



GENERÁLNÍ ŘÍDITELSTVÍ PRO VNITŘNÍ POLITIKY
TEMATICKÁ SEKCE B: STRUKTURÁLNÍ POLITIKA A POLITIKA
SOUDRŽNOSTI

DOPRAVA A CESTOVNÍ RUCH

NÁKLADNÍ SILNIČNÍ DOPRAVA: PRO PŘEPRAVCI V EU DÁVAJÍ PŘEDNOST SILNIČNÍ DOPRAVĚ PŘED ŽELEZNIČNÍ

SHRNUTÍ

Abstrakt

V této studii se předkládá hodnocení vlivů, které přicházejí na přepravce v EU při volbě způsobu dopravy, se zaměřením na dálnici, pro kterou dávají přednost silniční dopravě před železniční. Studie vychází z analýzy dlouhodobých trendů v oblasti nákladní dopravy, z řady případových studií provedených v jednotlivých členských státech (v Německu, Polsku, Francii, Itálii a Španělsku) a z rozhovorů se subjekty činnými v tomto odvětví a zkoumá hlavní výchozí aspekty, které motivují volbu způsobu nákladní dopravy. V závěrečné kapitole jsou uvedena doporučení ohledně klíčových prvků ústřední strategie, která má motivovat využívání železniční dopravy. Tato doporučení se opírají o poznatky získané při provádění politik v minulých letech.

Tento dokument si vyžádal Výbor pro dopravu a cestovní ruch Evropského parlamentu.

AUTO I

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

ODPOVĚDNÝ ADMINISTRÁTOR

Marc Thomas
Tematická sekce Strukturální politika a politika soudržnosti
Evropský parlament
B-1047 Brusel
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

VÝKONNÁ REDAKTORKA

Adrienn Borka

JAZYKOVÁ ZNĚNÍ

Originál: EN

O VYDAVATELI

Chcete-li se obrátit na tematickou sekci nebo si objednat její pravidelný měsíčník, pište na adresu: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Rukopis byl dokončen v březnu 2015.
© Evropská unie, 2015.

Tento dokument je k dispozici na internetu na této adrese:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

PROHLÁŠENÍ O VYLOUŽENÍ ODPOVĚDNOSTI

Názory vyjádřené v tomto dokumentu jsou názory autora a nemusí nutně představovat oficiální postoj Evropského parlamentu.

Rozmnožování a překlady pro nekomerční účely jsou povoleny, pokud je uveden zdroj a vydavatel je předem upozorněn a obdrží kopii.

SHRNUTÍ

TRENDY V SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ

Od roku 2000 došlo v absolutních číslech v oblasti železniční nákladní dopravy v EU v průměru jen k malému růstu. Pokud jde o relativní zastoupení železniční dopravy, její podíl poklesl na úkor silniční nákladní dopravy. Za průměrným trendem se skrývají podstatné rozdíly mezi jednotlivými členskými státy.

Vnitrostátní trendy závisí na řadě faktorů, včetně rozsahu železničních sítí, poměru mezinárodní dopravy na dopravě jako celku a míře hospodářské soutěže ze strany jiných způsobů dopravy (např. vnitrozemských vodních cest). Podíl nákladu přepravovaného po silnici a po železnici se značně liší v závislosti na druhu přepravovaného zboží. Těžký hromadný náklad (např. uhlí) se přepravuje převážně po železnici, zatímco zboží, které je lehčí a/nebo rychleji podléhá zkáze, se přepravuje po silnici.

FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ, JAKÝ ZPŮSOB DOPRAVY SI PŘEPRÁVCI ZVOLÍ

U zboží mezi krajními případy druhů zboží, z nichž jeden extrém představují ty druhy, které jsou téměř vždy přepravovány po železnici, a druhý extrém ty, které budou s největší pravděpodobností přepraveny po silnici, ovlivňuje způsob dopravy celá řada faktorů na mikroúrovni. Rozhodnutí přepravce (v tomto procesu jsou právnickými subjekty, které činí rozhodnutí) závisí na povaze daných zkušeností, na druhu přepravovaného zboží, na vlastnostech dopravce a na požadavcích s ohledem na vzdálenost/čas.

Kromě toho přispívají k dlouhodobým změnám v podílech, jež mají jednotlivé druhy dopravy, také určité obecné a strukturální faktory. Patří mezi ně vztah mezi hospodářským růstem a nákladní dopravou, přičemž silniční doprava reaguje na změny hospodářského cyklu lépe než doprava železniční. Železniční dopravu negativně zasáhly změny v procesu průmyslové výroby a rozdrobení odvětví logistiky; naopak rychle rostoucí segment na trhu železniční dopravy představují nové formy intermodální dopravy.

Doklady o tom, které druhy dopravy přepravci upřednostují, získané na základě vnitrostátních případových studií poukazují na to, že v některých členských státech, kde je železniční doprava považována za příliš drahou (Francie, Itálie), jsou významným faktorem při rozhodování náklady. Obecně lze říci, že ve všech případových studiích je doložena potřeba vysoce kvalitní a lépe propojené železniční infrastruktury, přičemž dále se klade na úzká místa (Německo), kapacitu (Itálie, Francie) a na spolehlivost (Španělsko, Polsko).

Různé studie hodnotily možný přechod od silničních k železničním nebo intermodálním dopravním službám; odhady, pokud jde o tento přechod, sahají od 1 po 14 procentních bodů. V odborné literatuře se také udává prahová hodnota 200–300 km, po jejímž překročení je železniční doprava zvláště konkurenceschopná a i potenciál přechodu na jiný způsob dopravy je vyšší. Pokud jde o podíl nákladu přepravovaného po železnici, pak by realistickým celkovým cílem v EU ve střednědobém horizontu mohlo být asi 20 % veškerého objemu vnitrozemské dopravy měřeno v tunokilometrech.

STÁVAJÍCÍ OPATŘENÍ ZAMĚŘENÁ NA VOLBU ZPŮSOBU DOPRAVY

Na úrovni EU byla zavedena řada iniciativ zaměřených na přechod ze silniční dopravy na železniční. Patří mezi ně směrnice o eurovině, v níž se zavádí vybírání poplatků na základě vnějších nákladů, reformy železniční dopravy, které otevírají trhy v oblasti

nákladní dopravy hospodářské soutěži a zlepšují interoperabilitu, a programy financování investic do intermodální infrastruktury a provoz, například TEN-T a program Marco Polo.

Souběžně s tím provádějí členské státy řadu opatření, včetně přímé finanční podpory zaměřené na rozvoj železniční infrastruktury (například zajištěním lepšího průjezdného průjezdu pro těžší vlaky a obnovou vedlejších kolejí). Jako celek však vnitrostátní opatření nemají podstatný dopad na přechod na jiný způsob dopravy. To lze vysvětlit obecně malým rozsahem investic do železniční a intermodální dopravy vzhledem k investicím do silniční dopravy a rovněž nedostatkem koordinace politických iniciativ v oblasti nákladní dopravy po železnici na úrovni EU a členských států. V řadě zemí byly zavedeny silniční poplatky, a koliv dopad na silniční dopravu byl obvykle vyvážen jinými opatřeními, která často motivovala k využívání silniční dopravy.

Nejúonnější jsou zejména politiky, které se zaměřují na intermodální dopravu, a už prostřednictvím cílených dotací provozovatelům intermodální dopravy, nebo prostřednictvím zvláštních dohod uzavřených v klíčových intermodálních uzlech se zvláštním zaměřením na přístavy, jak tomu bylo například v Německu, Španělsku a ve Spojeném království.

STRATEGIE, JAK ZMĚNIT TO, JAKÝ ZPŮSOB DOPRAVY PŘEPRAVCI VOLÍ

V analýze provedené pro tuto studii se uvádí, že aktivní politiky na podporu přechodu na jiný druh dopravy mohou mít dopad na to, co přepravci zvolí, tím, že se zaměří na klíčové faktory, které ovlivňují konkurenceschopnost nákladní železniční dopravy. Tyto politiky zahrnují jak cílené regulační pobídky, tak opatření pro investice do infrastruktury.

Z nedostatečné účinnosti politik prováděných v minulosti a z osvědčených postupů, které byly zjištěny ve vnitrostátních případových studiích, lze vyvodit tři hlavní závěry:

- Zaprvé, zásadní význam má lepší koordinace strategií na různých úrovních ve veřejné správě a v rámci různých způsobů dopravy. Při provádění programu na přechod na jiný způsob dopravy je třeba se vyhnout rozdrobenému přístupu k peněžním pobídkám. V rámci odvíjení je třeba lépe sdílet zkušenosti získané na základě každého režimu. Připravovaná iniciativa Shift2Rail by měla sloužit tomuto účelu tím, že se soustředí na řešení pro zvýšení kapacity, konsolidaci spolehlivosti a zlepšení životního cyklu evropských železničních systémů. Kromě toho je třeba koordinovat politiky týkající se železniční a silniční dopravy, protože jakékoliv opatření, které má vliv na konkurenceschopnost jednoho způsobu dopravy, má dopad i na druhý způsob dopravy.
- Zadruhé, je důležité, aby byly strategie přechodu na jiný způsob dopravy upraveny na míru konkrétním okolnostem, za nichž jsou prováděny. Například při vývoji politik EU se nyní zohledňuje skutečnost, že nejpravděpodobnějším druhem dopravy, který by mohl přejít ze silniční na železniční dopravu, je přeshraniční doprava na delší vzdálenosti.
- Zatímco provádění účinných strategií vyžaduje stabilní a dostatečné financování z prostředků EU i členských států. V tomto ohledu bude nápomocen Nástroj pro propojení Evropy, který poskytne značné zdroje na spolufinancování rozvoje sítě TEN-T a systému ERTMS. Skutečnost, že prostředky na dopravu nejsou v rámci nové politiky Nástroje pro propojení Evropy úřadovány, má sponzory projektů motivovat k tomu, aby o finanční prostředky soutěžili a prokázali skutečnou přidanou hodnotu každého investičního režimu.