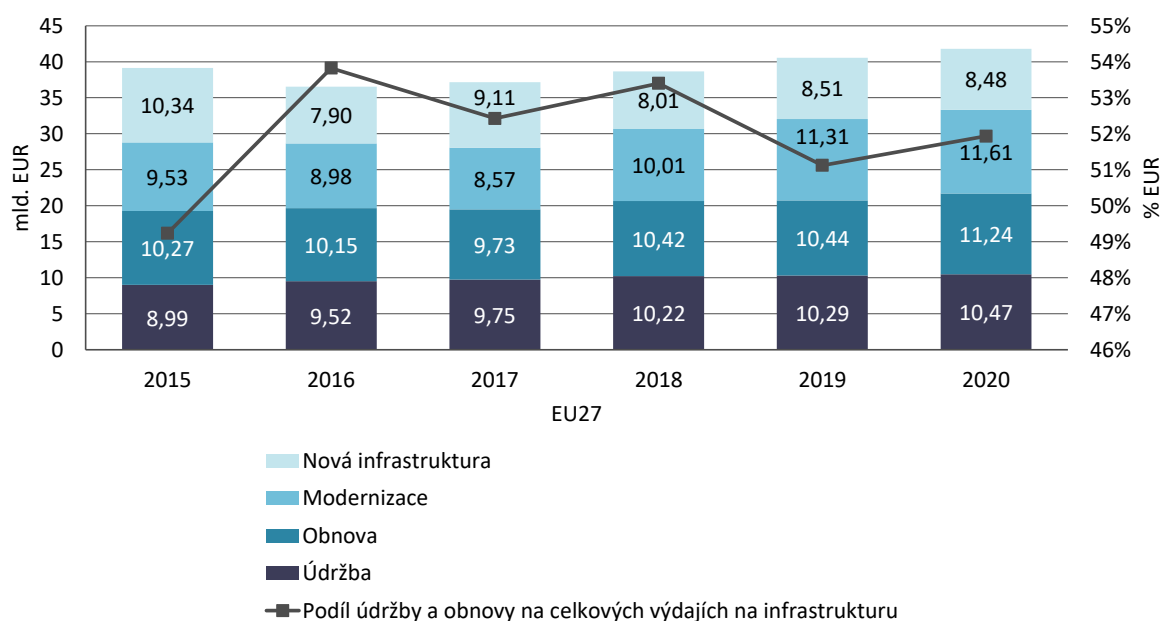
¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1429 ze dne 7. října 2020, kterým se stanoví opatření pro udržitelný železniční trh s ohledem na rozšíření onemocnění COVID-19 (Úř. věst. L 333, 12.10.2020, s. 1).

společný evropský signalizační systém – Evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS). Podle evropského prováděcího plánu systému ERTMS¹¹ by měl být tento signalizační systém do roku 2023 zaveden na 15 682 kilometrech tratí. Systém byl dosud instalován na 5 906 kilometrech plánované délky tratí (tj. 38 %), což představuje oproti plánu značné zpoždění, neboť zavedení dosažené do konce roku 2019 představovalo přibližně 78 % plánovaného cíle.

6.3 Výdaje na infrastrukturu a její financování

Celkové výdaje na infrastrukturu vzrostly z 39,1 miliardy EUR v roce 2015 na 41,8 miliardy EUR v roce 2020. V roce 2020 připadalo 25 % výdajů na údržbu, 27 % na obnovu, 28 % na modernizaci a 20 % na investice do nové infrastruktury.

Graf 9: Výdaje na infrastrukturu a podíl výdajů na údržbu a obnovu (v miliardách EUR, 2011–2020)



Zdroj: RMMS, 2022.

V roce 2020 v EU-27:

- celkové výdaje na údržbu a obnovu činily 21,7 miliardy EUR, a představovaly tak 52 % celkových výdajů, přičemž mezi jednotlivými zeměmi panovaly značné rozdíly,
- vnitrostátní rozpočty se podílely na celkových výdajích ze 69 %, přičemž spolufinancování ze strany EU představovalo 8 %. Zbývající část finančních prostředků pocházela z jiných zdrojů, včetně úvěrů, kapitálového financování a poplatků. Po roce 2020 pravděpodobně dojde ke zvýšení podílu financování ze strany EU na celkových

¹¹ 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).

výdajích na železniční dopravu, a to prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy, politiky soudržnosti a Nástroje pro oživení a odolnost.

6.4 Kvalita služeb železniční dopravy

Bezpečnost zůstává hlavní prioritou rozvoje jednotného evropského železničního prostoru. Agentura Evropské unie pro železnice (ERA) sleduje pokrok v oblasti bezpečnosti a interoperability železničního systému EU. Ve své zprávě za rok 2022¹² agentura ERA opět poukazuje na to, že evropské železnice patří ve srovnání s ostatními druhy dopravy k nejbezpečnějším na světě¹³. Cestování autem je podle odhadů asi 44krát rizikovější než cestování vlakem.

Průměrná přesnost regionální a místní osobní dopravy¹⁴ klesla z 93,1 % v roce 2015 na 88,7 % v roce 2020. Průměrná přesnost dálkové a vysokorychlostní osobní dopravy rovněž klesla, a to z 84,9 % v roce 2015 na 82,6 % v roce 2020.

Průměrná spolehlivost¹⁵ místní a regionální osobní dopravy se mezi lety 2015 a 2020 snížila, přičemž podíl zrušených spojů vzrostl z 1,4 % na 4,0 %. Průměrná spolehlivost dálkové a vysokorychlostní osobní dopravy se mezi lety 2015 a 2020 rovněž snížila, přičemž podíl zrušených spojů vzrostl z 1,5 % na 6,0 %. U obou ukazatelů však ke zhoršení výkonnosti došlo v roce 2020 oproti roku 2019, což je přímý důsledek pandemie COVID-19.

U železniční nákladní dopravy mezi lety 2015 a 2020 průměrná přesnost¹⁶ mírně klesla, a to z 65 % na 64,1 % u vnitrostátních spojů, zatímco u mezinárodních spojů vzrostla ze 44,2 % na 47,4 %.

Ve stejném období se mírně snížila spolehlivost vnitrostátních spojů, přičemž podíl zrušených spojů vzrostl z 6,6 % na 7,4 %, zatímco podíl zrušených mezinárodních spojů se snížil z 15,5 % v roce 2015 na 8,9 % v roce 2020.

6.5 Smlouvy o veřejných službách

V roce 2020 představovala osobní doprava se závazky veřejné služby v průměru 64 % z celkových osobokilometrů ujetých v EU-27, což je nárůst oproti 60 % zaznamenaným v roce 2019. Nárůst podílu osobní dopravy poskytované v rámci závazků veřejné služby lze přisoudit více než přiměřenému poklesu počtu osobokilometrů v komerční dopravě v souvislosti s pandemií. Vnitrostátní osobní doprava představovala 99 % osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, přičemž převažovaly regionální spoje nad dálkovými.

Podle údajů RMMS se závazky veřejné služby vztahovaly na veškerou osobní dopravu v Dánsku, Estonsku, Irsku, Lucembursku a Nizozemsku. Řada zemí oznámila podíl závazků veřejné služby ve výši téměř 100 %. V Itálii, ve Švédsku, v Německu, ve Španělsku a ve Francii připadá na komerčně provozované služby více než 30 % osobokilometrů.

¹² https://www.era.europa.eu/system/files/2022-10/Report_on_Railway_Safety_and_Interoperability_in_the_EU_2022.pdf

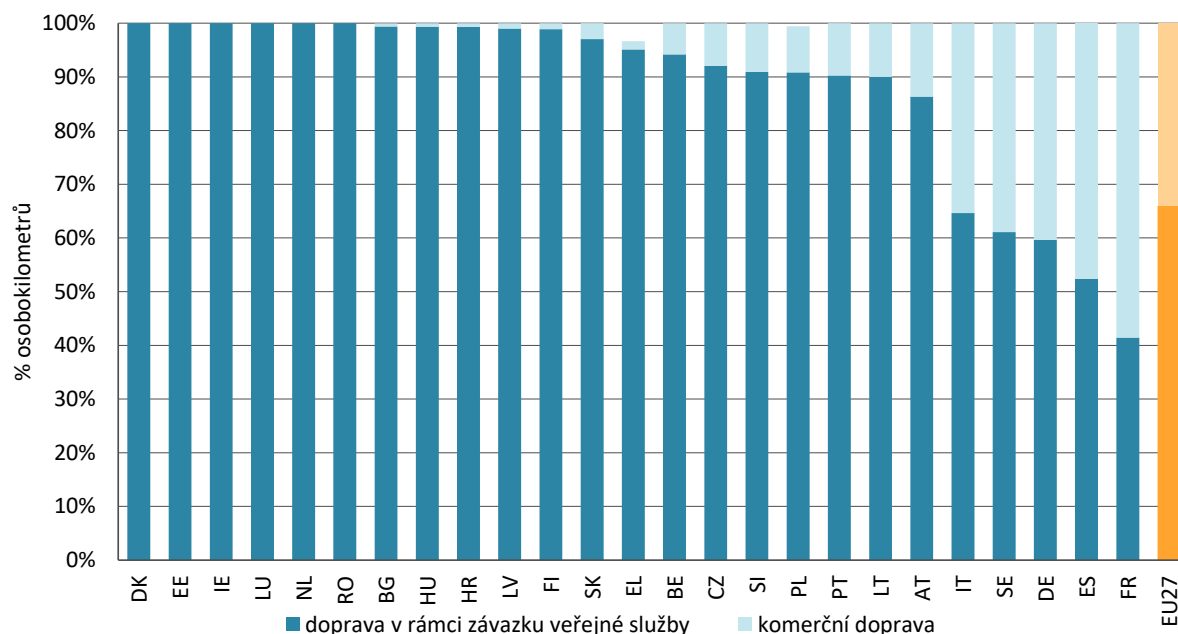
¹³ Na základě odhadů počtu úmrtí na železnici v pěti jurisdikcích zpráva z roku 2022 označuje železniční systém EU za druhý nejbezpečnější na světě po Jižní Koreji.

¹⁴ Podle RMMS jede spoj pro přepravu cestujících přesně, pokud zpoždění nepřesahuje 5 minut.

¹⁵ Definováno z hlediska podílu zrušených spojů.

¹⁶ Podle RMMS jede nákladní spoj přesně, pokud zpoždění nepřesahuje 15 minut.

Graf 10: Podíl přepravy cestujících nabízené v rámci závazků veřejné služby a komerční služby železnic podle zemí (% osobokilometrů, 2020)



Zdroj: RMMS, 2022. Údaje pro BE, PT, EL a FR jsou odhady. Údaje pro RO nejsou k dispozici.

Z celkového počtu 149 milionů osobokilometrů v roce 2020 připadá 28 % na služby, které byly předmětem výběrového řízení. V relativním vyjádření se 92 % všech výběrových řízení v EU-27 uskutečnilo ve dvou členských státech, ve kterých se služby liberalizovaly již dříve (80 % v Německu a 12 % ve Švédsku). Podíl služeb, které byly předmětem výběrového řízení, že výši 28 % je poměrně nízký, neboť hodnota tohoto ukazatele v roce 2019 dosahovala téměř 44 %, zatímco v roce 2015 to bylo 40 %.

Kompenzace za závazky veřejné služby jsou i nadále významným zdrojem příjmů železničních podniků ve většině členských států.

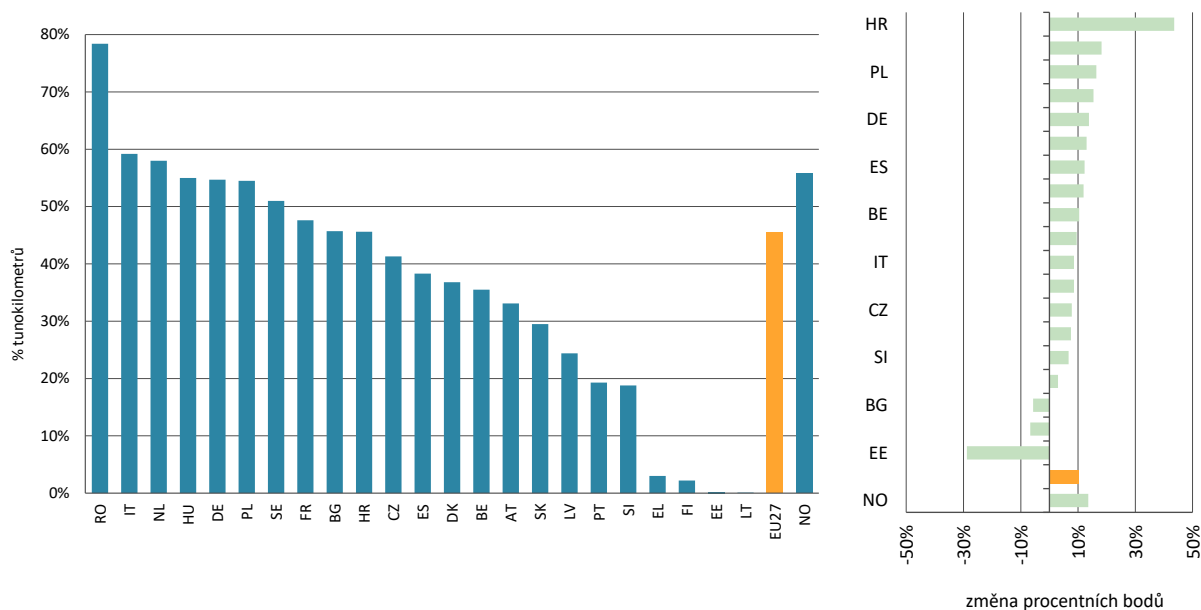
6.6 Poskytování licencí

V roce 2020 bylo v EU-27 nahlášeno celkem 1 192 aktivních licencí pro železniční podniky. Nejvyšší počet vykázalo Německo (475) a nejnižší Lucembursko (2).

6.7 Míra otevřenosti trhu a využívání práv přístupu

V nákladní dopravě se průměrný podíl nových účastníků na trhu mezi lety 2015 a 2020 zvýšil z 35 % na 46 %. Pandemie COVID-19 pronikání nových účastníků na trh v segmentu železniční nákladní dopravy obecně nezpomalila.

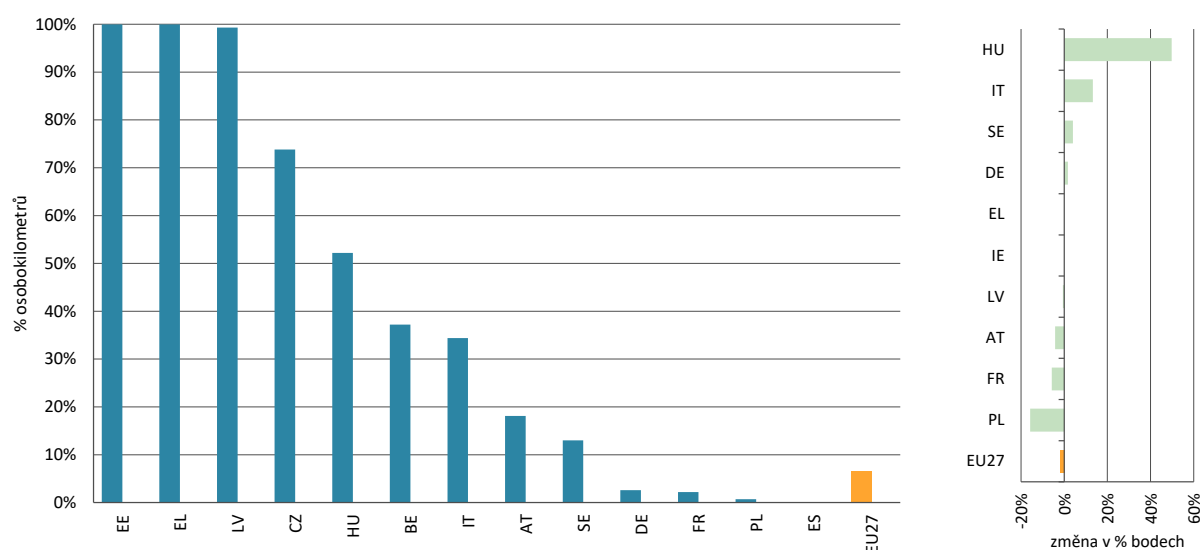
Graf 11: Podíl nových účastníků na trhu železniční nákladní dopravy podle zemí (% v roce 2020) a změna v procentních bodech (2015–2020)



Zdroj: RMMS, 2022. Údaje pro NL za rok 2015 byly upraveny. Údaje pro RO za rok 2015, LV za rok 2020 a PL za rok 2020 jsou odhady. Údaje pro DK, FI, EL, IE, LV, LT a LU za rok 2015 nejsou k dispozici.

V komerční železniční osobní dopravě měli noví účastníci v roce 2020 průměrný podíl na trhu ve výši 6,6 % a na vnitrostátních trzích přepravy cestujících se závazky veřejné služby dosahoval jejich podíl 18,5 %.

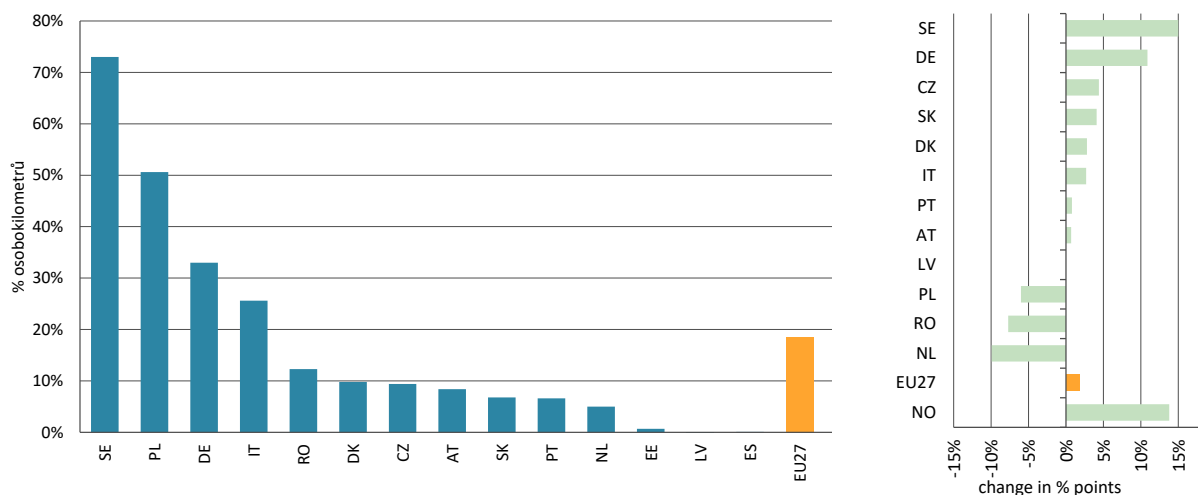
Graf 12: Podíl konkurentů na trhu komerční přepravy cestujících podle zemí (% v roce 2020) a změna v procentních bodech (2015–2020)



Zdroj: RMMS, 2022. NO prohlásilo údaje za důvěrné. BG, DK, FI, HR, LT, PT a SI pro rok 2020 neoznámily v roce 2020 žádné

nové účastníky v oblasti komerčních služeb s podílem na trhu ve výši 1 % nebo více. V IE a RO není provozována žádná komerční osobní doprava. Pro NL, LU a SK nejsou k dispozici žádné údaje.

Graf 13: Podíl nových účastníků na trhu přepravy cestujících v rámci závazku veřejné služby podle zemí (% v roce 2020) a změna v procentních bodech (2015–2020)



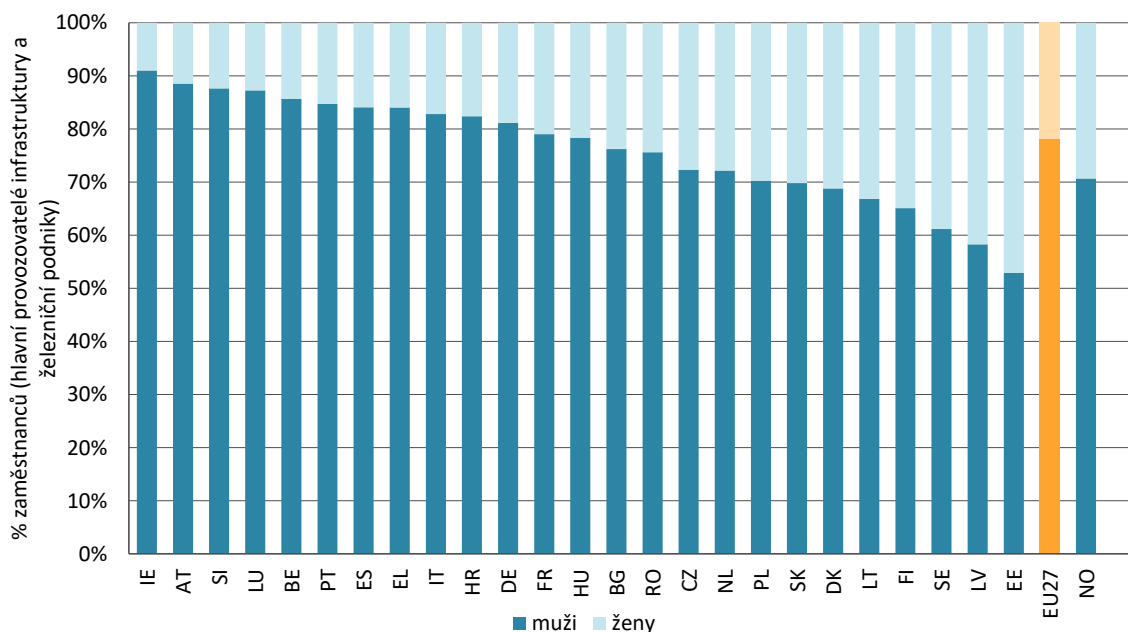
Zdroj: RMMS, 2022. Údaje pro PT za rok 2015 jsou odhady. BE, BG, HR, EE, FI, FR, EL, HU, IE, LT, LU, SI a ES neoznámily žádné nové účastníky na trhu přepravy cestujících v rámci závazků veřejné služby.

6.8 Zaměstnanost a sociální podmínky

Do konce roku 2020 bylo v odvětví železniční dopravy v EU-27 zaměstnáno více než 910 000 osob, z toho přibližně 523 000 v železničních podnicích a 387 000 u provozovatelů infrastruktury. V porovnání s rokem 2018 se jedná o mírný pokles, přičemž v železničních podnicích a u provozovatelů infrastruktury pracuje přibližně o 2 000 zaměstnanců méně.

Pracovní sílu na železnici tvoří převážně muži, Ženy představují průměrně pouze 22 % zaměstnanců.

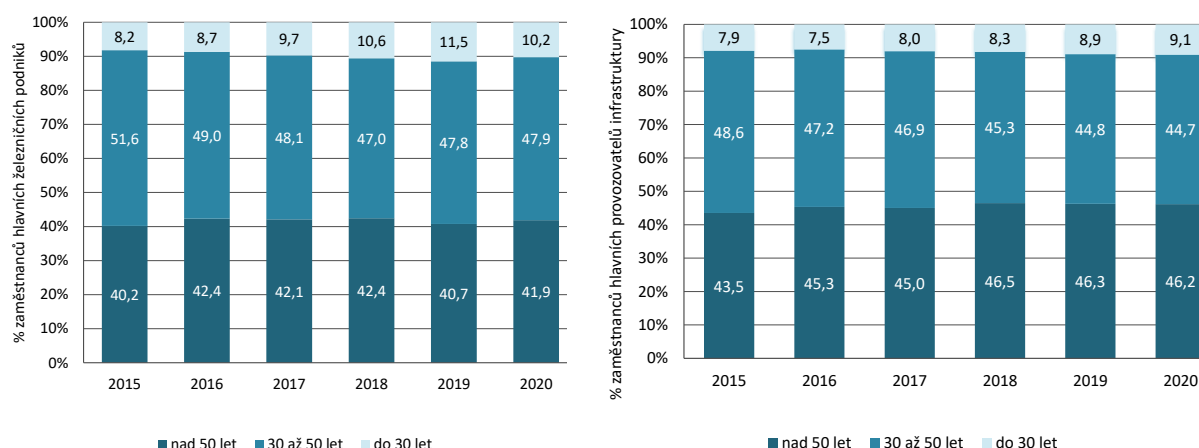
Graf 14: Celkový počet zaměstnanců (hlavní provozovatelé infrastruktury a železniční podniky) podle pohlaví (% v roce 2020)



Zdroj: RMMS, 2022.

Podíl mladších zaměstnanců (do 30 let) pracujících v železničních podnicích se zvýšil z 8,2 % v roce 2015 na 10,2 % v roce 2020. Problémem zůstává stárnutí pracovní síly: v roce 2020 bylo v průměru 41,9 % zaměstnanců železničních podniků starších 50 let. Provozovatelé infrastruktury zaměstnávají obvykle starší pracovní sílu než železniční podniky, ale podíl mladších zaměstnanců se mezi lety 2015 a 2020 rovněž zvýšil ze 7,9 % na 9,1 %.

Graf 15: Zaměstnanci podle věkových skupin, hlavní železniční podniky a provozovatelé infrastruktury (v %, 2015–2020)



Zdroj: RMMS, 2022. Pro železniční podniky v LV, LU, ES a SE nejsou k dispozici údaje za rok 2015; pro železniční podniky v NL nejsou k dispozici údaje za rok 2020; pro provozovatele infrastruktury v ES, LU a LV nejsou k dispozici údaje za rok 2015.

Zaměstnání na plný úvazek je nejběžnějším pracovním poměrem jak pro zaměstnance provozovatelů infrastruktury, tak pro zaměstnance železničních podniků.

7. ZÁVĚRY

Pandemie COVID-19 měla v roce 2020 na odvětví železniční dopravy velmi silný dopad, a to zejména v oblasti osobní dopravy, kde se objemy oproti roku 2019 snížily téměř o polovinu. EU navrhla několik opatření, jako je Nástroj pro oživení a odolnost a nařízení o zmírnění poplatků během pandemie, která mají řešit dopady pandemie na odvětví železniční dopravy.

S postupným snižováním závažnosti pandemie a rušením opatření k omezení šíření nákazy zavedených členskými státy (včetně významných omezení volného pohybu osob) se však odvětví postupně zotavovalo. Lze očekávat, že toto odvětví bude hrát v dopravním systému EU stále významnější roli a přispěje ke snížení znečištění a spotřeby energie v souvislosti s dopravou.

Kromě dopadů pandemie lze při porovnání údajů za rok 2019 v této zprávě s údaji z předchozích zpráv pozorovat určité dlouhodobější trendy.

Zaprvé, železnice od roku 1990 téměř neustále snižuje přímé emise skleníkových plynů a zároveň výrazně zvyšuje objem dopravy. K tomu dochází zejména v důsledku elektrifikace železniční sítě a snižování uhlíkové náročnosti skladby zdrojů elektřiny v EU.

Za druhé, situace ohledně otevřenosti trhu zůstává i nadále nejednoznačná. Čtvrtý železniční balíček otevřel přístup ke komerčnímu poskytování vnitrostátní železniční osobní dopravy, a to počínaje jízdním řádem na rok 2021. Zavedl rovněž nabídkové řízení jako standardní postup pro přidělování veřejných zakázek na služby, a to s přechodným obdobím do prosince 2023. Komise bude pozorně sledovat správné provedení¹⁷ a uplatňování čtvrtého železničního balíčku, aby bylo zajištěno, že bude ve střednědobém horizontu plně využít jeho potenciál.

Zatřetí, ačkoli se síť vysokorychlostních železnic rozšiřuje, mezinárodní osobní doprava do značné míry stagnuje. Akční plán Komise na rok 2021 na podporu dálkové přeshraniční osobní dopravy se zaměřuje na řešení hlavních překážek, kterým tyto služby čelí, a to od prodeje jízdenek až po zlepšení přeshraniční interoperability. Přestože železniční nákladní doprava až do pandemie COVID-19 rostla (a byla pandemií méně postižena než osobní doprava), je třeba udělat více pro udržení tohoto pozitivního trendu, aby bylo možné splnit cíle strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu a Zelené dohody pro Evropu. Zejména je nutné zajistit, aby železniční doprava plně využívala kapacity sítě EU a aby byla tato doprava lépe integrována s ostatními druhy dopravy. To bude cílem balíčku opatření týkajících se ekologizace nákladní dopravy, který má být přijat později v roce 2023.

Za čtvrté, pokud jde o financování, ačkoli železniční odvětví zůstává hlavním příjemcem vnitrostátních prostředků a finančních prostředků EU, výsledky zřejmě naznačují, že řada členských států dává před dlouhodobými investicemi, které by zlepšily kvalitu infrastruktury a rámcové podmínky pro všechny železniční podniky, přednost provozním dotacím.

Nástroj pro propojení Evropy (CEF), politika soudržnosti a Nástroj pro oživení a odolnost jsou skvělými příležitostmi pro financování tolik potřebné modernizace odvětví železniční dopravy. Finanční prostředky z CEF směřují v první řadě do železničních přeshraničních

¹⁷ V právu Evropské unie je provedení proces, kterým členské státy Evropské unie uvedou směrnici v platnost přijetím příslušných prováděcích opatření.

projektů, jako je Rail Baltica, Brennerský tunel a tunel Lyon-Turín. Od roku 2014 se v rámci dvou finančních výhledů investuje 70 % rozpočtu CEF do železniční dopravy. V rámci plánů pro oživení a odolnost předložených členskými státy, které chtějí využít podpory z Nástroje pro oživení a odolnost, je na železniční dopravu vyčleněno něco přes 50 miliard EUR (včetně investic do systému ERTMS a kolejových vozidel). Tato částka představuje většinu finančních prostředků Nástroje pro oživení a odolnost, které jsou určeny pro odvětví dopravy. V programech politiky soudržnosti na období 2021–2027 bylo na železniční dopravu vyčleněno dalších 18,2 miliardy EUR z EFRR a Fondu soudržnosti. Prioritou by nyní měla být rychlá realizace těchto projektů v souladu s dohodnutými cíli.

Pro plné využití potenciálu tohoto odvětví mají i nadále klíčový význam výzkum a inovace. Na úspěšnou práci společného podniku Shift2Rail naváže společný podnik EU pro železnice (EU-Rail) založený v roce 2021. Cílem je zajistit rychlý přechod k atraktivnějšímu, uživatelsky přívětivějšímu, konkurenceschopnějšímu, cenově dostupnějšímu, snadno udržovatelnému, účinnějšímu a udržitelnějšímu evropskému železničnímu systému, který je integrován do širšího dopravního systému.

Díky Evropskému roku železnice, vyhlášenému na rok 2021, se železniční doprava opět dostala do centra pozornosti. Evropský rok železnice spojil instituce EU, členské státy a celé odvětví za účelem propagace výhod plynoucích z železniční dopravy a zároveň také s cílem diskutovat o tom, jak řešit hlavní překážky, kterým toto odvětví čelí. Rok 2022 byl poznamenán začátkem ruské útočné války proti Ukrajině, a byl tedy tragickým rokem pro celou Evropu. Odvětví železniční dopravy se stalo jádrem solidární reakce EU vůči Ukrajině. Železniční podniky totiž v drtivé většině reagovaly na volání o pomoc, a ukrajinští uprchlíci se tak dostali do bezpečí v Evropě. Odvětví železniční dopravy zároveň pomohlo vytvořit trasy solidarity mezi EU a Ukrajinou představující alternativní obchodní a dopravní koridory, které pomáhají Ukrajině vyvážet zboží do zbytku světa a dovážet zboží, které potřebuje. Válka proti Ukrajině zároveň znovu připomněla, že aby Evropa dosáhla potřebné odolnosti, je nezbytné zlepšovat jednotný evropský železniční prostor, zejména pokud jde o přeshraniční konektivitu a dostupnost jednotného evropského rozchodu

Celkově údaje v této zprávě ukazují, že navzdory pandemii COVID-19 se železnice opět posouvá kupředu a přispívá k růstu dopravy. Tempo pokroku však není úměrné potřebě související se změnou klimatu a očekávanému příspěvku železnice k dekarbonizaci dopravy. Odvětví jako celek by mělo s podporou členských států a EU navázat na dynamiku, kterou přinesl Evropský rok železnice 2021, a usilovat o tolik potřebnou transformaci železniční dopravy, aby se stala páteří udržitelného, inteligentního a odolného systému mobility v EU.