



Bruselj, 13.1.2021
COM(2021) 5 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

Sedmo poročilo o spremljanju razvoja trga storitev v železniškem prometu v skladu s členom 15(4) Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta

{SWD(2021) 1 final}

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

Sedmo poročilo o spremljanju razvoja trga storitev v železniškem prometu v skladu s členom 15(4) Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta

1. GLAVNE UGOTOVITVE

Zanesljivo spremljanje trga storitev v železniškem prometu je ključnega pomena za razumevanje razvoja dogodkov na trgu in sprejemanje utemeljenih političnih odločitev. Komisija financira sektorske pobude, kot so dejavnosti primerjalne analize ključnih kazalnikov uspešnosti platforme upravljavcev železniške infrastrukture v Evropi, in sodeluje z državami članicami za izboljšanje spremljanja.

Poročilo zajema podatke do leta 2018 in zato ne vsebuje dokazov o vplivu pandemije COVID-19 na sektor. Čeprav so storitve v železniškem prometu, zlasti tovarne, še naprej delovale skozi vse leto 2020, se je število mednarodnih potnikov med različnimi omejitvami gibanja znatno zmanjšalo, zaradi negotovosti in upada gospodarske rasti pa se je zmanjšalo tudi splošno povpraševanje.

Glavne ugotovitve in trendi za obdobje 2015–2018 v EU-27 (razen dolžine visokohitrostnega omrežja, ki se primerja z letom 2019) so:

- na letni ravni se je železniški promet za potnike povečal za 2,5 %, za tovor pa za 4,1 %;
- „modalni delež“ železniškega prometa glede na načine kopenskega prometa se je povečal s 7,6 % na 7,8 % za potnike in zmanjšal z 18,8 % na 18,7 % za tovor;
- leta 2018 je železniški promet predstavljal le 0,4 % emisij toplogrednih plinov (TGP) in CO₂ v prometu ter 2 % porabe energije v prometu;
- dolžina visokohitrostnega omrežja se je med letoma 2015 in 2019 povečala za 17 %;
- skupna dolžina prog, razglašeni za preobremenjene, se je več kot podvojila;
- prevozniki v železniškem prometu so imeli v letu 2018 skupno 1 082 aktivnih licenc;
- leta 2018 je bil povprečni tržni delež konkurentov glavnih nacionalnih prevoznikov:
 - 42 % trgov železniškega tovornega prometa (povečanje za 8 odstotnih točk);
 - 10 % trgov komercialnega potniškega prometa (povečanje za 2 odstotni točki);
 - 16,2 % trgov potniškega prometa na podlagi obveznosti javnih služb (PSO) (zmanjšanje za 0,5 odstotne točke);
- železniški promet je še vedno eden od najvarnejših načinov prevoza, pri čemer je potovanje z avtomobilom skoraj 50-krat bolj tvegano kot potovanje z vlakom; ter
- konec leta 2018 je bilo v sektorju železniškega prometa zaposlenih nekaj več kot 916 000 oseb, od tega približno 527 000 pri prevoznikih v železniškem prometu

(glavni in drugi prevozniki) in 389 000 pri upravljavcih infrastrukture.

2. METODOLOGIJA

To poročilo je sedmo v vrsti poročil o spremljanju trga storitev v železniškem prometu, ki jih Komisija vsaki dve leti predloži Evropskemu parlamentu in Svetu v skladu s členom 15(4) Direktive 2012/34/EU¹. Njegov namen je zagotoviti pregled glavnih dogodkov na trgih storitev v železniškem prometu v okviru politike EU za trg storitev v železniškem prometu². Poročilo zajema različne teme, vključno z: razvojem enotnega trga storitev v železniškem prometu; infrastrukturo in storitvami, ki so na voljo prevoznikom v železniškem prometu; okvirnimi pogoji za trg storitev v železniškem prometu (vključno z uporabniki³); stanjem omrežja, uporabo pravic dostopa ter ovirami, ki preprečujejo večjo učinkovitost storitev v železniškem prometu. Podrobno analizo teh tem vsebuje priloženi delovni dokument služb Komisije.

To je drugo poročilo, ki temelji na vprašalniku za poročanje iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2015/1100 o spremljanju trga storitev v železniškem prometu⁴ (v nadaljnjem besedilu: uredba RMMS), in prvo, ki bo pripravljeno po prehodnem obdobju za njeno izvajanje, ki se je končalo leta 2018.

To poročilo temelji na podatkih RMMS, ki so jih predložili države članice, Združeno kraljestvo in Norveška, ter prispevkih iz statističnega priročnika *Promet EU v številkah*⁵, poročilih Agencije Evropske unije za železnice⁶, podatkih Eurostata⁷, statističnih podatkih, ki so jih zbrale različne sektorske organizacije, ter predstavitev in študijah. Ker je uredba RMMS edini vir, so v poročilu ocenjeni trendi za obdobje 2015–2018 za zagotovitev primerljivosti podatkov. Kadar so uporabljeni drugi viri, so lahko v poročilu predstavljeni trendi za daljše obdobje.

Združeni podatki in povprečja se nanašajo na EU-27 (to je na sedanje države članice EU⁸). Ker je bilo Združeno kraljestvo država članica do 31. januarja 2020, poročilo vsebuje tudi skupne podatke in povprečja za EU-28, in sicer v besedilu ali v Excelovi datoteki, objavljeni na spletišču GD MOVE skupaj s poročilom⁹.

3. ŽELEZNIŠKI PROMET IN TRAJNOSTNOST

Železniški promet je edini način prevoza, pri katerem so se emisije toplogrednih plinov in CO₂ od leta 1990 skoraj neprestano zmanjševale, pri čemer se z železniškim prometom prepelje približno 13 % tovora in 7 % potnikov ob upoštevanju vseh načinov prevoza (EU-

¹ Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32).

² Agencija Evropske unije za železnice poleg poročila o trgu storitev v železniškem prometu objavlja tudi letna poročila o varnosti in interoperabilnosti železnic.

³ Celovito spremljanje cen železniških storitev, ki veljajo za stranke, zaradi številnih ponujenih storitev ni mogoče.

⁴ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/1100 z dne 7. julija 2015 o obveznostih poročanja držav članic v okviru spremljanja trga storitev v železniškem prometu (UL 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 V programu spremljanja trga storitev v železniškem prometu RMMS sodeluje tudi Norveška, a podatki zanjo niso vključeni v skupne podatke in povprečja EU.

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

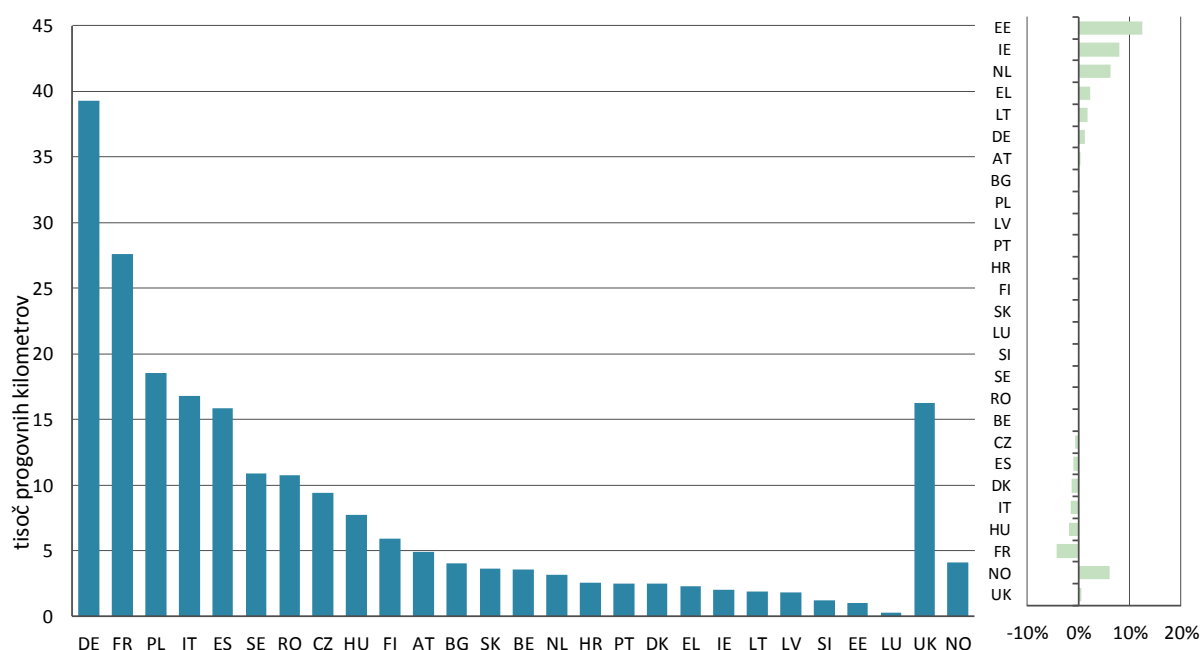
27, 2018). To pomeni, da železniški promet v primerjavi z drugimi motoriziranimi prevoznimi sredstvi manj onesnažuje okolje in je energijsko učinkovitejši. Leta 2018 je železniški promet predstavljal le 0,4 % emisij toplogrednih plinov in CO₂ v prometu in 2 % porabe energije v prometu v EU-27¹⁰. Za doseg ciljev evropskega zelenega dogovora bo moral železniški promet pridobiti večji delež potniškega in tovornega prometa.

4. ŽELEZNIŠKO OMREŽJE EU

Skupna dolžina železniškega omrežja EU-27 je leta 2018 znašala približno 201 000 progovnih kilometrov (0,4 % manj kot leta 2015). Približno 56 % omrežja je bilo elektrificiranega, kar je 855 kilometrov več kot leta 2015 (+1,2 %).

Konec leta 2019 je bilo omrežje za visoke hitrosti EU dolgo več kot 9 100 kilometrov, kar je 17 % več kot leta 2015¹¹.

Slika 1: Dolžina nacionalnih omrežij po državah (v tisoč progovnih kilometrov, 2018) in relativna sprememba (2015–2018)



Vir: Statistični priročnik, 2020. Uporabljeni so bili tudi podatki iz različnih drugih virov.

5. RAZVOJ STORITEV V ŽELEZNIŠKEM PROMETU

Skupno število vlakovnih kilometrov v EU (vožnje potniških in tovornih vlakov) je ostalo v zadnjih desetih letih precej nespremenjeno. Storitve potniškega in tovornega prometa so po finančni krizi leta 2008 okrevale različno hitro (z nihanji pri storitvah tovornega prometa). Med letoma 2015 in 2018 se je železniški promet¹² v EU-27 na letni ravni povečal za 2,5 %

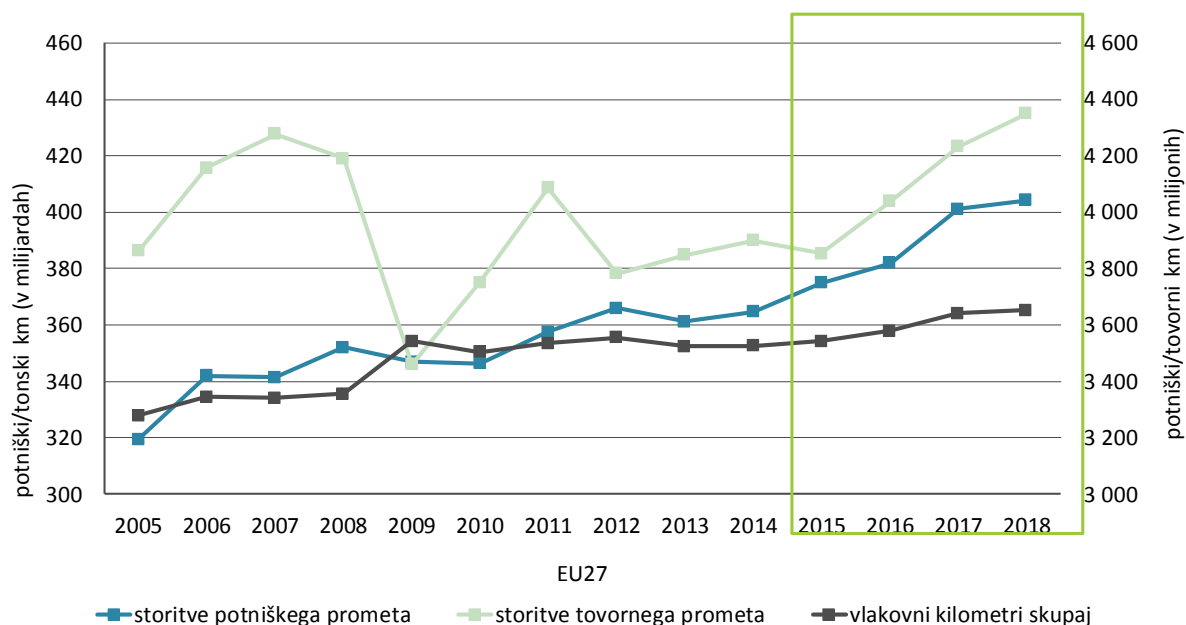
¹⁰ EU-28: 0,5 %, 0,5 % oziroma 2 %.

¹¹ EU-28: 217 000 progovnih kilometrov, od katerih jih je bilo 54 % elektrificiranih, in več kot 9 200 kilometrov visokohitrostnih prog.

¹² Podatki o obsegu, sporočeni v letnem vprašalniku RMMS, se lahko razlikujejo od tistih, ki jih sporoči Eurostat, in sicer zaradi drugačnega obsega, možnega dvojnega štetja količin v tranzitu in prilagoditev

za potnike in za 4,1 % za tovor¹³.

Slika 2: Obseg potniškega in tovornega prometa (v potniških kilometrih, tonskih kilometrih in vlakovnih kilometrih, 2005–2018)



Vir: RMMS, 2020. Uporabljeni so bili tudi podatki iz različnih drugih virov in vključujejo tudi ocene. Podatki za leti 2015 in 2016 za RO so ocene; podatki vključujejo tudi prilagoditve vrednosti potniških kilometrov za leto 2018 za BE, vrednosti tonskih kilometrov za leti 2015 in 2016 za ES, NL in LU ter vrednosti vlakovnih kilometrov za leti 2015 in 2016 za IE.

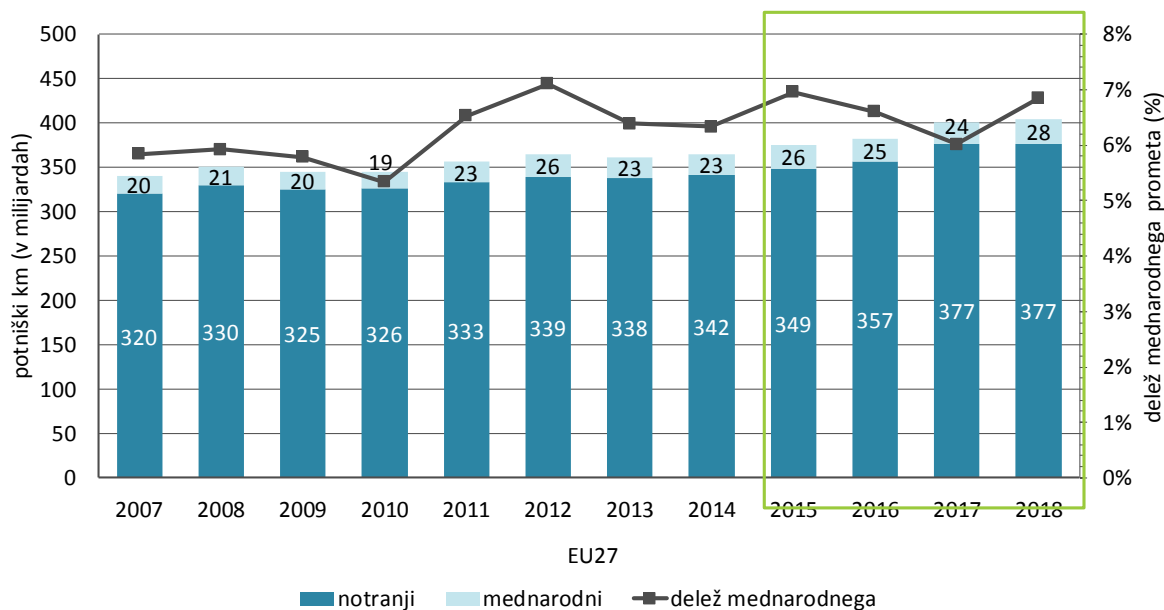
Do leta 2018 je obseg železniškega potniškega prometa v EU-27 znašal 404 milijarde potniških kilometrov, skupni kopenski promet pa približno 5 bilijonov potniških kilometrov¹⁴. Železniški potniški promet poteka predvsem znotraj držav, pri čemer ga je bilo leta 2018 le 7 % čezmejnega.

(ocene in vključitve podatkov iz drugih virov).

¹³ EU-28: 2,4 % za potnike in 3,8 % za tovor.

¹⁴ EU-28: 473 milijard potniških kilometrov, skupni kopenski promet pa je znašal približno 6 bilijonov potniških kilometrov.

Slika 3: Razvoj obsega železniškega potniškega prometa (notranji, mednarodni in delež mednarodnega prometa v skupnem prometu) (v milijardah potniških kilometrov, 2007–2018)



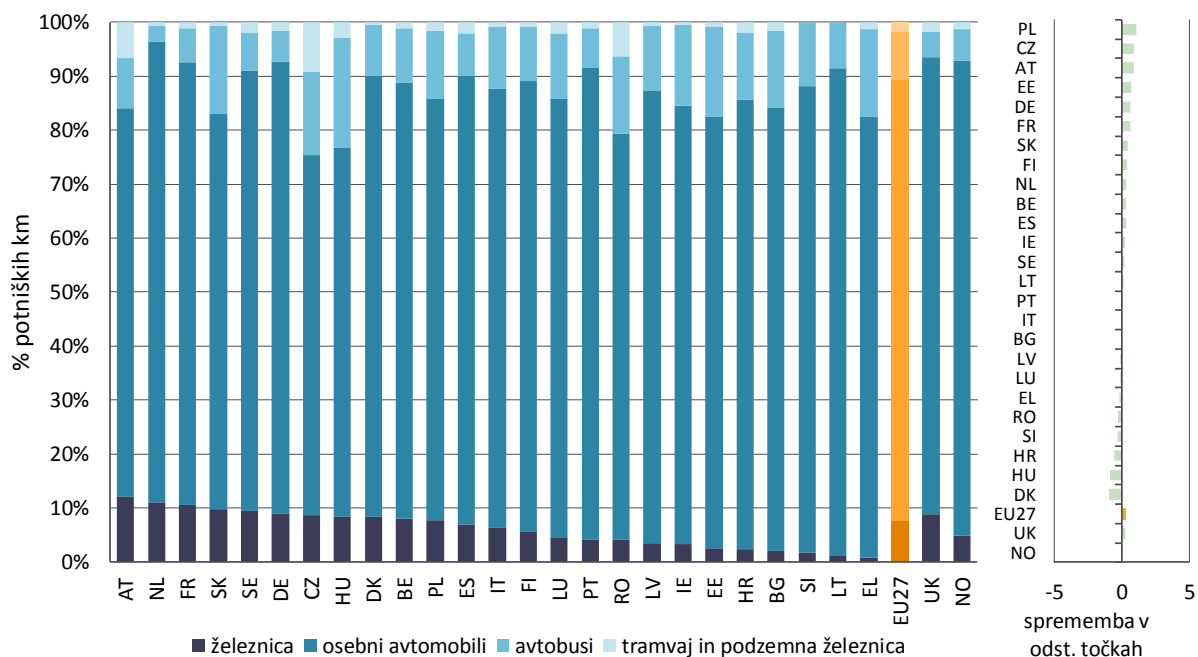
Vir: RMMS, 2020. Uporabljeni so bili tudi podatki iz različnih drugih virov in vključujejo tudi ocene. Podatki za leto 2015 za BE, EE, EL, LU in RO so ocene.

Vsak državljan EU-27 je leta 2018 v povprečju prepotoval 909 potniških kilometrov (+2,4 % na leto od leta 2015¹⁵).

Med letoma 2015 in 2018 se je modalni delež osebnih avtomobilov v kopenskem prometu v EU-27 povečal z 81 % na 81,4 %, medtem ko se je delež železniškega prometa povečal s 7,6 % na 7,8 %, pri čemer so med državami znatne razlike.

¹⁵ EU-28: 926 potniških kilometrov oziroma +2,2 %.

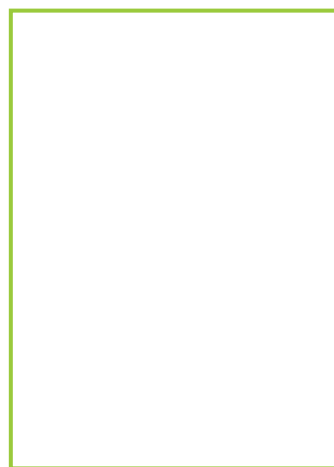
Slika 4: Razdelitev načinov prevoza v kopenskem potniškem prometu po državah (% leta 2018) ter sprememba železniškega prometa v odstotnih točkah (2015–2018)



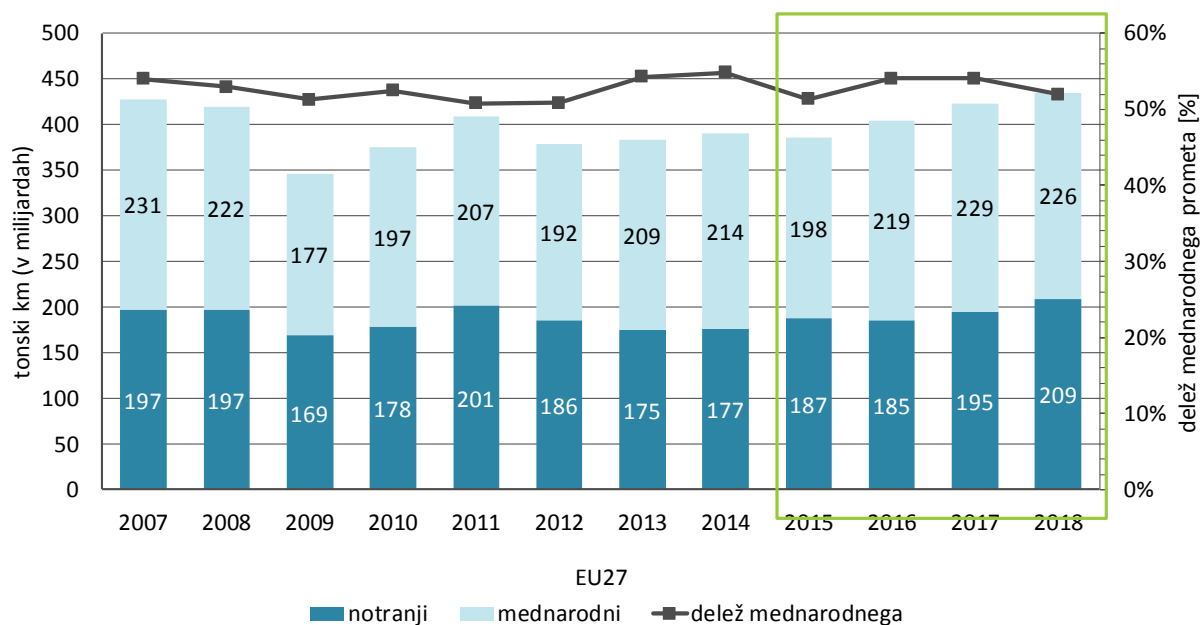
Vir: Statistični priročnik, 2020; razen CY in MT.

Leta 2018 je obseg železniškega tovornega prometa v EU-27 znašal 435 milijard tonskih kilometrov, skupni kopenski promet pa 2,3 bilijona tonskih kilometrov¹⁶. Več kot polovica skupnega železniškega tovornega prometa je čezmejnega, zaradi česar je konkurenčnost železniškega tovornega prometa zelo občutljiva za interoperabilnost in operativne težave med nacionalnimi železniškimi omrežji.

Slika 5: Razvoj obsega železniškega tovornega prometa (notranji, mednarodni in delež mednarodnega prometa v skupnem prometu) (v milijardah tonskih kilometrov, 2007–2018)



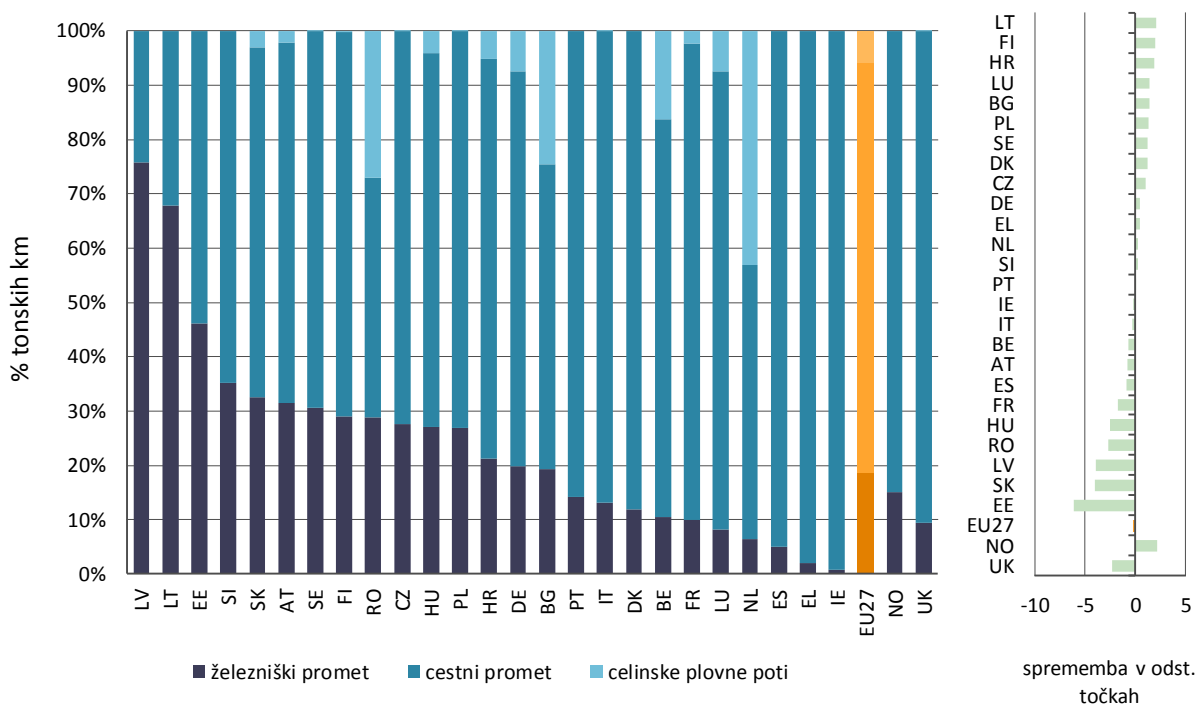
¹⁶ Brez cevovodov. Za EU-28: 452 milijard tonskih kilometrov, skupni kopenski promet pa je znašal približno 2,4 bilijona tonskih kilometrov.



Vir: RMMS, 2020. Uporabljeni so bili tudi podatki iz različnih drugih virov in vključujejo tudi ocene. Za leto 2016 so nekateri vnosi in ocene iz RMMS popravljene v primerjavi s šestim poročilom RMMS.

Med letoma 2015 in 2018 se je modalni delež cestnega prometa v kopenskem tovornem prometu v EU-27 povečal s 74,2 % na 75,4 %, medtem ko se je delež železniškega prometa zmanjšal z 18,8 % na 18,7 %, pri čemer so med državami velike razlike.

Slika 6: Razdelitev načinov prevoza v kopenskem tovornem prometu po državah (% leta 2018) ter sprememba železniškega prometa v odstotnih točkah (2015–2018)



Vir: Statistični priročnik, 2020.

6. RAZVOJ OKVIRNIH POGOJEV V SEKTORJU ŽELEZNIŠKEGA PROMETA

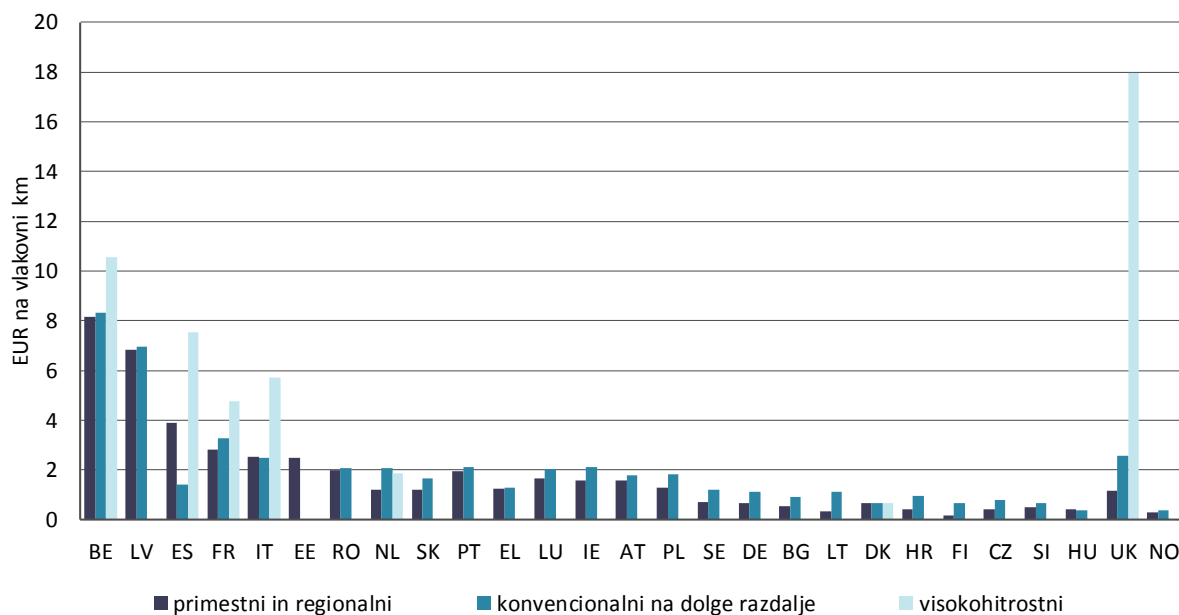
6.1. Zaračunavanje uporabnin za infrastrukturo

Uporabnine za dostop do tirov so predstavljale več kot 80 % prihodkov od uporabnin, ki so jih prejeli upravljavci infrastrukture v EU-27 leta 2018 (84 % od tovornih vlakov in 88 % od potniških vlakov¹⁷).

Uporabnine za dostop do tirov za vlake za visoke hitrosti (brez pribitkov) so bile višje od drugih potniških pristojbin, pri čemer so bile leta 2018 najvišje v Združenem kraljestvu (18 EUR na vlakovni kilometer) in Belgiji (10,60 EUR na vlakovni kilometer).

¹⁷ EU-28: 84 % oziroma 89 %.

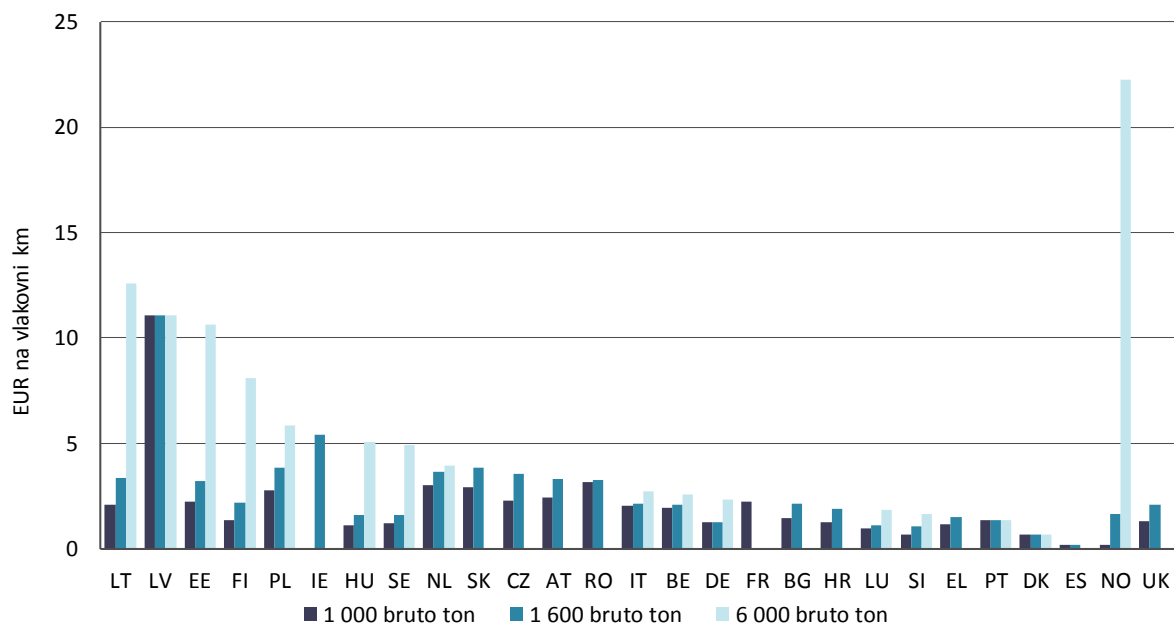
Slika 7: Uporabnine za dostop (brez pribitkov) za različne kategorije potniških vlakov po državah (v EUR na vlakovni kilometer, 2018)



Vir: RMMS, 2020.

Tovorne pristojbine (brez pribitkov) se spremljajo v zvezi s tremi različnimi največjimi bruto tonažami (1 000, 1 600 in 6 000). V večini držav članic se uporabnine za dostop zvišujejo z velikostjo vlaka, čeprav ne nujno sorazmerno s tonažo.

Slika 8: Uporabnine za dostop (brez pribitkov) za različne kategorije tovornih vlakov po državah (v EUR na vlakovni kilometer, 2018)



Ni jasnega naraščajočega ali padajočega trenda za potniške ali tovarne vlake pri sporočenih višinah pristojbin¹⁸ med letoma 2015 in 2018, razen za vlake za visoke hitrosti (za katere so se uporabnine za dostop do tirov znižale povsod, razen v Združenem kraljestvu).

Platforma upravljavcev železniške infrastrukture v Evropi (PRIME) bo izvedla obširno študijo mehanizmov pobiranja uporabnin in financiranja upravljavcev infrastrukture, ki bo končana leta 2021. Študija bo vključevala pregled pobiranja uporabnin za dostop do tirov in njihovih različnih sestavnih delov.

Za omejitev gospodarskega učinka pandemije COVID-19 Uredba (EU) 2020/1429, sprejeta oktobra 2020, omogoča zmanjšanje finančnega bremena za sektor železniškega prometa z začasno omilitvijo pravil za uporabnine¹⁹.

6.2. Dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti in omejitve infrastrukture

Leta 2018 je bila intenzivnost uporabe omrežja EU-27 18 200 vlakovnih kilometrov na progovni kilometer (19,5 za EU-28). Najbolj intenzivno uporabljena omrežja leta 2018 so bila v Zahodni Evropi, zlasti na Nizozemskem, kjer je opravljenih 50 600 vlakovnih kilometrov na progovni kilometer. Zdi se, da je najmanjša intenzivnost uporabe prog v Grčiji, kjer je opravljenih le 4 800 vlakovnih kilometrov na progovni kilometer. Čeprav ta splošna nacionalna povprečja ne povedo nič o najbolj praznih delih omrežja, pa lahko nakažejo, katera omrežja so v povprečju bolj intenzivno uporabljena od drugih in bi zato lahko imela omejene zmogljivosti za dodaten promet.

Skupna dolžina prog, razglašeni za preobremenjene, se v EU-27 od leta 2015 neprekinjeno povečuje in se je do leta 2018 skoraj podvojila. To je vplivalo na 2 261 kilometrov prog (3 432 kilometrov v EU-28), vključno s 1 339 kilometri železniških tovornih koridorjev.

Pri preobremenjenosti države članice najpogosteje dajo prednost storitvam, zagotovljenim v okviru obveznosti javne službe, ki so glavna prednostna naloga v 13 državah, temu pa sledijo mednarodne potniške storitve (sedem držav). Tovorni promet (domači in mednarodni) je le redko glavna prednostna naloga.

Da bi premagali operativne omejitve infrastrukture in nezdržljivost med nacionalnimi obstoječimi sistemi za vodenje vlakov, ki so pomembna ovira za nemoteno interoperabilnost, je EU uvedla skupni evropski signalizacijski sistem, evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (sistem ERTMS). V skladu z evropskim načrtom za uvedbo sistema ERTMS²⁰ bi moral biti ta signalizacijski sistem do leta 2023 uveden na 15 682 kilometrih prog; do zdaj je bil nameščen na 5 906 kilometrih načrtovane dolžine proge (oziroma 38 %), kar je 78 % cilja, ki je bil načrtovan za konec leta 2019.

¹⁸ Uporabnina za dostop do tirov brez pribitkov.

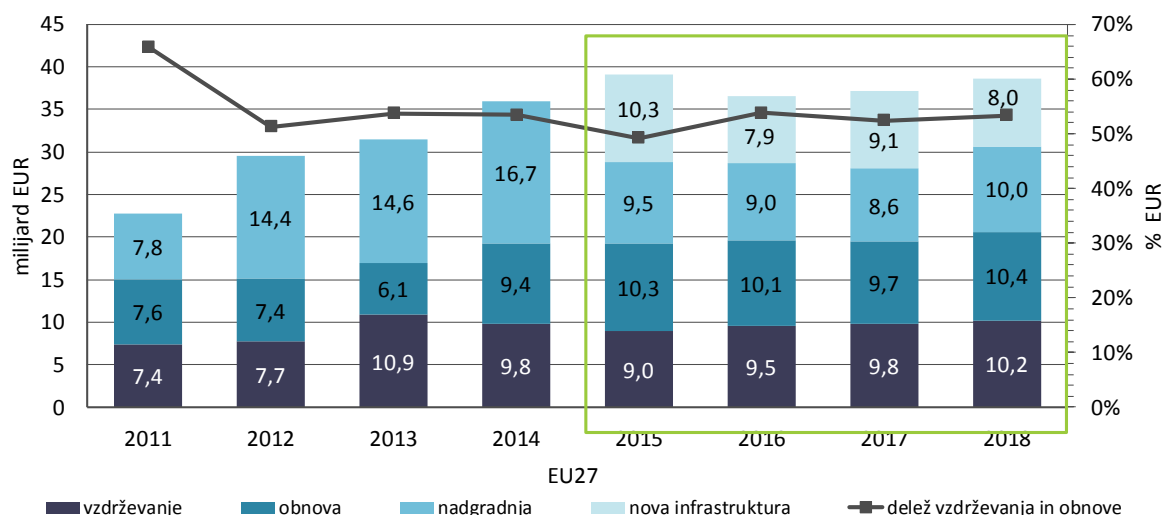
¹⁹ Uredba (EU) 2020/1429 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. oktobra 2020 o določitvi ukrepov za trajnostni trg storitev v železniškem prometu zaradi izbruha COVID- 19 (UL L 333, 12.10.2020, str. 1).

²⁰ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/6 z dne 5. januarja 2017 o evropskem načrtu za uvedbo evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (UL L 3, 6.1.2017, str. 6).

6.3. Infrastrukturni izdatki in financiranje

Skupni izdatki železniške infrastrukture EU-27 so leta 2018 znašali 38,7 milijarde EUR, najvišji pa so bili leta 2015, ko so znašali 39,1 milijarde EUR²¹.

Slika 9: Izdatki za infrastrukturo ter delež za vzdrževanje in obnovo (v milijardah EUR, 2011–2018)



Vir: RMMS, 2020.

Leta 2018:

- so skupni izdatki za vzdrževanje in obnovo, sporočeni za EU-27, znašali 20,6 milijarde EUR, to je 53 % skupnih izdatkov (25,8 milijarde EUR in 54 % za EU-28), pri čemer so bile med državami pomembne razlike, ter
- v EU-27 so državni proračuni predstavljali 72,3 % skupnih izdatkov in naložb za infrastrukturo, sofinanciranje EU je predstavljalo 8,3 %, 19,4 % pa je prišlo iz drugih virov, vključno s posojili, lastniškim financiranjem in uporabniki²².

6.4. Kakovost storitev železniškega prevoza

Železnica ostaja eden najvarnejših načinov prevoza. Potovanje z avtomobilom je skoraj 50-krat bolj tvegano kot potovanje z vlakom. Varnost železnic se je med letoma 2015 in 2018 v EU-27 še naprej izboljševala, čeprav se je leta 2016 število smrtnih žrtev in resnih poškodb nekoliko povečalo²³.

Glede na uporabljeno opredelitev²⁴ se je povprečna točnost storitev regionalnega in lokalnega potniškega prometa v EU-27 nekoliko zmanjšala s 93 % leta 2015 na 90 % leta 2018²⁵. Povprečna točnost storitev potniškega prometa na dolge razdalje in visokohitrostnih storitev

²¹ EU-28: z 49,5 milijarde EUR v letu 2015 na 47,5 milijarde EUR v letu 2018.

²² EU-28: 68,8 %, 6,6 % oziroma 24,5 %.

²³ Vir: poročilo Agencije Evropske unije za železnice *Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2020* (Poročilo o varnosti železnic in interoperabilnosti v EU iz leta 2020).

²⁴ Za RMMS je potniški vlak točen, če ima največ 5 minut zamude.

²⁵ EU-28: v glavnem enake številke.

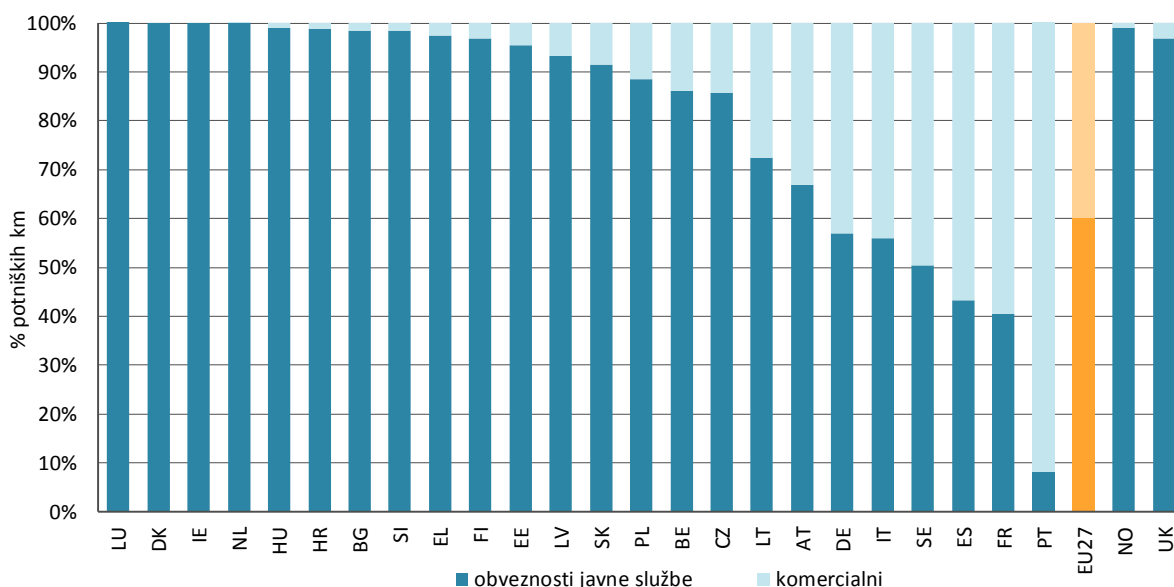
potniškega prometa se je zmanjšala s 85 % leta 2015 na 79 % leta 2018²⁶. Povprečna zanesljivost storitev lokalnega in regionalnega potniškega prometa se je med letoma 2015 in 2018 zmanjšala, pri čemer se je delež odpovedanih storitev povečal z 1,4 % na 1,9 %²⁷. Povprečna zanesljivost storitev potniškega prometa na dolge razdalje in visokohitrostnih storitev potniškega prometa se je med letoma 2015 in 2018 povečala, pri čemer se je delež odpovedanih storitev zmanjšal z 1,5 % na 1,3 %²⁸.

Povprečna točnost²⁹ storitev železniškega tovornega prometa v EU-27 je leta 2018 znašala 60,0 % za notranje in 53,2 % za mednarodne storitve: 7,3 % notranjih in 11,0 % mednarodnih storitev je bilo odpovedanih³⁰.

6.5. Pogodbe za opravljanje javne službe

Leta 2018 so v EU-27 potniške storitve v okviru obveznosti javne službe v povprečju predstavljale 60 % skupnih železniških potniških kilometrov (53 % leta 2015³¹), od česar je približno 98 % notranjih storitev. Med notranjimi storitvami so obveznosti javne službe zajemale več regionalnih storitev kot storitev na dolge razdalje.

Slika 10: Delež potniškega prometa v okviru obveznosti javne službe oziroma v okviru komercialnih storitev v železniškem prometu po državah (% potniških kilometrov, 2018)



Vir: RMMS, 2020. Podatki za BE, PT, EL in FR so ocene. RO ni na voljo.

Konkurenčni razpisni postopki so bili izvedeni le za 26 % vseh storitev v okviru obveznosti javne službe, veljavnih leta 2018 v EU-27 (43 % v EU-28), in sicer skoraj izključno v državah članicah, ki so prej liberalizirale storitve (Nemčija, Švedska in Združeno kraljestvo).

²⁶ EU-28: s 84 % na 77 %

²⁷ EU-28: z 1,6 % na 2,2 %.

²⁸ EU-28: povečanje z 1,7 % na 1,8 %.

²⁹ Za RMMS je tovorni vlak točen, če ima največ 15 minut zamude.

³⁰ EU-28: povprečna točnost je bila 63,0 % za notranje in 53,2 % za mednarodne storitve; 6,8 % notranjih in 11,0 % mednarodnih storitev je bilo odpovedanih.

³¹ EU-28: 66 %, povečanje s 60 % leta 2015.

Nadomestilo za obveznosti javne službe ostaja pomemben vir prihodkov za prevoznike v železniškem prometu v večini držav članic, čeprav se ravni nadomestila za obveznosti javne službe na vlakovni kilometer med državami močno razlikujejo. Leta 2018 je povprečno nadomestilo za obveznosti javne službe v EU-27 znašalo 10,51 EUR na vlakovni kilometer (8,57 EUR v EU-28).

6.6. Izdajanje licenc

Prevozniki v železniškem prometu v EU-27 so imeli leta 2018 skupno 1 082 aktivnih licenc (1 126 v EU-28). Nemčija je sporočila njihovo največje število (434), Irska in Luksemburg pa najmanjše (2).

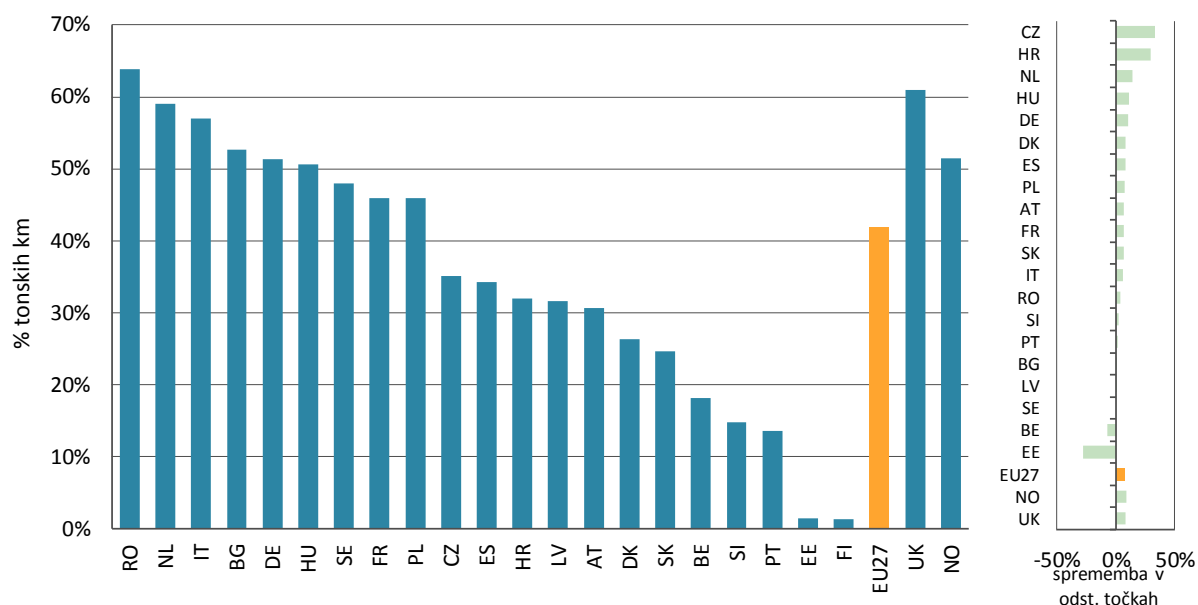
Povprečne licenčnine za pridobitev licence (če te obstajajo) so se leta 2018 gibale od 37 500 EUR na Portugalskem do 5 EUR na Hrvaškem.

Španija, Poljska in Združeno kraljestvo so poročali o najdaljšem povprečnem čakanju na pridobitev licence (več kot 100 dni).

6.7. Stopnja odprtosti trgov in uporaba pravic dostopa

Povprečni tržni delež konkurentov na trgu železniškega tovornega prometa v EU-27 se je med letoma 2015 in 2018 povečal s 34 % na 42 %³². Leta 2018 so bili novi prevozniki, ki konkurirajo uveljavljenim nacionalnim prevoznikom, dejavni v vseh državah razen v Grčiji, na Irskem, v Litvi in Luksemburgu, v več kot polovici teh držav pa je tržni delež konkurentov znašal več kot 30 %.

Slika 11: Tržni delež konkurentov na trgu železniškega tovornega prometa po državah (% leta 2018) in sprememba v odstotnih točkah (2015–2018)



Vir: RMMS, 2020. V EL, IE, LT in LU je en prevoznik s 100-odstotnim tržnim deležem.

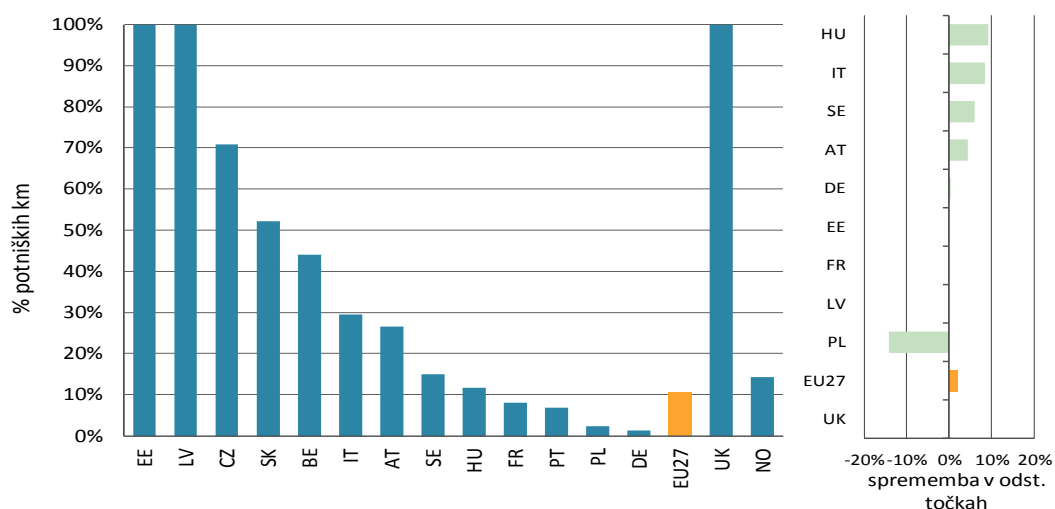
Prost dostop in obvezni konkurenčni razpisni postopki za pogodbe za opravljanje javne

³² EU-28: s 35 % na 43 %.

službe na notranjem trgu potniških storitev so bili na ravni EU vpeljani šele s četrtem železniškim svežnjem. Za to, da bi bili opazni njegovi učinki na države, ki niso prej odprle svojih trgov, je še prezgodaj.

V povprečju so imeli konkurenti na nacionalnih komercialnih trgih potniškega prometa v EU-27 leta 2018 10-odstotni tržni delež, 2 odstotni točki večjega kot leta 2015³³, in 16,2-odstotni tržni delež na nacionalnih trgih potniškega prometa v okviru obveznosti javne službe, kar je skoraj nespremenjeno v primerjavi z letom 2015 (zmanjšanje za 0,5 odstotne točke³⁴).

Slika 12: Tržni delež konkurentov na komercialnem trgu potniškega prometa po državah (% leta 2018) in sprememba v odstotnih točkah (2015–2018)



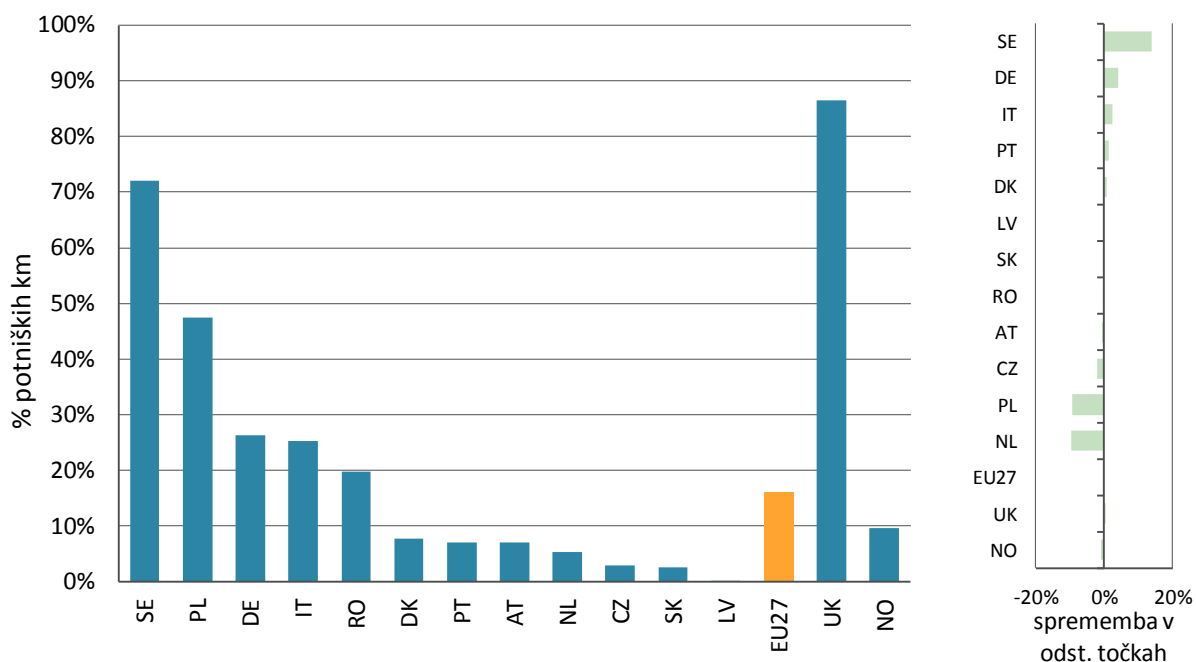
Vir: RMMS, 2020. BG, DK, HR, FI, EL, LT, LU, SI, ES niso sporočili nobenih konkurentov na trgu komercialnih storitev z vsaj 1-odstotnim tržnim deležem za leto 2018. Na IE ni bilo komercialnih storitev v potniškem prometu. Podatki za NL in RO niso na

³³ EU-28: 12 %, +2 odstotni točki v primerjavi z letom 2015.

³⁴ EU-28: 32 %, –2 odstotni točki v primerjavi z letom 2015.

voljo.

Slika 13: Tržni delež konkurentov na trgu potniškega prometa v okviru obveznosti javne službe po državah (% leta 2018) in sprememba v odstotnih točkah (2015–2018)



Vir: RMMS, 2020. Podatki za PT za leto 2015 predstavljajo oceno. BE, BG, HR, EE, FI, FR, EL, HU, IE, LT, LU, SI in ES niso sporočili nobenih konkurentov na trgu potniškega prometa v okviru obveznosti javne službe.

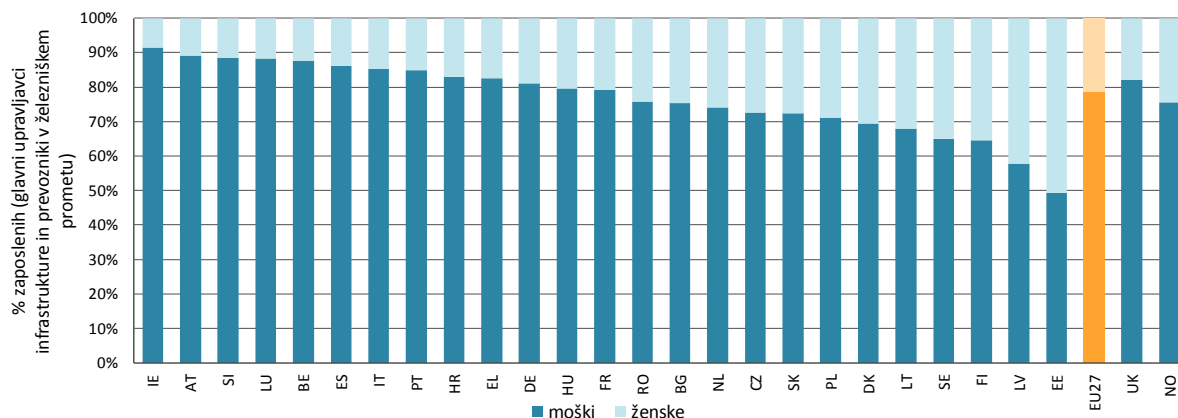
6.8. Zaposlovanje in socialne razmere

Ob koncu leta 2018 je bilo v železniškem sektorju v EU-27 zaposlenih nekaj več kot 916 000 ljudi, od tega približno 527 000 pri prevoznikih v železniškem prometu (pri glavnih in drugih prevoznikih) in 389 000 pri upravljavcih infrastrukture³⁵.

Med zaposlenimi v železniškem prometu prevladujejo moški; v povprečju je le 21 % zaposlenih žensk. Delež zaposlenih ženskega spola znaša od 51 % v Estoniji do 9 % na Irskem.

Slika 14: Skupno število zaposlenih (glavni upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu) po spolu (% leta 2018)

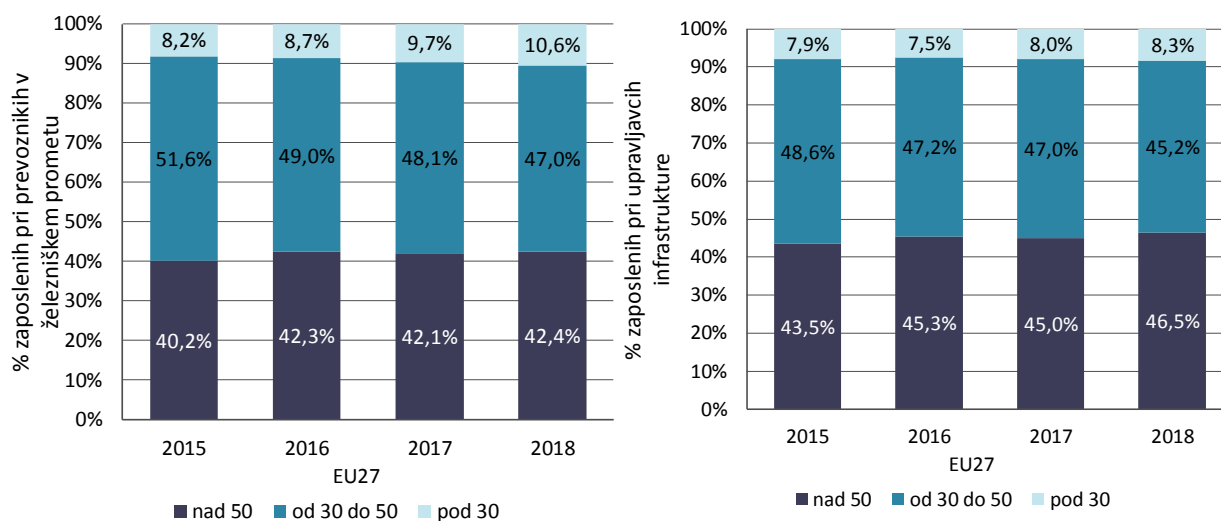
³⁵ Za EU-28: nekaj več kot 1 034 000 zaposlenih, od tega približno 600 000 pri prevoznikih v železniškem prometu in 434 000 pri upravljavcih infrastrukture.



Vir: RMMS, 2020.

Delež mlajših zaposlenih (mlajših od 30 let), zaposlenih pri prevoznikih v železniškem prometu, se je v EU-27 povečal z 8,2 % leta 2015 na 10,6 % leta 2018³⁶. Zaskrbljenost še naprej vzbuja staranje delovne sile, zlasti v Španiji, Romuniji, Grčiji, Bolgariji in Litvi, kjer je bilo leta 2018 več kot 50 % delovne sile starejše od 50 let. Upravljavci infrastrukture imajo večinoma starejšo delovno silo kot prevozniki v železniškem prometu, vendar se je delež mlajših zaposlenih med letoma 2015 in 2018 prav tako povečal s 7,9 % na 8,3 %.

Slika 15: Zaposleni po starostnih skupinah (% v obdobju 2015–2018)



Vir: RMMS, 2020. Za prevoznike v železniškem prometu v LV, LU, ES in SE podatki za leto 2015 niso bili na voljo. Za upravljavce infrastrukture v ES, LU in LV podatki za leto 2015 niso bili na voljo.

Najpogostejši status zaposlenih je tako pri upravljavcih infrastrukture kot prevoznikih v železniškem prometu zaposlitev s polnim delovnim časom. Vsi zaposleni pri upravljavcih infrastrukture imajo očitno pogodbe za nedoločen čas v Belgiji, na Danskem in v Luksemburgu, medtem ko jih ima na Irskem take pogodbe le 89 %. Le Švedska, Italija, Poljska, Nizozemska, Nemčija in Norveška so poročale o manj kot 95-odstotnem deležu zaposlenih pri prevoznikih v železniškem prometu s pogodbami za nedoločen čas. Najmanjši delež zaposlenih s pogodbami za polni delovni čas pri upravljavcih infrastrukture imata

³⁶ EU-28: 8,4 % oziroma 10,6 %.

Nizozemska (83 %) in Belgija (88 %). Pri glavnih prevoznikih v železniškem prometu ima najmanjši delež pogodb za polni delovni čas Belgija (86 %).

Le nekaj držav članic je poročalo o izvajanju vajeništva in pripravništva; najpogosteje ju izvajajo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture v Avstriji in Nemčiji.

7. ZAKLJUČKI

Železniški sektor pomembno prispeva h gospodarski in socialni koheziji EU-27, saj je v njem neposredno zaposlenih več kot 900 000 ljudi, z njim pa se vsako leto prepelje približno 1,6 milijarde ton tovora³⁷ in 7,1 milijarde potnikov³⁸.

Večja uporaba železnice je ključnega pomena, da se zadosti zahtevam po bolj trajnostnem prevozu, in bi imela znatne pozitivne učinke na onesnaževanje in porabo energije, s čimer bi prispevala k doseganju ambicioznih ciljev za zmanjšanje emisij iz evropskega zelenega dogovora.

Obseg potnikov v železniškem prometu je v zadnjih nekaj letih stalno naraščal, medtem ko se je obseg železniškega tovornega prometa povečeval bolj neenakomerno. Vožnje potniških in tovornih vlakov so ostale stabilne, medtem ko se je povpraševanje po trajnostnih oblikah prevoza povečevalo z javno ozaveščenostjo o podnebnih spremembah.

Kljub tem pozitivnim spremembam pa železnica še ne dosega svojega polnega potenciala. Železniški promet mora postati točnejši in zanesljivejši v primerjavi z drugimi načini prevoza, pri čemer bi moral biti bolj usmerjen na stranke in bolj uporabljati inovacije. Postati mora tudi učinkovitejši in cenovno dostopnejši.

Da bi se sektor lažje spopadel z glavnimi izzivi trga, je ukrepanje EU osredotočeno na štiri cilje:

1. Konkurenčen trg

S poštenim dostopom do trga za vse prevoznike bo omogočena uvedba novih, večmodalnih ponudb, izbira za potnike in poslovne subjekte pa se bo povečala.

V ta namen so bili s tržnim stebrom četrtega železniškega svežnja uvedeni konkurenčni javni razpisi kot standardni postopek za dodeljevanje pogodb za opravljanje javne službe s prehodnim obdobjem do decembra 2023. Z njim se je odprl tudi dostop do komercialnega zagotavljanja storitev železniškega prevoza potnikov v notranjem prometu, začeni z voznim redom za leto 2021. Komisija bo zlasti pozorno spremljala pravilen prenos in uporabo četrtega železniškega svežnja, da bi se zagotovilo srednjeročno doseganje njegovega polnega potenciala.

Prav tako bi bilo treba spodbujati pošteno konkurenco med načini prevoza z zagotovitvijo, da vsak način prevoza pokrije svoje zunanje stroške.

2. Izboljšane čezmejne železniške storitve

Postopek prehajanja notranjih meja EU mora postati lažji, da bi se povečal modalni delež

³⁷ Eurostat, EU-27, razen BE, ki je podatke označila kot zaupne.

³⁸ Eurostat, EU-27, razen BE, HU, NL in PL, ki so podatke označile kot zaupne.

železnice. Bistvenega pomena za doseg tega cilja so odprava ovir za interoperabilnost, uvedba sistema ERTMS, dostopnost primerne voznega parka in razpoložljivost strojevodij.

Na zahtevo Evropskega parlamenta je Komisija začela študijo o čezmejnih povezavah na dolge razdalje, pri čemer se posebej osredotoča na storitve nočnih vlakov; poročilo je pričakovano do sredine leta 2021.

3. Večja uspešnost železniške infrastrukture

Za zagotavljanje učinkovitega opravljanja storitev železniškega prevoza je potrebna dobro razvita infrastruktura brez ozkih grl in manjkajočih povezav. EU bo nadaljevala politiko za razvoj infrastrukture v obliki politike vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T), pri čemer bo znatna finančna podpora železnici zagotovljena v okviru Instrumenta za povezovanje Evrope. Obsežnejše omrežje visoke zmogljivosti in za visoke hitrosti bo na voljo do konca leta 2030, ko bodo končani pomembni projekti TEN-T.

Železniški sektor prejme znatna javna sredstva. Rastoči trg zelenih obveznic bi lahko omogočil prehod na zasebno financiranje trajnostnih naložb. Z uredbo o taksonomiji³⁹ in njenimi delegiranimi akti so vzpostavljeni okvir in merila, ki so potrebni za jasen sistem klasifikacije za opredelitev trajnostnih dejavnosti.

Zaradi vse večje preobremenjenosti nastajajo ozka grla, zlasti ob glavnih železniških koridorjih, velika vzdrževalna dela pa preprečujejo učinkovito uporabo omrežja. Komisija podpira nove pristope sektorja k dodeljevanju zmogljivosti in upravljanju, ki temeljijo na medsebojno povezanih digitalnih platformah/orodjih in njihovi hitri vzpostavitvi.

4. Večja usmerjenost na stranke

Železniške storitve morajo zadovoljevati potrebe strank. Prednostna naloga za storitve potniškega in tovornega prometa sta izboljšana točnost in zanesljivost ter boljši dostop do storitev v železniških objektih.

Za spodbuditev uporabe železnice morajo biti zagotovljene pravice potnikov do informacij, pomoči, nadaljevanja potovanja in nadomestila. Predlog Komisije za prenovitev Uredbe (ES) št. 1371/2007⁴⁰, o katerem je bil oktobra 2020 dosežen dogovor z Evropskim parlamentom in Svetom, naj bi izboljšal pravice invalidnih potnikov ali potnikov z omejeno mobilnostjo, pojasnil predpise o izvrševanju in reševanju pritožb ter zagotovil boljše varstvo potnikov v primeru prekinitve potovanja.

Železniški tovorni koridorji ostajajo ključni element politike Komisije za spodbujanje železniškega tovornega prometa. S presojo pravnega okvira Uredbe (EU) št. 913/2010⁴¹ se pripravljata podlaga za dodatne zakonodajne ukrepe.

Komisija popolnoma podpira pobude za izboljšanje učinkovitosti in prožnosti postopka

³⁹ Uredba (EU) 2020/852 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2020 o vzpostavitvi okvira za spodbujanje trajnostnih naložb ter spremembi Uredbe (EU) 2019/2088 (UL L 198, 22.6.2020, str. 13).

⁴⁰ Uredba (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu (UL L 315, 3.12.2007, str. 14).

⁴¹ Uredba (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet (UL L 276, 20.10.2010, str. 22).

načrtovanja voznega reda, postopka za ravnanje v izrednih razmerah ter usklajevanje začasnih omejitev zmogljivosti.

Spodbujanje digitalizacije je bistveno za to, da bo železnica postala privlačnejša za poslovne subjekte. Nova uredba o elektronskih informacijah o prevozu blaga (eFTI⁴²) bo omogočila digitalno izmenjavo informacij med podjetji in organi. Komisija poleg tega namerava predložiti predlog za evropsko partnerstvo za raziskave in inovacije na področju železnic, ki temelji na trenutnem skupnem podjetju Shift2Rail. Prihodnje partnerstvo bo osredotočeno na pospešitev raziskav in razvoja inovativnih tehnologij in operativnih rešitev, olajšanih z digitalizacijo in avtomatizacijo.

Z letom 2021 kot evropskim letom železnic se bo še bolj podprlo prizadevanje za povečanje deleža potnikov in tovora, ki se prevažajo po železnici, pri čemer se bodo izmenjevali znanje in dobre prakse.

⁴² Uredba (EU) 2020/1056 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o elektronskih informacijah o prevozu blaga (UL L 249, 31.7.2020, str. 33).