

Daniel Haspra¹

Dopad pandemie covid-19 na železniční sektor

Klíčová slova: epidemie, pandemie, covid-19, krize, opatření, dopady, železniční sektor

Key words: epidemic, pandemic, covid-19, crisis, measures, impacts, railway sector

Anotace

Příspěvek se zabývá problematikou dopadu pandemické krize covid-19 na železniční odvětví v ČR a EU. Vysoce infekční onemocnění covid-19, které je způsobeno novým typem koronaviru s odborným označením SARS-CoV-2, způsobilo krizi v oblasti veřejného zdraví, která začala postupně postihovat všechna odvětví národního hospodářství, včetně sektoru železniční dopravy. V této souvislosti došlo v mnoha zemích k výraznému poklesu poptávky po službách v železniční dopravě. Počáteční příznaky krize se začaly v ČR projevovat v měsíci březnu 2020, avšak svého vrcholu krize dosáhla v následujících měsících v dubnu a květnu téhož roku v důsledku tzv. „lockdownu“², včetně zastavení mezistátní osobní dopravy. Tato krize vyvolaná mimořádnými okolnostmi nadále představuje bezprecedentní výzvu pro členské státy EU a klade mimořádnou zátěž na orgány státní správy a hospodářské subjekty. Ty pak musí zavádět vhodná opatření, která by minimalizovala dopady a škody vleklé krize. Další vývoj nelze nyní příliš predikovat, neboť je závislý na následujícím vývoji pandemie, která v dalších vlnách nadále pokračuje.

Summary

The article “Impact of the Covid-19 pandemic on the railway sector” deals with the issue of the impact of the Covid-19 pandemic crisis on the railway sector in the Czech Republic and selected European countries. The highly infectious disease Covid-19, caused by a new type of Coronavirus with the professional designation SARS-CoV-2, caused a public health crisis that gradually began to affect all sectors of the national economy, including the railway sector. In this context, the demand for railway services has fallen sharply in many countries. The initial signs of the crisis began to manifest themselves in the Czech Republic in March 2020, but reached its peak in the following months of April and May of the same year due to the lockdown, including the cessation of international passenger transport. This crisis, evoked by exceptional circumstances, continues to be an unprecedented challenge for EU member states and places an extraordinary burden on public authorities and economic entities with the goal to implement appropriate measures to minimise the impact and damage of a protracted

¹ Ing. Daniel Haspra – Správa železnic, státní organizace, Generální ředitelství, Odbor mezinárodních vztahů, oddělení podpory mezinárodní komunikace.

² Lockdown (z angl.) – uzamčení, uzávěra, hromadná či plošná karanténa spojená se zákazem volného pohybu osob, uzavřením ekonomiky a společnosti.

crisis. Further development cannot be predicted too far at present, as it depends on further development of the pandemic, which still continues in new waves.

1. Úvod

Pandemie onemocnění covid-19 v průběhu roku 2020 zásadním způsobem ovlivnila železnici po celé Evropě. Rozsah omezení tzv. „lockdownů“ jednotlivých států ve snaze zastavit či alespoň zmírnit pandemii, včetně zastavení mezistátní osobní dopravy nemá v novodobé historii od konce 2. světové války obdoby. Příspěvek pojednává o dopadech na jednotlivé subjekty železniční dopravy především v ČR, o opatřeních zaváděných ke zmírnění dopadů pandemie, jak na straně subjektů, tak i na úrovni EU a vybraných členských států EU. S využitím dostupných údajů a dokumentů zejména Evropské komise a Společenství evropských železničních a infrastrukturních společností (CER) se další část příspěvku zabývá analýzou dopadů pandemie. Analýza Evropské komise popisuje dopady pandemie za období od 1. 3. 2020 do 30. 9. 2020, analýza CER souhrnem dopady za celý kalendářní rok 2020. Závěrečná část je zaměřena na prognózu budoucího vývoje. Autor si vzhledem ke zvolenému rozsahu tématu se značným množstvím souvisejících informací a nadále pokračující krizi covid-19 nečiní nárok na úplnost údajů v příspěvku použitých, které jsou dostupné se zpožděním několika měsíců. Příspěvek tak spíše reflektuje snahu soustředit nepřehledné množství informací do jednoho ucelenějšího a přehlednějšího textu, přičemž již nyní je zřejmé, že se jedná o úvodní vhled do problematiky, neboť téma bude nutné uchopit s větším časovým odstupem znovu.

Rozšíření onemocnění covid-19 a související krize v oblasti veřejného zdraví představuje bezprecedentní výzvu pro členské státy EU a představuje velkou zátěž pro orgány státní správy, občany a hospodářské subjekty v celé řadě průmyslových odvětví jednotlivých zemí, včetně železniční dopravy. Rozšíření pandemie způsobilo rovněž výrazné snížení poptávky po službách železniční dopravy již od března 2020, což mělo za následek propady v přepravených objemech zboží a osob, výpadky tržeb a narušení přepravních řetězců volného pohybu zboží v celé EU. Během první vlny pandemie na jaře 2020 provozovatelé železniční dopravy zastavili provoz většiny mezistátních vlaků osobní dopravy. Počet cestujících ve vnitrostátní železniční dopravě mnohdy klesl až o desítky procent. Byla zastavena řada vlaků, zejména vlaky provozované na obchodním riziku dopravce. Provozovatelé železniční nákladní dopravy hlásili pokles objemů přepravovaných nákladů v souvislosti se zpomalením, nebo dokonce zastavením výroby v mnoha průmyslových odvětvích.

2. Dopady pandemie covid-19 na železniční sektor v ČR

2.1 Skupina České dráhy

Výsledky Skupiny České dráhy za první pololetí 2020 byly negativně ovlivněny pandemií covid-19, kdy došlo v důsledku vládních opatření ke snížení mobility obyvatelstva i přepravy zboží po železnici. V obou hlavních segmentech podnikání výrazným způsobem poklesly tržby. Skupina České dráhy tak podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) uzavřela pololetní hospodaření se ztrátou 1,98 miliardy korun. „Po zavedení opatření proti šíření nemoci poklesl počet cestujících v našich vlacích oproti běžnému stavu o více než 90 procent,“ uvedl v tiskové zprávě tehdejší předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Václav Nebeský. Tržby se propadly na minimum, po uvolnění restrikcí sice začaly počty cestujících pozvolna stoupat, počtu zákazníků ani tržbám v roce 2019 se však společnost

nepřiblížila. V mezinárodní dopravě citelně chybí zahraniční turisté. Za první pololetí roku 2020 České dráhy přepravily 59,8 milionů zákazníků, což je meziročně přibližně o třetinu méně. Klesla průměrná přepravní vzdálenost na jednoho cestujícího i celkový přepravní výkon.

Stejně tak se musel s pandemií koronaviru vypořádat segment nákladní dopravy. V některých komoditách se přepravy na čas téměř zastavily. Příkladem může být přeprava pro automobilový sektor nebo chybějící kontejnery z a do Číny. Utlumení průmyslové výroby v ČR i v zahraničí způsobilo pokles přeprav také u dalších komodit. Díky úsporným a racionalizačním opatřením se za prvních šest měsíců roku 2020 podařilo udržet kladný provozní výsledek segmentu nákladní dopravy, nicméně stejně jako v případě osobní dopravy skončilo jeho pololetní hospodaření ztrátou 44 milionů korun.³

Už po prvním pololetí hlásil podnik dvoumiliardové manko na jízděm a za celý rok 2020 se ztráta ještě prohloubila. České dráhy v roce 2020 přepravily 117,7 mil. cestujících, což je meziročně o cca 64 mil. méně než v roce 2019 (-35 %). Přepravní výkon klesl z 8 685 mil. osobokilometrů v roce 2019 na 5 127 mil. osobokilometrů za rok 2020 (-41 %). „Celkově bude výpadek tržeb z přepravy osob za rok 2020 přes čtyři miliardy. Výpadky tržeb z nákladní dopravy budou okolo jedné miliardy korun. Jako skupina se tak dostaneme přes pět miliard. Ani v roce 2021 nebude situace o mnoho lepší. V prvním týdnu zatím nejtvrděších protiepidemických opatření⁴ evidujeme jen 30 % cestujících oproti roku 2019,“ řekl v rozhovoru pro ČTK⁵ Ivan Bednárik, generální ředitel a předseda představenstva Českých drah.

2.2 Osobní doprava

Ztráty způsobené úbytkem cestujících v roce 2020 zaznamenali také soukromí dopravci. Leo Express očekává propad v řádech stovek milionů korun, výpadky tržeb v obdobné výši hlásila i společnost Arriva. Ztráty kvůli obřímu výpadku tržeb za jízdné dopravci počítají nepřetržitě už od března 2020. Na jaře poptávka cestujících klesla až na desetinu původního zájmu. V létě 2020 se situace sice zlepšila, přesto ani tehdy se dopravci nedostali zcela na výkony předchozího roku. Nyní jsou nadále jednotlivé spoje zaplněny jen v omezené míře a krize dopravců se tak bude dále prohlubovat. Celkové ztráty jen v železničním sektoru se budou pohybovat ve výši miliard korun. České dráhy, Leo Express a RegioJet proto jednotně vyzvaly vládu k poskytnutí pomoci.

Dopady pandemie nepocítili jen dopravci, ale i jejich objednatelé v souvislosti se zajišťováním dopravní obslužnosti. Kraje musely v roce 2020 z důvodu pandemie přistoupit k omezení některých spojů, a to buď formou přechodu na prázdninový režim, nebo formou úplného zrušení konkrétních spojů, jak uvedl Radek Polma, zástupce ředitele Kanceláře Asociace krajů ČR. „Kraje se jak v první, tak ve druhé vlně pandemie potýkají se zásadním poklesem přepravních výkonů v dopravní obslužnosti,

³ *Koronavirus poslal České dráhy do ztráty dvě miliardy* [online]. Tisková zpráva, České dráhy, 2020 [vydáno: 10. 9. 2020]. Dostupné z <<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/aktualni-tema/-31617/>>.

⁴ Mimořádná protiepidemická opatření vlády spočívající v omezení pohybu občanů mezi okresy platná od 1. 3. 2021.

⁵ *ČD loni klesl počet cestujících o 35 procent na 117,7 milionu* [online]. ČTK, České noviny, 2020 [vydáno: 9. 3. 2021]. Dostupné z <<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/cd-loni-klesl-pocet-cestujicich-o-35-procent-na-117-7-milionu/2006329>>.

kterou na svých územích zajišťují. Finanční ztráta autobusové a železniční dopravy za období od ledna do října 2020 kraje celkově vyčíslily na 2,66 miliardy Kč. Do konce roku 2020 navíc ještě předpokládají další ztrátu za zhruba jednu miliardu. V případě každého kraje to bylo trochu jiné, ale obecně lze říci, že byly zrušeny řádově desítky procent spojů. To vše bude mít logicky dopad na plán financování krajské dopravní infrastruktury pro rok 2021, a to i s ohledem na skutečnost, že se stále pohybujeme v omezeních, která vláda zavedla a je otázkou, jak se bude pandemie covid-19 v roce 2021 dále vyvíjet“.⁶

2.3 Nákladní doprava

V souvislosti s pandemií a přijatými omezeními se na železnici zcela zásadně změnila situace v propustnosti železniční dopravní cesty a poukázala tak na silné i slabé stránky železniční dopravy. V důsledku vládních omezení osobní i nákladní dopravci omezili některé spoje, čímž se uvolnil prostor na hlavních koridorech i v denní době, která je nejvíce poptávána. Právě v období jara 2020, kdy došlo k tvrdému zastavení ekonomiky a pohybu obyvatel, se ukázala nezastupitelná úloha mezinárodní nákladní dopravy na železnici, která fungovala bezchybně, a to i napříč státy navzdory zavřeným hranicím. „Jako pozitivní lze hodnotit spolehlivost mezinárodní železniční nákladní dopravy během zavádění opatření v rámci nouzového stavu. Podobné zkušenosti byly zaznamenány i v okolních státech a dočasně vedly některé přepravce k převodu přepravy ze silnice na železnici. Bohužel většinou šlo pouze o krátkodobé případy. Díky vhodně nastaveným opatřením již v jarním období neměli železniční nákladní dopravci při znovuzavedení restriktivních opatření v průběhu podzimu větší problémy na ně adekvátně reagovat, uvedla Ing. Pavlína Tomková, vedoucí oddělení rozvoje železniční a kombinované dopravy z Ministerstva dopravy ČR pro Logistic News.“⁷

Znatelný pokles výkonů potvrzuje i Ing. Oldřich Sládek, výkonný ředitel ŽESNAD.CZ, který pro tentýž odborný časopis uvedl, že i přes postupné uvolnění a oživení během léta se tento pokles jen pomalým tempem vracel na původní čísla. „Nicméně – přes hranice jsme od začátku jezdili a jezdíme i při druhé vlně nyní a to bez omezení. Celá situace názorně všem předvedla, že železniční nákladní doprava je méně choulostivá na lidský faktor (méně přímých kontaktních úkonů mezi lidmi) a může nabídnout pro přepravce v přímé železniční přepravě nebo pro logistické společnosti a silniční dopravce v podobě kombinované dopravy do budoucna podstatně stabilnější řešení přepravy zboží.“⁷ Zlepšení spolehlivosti železniční nákladní dopravy potvrdil i Ing. Vladimír Fišer, jednatel společnosti BOHEMIAKOMBI, spol. s r. o. „Prakticky ze dne na den ustaly problémy se zpožděním nákladních vlaků. Rušené vlaky osobní přepravy uvolnily jindy přetížené kapacity hlavních železničních tratí, zároveň byl k dispozici dostatečný počet strojvedoucích pro vedení intermodálních vlaků. Jedním slovem praktická ukázka toho, jak nákladní expresní vlaky mohou jezdit v dobách, až jejich intenzitám bude přizpůsobena propustnost hlavních železničních koridorů.“⁷

⁶ Kraje čekají za rok 2020 ztrátu více než 3,6 miliardy korun. Dopravní noviny, České dopravní vydavatelství, 2021 [vydáno: 14. 1. 2021].

⁷ Železnice v době koronavirové. Logistic News, Reliant, 2020 [vydáno: 8. 12. 2020]. Dostupné z <<https://www.logisticnews.eu/2020/>>, <<https://www.bohemiakombi.cz/media/cache/file/6e/Zeleznice-v-dobe-koronavirove.pdf>>.

Lepšímu využití železnice mimo zmíněné upřednostnění osobní dopravy z důvodu kapacity brání podle Ing. Pavlína Tomkové i chybějící vhodná infrastruktura – vlečkové napojení nebo terminály a obecně kapacita a parametry infrastruktury. „Jako zásadní problém se jeví i jediná vhodná přepravní cesta do Německa (Děčín – Bad Schandau), kde probíhala velká výluková činnost. To mělo za následek, že i v době koronavirových opatření nebylo možné této trasy plně využít pro potřeby jak našeho hospodářství, tak tranzitu zboží přes naše území.“⁷

Z výše uvedeného vyplývá, že by do budoucna mohla mít železniční nákladní doprava za určitých okolností daleko větší úlohu při zajišťování mezinárodní dopravy při obdobných pandemických opatřeních, pochopitelně nad rámec plnění cílů v oblasti snižování emisí a energetické náročnosti dopravy. Současná pandemická situace zároveň ukázala, že při nižším objemu osobní dopravy dokáže nákladní doprava jezdit rychle a prokazuje svoji konkurenceschopnost. Ale k tomu potřebujeme kapacitnější dopravní cestu s vyšší mírou propustnosti.

I když pandemie covid-19 způsobila propady přepravených objemů zboží po železnici napříč Evropou v důsledku poklesu evropského hospodářství, železniční spojení mezi Čínou a Evropou naopak v roce 2020 posilovalo. Jedním z faktorů nastalé situace byl výrazný pokles námořních a leteckých přeprav během nástupu pandemie, což vedlo ke snížení dostupnosti přepravního prostoru. Chyběly zrušené letecké linky z Asie a téměř o 30 % byla snížena i kapacita námořní dopravy. V roce 2020 přepisují počty vypravených nákladních vlaků jezdících mezi Čínou a Evropou historické tabulky. Za první půlrok bylo z Číny do Evropy vypraveno celkem 5 122 nákladních vlaků.⁸

3. Přijímaná opatření

3.1 Opatření proti šíření epidemie

V souvislosti s epidemiologickou situací manažeři infrastruktury a dopravci v osobní dopravě přijali celou řadu opatření, jejichž cílem je zabránit šíření infekce covid-19. Manažeři infrastruktury, včetně Správy železnic, hned v počátcích epidemie instalovali na nádražích stojany s desinfekcí, zavedli krizová opatření pro své zaměstnance k zajištění kritické infrastruktury a začali poskytovat aktuální informace pro cestující o bezpečnostních opatřeních a při změnách v dopravě. Dopravci začali provádět intenzivní úklid a dezinfekci souprav. Zvláštní pozornost věnují čištění všech součástí vybavení, se kterými přichází cestující do kontaktu (kliky, madla, tlačítka, klimatizace apod.), které se provádí i několikrát za den, dezinfikují odstavené soupravy – mj. ozonem, který odstraňuje viry, bakterie, zápach i plísně účinněji než běžné způsoby chemického čištění. Některé země během první vlny pandemie na jaře 2020 zcela pozastavily na dlouhé období provoz mezistátních vlaků. Vláda ČR zastavila od 14. března 2020 veškerou mezistátní osobní železniční dopravu mezi ČR a sousedními zeměmi, kterou postupně začala obnovovat od 25. května 2020.

Cestující jsou vyzýváni k dodržování opatření, zejména povinnosti nosit roušky či respirátory, nákupu jízdenek přes on-line prodejní kanály a v případě nákupu jízdenek u pokladen ve stanicích k upřednostňování bezhotovostní platby. Zajímavostí

⁸ *Důsledek pandemie: Rekordní čínský vývoz do Evropy po železnici*. Česká pozice, 2020 [vydáno: 14. 9. 2020]. Dostupné z <https://ceskapozice.lidovky.cz/tema/dusledek-pandemie-rekordni-cinsky-vyvoz-do-evropy-po-zeleznici.A200909_160947_pozice-tema_lube>.

je skutečnost, že ČR zavedla povinnost nosit roušky v prostředcích hromadné dopravy mezi prvními zeměmi v EU (již 18. 3. 2020), stejně tak jako jediná země uvolnila během epidemicky příznivějšího období opatření a umnožila cestování bez roušek v létě 2020. Mnoho evropských zemí povinnost nosit roušku zavedla až mnohem později (např. Švýcarsko až od 1. 7. 2020), tedy v době, kdy ČR od této povinnosti dočasně upustila. V mnoha zemích bylo zavedeno omezení počtu cestujících v dopravních prostředcích z důvodu bezpečného odstupu, např. formou obsazenosti pouze míst k sezení či obsazenosti jen 50 % míst k sezení, například ve formě šachovnicového uspořádání.

Společná studie výzkumné organizace Charité Research Organization a německého železničního dopravce Deutsche Bahn (DB) překvapivě odhalila, že lidé pracující na železnici nejsou vystaveni zvýšenému riziku nákazy koronavirem, jak se původně předpokládalo. Odborníci provedli testy v první fázi výzkumu na vzorku 1 070 zaměstnanců DB rozdělených do skupin dle výše úrovně kontaktu s cestujícím. Pouze 1,3 % průvodčích mělo pozitivní testy na protilátky, což znamená, že se v minulosti setkali s koronavirem. Ve skupině zaměstnanců bez kontaktu s cestujícími to přitom bylo 2,7 % – s virem se jich tedy setkalo zhruba dvakrát víc než průvodčích.⁹

Španělský dopravce Renfe získal dne 16. 6. 2020 certifikaci bezpečnosti pro přepravu cestujících od společnosti Aenor, v níž jsou ošetřeny procesy, jako je odbavení, přístup do vlaků, rozdělení cestujících, čištění a dezinfekce vlaků i ochranná opatření pro cestující a zaměstnance. Cílem této iniciativy je nabídnout cestujícím maximální jistotu při cestování a znovu získat jejich důvěru a návyky v oblasti mobility v době pandemie. Někteří dopravci v osobní dopravě (např. v Belgii, Francii, Španělsku) nabídli v druhém pololetí roku 2020 motivační či slevové programy na podporu cestování.

3.2 Opatření EU o prodloužení či odložení některých správních úkonů

Rozšíření krize covid-19 vyvolalo mimořádné okolnosti v oblasti výkonu správních formalit a úkonů, které jsou nezbytné pro zachování dopravy při zachování souladu s příslušnými právními předpisy EU a které nebylo možné v době přijetí těchto opatření předvídat. Zejména dopravci nemusí být schopni zcela dostát nezbytným postupům a náležitostem ve věci obnovování a prodlužování licencí, povolení, osvědčení nebo jiných nutných úkonů k zachování jejich platnosti po uplynutí jejich předepsaných lhůt. Za tímto účelem bylo vydáno nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2020/698 ze dne 25. května 2020, kterým se stanoví zvláštní a dočasná opatření, jež se týkají obnovení či prodloužení některých osvědčení, licencí a povolení a odkladu některých pravidelných kontrol a pravidelného školení podle určitých částí právních předpisů v oblasti dopravy. Účelem je přijmout taková opatření, která umožní tyto problémy řešit tak, aby bylo zajištěno řádné fungování dotčených právních aktů při zachování právní jistoty.

V tomto nařízení jsou mimo jiné stanovena zvláštní a dočasná opatření, jimiž se prodlužují lhůty osvědčení a licencí vztahující se k období od 1. 3. do 31. 9. 2020 o šest až sedm měsíců. Z důvodů trvání krize a opětovného zhoršení dopadů pandemie během čtvrtého čtvrtletí 2020 a prvního čtvrtletí 2021 bylo zřejmé, že se obnovení některých lhůt a licencí nepodaří zajistit, ani pro referenční období po 31. 9. 2020.

⁹ https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Wissenschaftliche-Studie-Keine-Anzeichen-fuer-erhoehte-Corona-Gefahr-bei-Zugpersonal

V této souvislosti Evropský parlament a Rada vydala nařízení (EU) č. 2021/267¹⁰ ze dne 16. 2. 2021, kterým dává možnost k individuálnímu prodloužení těchto lhůt o dalších 6 až 10 měsíců.

3.3 Opatření EU pro udržitelný železniční trh

Rozšíření krize covid-19 mělo vážný dopad na železniční dopravce z důvodu výrazného snížení poptávky po službách železniční dopravy. Někteří dopravci čelí značným problémům s likviditou, velkým ztrátám a v krajním případě riziku úpadku. V důsledku těchto nepříznivých změn bylo vydáno nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2020/1429 ze dne 7. října 2020, kterým se stanoví opatření pro udržitelný železniční trh s ohledem na rozšíření onemocnění covid-19.

Nařízením je řešena problematika, kdy mnozí železniční dopravci v kontextu této mimořádné situace nemusí být vždy schopni hradit poplatky za přístup k infrastruktuře (resp. cenu za použití dráhy). Jedním z nástrojů, kterým by se podařilo zmírnit negativní hospodářské dopady na osobní či nákladní dopravu, by mělo být umožnění tyto poplatky snížit, prominout nebo odložit. Podle čl. 31 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU nesmí být poplatky za přístup k infrastruktuře nižší než náklady vynaložené na provoz železniční dopravy. Nicméně, členské státy by měli mít možnost v rámci zmírnění dopadů krize covid-19 ve vymezeném referenčním období povolit manažerům infrastruktury transparentním, objektivním a nediskriminačním způsobem tyto poplatky snížit, prominout či odložit.

Obdobným způsobem by měla být řešena i problematika výběru tržních přírážek za použití dráhy a mělo by být umožněno manažerům infrastruktury posoudit schopnost segmentu trhu unést tuto zátěž v krizovém období, případně tyto přírážky taktéž snížit, prominout nebo odložit. Obdobně článek 36 směrnice 2012/34/EU stanoví režim poplatků za rezervaci kapacity, jež má být pobídkou k účinnému využívání kapacit. Rozšíření pandemie ve smyslu omezení pohybu obyvatel způsobilo závažné narušení železniční dopravy, jež ve svém důsledku zapříčinilo rozsáhlé rušení tras vlaků, které vedlo k dočasně nižšímu využití kapacity. I v tomto případě by manažeři infrastruktury měli mít relevantní možnost v určeném referenčním období tyto poplatky nevybírat.

Snížení poplatků povolené členskými státy v souladu s tímto nařízením by vedlo k odčerpání části finančních prostředků na příjmové straně manažerů infrastruktury. Tyto ztráty by tak měly být kompenzovány v souladu s čl. 8 odst. 4 směrnice 2012/34/EU.

3.4 Přehled opatření ve věci zpoplatnění dopravní cesty

Správa železnic (Česká republika)

Uplatnila postup doporučený sdružením Evropských manažerů infrastruktury (EIM), tedy odložení plateb dopravců. Správa železnic prodloužila až do odvolání splatnost faktur za cenu za použití dráhy z původních 30 dnů na 60 dnů. Sankce za zrušení nebo

¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/697 ze dne 16. 2. 2021, kterým se stanoví zvláštní a dočasná opatření s ohledem na rozšíření onemocnění covid-19, jež se týkají obnovy či prodloužení některých osvědčení, licencí a povolení a odkladu některých pravidelných kontrol a pravidelného školení podle určitých částí právních předpisů v oblasti dopravy.

odřeknutí kapacity se neuplatňuje od 12. 3. 2020 až do odvolání. Snížení přímých nákladů není plánováno, pokud však bude Správa železnic pověřena státem, cenová politika bude přizpůsobena požadavkům vlády.

ADIF (Španělsko)

ADIF zavedlo bonus pro provozovatele osobní dopravy do 31. 12. 2020 za účelem zvýšení počtu vlaků na vysokorychlostních a dálkových tratích jako pobídku bez kompenzace z rozpočtu. Dle nařízení (EU) č. 2020/1429 vláda zákonem snížila ceny za použití dráhy dopravcům pro rok 2021. Ministerstvo dopravy odškodní provozovatele dráhy za takto vzniklý rozdíl mezi poplatky.

ACF (Lucembursko)

Od 1. 4. 2020 do 30. 6. 2021 jsou všichni dopravci působící na lucemburské železniční síti osvobozeni od úhrady poplatků za užívání infrastruktury (rozhodnutí bylo učiněno po dohodě s ministerstvem). Byla však navýšena sankce za neuskutečněnou jízdu vlaku, aby bylo zabráněno zneužití objednávek tras.

Banedanmark (Dánsko)

Dosud žádné změny zavedeny nebyly. Banedanmark vede dialog s dánským ministerstvem dopravy ohledně pozastavení sankce za zrušení přidělené trasy. Dánská vláda zatím nezavedla žádná opatření dle nařízení (EU) č. 2020/1429.

DB Netz (Německo)

Zrušení tras v období od 17. 3. do 10. 5. 2020 bylo paušálně osvobozeno od sankcí za zrušení. Zrušení mimo uvedené období je osvobozeno od sankčních poplatků v případech vyšší moci nebo na základě úředních pokynů. DB Netz se poté vrátilo ke standardním pravidlům účtování. Na výslednou cenu má však vliv již dříve zavedený zákonný systém pobídek, jejichž výše se v jednotlivých letech liší dle rozhodnutí Spolkového sněmu SRN. Celková částka na podporu železnice z důvodu krize covid-19 nebyla měněna. Procentuální výše podpory je různá v různých letech a mění se i v průběhu roku. V Německu není zájem využít možnosti stanovit ceny za použití dráhy pod přímé náklady.

HŽ Infra (Chorvatsko)

Výkony v nákladní dopravě byly v době pandemie dokonce vyšší než obvykle z důvodu omezení provozu osobních vlaků. Poplatky byly účtovány v obvyklé výši. V osobní dopravě byly účtovány pouze ty výkony, které byly provedeny. Dopravci na chorvatské železniční síti byli osvobozeni od úhrady sankce za nevyužití kapacity během jara 2020. Vláda zatím nezavedla žádná opatření.

Infrabel (Belgie)

Belgická vláda oznámila finanční podporu pro železniční nákladní dopravu pro období od 1. 1. do 30. 6. 2021 (se zpětnou platností) v celkové výši 6,8 mil. eur. Cena za použití dráhy za uskutečněnou komerční nákladní dopravu se lineárně snižuje o 0,75 eur za vlakový kilometr. V tomto období jsou zrušeny poplatky za rezervaci a odřeknutí kapacity. Dále bude zvážena možnost prodloužení opatření i po 30. 6. 2021.

ÖBB-Infrastruktur (Rakousko)

Rakouská spolková vláda povolila ÖBB-Infrastruktur snížení ceny za přístup na trať dle nařízení (EU) č. 2020/1429. To vedlo k odpuštění ceny (přímé náklady a tržní

přirážky). V segmentech trhu nákladní doprava s manipulací/bez manipulace bylo od výběru ceny za přístup na trať zcela upuštěno od 1. 3. do 31. 12. 2020, v segmentu komerční osobní doprava od 8. 10. do 31. 12. 2020. Sankce za zrušení nebo odřeknutí kapacity není uplatňována z důvodu vyšší moci.

PKP PLK (Polsko)

Poplatek za zrušení trasy nebyl dopravcům účtován od 13. 3. až do 31. 8. 2020. V souvislosti s epidemií nejsou pro dopravce poskytovány žádné další slevy.

ProRail (Nizozemí)

Bylo rozhodnuto o prodloužení splatnosti faktur za všechny poplatky (za období únor – květen 2020) z 30 na 90 dní. Během období pandemie byly zrušeny rezervační poplatky. Žádné další slevy nejsou poskytovány.

RFI (Itálie)

Italská vláda vydala zákon, který nahradí RFI nižší příjem z poplatků za přístup na dopravní cestu způsobený snížením dopravy v důsledku pandemie covid-19. Dále tento zákon umožnil všem železničním dopravcům provozujícím vnitrostátní osobní a nákladní železniční dopravu snížení ceny za použití dráhy, a to za období od 10. 3. do 30. 6. 2020 v úplné výši a v částečné výši také za období od 1. 7. do 31. 12. 2020.

SBB Infrastruktur (Švýcarsko)

Byly zrušeny poplatky za zrušení či změny trasy. Švýcarská vláda nevydala žádná opatření dle nařízení (EU) č. 2020/1429. Parlament přijal opatření s cílem pomoci veřejné osobní a železniční nákladní dopravě, v celkové výši cca 900 mil. CHF, z toho cca 70 mil. CHF pro opatření v oblasti železniční nákladní dopravy. Parlament rovněž přijal opatření k zajištění likvidity Fondu železniční infrastruktury (BIF).

SNCF Réseau (Francie)

Vláda má v úmyslu reagovat na dopady krize odpuštěním ceny za použití dráhy nákladním dopravcům v období od července do prosince 2020 a v roce 2021 snížením ceny za použití dráhy o polovinu. Zatím však není jasné, zda má manažer infrastruktury přímo snížit poplatky, nebo poplatky zůstanou na stejné úrovni a stát by dopravcům kompenzoval polovinu nákladů. Vláda doufá, že tato dvě opatření umožní snížit počet těžkých nákladních vozidel na silnicích o 20 tisíc. Vláda na tato opatření uvolní 63 mil. EUR v letošním i v příštím roce.

SŽ-I (Slovinsko)

Ministerstvo nepřijalo žádná opatření podle nařízení (EU) č. 2020/1429. SŽ-I učinila rozhodnutí, že všichni dopravci působící ve slovinské železniční síti byli osvobozeni od úhrad sankcí za nevyužívání kapacity a sankcí v rámci režimu odměňování výkonu. Tato opatření platila v první vlně epidemie od poloviny března do konce června 2020. V současné době nejsou v platnosti žádné výjimky z plateb.

Trafikverket (Švédsko)

Dočasně zrušeny veškeré poplatky za zrušené trasy. Byly prodlouženy lhůty splatnosti z 30 na 90 dní. Zásady účtování během pandemie nakonec nebyly změněny, ani nebyly poskytovány žádné další úlevy.

MÁV/VPE (Maďarsko)

Po zveřejnění nařízení (EU) č. 2020/1429 se předpokládalo zavedení slevy, usnesení ministerstva je však takové, že podmínkou pro udělení snížení ceny za tzv. min. přístupový balíček je, aby došlo k významným poklesům výkonů v důsledku covid-19. Výkony na síti MÁV však naštěstí nevykazují výrazný pokles. Proto nejsou plánována žádná opatření v souvislosti s nařízením (EU) č. 2020/1429.

ŽSR (Slovensko)

Poplatek za rezervaci kapacity se nevybírání. Ministerstvo podle nařízení (EU) č. 2020/1429 nepřijalo žádná opatření. ŽSR vybírají poplatky za přístup k železniční infrastruktuře, avšak nadále poskytují slevy z těchto poplatků na podporu nákladní dopravy, které však platí již od 1. 1. 2020 (netýkají se opatření covid-19).

4. Analýzy dopadů pandemie v evropském měřítku

4.1 Analýza dopadů pandemie – Evropská komise

Na základě údajů poskytnutých manažery infrastruktury vyžádaných Komisí k datu 1. 11. 2020 za období od 1. 3. 2019 do 30. 9. 2019 a od 1. 3. 2020 do 30. 9. 2020 společně s informacemi ve spojení s objemy dat dostupných v Eurostatu bylo zjištěno:¹¹

- Železniční nákladní doprava prokázala v době krize určitou odolnost z hlediska objemů přepravy. Z hlediska ztráty na výnosech mohly mít významný dopad na trh nízké marže v železniční nákladní dopravě.
- Pandemie zasáhla silněji segment osobní dopravy a v jeho rámci i komerční dopravu, s výrazně sníženou nabídkou ve všech členských státech. Tato skutečnost by mohla mít značný dopad na konkurenci osobní železniční dopravy. Někteří komerční dopravci pak během několika měsíců roku 2020 přestali nabízet své služby.
- Snížená mobilita lidí, zejména kvůli právním omezením při tvrdých uzávěrách služeb a podniků a zavedení práce na dálku měla významný dopad na využívání služeb železniční osobní dopravy. Tato opatření vydaná na vládní úrovni jednotlivých členských států způsobila, že mnoho průmyslových odvětví zastavilo svou výrobu, čímž se snížilo množství osob a zboží přepravovaného železničními dopravci.
- Omezení volného pohybu osob vážně zasáhla železniční odvětví v březnu, dubnu a květnu 2020. Údaje Eurostatu naznačují, že i když členské státy od května postupně tato omezení rušily, poptávka i nadále klesala v průměru do června 2020.
- Pandemie měla obecně vyšší dopad na osobní dopravu než dopravu nákladní:¹²
 - Mezi březnem a zářím 2020 se osobní doprava vyjádřená ve vlakokilometrech snížila o 16,9 % ve srovnání se stejným obdobím předchozího roku, nákladní doprava o 11,1 %. V dubnu 2020 zasáhla první vlna pandemie oba segmenty ještě silněji. Osobní doprava ve vlakokilometrech poklesla o 40,6 % a nákladní doprava o 19,9 % ve srovnání s dubnem 2019. V září 2020 celkové vlakové

¹¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2020/1429 ze dne 7. října 2020, kterým se stanoví opatření pro udržitelný železniční trh s ohledem na rozšíření onemocnění COVID 19 – článek 5.

¹² Analýza členských států EU-27 nezahrnuje údaje z Lucemburska a Řecka, neboť jejich manažeri infrastruktury neposkytli požadované údaje včas.

kilometry byly stále o 5,5 % nižší než v září 2019, zejména kvůli trvale nízkým hodnotám osobních vlakokilometrů, které byly nadále nižší o 6,0 %.

- Mezi březnem a zářím 2020 se počet osobních vlaků v síti EU snížil o 11,1 %, počet nákladních vlaků o 8,2 % ve srovnání se stejným obdobím předchozího roku, v dubnu 2020 se tento podíl ještě prohloubil, u osobních vlaků na 33,9 % a u nákladních vlaků na 17 %. V září 2020 byl celkový počet vlaků pohybujících se v síti oproti září 2019 obdobný, ale se značnými rozdíly mezi segmenty. Zejména počet komerčních osobních vlaků byl stále pod úrovní hodnot z roku 2019, osobním vlakům se závazkem veřejné služby se pak podařilo vrátit na hodnoty z roku 2019.
- V segmentu osobní železniční přepravy měla pandemie závažný a přetrvávající dopad primárně na komerční služby. U vlaků v závazku veřejné služby mohou údaje vyjádřené ve vlakokilometrech dopad krize podhodnocovat, protože změny objednávek jsou v kompetenci příslušného úřadu.
 - Mezi březnem a zářím 2020 ve srovnání se stejným obdobím předchozího roku poklesla osobní doprava se závazkem veřejné služby ve vlakokilometrech o 12,2 %, komerční osobní doprava o 37,3 %. V dubnu 2020 byl zaznamenán pokles provozu osobní dopavy se závazkem veřejné služby ve vlakokilometrech o 35,0 % a v komerční dopravě o 64,5 % ve srovnání s dubnem 2019. V září 2020 byly celkové osobní vlakokilometry stále nižší o 6,0 % než v září 2019, především z důvodu trvale nízkých vlakokilometrů v komerční osobní dopravě, které vykazovaly nadále pokles o 22,5 %.
 - Mezi březnem a zářím 2020 ve srovnání se stejným obdobím předchozího roku se v EU-27 počet osobních vlaků se závazkem veřejné služby snížil o 10,8 %, počet komerčních osobních vlaků pak o 22,4 %. V dubnu 2020 se tento podíl ještě prohloubil. Počet osobních vlaků se závazkem veřejné služby klesl na 34,5 %, počet osobních komerčních vlaků pak na 42,8 %. V září 2020 byl celkový počet osobních vlaků pohybujících se v síti v porovnání se zářím 2019 obdobný, ale se značnými rozdíly mezi segmenty. Zejména počet osobních komerčních vlaků byl nadále o 9,3 % nižší než ve stejném měsíci roku 2019.
- Údaje provozovatelů infrastruktury (počet vlaků, vlakokilometry) jasně ukazují, jak výrazný je dopad pandemie covid-19 na poskytování služeb železniční dopravy a jeho nejistý a pomalý návrat během letního oživení trvající do září 2020. Čtvrtletní údaje Eurostatu o osobokilometrech a tunokilometrech přepravovaných po železnici v prvních dvou čtvrtletích roku 2020 ukazují vývoj poptávky zákazníků osobní a nákladní železniční dopravy. Tyto údaje, které jsou k dispozici do června 2020, ukazují na zásadní dopad v objemu poptávky během první vlny pandemie. Dále informují o možných důsledcích nastupující druhé podzimní vlny pandemie.
 - Doprava vyjádřená v osobokilometrech poklesla v prvním čtvrtletí 2020 o 16,8 % ve srovnání se stejným obdobím roku 2019. Ve druhém čtvrtletí roku 2020 byl pokles o 71,2 % ve srovnání se stejným obdobím roku 2019.
 - Doprava vyjádřená v tunokilometrech se v prvním čtvrtletí roku 2020 ve srovnání se stejným obdobím 2019 propadla o 8,3 %. Ve druhém čtvrtletí roku 2020 se pokles prohloubil o 15,9 % ve srovnání se stejným obdobím 2019.
- Pokud porovnáme segment osobních vlaků se závazky veřejné služby a segment osobních komerčních vlaků podle zemí EU, pak míra negativního dopadu pandemie na tyto segmenty byla rozdílná. Segmentu komerčních osobních vlaků se nepodařilo dostat zpět na úroveň z roku 2019.

- Komerční osobní doprava během některých měsíců roku 2020 přestala v některých zemích nabízet své služby, zejména tam, kde objemy v komerční osobní dopravě vykazovaly nízké hodnoty již před pandemií.
- V některých oblastech, kde komerční doprava byla odolnější, je úroveň provozu stále nízká a riziko přežití železničních podniků zůstává nejisté.
- Pandemie značným způsobem zasáhla vážně i segment vysokorychlostní osobní železniční dopravy. V zemích se zavedenou nabídkou služeb ve vysokorychlostní dopravě došlo k náhlému poklesu vlakokilometrů v komerční osobní dopravě.

Dostupné údaje naznačují, že v období od března do září 2020 měla pandemie covid-19 na odvětví železniční dopravy mimořádně negativní dopad, jenž pro některé železniční dopravce byl na hranici přežití. Komise rovněž podotýká, že s cílem zmírnění ekonomických dopadů pandemie na toto odvětví využily členské státy různé nástroje nabízené právními předpisy EU v oblasti železnice, včetně snížení poplatků za přístup na železniční dopravní cestu tak, jak to umožňuje nařízení (EU) č. 2020/1429 ze dne 7. října 2020.

4.2 Analýza dopadů pandemie – CER

Na základě žádosti Evropské komise zpracovalo Společenství evropských železničních a infrastrukturních společností (CER) analýzu všeobecných dopadů na evropské železnice za období roku 2020. Žádost obsahovala otázky týkající se současných hospodářských dopadů na osobní dopravu, nákladní dopravu a infrastrukturu, včetně dopadů na podnikání a narušení služeb v odvětví železniční dopravy v jednotlivých členských státech EU.

4.2.1 Osobní doprava

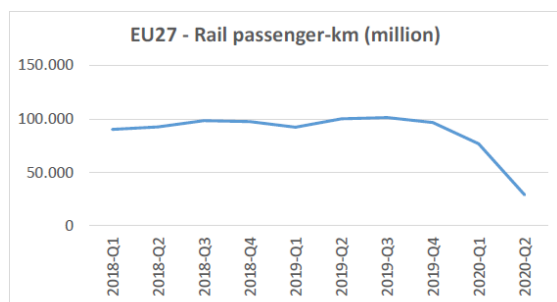
Odhadovaná ztráta obrátu v osobní železniční dopravě v EU-27 byla za rok 2020 vyčíslena ve výši 24,42 miliardy EUR. Pokud odhad porovnáme se stejným obdobím 2019, pak propad činí 42 %. V přepočtu pak průměrně 470 milionů EUR/týden. Nejvíce postižená byla mezistátní dálková osobní doprava (zejména Eurostar a Thalys). Po rychlém propadu na jaře 2020 se situace během letních měsíců mírně zlepšila, ale na podzim se ztráty začaly opět zvyšovat. V říjnu dosahovaly 43 %, v prosinci pak rekordních 50 %, více než 550 milionů EUR/týden).

Tabulka č. 1: Ztráty obrátu v osobní dopravě v EU (zdroj: CER).

	1st half 2020 (Weeks)	Jul-20 (4,5)	Aug-20 (4,5)	Sep-20 (4,5)	Oct-20 (4,5)	Nov-20 (4,5)	Dec-20 (4,5)	2020 YEARLY Estimate (52)
COMPANIES	%	%	%	%	%	%	%	%
Anonymised	-40%	-46%	-49%	-56%	-52%	-70%	-70%	-50%
Anonymised	-45%	-25%	-30%	-45%	-65%	-65%	-50%	-50%
Anonymised	-23%	-28%	8%	1%	n/a	n/a	n/a	n/a
Anonymised	-25%	-19%	-20%	-21%	-23%	-30%	-39%	-26%
Anonymised	-36%	-26%	-20%	-25%	-41%	-33%	n/a	-35%
Anonymised	-86%	-94%	-100%	-96%	-100%	n/a	n/a	-91%
Anonymised	-64%	-89%	-86%	-93%	-94%	-84%	-95%	-78%
Anonymised	-64%	-54%	-43%	-54%	-61%	-80%	-77%	-64%
Anonymised	-72%	-55%	-64%	n/a	n/a	n/a	n/a	-69%
Anonymised	-60%	-53%	-47%	-54%	-67%	-71%	-72%	-60%
Anonymised	-64%	-30%	-25%	-39%	-44%	-54%	-50%	-49%
Anonymised	-11%	-4%	-5%	-5%	-13%	18%	n/a	-3%
Anonymised	-52%	-43%	-35%	-41%	-59%	-73%	-63%	-51%
Anonymised	-38%	-22%	-23%	n/a	n/a	n/a	n/a	-25%
Anonymised	-56%	-58%	-57%	-63%	-69%	-71%	-65%	-60%
Anonymised	-23%	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Anonymised	-38%	-34%	-33%	n/a	n/a	n/a	n/a	-36%
Anonymised	-39%	-66%	-49%	-40%	-46%	-39%	-46%	-46%
Anonymised	-58%	-74%	-71%	-82%	n/a	n/a	n/a	-68%
Anonymised	-35%	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Anonymised	-47%	-35%	-37%	-44%	-65%	-65%	-61%	-49%
Total weighted average loss (%)	-40,5%	-37,5%	-33,6%	-38,1%	-43,1%	-48,1%	-49,9%	-41,8%
WEEKLY loss in EU27 (€Mio)	-455	-421	-378	-428	-484	-540	-560	-470
TOTAL Loss in EU27 (€Mio)	-11833							-24423
	1st half 2020	Jul-20	Aug-20	Sep-20	Oct-20	Nov-20	Dec-20	2020 YEARLY Estimate

Source: CER members

Schéma 1, 2: Vývoj přepravního výkonu v osobní dopravě v Evropské unii (EU-27) v ukazatelích osobokilometr (mil.) a vlakový kilometr (mil.). Zdroj: CER, Eurostat.



Source: Eurostat – AT, BE missing

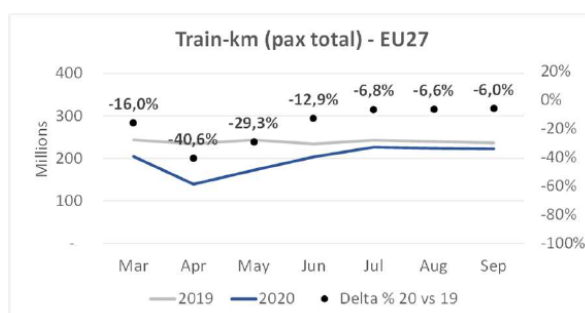
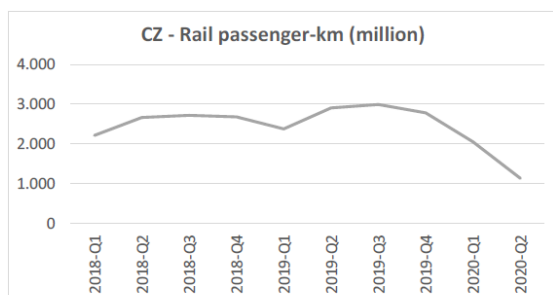
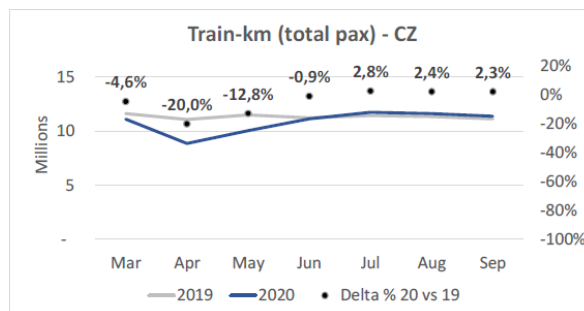


Schéma 3, 4: Vývoj přepravního výkonu v osobní dopravě v České republice v ukazatelích osobokilometr (mil.) a vlakový kilometr (mil.). Zdroj: CER, Eurostat.



Source: Eurostat



4.2.2. Nákladní doprava

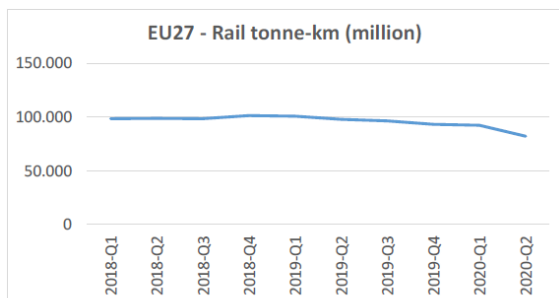
Odhadovaná ztráta obrátu v nákladní železniční dopravě v EU-27 byla za rok 2020 vyčíslena ve výši 1,9 miliardy EUR. V porovnání s rokem 2019 pak propad obrátu činí 12 %, resp. 36 milionů EUR/týden. I přesto, že se propad nákladní dopravy pohyboval také v červených číslech, byla nákladní doprava postižena podstatně méně než doprava osobní. Po jarním propadu se nákladní doprava začala stabilizovat a během léta a podzimu stále posilovala s počáteční ztrátou 14 % až na 6 % v měsíci listopadu a prosinci, s průměrnou týdenní ztrátou 18 milionů EUR/týden.

Tabulka č. 2: Ztráty obrátu v nákladní dopravě v EU (zdroj: CER).

	1st half 2020	Jul-20	Aug-20	Sep-20	Oct-20	Nov-20	Dec-20	2020 YEARLY Estimate
(Weeks)	(26)	(4,5)	(4,5)	(4,5)	(4,5)	(4,5)	(4,5)	(52)
COMPANIES	%	%	%	%	%	%	%	%
Anonymised	-10%	-5%	-5%	-5%	-5%	n/a	n/a	n/a
Anonymised	-18%	-13%	-23%	-11%	-11%	-8%	-9%	-13%
Anonymised	-10%	-1%	-11%	11%	-4%	n/a	n/a	-6%
Anonymised	-24%	-22%	-33%	-32%	-29%	-29%	-32%	-26%
Anonymised	-16%	-16%	-15%	-12%	-7%	-7%	-4%	-13%
Anonymised	-12%	-7%	-7%	-2%	7%	-7%	-18%	-9%
Anonymised	-2%	-5%	-10%	n/a	n/a	n/a	n/a	-5%
Anonymised	-8%	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	-13%
Anonymised	-13%	-14%	-13%	-10%	-9%	-8%	-8%	-12%
Anonymised	-11%	-14%	-11%	-12%	n/a	n/a	n/a	-12%
Anonymised	-10%	-9%	2%	3%	2%	0%	-9%	-6%
Anonymised	-13%	-13%	-13%	-13%	-13%	-3%	-8%	-12%
Anonymised	-22%	-27%	-25%	-2%	-15%	-6%	28%	-16%
Anonymised	-12%	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	-12%
Anonymised	-13%	-14%	-11%	-1%	7%	3%	-4%	-8%
Anonymised	-5%	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Anonymised	-23%	-14%	-14%	-16%	-6%	5%	15%	-15%
Total weighted average loss (%)	-14,3%	-13,0%	-12,8%	-9,5%	-6,8%	-5,7%	-5,7%	-12%
WEEKLY loss in EU27 (€Mio)	-45	-41	-40	-30	-21	-18	-18	-36
TOTAL Loss in EU27 (€Mio)	-1169							-1891
	1st half 2020	Jul-20	Aug-20	Sep-20	Oct-20	Nov-20	Dec-20	2020 YEARLY Estimate

Source: CER members

Schéma 5, 6: Vývoj přepravního výkonu v nákladní dopravě v Evropské unii (EU-27) v ukazatelích tunokilometr (mil.) a vlakový kilometr (mil.). Zdroj: CER, Eurostat.



Source: Eurostat – BE missing

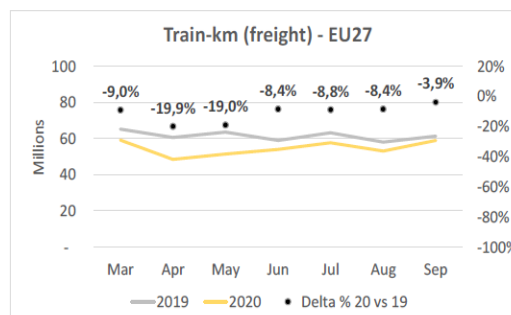
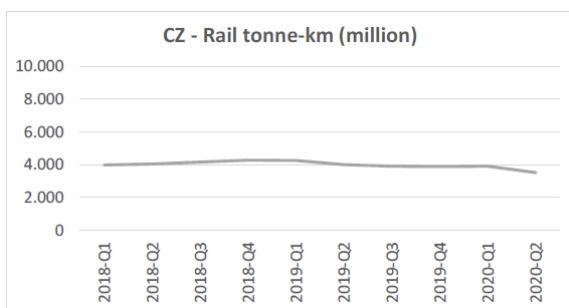
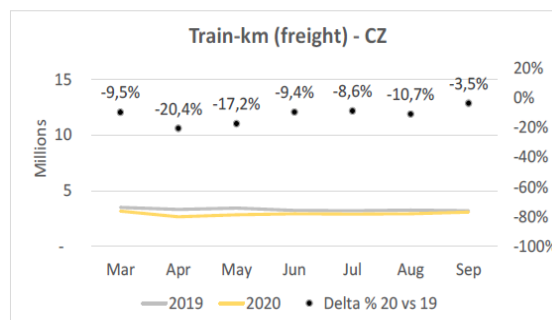


Schéma 7, 8: Vývoj přepravního výkonu v nákladní dopravě v České republice v ukazatelích tunokilometr (mil.) a vlakový kilometr (mil.). Zdroj: CER, Eurostat.



Source: Eurostat



4.2.3 Celkové dopady na železniční sektor za 2020 v EU

Společenství evropských železničních a infrastrukturních společností (CER) dne 10. února 2021 vydalo zprávu, ve které shrnulo celkové odhady ztrát na evropské železnici v důsledku krize covid-19 za rok 2020. Celkový propad tržeb v osobní dopravě (v EU-27) v souvislosti s poklesem počtu cestujících za rok 2020 v porovnání s rokem 2019 se blíží ke 24,5 miliardám EUR (cca 637 miliard Kč), meziroční pokles činí 42 %. Průměrná rekordní měsíční ztráta byla zaznamenána v měsíci prosinci 2020, a to ve výši 550 miliónů EUR (cca 14,3 miliard Kč) za týden, což je propad o 50 % ve srovnání s prosincem 2019. Celkový propad tržeb v nákladní dopravě (v EU-27) v souvislosti s poklesem objemu přepraveného zboží za rok 2020 v porovnání s rokem 2019 byl odhadnut na 1,9 miliardy EUR (cca 49,4 miliard Kč), tj. s meziročním poklesem o 50 %.

Z posledních údajů CER (dostupných od členů CER v lednu 2021) se potvrzují dřívější odhady o velkých ztrátách železnic souvisejících s krizí covid-19 v roce 2020 v Evropě. V roce 2020 se ztráty pohybovaly od 3 % do 32 % mezi provozovateli nákladní dopravy, zatímco rozdíly mezi provozovateli osobní dopravy byly obrovské: 3 % až 91 %. Situace byla obzvláště tvrdá v oblasti mezinárodní osobní dálkové dopravy (80 % až 100 %), zejména ve společnostech specializujících se na přeshraniční služby

(jako např. Eurostar a Thalys). Údaje za leden 2021 zatím nevykazují žádné známky zlepšení u osobní ani nákladní dopravy.¹³

CER ve své analýze považuje za důležité, že železnice plní rozhodující sociálně-ekonomickou funkci zajišťování udržitelné dopravy šetrné k životnímu prostředí. Aby EU dosáhla svého cíle v oblasti klimatické neutrality v roce 2050, je podle CER naléhavě potřeba urychlit přechod od více znečišťujících druhů dopravy k železnici, což by se mělo promítnout v přístupu Evropské komise k veřejné podpoře.¹⁴ CER je přesvědčen, že je naléhavě nutné, aby Evropská komise vyslala členským státům silný a jasný signál, že je zapotřebí odpovídajícím způsobem podporovat odvětví železniční dopravy. Cílená podpora železnic ke zmírnění negativních dopadů covid-19 je nezbytná pro oživení a budoucí růst odvětví a je předpokladem pro vyšší modální podíl železnic v budoucnu. CER se proto domnívá, že by Komise měla povzbudit a usnadnit členským státům poskytování nezbytné pomoci železničním společnostem. CER vidí v právních předpisech EU o veřejné podpoře různé možnosti, které by byly v souladu nejen s politikou Komise v oblasti hospodářské soutěže, ale také s dopravní politikou a cíli Zelené dohody na podporu železničního sektoru.

4.3 Podpora členským státům EU

Jedním z opatření EU ke zmírnění socioekonomického dopadu pandemie covid-19 na členské země EU bylo vydání nařízení Rady (EU) č. 2020/672 ze dne 19. května 2020 o zřízení evropského nástroje pro dočasnou podporu na zmírnění rizik v důsledku onemocnění covid-19.¹⁵ Na toto nařízení zareagovala ČR podáním žádosti adresované EU dne 7. 8. 2020 o finanční pomoc na řešení dopadu a socioekonomických důsledků krize covid-19 (jedná se o obecnou finanční pomoc, nikoli o pomoc pouze pro odvětví železniční dopravy).

Česká republika splnila podmínky pro získání finanční pomoci a obdržela půjčku ve výši 2 mld. EUR se splatností 15 let.¹⁶ K tomuto programu se přihlásily také další členské státy EU. **Rakousku** byl dne 25. 11. 2020 schválen Komisí program na podporu provozovatelů železniční nákladní a osobní dopravy zasažených pandemií. **Bulharsku** byl schválen dne 15. 4. 2020 program na subvencování mezd ve výši 770 mil. EUR v odvětvích nejvíce postižených pandemií, včetně odvětví osobní dopravy. **Franci** byl dne 30. 7. 2020 schválen program ve výši 207 mil. EUR, který se mj. zaměřil na osobní dopravu. Opatření poskytuje podporu ve formě přímých grantů, konkrétně subvencování mezd zaměstnancům. **Německo** získalo dne 7. 8. 2020 od Komise podporu programu ve výši 6 mld. EUR na odškodnění společností provozujících regionální osobní dopravu. **Nizozemsko** získalo dne 4. 11. 2020 podporu programu ve výši 1,5 mld. EUR na odškodnění dopravců provozujících regionální a dálkovou osobní dopravu. **Dánsku** byla dne 22. 12. 2020 schválena podpora ve výši 134 mil. EUR na náhradu škody provozovatelům osobní železniční dopravy a dne 23.

¹³ COVID 19 economic impact: a difficult start to 2021 for railways. Tisková zpráva, CER, 2021 [vydáno: 18. 3. 2021]. Dostupné z <<http://www.cer.be/media/press-releases/covid-19-economic-impact-difficult-start-2021-railways>>.

¹⁴ Viz také: State aid for railways to mitigate COVID-19 impact. Evropská komise, Brusel, 10. 2. 2021.

¹⁵ Prováděcí rozhodnutí Rady (EU) 2020/1345 ze dne 25. září 2020, kterým se České republice poskytuje dočasná podpora podle nařízení (EU) č. 2020/672 na zmírnění rizik nezaměstnanosti v mimořádné situaci v důsledku rozšíření onemocnění covid-19.

¹⁶ Prováděcí rozhodnutí Rady (EU) 2020/1345 – článek 2 odstavec 1.

7. 2020 podpora programu ve výši 148 mil. EUR na náhradu škod utrpěných v odvětví cestovního ruchu a cestování. **Chorvatsko** dne 30. 6. 2020 získalo od Komise podporu programu na podporu podniků činných v odvětvích infrastruktury ve výši 80 mil. EUR.

5. Prognóza dalšího vývoje

Podle hospodářské prognózy Komise z podzimu 2020 utrpěla hospodářská činnost v Evropě v první polovině roku 2020 závažný otřes, přičemž se ve třetím čtvrtletí vzchopila, jakmile byla uvolněna opatření proti šíření nákazy. Opětovný vzestup pandemie na podzim 2020 ve spojení s opatřeními proti šíření nákazy, která byla znovu vládami zavedena, však vedl k opětovnému poklesu hospodářských činností. Prognóza tak byla vypracována v kontextu velké nejistoty, přičemž se předpokládalo výrazné zpřísnění opatření v oblasti veřejného zdraví ve čtvrtém čtvrtletí roku 2020 a postupné uvolňování v letech 2021 a 2022.

Poslední dostupný odhad indikátoru důvěry spotřebitelů¹⁷, zveřejněný Komisí v listopadu 2020, ukazuje negativní hodnoty jak u eurozóny (-17,6 bodu), tak celé EU (-18,7 bodu): v obou případech jsou pod dlouhodobými průměry, a to -11,2 bodu v případě eurozóny a -10,6 bodu v případě celé EU, a v porovnání s říjnem 2019 došlo k jejich poklesu. Podobný obrázek vykresluje ukazatel hospodářského klimatu, publikovaný Komisí, jenž byl zasažen zejména během první vlny pandemie a začal se zotavovat až v květnu 2020. Poslední dostupný průzkum Komise u podniků a spotřebitelů¹⁸ ukazuje, jak se oživení ukazatele hospodářského klimatu v říjnu 2020 zastavilo jak v eurozóně, tak v celé EU, když kontinent zasáhla druhá vlna.

Během druhé vlny uplatňovaly členské státy vhodnější a méně přísná omezení volného pohybu osob. Tato opatření však mají i nadále negativní dopad na železniční provoz, přičemž finanční rovnováha železničních dopravců nadále trpí dopadem první vlny. Tiskové zprávy z různých zemí ukazují reakce železničních dopravců, kteří radikálně snížili svou nabídku a omezili služby.¹⁹

Propuknutí druhé vlny pandemie zabránilo rychlému oživení železničního provozu, zejména pokud jde o osobní železniční dopravu. V říjnu a listopadu 2020 členské státy znovu zavedly omezení mobility. Údaje dostupné do září 2020 a údaje, které jsou k dispozici o důvěře spotřebitelů, ukazují, že účinky zlepšení situace v oblasti veřejného zdraví, za předpokladu, že by k takovému zlepšení došlo v první polovině roku 2021, např. z důvodu dostupnosti vakcíny, se pravděpodobně projeví až se značným zpožděním. Na základě výše uvedeného považuje Komise za pravděpodobné, že negativní dopad pandemie na železniční provoz bude přetrvávat minimálně do poloviny roku 2021.

¹⁷ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/flash_consumers_2020_11_e.pdf

¹⁸ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/full_bcs_2020_10en.pdf

¹⁹ <https://www.brusselstimes.com/news/business/139117/thalys-suspends-trains-between-brussels-and-germany-izy-paris-coronavirus-crisis-amsterdam/>

6. Závěr

Podle výše uvedených údajů získaných od subjektů železniční dopravy a obsažených v analýzách je patrné, že k nejzávažnějším dopadům na železniční sektor došlo zatím (v rámci období pokrytého tímto příspěvkem) v první vlně pandemie na jaře 2020, kdy byl železniční sektor bezprecedentně vystaven nečekanému a zcela novému fenoménu „zásahu vyšší moci“ v podobě pandemie covid-19. Tato mimořádná situace si vyžádala okamžitou reakci v podobě opatření ke zmírnění dopadů pandemie ze strany jednotlivých subjektů na železnici, národních vlád i EU jako celku. EU vydala v této souvislosti několik nových nařízení s cílem umožnit zúčastněným stranám v oblasti železniční dopravy, aby se lépe vypořádaly s finančními dopady pandemie. Přes všechny obtíže lze konstatovat, že železniční sektor jako celek ve srovnání s jinými odvětvími prokázal jistou odolnost vůči dopadům krize covid-19.

S ohledem na pokračující krizi a další vlny pandemie v mnoha členských státech EU je nyní obtížné předvídat, jaký bude další vývoj a jeho další dopady na odvětví železniční dopravy. Navzdory absenci novějších údajů a prognóz dopadů dalších pandemických vln v Evropě nepanuje příliš optimistická předpověď rychlého oživení výkonů v železniční dopravě, zejména pak v osobní dopravě. Další omezení vlád jednotlivých členských zemí EU k zamezení šíření pandemie proces oživení zásadně zpomaluje s hrozbou rizika obnovení nových poklesů výkonů v železniční dopravě. Závěrem je nutné znovu zdůraznit, že ke komplexnějšímu vyhodnocení dopadů pandemie covid-19 na železniční sektor se bude možné vrátit s časovým odstupem až po jejím skončení.

Autor příspěvku by rád touto formou vyjádřil poděkování lektorům příspěvku za cenná doporučení i všem kolegům, kteří mu poskytli příslušné údaje a zdroje.

Lektorovali: Ing. Luboš Knížek
 Ministerstvo dopravy České republiky

 Ing. Libor Lochman, Ph.D.
 České dráhy, a.s.
 *výkonný ředitel CER – Společenství evropských železničních
 a infrastrukturních společností (do 31. 12. 2020)*