



Bruxelles, 13.1.2021.
COM(2021) 5 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

**Sedmo izvješće o praćenju razvoja željezničkog tržišta na temelju članka 15. stavka 4.
Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća**

{SWD(2021) 1 final}

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

Sedmo izvješće o praćenju razvoja željezničkog tržišta na temelju članka 15. stavka 4. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća

1. GLAVNI NALAZI

Pouzdana praćenje željezničkog tržišta vrlo je važno za razumijevanje razvoja tržišta i donošenje utemeljenih odluka o politikama. Komisija financira sektorske inicijative kao što su aktivnosti usporednih analiza ključnih pokazatelja uspješnosti PRIME-a (Platforme za upravitelje željezničke infrastrukture u Europi) te surađuje s državama članicama kako bi se poboljšalo praćenje.

Ovim su izvješćem obuhvaćeni podaci do 2018. i stoga u njemu nisu navedeni nikakvi dokazi o utjecaju pandemije bolesti COVID-19 na sektor. Iako se željeznički prijevoz, osobito prijevoz robe, nastavio odvijati i tijekom 2020., broj međunarodnih putnika tijekom različitih vrsta zabrana kretanja znatno se smanjio, kao i ukupna potražnja za željezničkim prijevozom zbog neizvjesnosti i gospodarskog pada.

U nastavku su navedeni glavni nalazi i kretanja za razdoblje od 2015. do 2018. u 27 država članica EU-a (EU27) (osim duljine mreže pruga velikih brzina koja se uspoređuje s 2019.):

- željeznički prijevoz putnika godišnje se povećavao za 2,5 %, a robe za 4,1 %,
- „modalni udio” željezničkog prijevoza u kopnenom prijevozu povećao se sa 7,6 % na 7,8 % za prijevoz putnika, a smanjio se s 18,8 % na 18,7 % za prijevoz robe,
- udio željezničkog prijevoza u emisijama stakleničkih plinova i CO₂ iz prometa 2018. iznosio je samo 0,4 %, a na njega je otpadalo samo 2 % ukupne potrošnje energije u prometu,
- u razdoblju od 2015. do 2019. duljina mreže pruga velikih brzina povećala se za 17 %,
- ukupna duljina pruga proglašenih zagušenima više se nego udvostručila,
- ukupni broj aktivnih dozvola željezničkih prijevoznika 2018. iznosio je 1 082,
- prosječni tržišni udio konkurenata u odnosu na državne operatore 2018. iznosio je:
 - 42 % tržišta željezničkog prijevoza robe (povećanje od 8 postotnih bodova),
 - 10 % tržišta komercijalnog prijevoza putnika (povećanje od 2 postotna boda),
 - 16,2 % tržišta prijevoza putnika na temelju obveze pružanja javne usluge (PSO) (smanjenje od 0,5 postotnih bodova),
- željeznica je i dalje jedna od najsigurnijih vrsta prijevoza, pri čemu je putovanje automobilom gotovo 50 puta rizičnije od putovanja vlakom, i
- krajem 2018. u željezničkom sektoru bilo je zaposleno nešto više od 916 000 osoba,

od čega su približno 527 000 radnika zapošljavali željeznički prijevoznici (glavni i alternativni operatori), a 389 000 upravitelji infrastrukture.

2. METODOLOGIJA

Ovo je izvješće sedmo izdanje izvješća o praćenju željezničkog tržišta, koje Komisija svake dvije godine dostavlja Europskom parlamentu i Vijeću na temelju članka 15. stavka 4. Direktive 2012/34/EU¹. Svrha je ovog izvješća pružiti pregled glavnih razvojnih kretanja na željezničkim tržištima u kontekstu politike EU-a u području željezničkog tržišta². Ovim je izvješćem obuhvaćen širok raspon tema kao što su: razvoj jedinstvenog tržišta željezničkih usluga, infrastruktura i usluge dostupne željezničkim prijevoznicima, okvirni uvjeti za željezničko tržište (uključujući naknade³), stanje mreže, upotreba prava pristupa i prepreke učinkovitijim željezničkim uslugama. U priloženom radnom dokumentu službi iznesena je detaljna analiza tih tema.

Ovo je drugo izvješće koje se temelji na upitniku za izvješćivanje iz Provedbene uredbe Komisije (EU) 2015/1100 o nadzoru željezničkog tržišta⁴ (dalje u tekstu „Uredba RMMS”) i prvo koje je izrađeno nakon završetka prijelaznog razdoblja za provedbu 2018.

Osim podataka iz Uredbe RMMS koje su dostavile države članice, Ujedinjena Kraljevina i Norveška, u ovom izvješću upotrebljavaju se i podaci iz statističke knjižice *EU transport in figures* (Promet u EU-u u brojkama)⁵, izvješća Agencije Europske unije za željeznice⁶ i Eurostata⁷, statistički podaci koje su prikupile razne sektorske organizacije te podaci iz prezentacija i studija. U slučajevima u kojima je Uredba RMMS jedini izvor u izvješću se procjenjuju kretanja za razdoblje od 2015. do 2018. kako bi se osigurala usporedivost podataka. Kad se upotrebljavaju drugi izvori, u izvješću mogu biti prikazani trendovi tijekom duljeg razdoblja.

Agregirani podaci i prosječne vrijednosti odnose se na EU27 (tj. aktualne države članice EU-a⁸). Budući da je Ujedinjena Kraljevina bila država članica do 31. siječnja 2020., u izvješću se u tekstu ili u datoteci programa Excel koja je objavljena na internetskim stranicama GU-a MOVE zajedno s izvješćem navode ukupne i prosječne vrijednosti za EU28⁹.

3. ŽELJEZNIČKI PRIJEVOZ I ODRŽIVOST

Željeznica je jedini način prijevoza u kojemu se od 1990. gotovo kontinuirano smanjuju emisije stakleničkih plinova i CO₂, a prevozi približno 13 % ukupne količine robe i 7 % ukupnog broja putnika u svim vrstama prijevoza (EU27, 2018.). Manje onečišćuje okoliš te je energetski učinkovitija od ostalih motoriziranih prijevoznih sredstava. Podaci iz 2018.

¹ 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.

² Osim izvješća o željezničkom tržištu, Agencija Europske unije za željeznice objavljuje godišnja izvješća o sigurnosti i interoperabilnosti željeznica.

³ Sveobuhvatno praćenje cijena željezničkih usluga za korisnike nije moguće zbog širokog spektra ponuđenih usluga.

⁴ 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.

⁵ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2020_en

⁶ https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en

⁷ <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>

⁸ Norveška sudjeluje u RMMS-u, ali podaci za Norvešku nisu uključeni u ukupne iznose i prosjeke za EU.

⁹ https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en

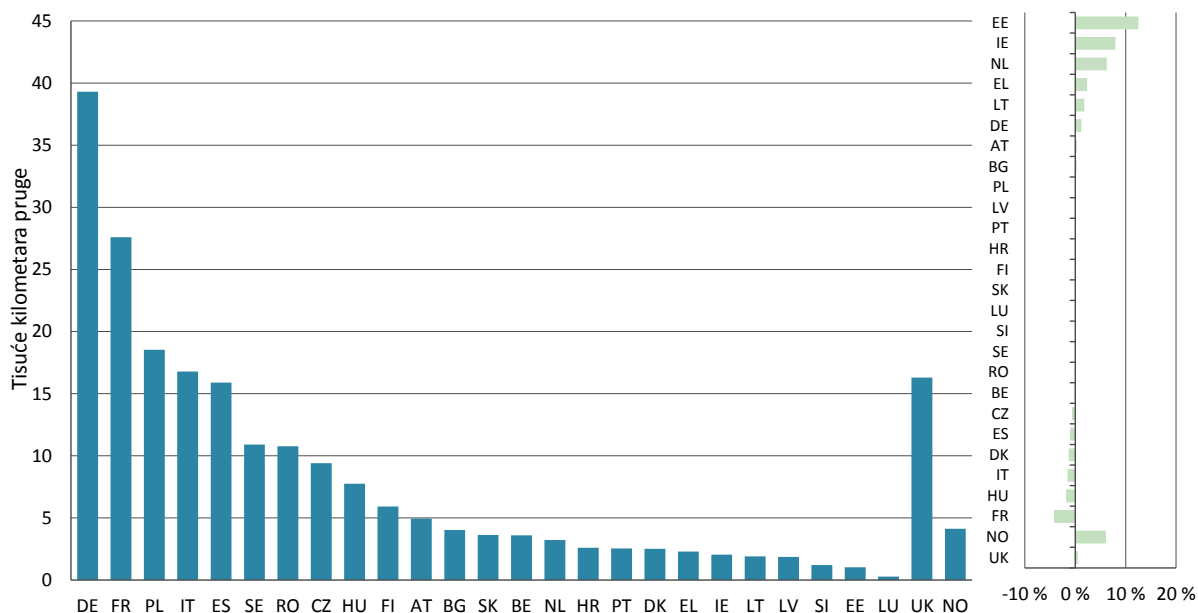
pokazuju da je udio željezničkog prijevoza u emisijama stakleničkih plinova i CO₂ iz prometa iznosio samo 0,4 % te je na njega otpadalo 2 % ukupne potrošnje energije u prometu u EU27¹⁰. Kako bi se ostvarili ciljevi iz europskog zelenog plana, željeznica će morati preuzeti veći udio u prijevozu putnika i robe.

4. ŽELJEZNIČKA MREŽA EU-A

Ukupna duljina željezničke mreže u EU27 iznosila je 2018. približno 201 000 kilometara (0,4 % manje nego 2015.). Približno 56 % željezničke mreže bilo je elektrificirano, što je povećanje od 855 km pruge (+1,2 %) od 2015.

Mreža pruga velikih brzina EU-a krajem 2019. obuhvaćala je više od 9 100 kilometara pruge, što je povećanje od 17 % od 2015.¹¹

Slika 1.: Duljina nacionalnih mreža prema zemlji (tisuće kilometara pruge, 2018.) i relativna promjena (2015.–2018.)



Izvor: Statistička knjižica, 2020. Nadopunjeno podacima iz raznih drugih izvora.

5. RAZVOJ ŽELJEZNIČKIH USLUGA

Ukupan broj vlak-kilometara u EU-u, koji uključuje prometovanje putničkih i teretnih vlakova, bio je vrlo stabilan tijekom posljednjeg desetljeća. Nakon financijske krize 2008. prijevoz putnika i prijevoz robe oporavljali su se različitim tempom (uz fluktuacije zabilježene u prijevozu robe). U razdoblju od 2015. do 2018. željeznički prijevoz putnika¹² u

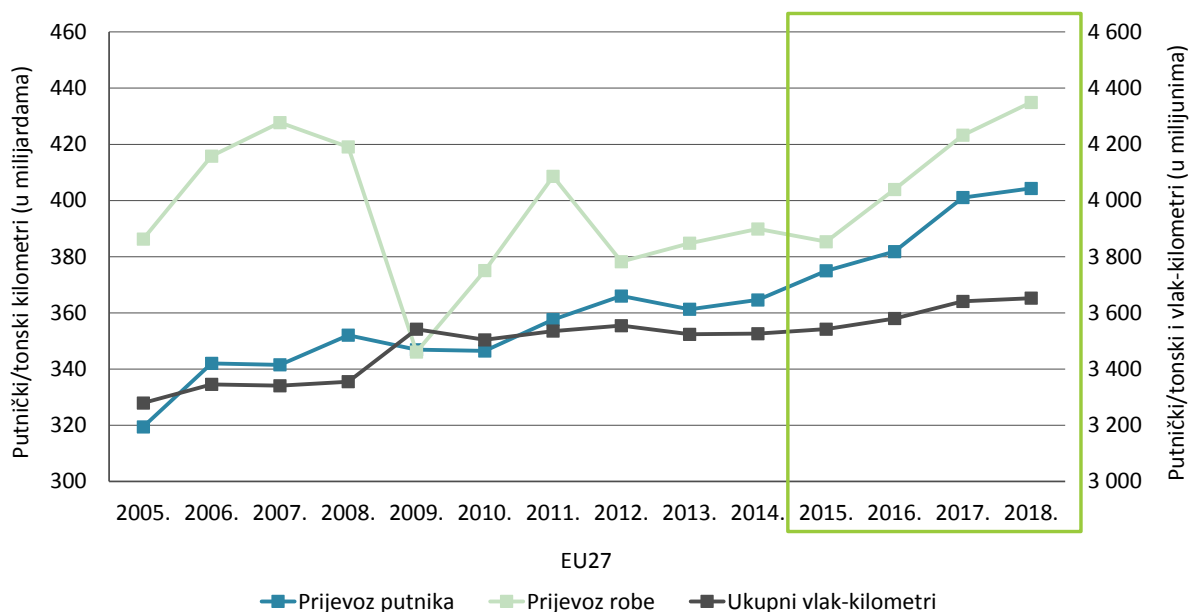
¹⁰ EU28: 0,5 %, 0,5 % odnosno 2 %.

¹¹ EU28: 217 000 kilometara pruge, od čega je 54 % elektrificirano, a preko 9 200 kilometara su pruge velike brzine.

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

EU27 godišnje se povećavao za 2,5 %, a robe za 4,1 %¹³.

Slika 2.: Količine željezničkog prijevoza putnika i robe (putnički kilometri, tonski kilometri i vlak-kilometri (2005.–2018.))



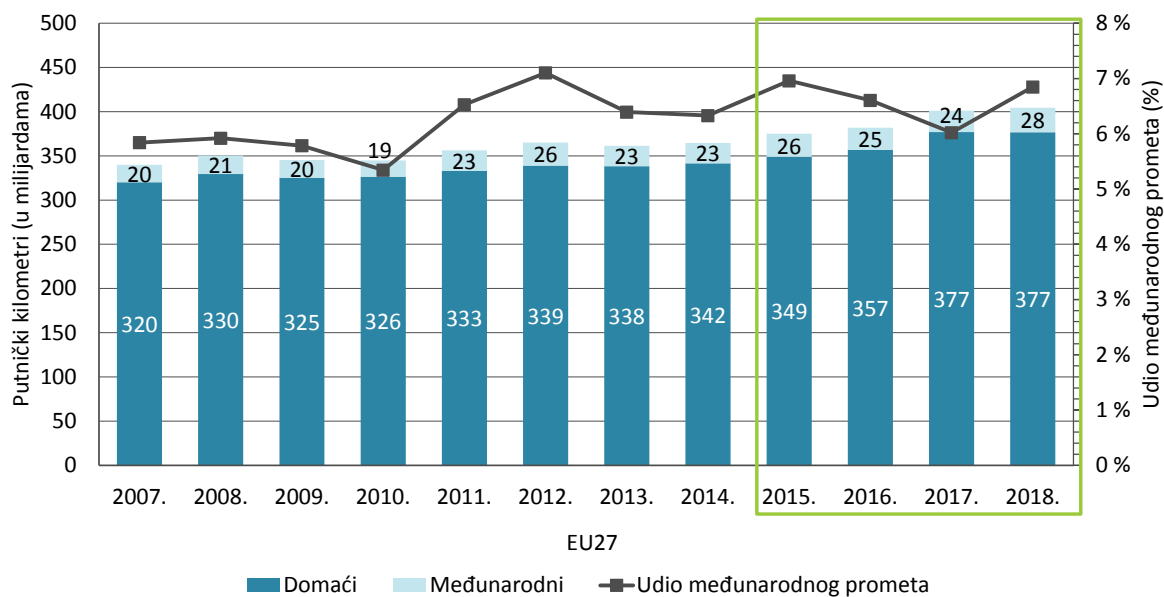
Izvor: RMMS, 2020. Nadopunjeno podacima iz raznih drugih izvora i procjena. Podaci za Rumunjsku za 2015. i 2016. procjene su, a podaci uključuju i prilagodbe vrijednosti putničkih kilometara za 2018. za Belgiju, vrijednosti tonskih kilometara za 2015. i 2016. za Španjolsku, Nizozemsku i Luksemburg te vrijednosti vlak-kilometara za 2015. i 2016. za Irsku.

Do 2018. željeznički putnički promet u EU27 iznosio je 404 milijarde putničkih kilometara od ukupno približno pet bilijuna putničkih kilometara ostvarenih u kopnenom prijevozu¹⁴. Željeznički putnički promet još je uvijek uglavnom domaći, sa samo 7 % prekograničnog prometa 2018.

¹³ EU28: 2,4 % za prijevoz putnika i 3,8 % za prijevoz robe.

¹⁴ EU28: 473 milijarde putničkih kilometara od ukupno približno šest bilijuna putničkih kilometara ostvarenih u kopnenom prijevozu.

Slika 3.: Kretanje količina željezničkog putničkog prometa (domaći, međunarodni i udio međunarodnog prijevoza u ukupnom prijevozu) (u milijardama putničkih kilometara, 2007.–2018.)



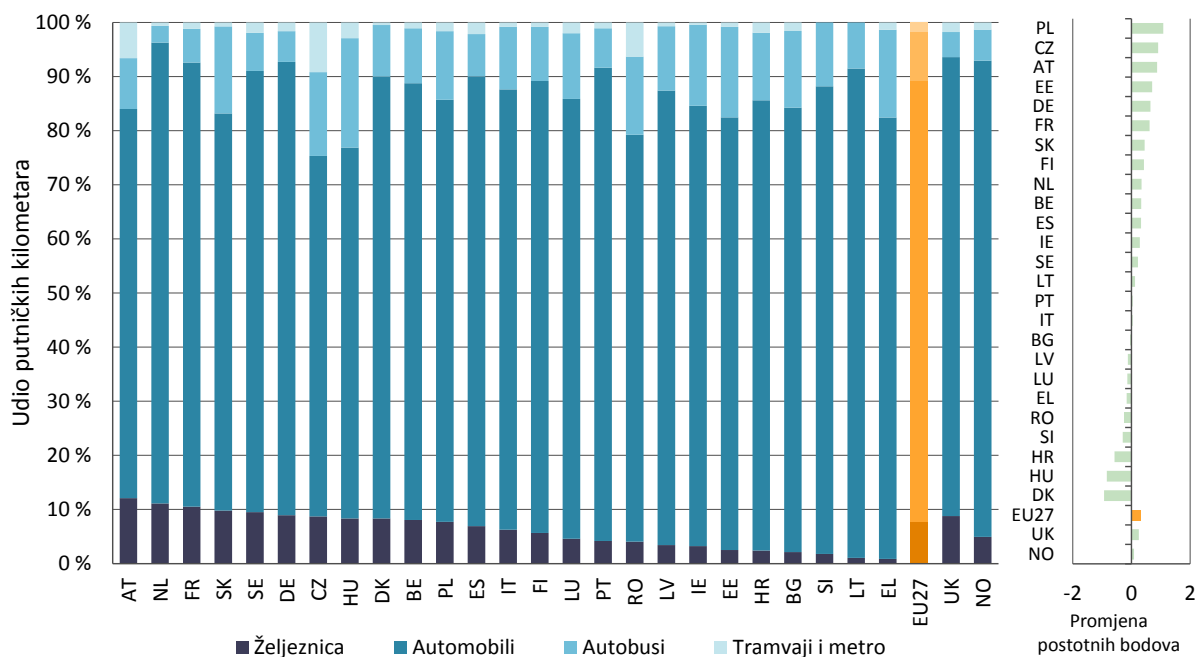
Izvor: RMMS, 2020. Nadopunjeno podacima iz raznih drugih izvora i procjena. Podaci za 2015. za Belgiju, Estoniju, Grčku, Luksemburg i Rumunjsku su procjene.

Svaki je građanin EU27 2018. u prosjeku prešao 909 putničkih kilometara (+2,4 % godišnje od 2015.¹⁵).

U razdoblju od 2015. do 2018. modalni udio osobnih automobila u kopnenom putničkom prometu u EU27 povećao se s 81 % na 81,4 %, a udio željezničkog prometa sa 7,6 % na 7,8 %, uz znatne razlike među zemljama.

¹⁵ EU28: 926 putničkih kilometara odnosno +2,2 %.

Slika 4.: Raspodjela kopnenog prijevoza putnika prema vrsti prometa po zemljama (% za 2018.) i promjena u postotnim bodovima za željeznički prijevoz (2015.–2018.)

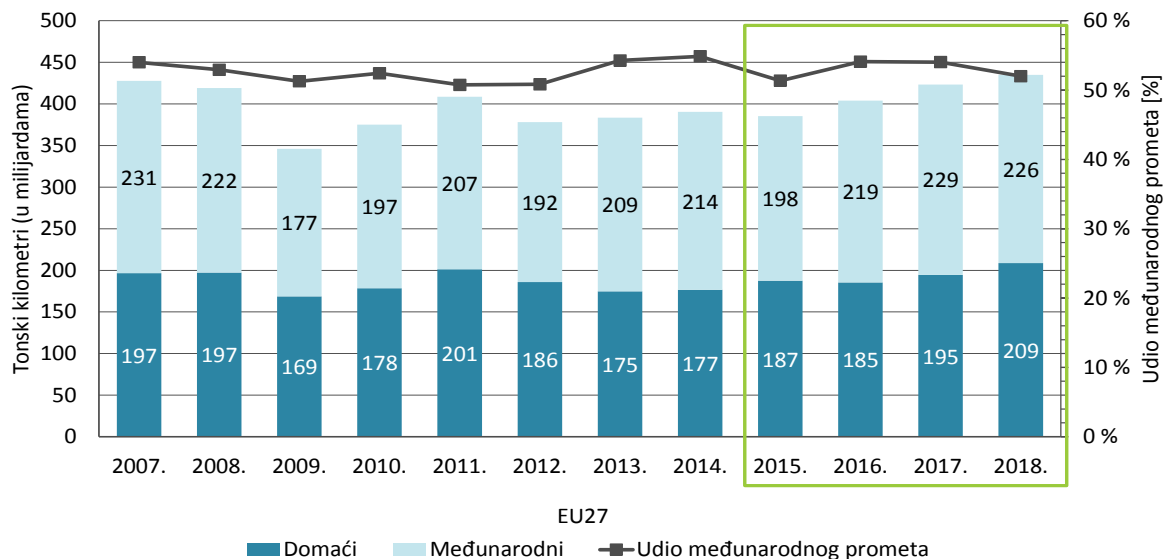


Izvor: Statistička knjižica, 2020. Osim Cipra i Malte.

Željeznički prijevoz robe u EU27 dosegnuo je 2018. količinu od 435 milijardi tonskih kilometara od ukupno 2,3 bilijuna tonskih kilometara u kopnenom prijevozu¹⁶. Više od polovine ukupnog željezničkog prijevoza robe prekogranično je, zbog čega je konkurentnost željezničkog prijevoza vrlo osjetljiva na interoperabilnost i operativne poteškoće do kojih može doći između nacionalnih željezničkih mreža.

¹⁶ Ne računajući cjevovode. Za EU28: 452 milijarde tonskih kilometara od ukupno 2,4 bilijuna tonskih kilometara ostvarenih u kopnenom prijevozu.

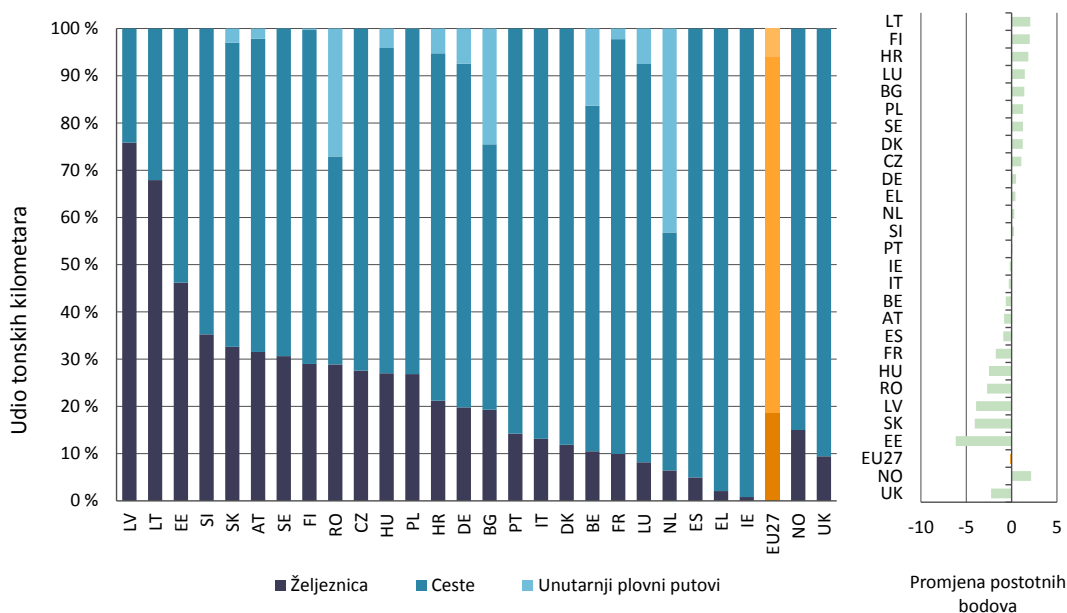
Slika 5.: Kretanje količina željezničkog prijevoza robe (domaći, međunarodni i udio međunarodnog prijevoza u ukupnom prijevozu) (u milijardama tonskih kilometara, 2007.–2018.)



Izvor: RMMS, 2020. Nadopunjeno podacima iz raznih drugih izvora i procjena. Za 2016. provedena je revizija podataka i procjena za RMMS u odnosu na šesto izvješće o RMMS-u.

U razdoblju od 2015. do 2018. modalni udio cestovnog prometa u kopnenom putničkom prometu u EU27 povećao se sa 74,2 % na 75,4 %, dok se udio željezničkog prometa smanjio s 18,8 % na 18,7 %, uz znatne razlike među zemljama.

Slika 6.: Raspodjela kopnenog prijevoza robe prema vrsti prometa po zemljama (% za 2018.) i promjena u postotnim bodovima za željeznički promet (2015.–2018.)



Izvor: Statistička knjižica, 2020.

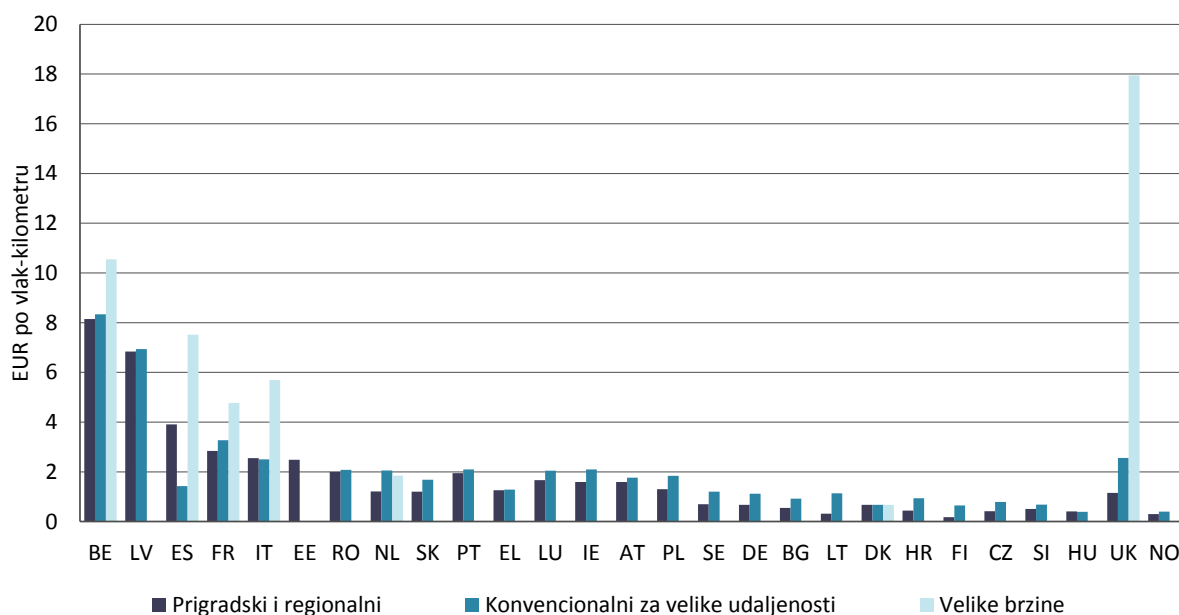
6. KRETANJE OKVIRNIH UVJETA U ŽELJEZNIČKOM SEKTORU

6.1. Naplata za korištenje infrastrukture

Upravitelji infrastrukture u 27 država članica EU-a ostvarili su 2018. više od 80 % prihoda naplatom naknada za pristup pruzi (84 % za teretne i 88 % za putničke vlakove¹⁷).

Naknade za pristup prugama velikih brzina (bez marži) bile su veće od ostalih naknada za prijevoz putnika, a 2018. najviše su bile u Ujedinjenoj Kraljevini (18 EUR po vlak-kilometru) i Belgiji (10,6 EUR po vlak-kilometru).

Slika 7.: Naknade za pristup (bez marži) za različite kategorije putničkih vlakova po zemljama (u EUR po vlak-kilometru, 2018.)

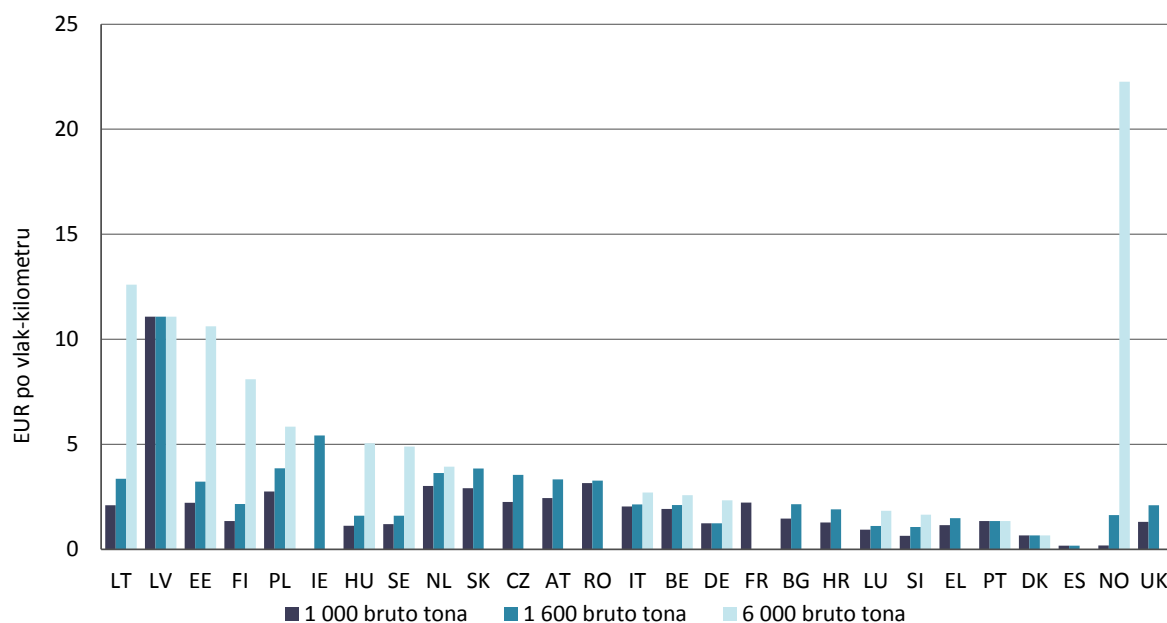


Izvor: RMMS, 2020.

Naknade za prijevoz robe (bez marži) prate se za tri različite maksimalne bruto tonaže (1 000, 1 600 i 6 000). U većini država članica naknade za pristup povećavaju se s veličinom vlaka, iako ne nužno proporcionalno tonaži.

¹⁷ EU28: 84 % odnosno 89 %.

Slika 8.: Naknade za pristup (bez marži) za različite kategorije teretnih vlakova po zemljama (u EUR po vlak-kilometru, 2018.)



Izvor: RMMS, 2020.

U razdoblju od 2015. do 2018. nije bilo jasnog trenda rasta ili pada u prijavljenim visinama naknada za putničke ili teretne vlakove¹⁸, osim za vlakove velike brzine (za koje su se naknade za pristup prugama smanjile svugdje osim u Ujedinjenoj Kraljevini).

Platforma za upravitelje željezničke infrastrukture u Europi (PRIME) provest će opsežnu studiju o mehanizmima upravitelja infrastrukture za naplatu naknada i financiranje, koja će biti dovršena 2021. Studija će sadržavati pregled naknada za pristup prugama i njihove različite komponente.

Kako bi se ublažio gospodarski učinak pandemije bolesti COVID-19, Uredbom 2020/1429, donesenom u listopadu 2020., omogućeno je smanjenje financijskog opterećenja za željeznički sektor privremenim ublažavanjem pravila o naknadama¹⁹.

6.2. Dodjela kapaciteta i ograničenja infrastrukture

Mreža 27 država članica EU-a imala je 2018. intenzitet upotrebe od 18,2 tisuće vlak-kilometara po kilometru pruge (19,5 za EU28). Tijekom 2018. najintenzivnije su se upotrebljavale mreže u zapadnoj Europi, osobito u Nizozemskoj, u kojoj je zabilježen intenzitet upotrebe od 50,6 vlak-kilometara po kilometru pruge. Prema dostupnim podacima Grčka ima najmanji intenzitet upotrebe, sa samo 4,8 tisuća vlak-kilometara po kilometru pruge. Iako ti općeniti nacionalni prosjeci ne govore ništa o najmanje korištenim dijelovima mreže, oni mogu dati neke naznake o tome koje su mreže u prosjeku prometnije od drugih, te

¹⁸ Naknade za pristup pruzi, bez marži.

¹⁹ Uredba (EU) 2020/1429 Europskog parlamenta i Vijeća od 7. listopada 2020. o utvrđivanju mjera za održivo željezničko tržište s obzirom na izbijanje bolesti COVID-19 (SL L 333, 12.10.2020., str. 1.).

bi stoga mogle imati ograničeni kapacitet za dodatni promet.

Ukupna duljina pruga proglašanih zagušenima u EU27 neprestano se povećava od 2015., a do 2018. gotovo se udvostručila. Zagušene pruge obuhvaćaju 2 261 kilometar (3 432 kilometra u EU28), uključujući 1 339 kilometara na željezničkim teretnim koridorima.

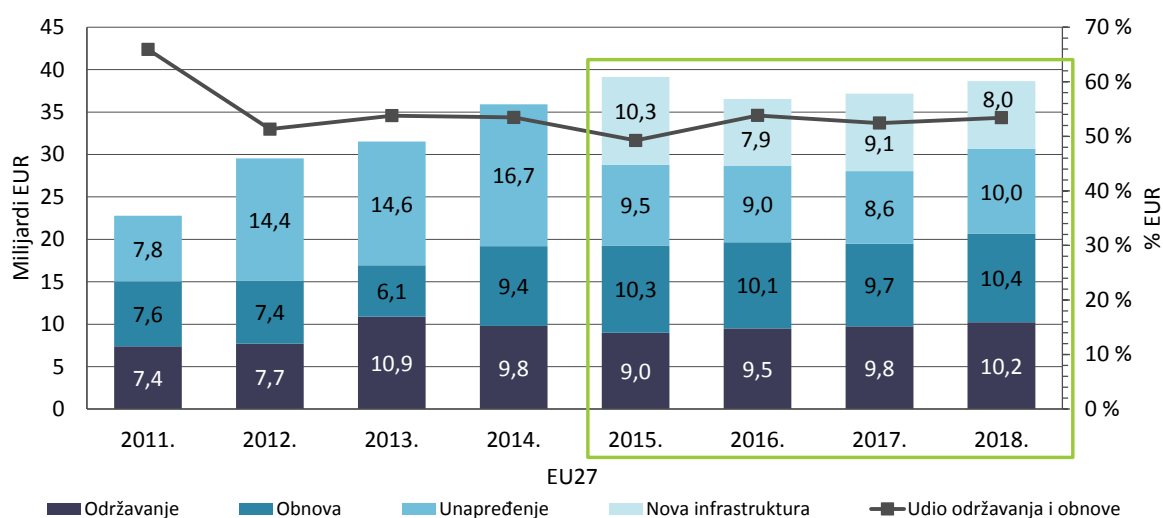
U slučajevima zagušenja usluge kojima države članice najčešće daju prioritet usluge su koje se pružaju na temelju PSO-a, što je glavni prioritet u 13 zemalja, a slijede međunarodne usluge prijevoza putnika (sedam zemalja). Prijevoz robe (domaći i međunarodni) rijetko se postavlja kao glavni prioritet.

Kako bi se prevladala ograničenja operativne infrastrukture i nekompatibilnost između nacionalnih naslijeđenih sustava upravljanja vlakovima, koji su znatne prepreke za neometanu interoperabilnost, EU je uveo zajednički europski signalizacijski sustav, odnosno Europski sustav upravljanja željezničkim prometom (ERTMS). Prema europskom planu za uvođenje ERTMS-a²⁰ taj se signalizacijski sustav do 2023. mora uvesti na 15 682 km pruge, a do sada je sustav instaliran na 5 906 km planirane duljine pruga (ili 38 %), što je 78 % cilja planiranog za kraj 2019.

6.3. Infrastrukturni rashodi i financiranje

Ukupni rashodi za željezničku infrastrukturu u EU27 iznosili su 38,7 milijardi EUR u 2018., nakon vrhunca od 39,1 milijarde EUR, koji je dosegnut 2015.²¹

Slika 9.: Infrastrukturni rashodi te udio rashoda za održavanje i obnovu (u milijardama EUR za razdoblje 2011.–2018.)



Izvor: RMMS, 2020.

Za 2018.:

- ukupni prijavljeni rashodi za održavanje i obnovu u EU27 iznosili su 20,6 milijardi EUR,

²⁰ 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.

²¹ EU28: s 49,5 milijardi EUR u 2015. na 47,5 milijardi EUR u 2018.

odnosno 53 % ukupnih rashoda (25,8 milijardi i 54 % za EU28) uz znatne razlike među zemljama, i

- 72,3 % ukupnih rashoda i ulaganja za infrastrukturu u EU27 financirano je iz nacionalnih proračuna, sredstvima EU-a sufinancirano je 8,3 %, a 19,4 % iz drugih izvora, uključujući zajmove, financiranje vlasničkim kapitalom i naknade²².

6.4. Kvaliteta usluga željezničkog prijevoza

Željeznički promet i dalje je jedna od najsigurnijih vrsta prijevoza. Putovanje automobilom gotovo je 50 puta rizičnije od putovanja vlakom. Sigurnost željezničkog prometa u 27 država članica EU-a nastavila se poboljšavati u razdoblju 2015.–2018., iako je 2016. zabilježen blag porast broja smrtnih slučajeva i teških ozljeda²³.

S obzirom na upotrijebljenu definiciju²⁴, prosječna točnost regionalnih i lokalnih usluga prijevoza putnika u EU27 blago se smanjila s 93 % u 2015. na 90 % u 2018.²⁵ Prosječna točnost usluga prijevoza putnika na velike udaljenosti i željeznicama velikih brzina smanjila se s 85 % u 2015. na 79 % u 2018.²⁶ Prosječna pouzdanost lokalnih i regionalnih usluga prijevoza putnika smanjila se u razdoblju od 2015. do 2018., pri čemu se postotak otkazanih usluga povećao s 1,4 % na 1,9 %²⁷. Prosječna pouzdanost usluga prijevoza putnika na velike udaljenosti i željeznicama velikih brzina povećala se u razdoblju od 2015. do 2018., pri čemu se postotak otkazanih usluga smanjio s 1,5 % na 1,3 %²⁸.

Prosječna točnost²⁹ za željeznički prijevoz robe 2018. u EU27 iznosila je 60,0 % za domaće i 53,2 % za međunarodne usluge: otkazano je 7,3 % domaćih i 11,0 % međunarodnih usluga³⁰.

6.5. Ugovori o javnim uslugama

Usluge prijevoza putnika na temelju PSO-a u EU27 činile su 2018. u prosjeku 60 % ukupnih željezničkih putničkih kilometara (53 % u 2015.³¹), od čega približno 98 % obuhvaća domaće usluge. U okviru domaćih usluga PSO-om je bilo obuhvaćeno više regionalnih usluga nego usluga na velike udaljenosti.

²² EU28: 68,8 %, 6,6 %, odnosno 24,5 %.

²³ Izvor: Izvješće o sigurnosti i interoperabilnosti željeznice u EU-u za 2020., koje objavljuje Agencija Europske unije za željeznice.

²⁴ Prema Uredbi RMMS putnički vlak smatra se točnim ako kasni najviše pet minuta.

²⁵ EU28: uglavnom isti brojevi podaci.

²⁶ EU28: s 84 % na 77 %.

²⁷ EU28: s 1,6 % na 2,2 %.

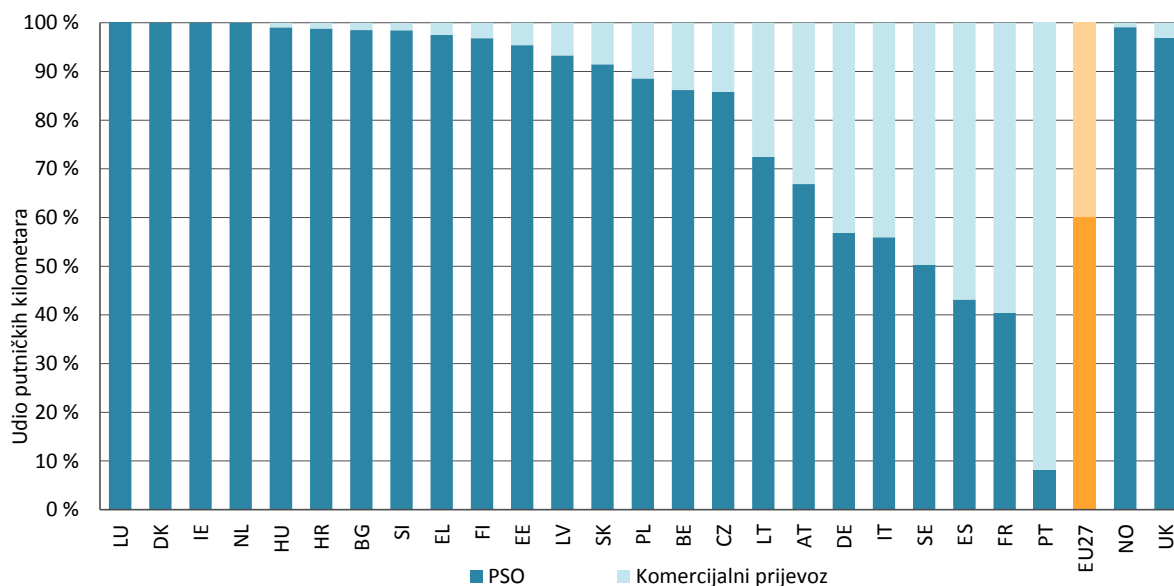
²⁸ EU28: povećanje s 1,7 % na 1,8 %.

²⁹ Prema Uredbi RMMS teretni vlak smatra se točnim ako kasni najviše 15 minuta.

³⁰ EU28: prosječna točnost iznosila je 63,0 % za domaće i 53,2 % za međunarodne usluge; otkazano je 6,8 % domaćih i 11,0 % međunarodnih usluga.

³¹ EU28: 66 %, što je povećanje u odnosu na 60 % u 2015.

Slika 10.: Udio usluga prijevoza putnika koje se pružaju na temelju PSO-a, odnosno komercijalnih željezničkih usluga po zemlji (% putničkih kilometara, 2018.)



Izvor: RMMS, 2020. Podaci za Belgiju, Portugal, Grčku i Francusku su procjene. Nema podataka za Rumunjsku.

Za samo 26 % svih usluga na temelju PSO-a aktivnih 2018. u EU27 (43 % u EU28) proveden je konkurentni postupak nadmetanja i to gotovo isključivo u državama članicama u kojima je tržište ranije liberalizirano (Njemačka, Švedska i Ujedinjena Kraljevina).

Naknade za PSO i dalje su važan izvor prihoda za željezničke prijevoznike u većini država članica, iako se razine naknada za PSO po vlak-kilometru uvelike razlikuju među zemljama. Prosječna naknada za PSO iznosila je 2018. u 27 država članica EU-a 10,51 EUR po vlak-kilometru (8,57 EUR u EU28).

6.6. Izdavanje dozvola

U EU27 ukupno su 2018. bile prijavljene 1 082 aktivne dozvole za željezničke prijevoznike (1 126 u EU28). Njemačka je prijavila najveći broj dozvola (434), a Irska i Luksemburg najmanji (2).

Prosječne naknade za dobivanje dozvole kretale su se 2018. od 37 500 EUR u Portugalu do 5 EUR u Hrvatskoj.

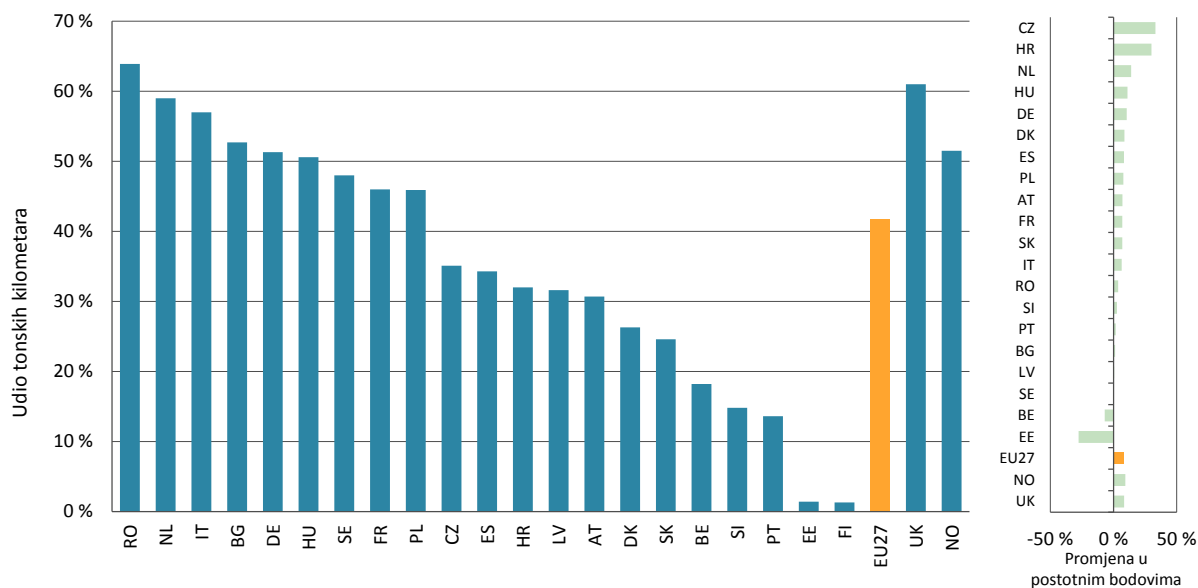
Najdulje prosječno vrijeme za dobivanje dozvole zabilježeno je u Španjolskoj, Poljskoj i Ujedinjenoj Kraljevini (više od 100 dana).

6.7. Stupanj otvorenosti tržišta i upotreba prava na pristup

U razdoblju 2015.–2018. prosječni tržišni udio konkurenata na tržištu željezničkog prijevoza robe u EU27 povećao se s 34 % na 42 %³². Novi prijevoznici koji se natječu s postojećim nacionalnim operatorima bili su 2018. aktivni u svim zemljama osim u Grčkoj, Irskoj, Litvi i Luksemburgu, a u više od polovine država tržišni udio konkurenata bio je veći od 30 %.

³² EU28: s 35 % na 43 %.

Slika 11.: Tržišni udio konkurenata na tržištu željezničkog prijevoza robe po zemlji (% 2018.) i promjena u postotnim bodovima (2015.–2018.)



Izvor: RMMS, 2020. U Grčkoj, Irskoj, Litvi i Luksemburgu postoji jedan operator sa 100 % udjela.

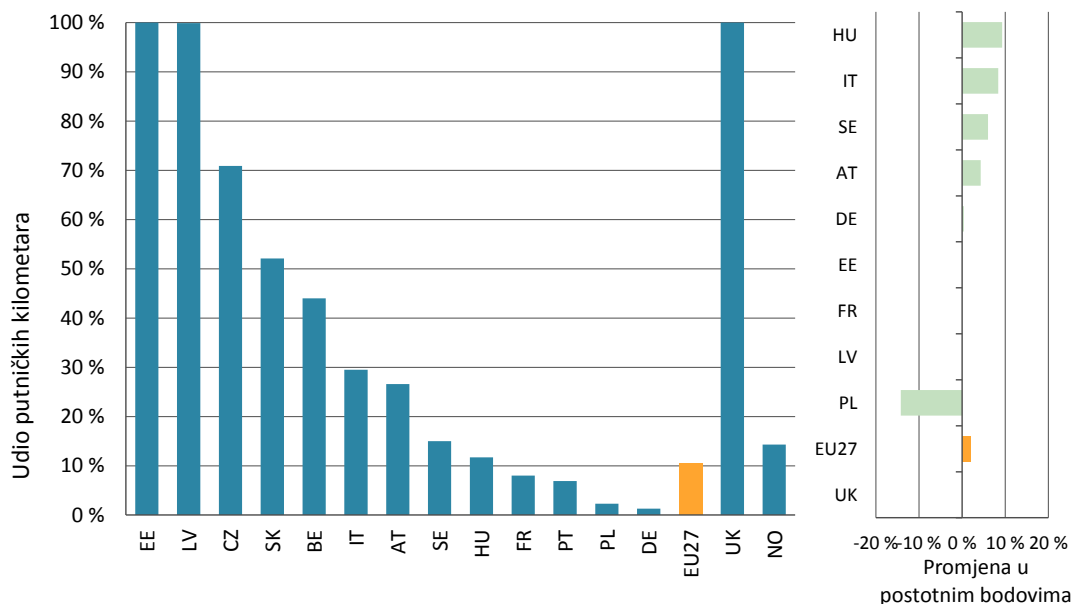
Otvoreni pristup i obvezno konkurentno nadmetanje za ugovore o javnim uslugama na domaćem putničkom tržištu uvedeni su na razini EU-a tek donošenjem četvrtog željezničkog paketa. Još uvijek je prerano da bi se vidjeli njegovi učinci na zemlje koje već ranije nisu otvorile svoja tržišta.

U prosjeku su konkurenti 2018. imali tržišni udio od 10 % na nacionalnim komercijalnim tržištima prijevoza putnika u EU27, što je povećanje od 2 postotna boda u odnosu na 2015.³³, te 16,2 % tržišnog udjela na nacionalnim tržištima prijevoza putnika na temelju PSO-a, što je gotovo konstantna razina u odnosu na 2015. (smanjenje od 0,5 postotnih bodova³⁴).

³³ EU28: 12 %, +2 postotna boda u odnosu na 2015.

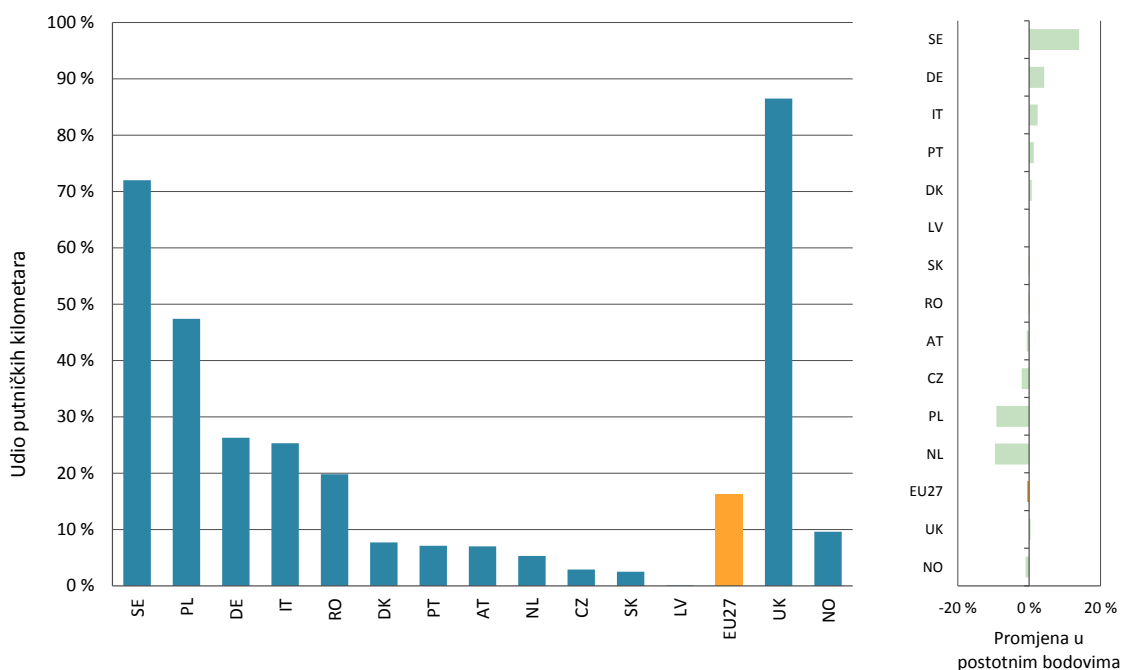
³⁴ EU28: 32 %, -2 postotna boda u odnosu na 2015.

Slika 12.: Tržišni udio konkurenata na tržištu komercijalnog prijevoza putnika po zemlji (% 2018.) i promjena u postotnim bodovima (2015.–2018.)



Izvor: RMMS, 2020. Bugarska, Danska, Hrvatska, Finska, Grčka, Litva, Luksemburg, Slovenija i Španjolska izvijestili su za 2018. da nema konkurenata u komercijalnim uslugama s tržišnim udjelom od 1 % ili više. U Irskoj nije bilo komercijalnih usluga putničkog prijevoza. Za Nizozemsku i Rumunjsku nisu bili dostupni podaci.

Slika 13.: Tržišni udio konkurenata na tržištu prijevoza putnika na temelju PSO-a po zemlji (% 2018.) i promjena u postotnim bodovima (2015.–2018.)



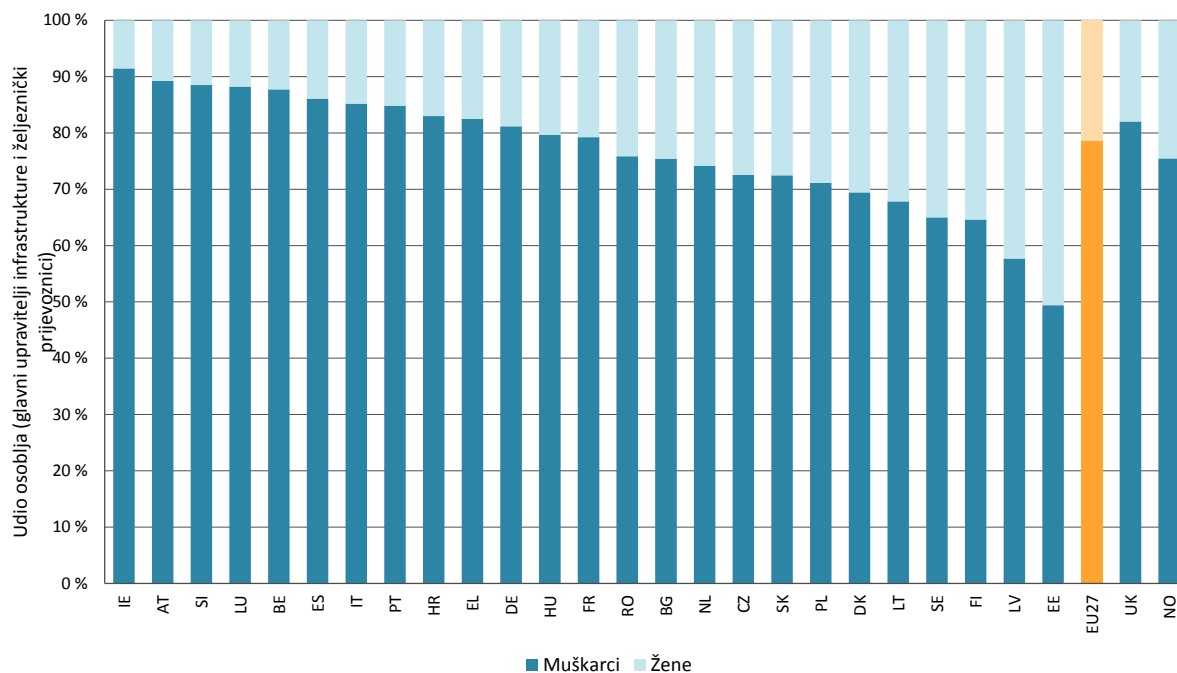
Izvor: RMMS, 2020. Podaci za Portugal za 2015. predstavljaju procjenu. Belgija, Bugarska, Hrvatska, Estonija, Finska, Francuska, Grčka, Mađarska, Irska, Litva; Luksemburg, Slovenija i Španjolska nisu prijavili konkurente na tržištu prijevoza putnika na temelju PSO-a.

6.8. Zapošljavanje i socijalni uvjeti

Krajem 2018. u željezničkom sektoru EU27 bilo je zaposleno nešto više od 916 000 osoba, od čega su približno 527 000 radnika zapošljavali željeznički prijevoznici (glavni i alternativni operatori), a 389 000 upravitelji infrastrukture³⁵.

Radnu snagu u željezničkom sektoru čine uglavnom muškarci, u prosjeku su samo 21 % radnika žene. Udio ženskog osoblja kreće se od 51 % u Estoniji do 9 % u Irskoj.

Slika 14.: Ukupni broj zaposlenika (glavni upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici) po spolu (% 2018.)



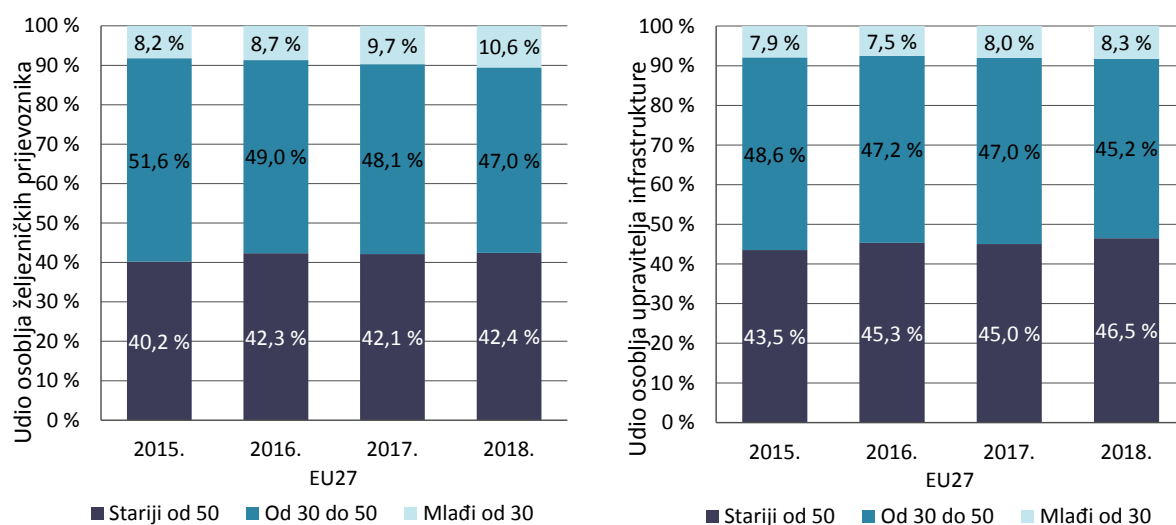
Izvor: RMMS, 2020.

Udio mlađih zaposlenika (mlađi od 30 godina) koji rade za željezničke prijevoznike povećao se u EU27 s 8,2 % u 2015. na 10,6 % u 2018.³⁶ Starenje radne snage i dalje zabrinjava, posebno u Španjolskoj, Rumunjskoj, Grčkoj, Bugarskoj i Litvi, gdje je 2018. više od 50 % radne snage bilo starije od 50 godina. Upravitelji infrastrukture uglavnom imaju stariju radnu snagu od željezničkih prijevoznika, ali se u razdoblju od 2015. do 2018. povećao i udio mlađih zaposlenika sa 7,9 % na 8,3 %.

³⁵ Za EU28: zaposleno je nešto više od 1 034 000 osoba, približno 600 000 kod željezničkih prijevoznika i 434 000 kod upravitelja infrastrukture.

³⁶ EU28: 8,4 % odnosno 10,6 %.

Slika 15.: Zaposlenici po dobnoj skupini (% u razdoblju 2015.–2018.)



Izvor: RMMS, 2020. Nema podataka za 2015. za željezničke prijevoznike u Latviji, Luksemburgu, Španjolskoj i Švedskoj. Nema podataka za 2015. za upravitelje infrastrukture u Španjolskoj, Luksemburgu i Latviji.

Zaposlenje na puno radno vrijeme najčešći je status zaposlenika upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika. Čini se da svi zaposlenici upravitelja infrastrukture u Belgiji, Danskoj i Luksemburgu imaju ugovore na neodređeno vrijeme, dok ih u Irskoj ima samo 89 %. Samo su Švedska, Italija, Poljska, Nizozemska, Njemačka i Norveška prijavile da manje od 95 % zaposlenih u željezničkim prijevoznicima ima ugovor na neodređeno vrijeme. Najmanji udio ugovora s punim radnim vremenom za osoblje upravitelja infrastrukture zabilježen je u Nizozemskoj (83 %) i Belgiji (88 %). U glavnim željezničkim poduzećima najmanji udio ugovora s punim radnim vremenom zabilježen je u Belgiji (86 %).

Samo nekoliko država članica izvijestilo je da provodi programe naukovanja i pripravnštva, pri čemu se takvi programi najčešće provode u Austriji i Njemačkoj i to kod željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture.

7. ZAKLJUČCI

Željeznički sektor znatno pridonosi gospodarskoj i socijalnoj koheziji u 27 država članica EU-a jer izravno zapošljava više od 900 000 ljudi i svake godine prevozi približno 1,6 milijardi tona robe³⁷ i 7,1 milijardu putnika³⁸.

Veća upotreba željeznica presudna je za ispunjavanje potrebe za održivijim prijevozom i imala bi velike pozitivne učinke na onečišćenje okoliša i potrošnju energije te bi pridonijela ostvarivanju ambicioznih ciljeva u pogledu smanjenja emisija iz europskog zelenog plana.

Dok se u posljednjih nekoliko godina količina željezničkog prijevoza putnika stalno povećavala, porast količine prijevoza robe bio je manje ravnomjeran. Kretanje putničkih i teretnih vlakova ostalo je stabilno, dok se potražnja za održivim oblicima prijevoza povećala usporedno s razinom informiranosti javnosti o klimatskim promjenama.

³⁷ Eurostat, EU27, osim Belgije, koja je podatke označila kao povjerljive.

³⁸ Eurostat, EU27, osim Belgije, Mađarske, Nizozemske i Poljske koje su podatke označile kao povjerljive.

Unatoč tim pozitivnim pomacima, željeznički prijevoz još uvijek nije ostvario svoj puni potencijal. Željeznički prijevoz trebao bi postati točniji i pouzdaniji u usporedbi s drugim vrstama prijevoza na način da se poveća njegova usmjerenost na korisnike te bolje koriste inovacije. Sektor ujedno mora postati učinkovitiji i cjenovno pristupačniji.

Kako bi se željezničkom sektoru pomoglo da savlada svoje najveće tržišne izazove, EU se usmjerava na četiri cilja.

1. Konkurentno tržište

Pravedan pristup tržištu za sve prijevoznike omogućit će uvođenje novih, multimodalnih ponuda i veći izbor za putnike i poduzeća.

U tu svrhu u okviru tržišnog stupa četvrtog željezničkog paketa uveden je konkurentni postupak nadmetanja kao standardni postupak za dodjelu ugovora o javnim uslugama s prijelaznim razdobljem do prosinca 2023. Njime je ujedno otvoren i pristup pružanju komercijalnih usluga domaćeg željezničkog prijevoza putnika, što počinje s uspostavom voznog reda za 2021. Komisija će posebnu pozornost posvetiti praćenju ispravnog prijenosa i primjene četvrtog željezničkog paketa kako bi osigurala da se u srednjoročnom razdoblju iskoristi njegov puni potencijal.

Treba promicati i pošteno tržišno natjecanje među vrstama prijevoza tako da se osigura da svaka vrsta prijevoza plaća svoje vanjske troškove.

2. Poboljšanje prekograničnih željezničkih usluga

Mora se olakšati i pojednostavniti postupak prelaska unutarnjih granica EU-a kako bi se povećao modalni udio željezničkog prijevoza. Uklanjanje prepreka interoperabilnosti, uvođenje ERTMS-a, dostupnost odgovarajućih željezničkih vozila i dostupnost strojovođa vrlo su važni za ostvarivanje tog cilja.

Na zahtjev Europskog parlamenta Komisija je pokrenula studiju o prekograničnim linijama za velike udaljenosti s posebnim naglaskom na usluge noćnih vlakova, a izvješće se očekuje do sredine 2021.

3. Unapređenje željezničke infrastrukture

Osiguravanje učinkovitog pružanja usluga željezničkog prijevoza zahtijeva dobro razvijenu infrastrukturu bez zastoja i nedostatnih veza. EU će nastaviti svoju politiku razvoja infrastrukture putem transeuropske prometne mreže (TEN-T), uz znatnu financijsku potporu željezničkom sektoru u okviru Instrumenta za povezivanje Europe. Proširena mreža visokih performansi i velikih brzina bit će dostupna do kraja 2030. završetkom glavnih projekata mreže TEN-T.

Željeznički sektor apsorbira znatan iznos javnih sredstava. Tržište zelenih obveznica koje se brzo širi moglo bi omogućiti prelazak na privatno financiranje održivih ulaganja. Uredbom o taksonomiji³⁹ i njezinim delegiranim aktima uspostavljeni su potreban okvir i kriteriji za jasan sustav klasifikacije za utvrđivanje održivih aktivnosti.

³⁹ Uredba (EU) 2020/852 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2020. o uspostavi okvira za olakšavanje održivih ulaganja i izmjeni Uredbe (EU) 2019/2088, SL L 198, 22.6.2020., str. 13.–43.

Sve veće razine zagušenja dovode do nastanka uskih grla, osobito na glavnim željezničkim koridorima, a veći radovi na održavanju sprečavaju učinkovito korištenje mreže. Komisija podupire nove pristupe sektora dodjeli i upravljanju kapacitetima na temelju međusobno povezanih digitalnih platformi/alata i njihovu brzu provedbu.

4. Veća usmjerenost na korisnike

Željezničke usluge moraju ispuniti potrebe korisnika. Veća točnost i pouzdanost te bolji pristup uslugama u željezničkim objektima prioritet su u pružanju usluga prijevoza putnika i robe.

Moraju se zajamčiti prava putnika na informacije, pomoć, nastavak putovanja i naknadu štete kako bi se potaknula upotreba željeznice. Prijedlog Komisije za preinaku Uredbe (EZ) 1371/2007⁴⁰, o kojem je u listopadu 2020. postignut dogovor s Europskim parlamentom i Vijećem, trebao bi donijeti poboljšanje prava putnika s invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću, jasnija pravila o izvršenju i rješavanju pritužbi te bolju zaštitu putnika u slučaju prekida putovanja.

Željeznički teretni koridori i dalje su ključni element politike Komisije za povećanje željezničkog prijevoza tereta. Ocjenjivanje pravnog okvira za Uredbu 913/2010⁴¹ predstavlja osnovu za donošenje dodatnih zakonodavnih mjera.

Komisija u potpunosti podupire inicijative za poboljšanje učinkovitosti i fleksibilnosti postupka utvrđivanja voznog reda, postupka za rješavanje izvanrednih situacija i koordinaciju privremenih ograničenja kapaciteta.

Promicanje digitalizacije vrlo je važno kako bi se željeznica učinila privlačnijom za poduzeća. Novom Uredbom o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (eFTI⁴²) omogućit će se digitalne razmjene informacija između poduzeća i nadležnih tijela. Komisija ujedno planira podnijeti prijedlog za uspostavu europskog partnerstva za istraživanje i inovacije u području željeznice, koje bi se temeljilo na Zajedničkom poduzeću Shift2Rail. Buduće partnerstvo bit će usmjereno na ubrzavanje istraživanja i razvoja inovativnih tehnologija i operativnih rješenja koje omogućuju digitalizacija i automatizacija.

Razmjenom znanja i primjera najbolje prakse u okviru Europske godine željeznice 2021. dodatno će se poduprijeti aktivnosti koje se poduzimaju za povećanje udjela putnika i robe koji se prevoze željeznicom.

⁴⁰ 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.

⁴¹ 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.

⁴² Uredba (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta, SL L 249, 31.7.2020., str. 33.–48.