



GENERÁLNE RIADITEĽSTVO PRE VNÚTORNÉ POLITIKY
TEMATICKÁ SEKCIA B: ŠTRUKTURÁLNE POLITIKY A POLITIKY
SÚDRŽNOSTI

DOPRAVA A CESTOVNÝ RUCH

CESTNÁ NÁKLADNÁ DOPRAVA: PREČO
PREPREVCOVIA EÚ UPREDNOSTŇUJÚ
NÁKLADNÉ VOZIDLO PRED VLAKOM

ZHRNUTIE

Abstrakt

Toto je posúdenie vplyvov na výber spôsobu dopravy prepravcami v EÚ, v ktorom sa zdôrazňuje, prečo často uprednostňujú cestnú pred železničnou dopravou. Štúdia na základe analýzy dlhodobých trendov nákladnej dopravy, niekoľkých národných prípadových štúdií (Nemecko, Poľsko, Francúzsko, Taliansko a Španielsko) a rozhovorov s aktérmi odvetvia skúma hlavné východiskové faktory prispievajúce k výberu nákladnej dopravy. Záverečná kapitola poskytuje odporúčania, pokiaľ ide o kľúčové prvky účinnej stratégie na stimulovanie využívania železničnej dopravy, na základe poučenia z predchádzajúcich skúseností v tejto oblasti politiky.

Tento dokument si vyžiadal Výbor pre dopravu a cestovný ruch Európskeho parlamentu.

AUTORI

Steer Davies Gleave – Francesco Dionori, Lorenzo Casullo, Simon Ellis, Davide Ranghetti, Konrad Bablinski, Christoph Vollath, Carl Soutra

ZODPOVEDNÝ ADMINISTRÁTOR

Marc Thomas
Tematická sekcia pre štrukturálne politiky a politiky súdržnosti
Európsky parlament
B-1047 Brusel
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

REDAKČNÁ VÝPOMOC

Adrienn Borka

JAZYKOVÉ VERZIE

Originál: EN

O VYDAVATEĽOVI

Ak chcete kontaktovať tematickú sekciu alebo odoberať jej mesačný bulletin, píšete na: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Text bol dokončený v marci 2015.
© Európska únia, 2015.

Tento dokument je dostupný na internete na stránke:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

DISCLAIMER

Stanoviská uvedené v tomto dokumente sú výlučne v zodpovednosti autora a nepredstavujú bezpodmienečne oficiálne stanovisko Európskeho parlamentu.

Reprodukcia a preklad na nekomerčné účely sú povolené v prípade, že je uvedený zdroj a vydavateľ je o tom vopred informovaný a dostane kópiu.

ZHRNUTIE

TRENDY V CESTNEJ A ŽELEZNIČNEJ NÁKLADNEJ DOPRAVE

Železničná nákladná doprava v priemere od roku 2000 zaznamenala nízke úrovne absolútneho rastu v celej EÚ. V relatívnom vyjadrení klesol podiel železničnej nákladnej dopravy na úkor cestnej nákladnej dopravy. Z priemerného trendu nie je vidieť podstatné rozdiely medzi členskými štátmi.

Národné trendy závisia od niekoľkých faktorov vrátane rozsahu železničných sietí, podielu medzinárodnej dopravy na celkovom objeme dopravy a rozsahu konkurencie iných spôsobov dopravy (napr. vnútrozemské vodné cesty). Podiel nákladu prepravovaného po cestách a železnici sa značne líši v závislosti od druhu prepravovaného tovaru. Ťažká nákladná doprava (ako napr. uhlie) sa prevažne uskutočňuje po železnici, zatiaľ čo tovar, ktorý je ľahší a/alebo menej trvanlivý, sa prepravuje po ceste.

FAKTORY PRISPIEVAJÚCE K VÝBERU SPÔSOBU DOPRAVY PREPRAVCAMI

Medzi extrémnymi prípadmi tovaru, ktorý sa takmer vždy prepravuje po železnici, a tovaru, ktorý sa najpravdepodobnejšie bude prepravovať po ceste, existuje niekoľko faktorov na mikroúrovni, ktoré ovplyvňujú výber spôsobu dopravy. Rozhodnutia prepravcov (hlavných pôvodcov rozhodnutí v tomto procese) závisia od podoby skúseností z minulosti, druhu prepravovaného tovaru, charakteristík dopravcov a požiadaviek na vzdialenosť/čas.

Okrem toho aj niektoré všeobecné a štrukturálne faktory prispievajú k dlhodobým zmenám podielu jednotlivých spôsobov dopravy. Tieto faktory zahŕňajú vzťah medzi hospodárskym rastom a nákladnou dopravou, pričom cestná doprava vo všeobecnosti lepšie reaguje na zmeny hospodárskeho cyklu než železničná doprava. Zmeny v priemyselnom výrobnom procese a fragmentácia logistiky negatívne ovplyvnili železničnú nákladnú dopravu; nové formy intermodálnej dopravy, naopak, predstavujú rýchlo rastúci trhový segment železničnej dopravy.

Dôkazy o preferenciách prepravcov vyplývajúce z národných prípadových štúdií poukazujú na dôležitosť zohľadnenia nákladov v niektorých krajinách, kde sa železničná nákladná doprava považuje za príliš drahú (Francúzsko, Taliansko). Všeobecnejšie, potrebu kvalitnej a lepšie prepojenej železničnej infraštruktúry preukazujú všetky prípadové štúdie, a to so zameraním na problematiku miesta dopravy (Nemecko), kapacitu (Taliansko, Francúzsko) a spoľahlivosť (Španielsko, Poľsko).

Rôzne štúdie tiež posúdili možný prechod z cestnej na železničnú prepravu alebo na intermodálne služby; odhady objemu tohto prechodu sa pohybujú v rozmedzí od 1 do 14 percentuálnych bodov. V literatúre sa poukazuje aj na prahovú hodnotu 200 – 300 km, nad ktorou je železnica mimoriadne konkurencieschopná a potenciál prechodu na iný spôsob dopravy je vyšší. Realistický celkový cieľ týkajúci sa podielu nákladu prepravovaného železnicou v EÚ by mohol byť v strednodobom horizonte približne 20 % celkového objemu vnútrozemskej dopravy, meranej v tonokilometroch.

EXISTUJÚCE OPATRENIA ZAMERANÉ NA VÝBER SPÔSOBU DOPRAVY

Niekoľko iniciatív zameraných na presun z cestnej na železničnú dopravu bolo zavedených na úrovni EÚ. Tieto iniciatívy zahŕňajú smernicu Eurovignette zavádzajúcu cestné poplatky založené na externých nákladoch, železničné reformy otvárajúce trhy s nákladnou dopravou

pre hospodársku súťaž a zlepšujúce interoperabilitu a programy na financovanie investícií do intermodálnej infraštruktúry a prevádzky, ako sú napríklad TEN-T a Marco Polo.

Členské štáty súčasne zaviedli celú škálu opatrení vrátane priamej finančnej podpory zameranej na rozvoj železničnej infraštruktúry (napríklad prostredníctvom zavádzania lepšieho prechodového prierezu pre ťažšie vlaky a obnovovania vedľajších koľají). Spolu však vnútroštátne opatrenia nemali významný vplyv na prechod na iné spôsoby dopravy. Dôvodom môže byť vo všeobecnosti malý rozsah investícií do železničnej a intermodálnej dopravy v porovnaní s investíciami do ciest a nedostatočná koordinácia iniciatív v oblasti politiky železničnej nákladnej dopravy na úrovni EÚ a jednotlivých štátov. Cestné poplatky boli zavedené vo viacerých krajinách, hoci ich vplyv na cestnú nákladnú dopravu bol zvyčajne kompenzovaný inými opatreniami zameranými na podporu využívania cestnej dopravy.

Zdá sa, že najúčinnejšie sú politiky zamerané na intermodálnu dopravu, buď prostredníctvom cielených dotácií pre prevádzkovateľov intermodálnej dopravy, alebo prostredníctvom osobitných dohôd o kľúčových intermodálnych uzloch, s osobitným dôrazom na prístavy, ako napríklad v Nemecku, Španielsku a Spojenom kráľovstve.

STRATÉGIE NA ZMENU VÝBERU SPÔSOBU DOPRAVY PREPRAVCAMI

Z analýzy uskutočnenej v rámci tejto štúdie vyplýva, že aktívne politiky na presadzovanie prechodu na iný spôsob dopravy môžu mať vplyv na rozhodnutia prepravcov prostredníctvom zamerania na kľúčové faktory, ktoré ovplyvňujú konkurencieschopnosť železničnej nákladnej dopravy. Tieto politiky zahŕňajú cielené regulačné stimuly aj opatrenia zamerané na investície do infraštruktúry.

Z nedostatočnej účinnosti politík v minulosti, ako aj z osvedčených postupov, ktoré boli zistené v rámci národných prípadových štúdií, možno vyvodiť tri hlavné závery:

- Po prvé, lepšia koordinácia stratégií na rôznych administratívnych úrovniach, ako aj medzi všetkými spôsobmi dopravy bude rozhodujúca. V rámci programov prechodu na iný spôsob dopravy je potrebné zabrániť nejednotnému prístupu k peňažným stimulom. S poznatkami získanými z každého systému sa treba lepšie podeliť v rámci odvetvia. Nadchádzajúca iniciatíva Shift2Rail by mala slúžiť na tento účel tým, že sa zameria na riešenia s cieľom zvýšiť kapacitu, posilniť spoľahlivosť a zlepšiť životný cyklus európskych železničných systémov. Koordinácia železničnej a cestnej politiky je takisto potrebná, keďže akékoľvek opatrenia, ktoré majú vplyv na konkurenčné postavenie jedného spôsobu dopravy, majú dôsledky pre iný spôsob dopravy.
- Po druhé, je dôležité, aby stratégie prechodu na iný spôsob dopravy boli prispôbené špecifickým okolnostiam, za ktorých sa vykonávajú. Napríklad uznanie, že cezhraničná doprava na dlhšie vzdialenosti sa s najväčšou pravdepodobnosťou presunie z cesty na železnicu, sa zohľadňuje pri tvorbe politík EÚ.
- Po tretie, implementácia účinných stratégií si bude vyžadovať stabilné a dostatočné financovanie zo zdrojov EÚ aj členských štátov. Nástroj na prepájanie Európy (NPE) bude v tejto súvislosti pomáhať poskytovaním značných zdrojov na spolufinancovanie rozvoja siete TEN-T a ERTMS. Skutočnosť, že finančné prostriedky na dopravu nie sú v rámci novej politiky týkajúcej sa NPE oddelene spravované, by mohla stimulovať sponzorov projektov, aby súťažili o financovanie a preukázali skutočnú pridanú hodnotu každého investičného režimu.