

Brusel 4. června 2021
(OR. en)

9396/21

TRANS 358

VÝSLEDEK JEDNÁNÍ

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Delegace
Č. předchozího dokumentu:	8790/21
Předmět:	Zajištění stěžejní úlohy železniční dopravy v rámci inteligentní a udržitelné mobility – závěry Rady (3. června 2021)

Delegace naleznou v příloze závěry Rady nazvané „Zajištění stěžejní úlohy železniční dopravy v rámci inteligentní a udržitelné mobility“ přijaté Radou na jejím 3798. zasedání dne 3. června 2021.

Zajištění stěžejní úlohy železniční dopravy v rámci inteligentní a udržitelné mobility

–závěry Rady–

S OHLEDEM NA:

1. závěry Evropské rady ze dne 12. prosince 2019, v nichž byl potvrzen cíl dosáhnout do roku 2050 klimaticky neutrální Evropské unie,¹ a sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 o Zelené dohodě pro Evropu²;
2. pokračující závazek ministrů dopravy zemí EU prosazovat železniční dopravu³, jak byl v loňském roce vyjádřen
 - a) v politickém prohlášení na podporu evropského programu pro mezinárodní železniční osobní dopravu, jenž byl prezentován na neformální videokonferenci ministrů dopravy zemí EU dne 4. června 2020, a
 - b) v ministerském prohlášení o inovativní dopravě v koridorech pro železniční nákladní dopravu z berlínské konference konané dne 21. září 2020;
3. sdělení Komise ze dne 9. prosince 2020 s názvem „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“⁴, jehož záměrem je do roku 2050 zdvojnásobit objem železniční nákladní dopravy a ztrojnásobit objem vysokorychlostní železniční osobní dopravy;
4. Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/2228 ze dne 23. prosince 2020 o Evropském roku železnice (2021)⁵;

¹ Dokument EUCO 29/19.

² COM(2019) 640 final, dokument ST 15051/19 + ADD 1.

³ Příslušných zasedání se pravidelně účastní ministři dopravy Norska a Švýcarska.

⁴ COM(2020) 789 final, dokument 14012/20+ADD1.

⁵ Úř. věst. L 437, 28.12.2020, s. 108.

5. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/241 ze dne 12. února 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro oživení a odolnost⁶, a připravované přijetí druhého nařízení, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy;
6. neformální videokonferenci ministrů dopravy zemí EU konanou dne 30. března 2021, na níž ministři zaujali postoj k pracovnímu dokumentu připravenému portugalským předsednictvím s názvem „Jak urychlit modální přechod na železniční dopravu: různé cesty ke společnému cíli“ („How to Accelerate Modal Shift to Rail: different paths to a common goal“);

RADA EVROPSKÉ UNIE

7. KONSTATUJE, že železniční systémy v EU prošly zásadními regulačními reformami, jež byly realizovány prostřednictvím čtyř legislativních balíčků přijatých v letech 2001⁷, 2004, 2007 a 2016. VÍTÁ pozitivní dopady těchto reforem na otevření trhu a technickou harmonizaci, kterých bylo částečně již dosaženo a částečně jsou ještě očekávány;
8. JE SI VĚDOMA, že regulační rámec na unijní a vnitrostátní úrovni je velmi složitý a různorodý, a ZDŮRAŽŇUJE, že je třeba vyvinout další úsilí s cílem zajistit ekonomické a provozní přínosy technické harmonizace, zejména v případě přeshraničních služeb železniční dopravy, a zároveň uznává rozdílné výchozí podmínky v členských státech a jejich různé organizační struktury. ZDŮRAŽŇUJE, že je důležité v plném rozsahu provádět stávající právní předpisy Unie, a PODTRHUJE, že budoucí legislativní návrhy Unie by měly být založeny na pečlivé analýze současného stavu a měly by, kdykoli je to možné, usilovat rovněž o zjednodušení;
9. JE SI VĚDOMA, že některé členské státy nezajišťují propojení prostřednictvím železnic, a proto lze inteligentní a udržitelné mobility dosáhnout pouze prostřednictvím jiných druhů dopravy; JE SI VĚDOMA rovněž toho, že v dalších členských státech jsou sítě izolované, a úsilí o zvýšení interoperability proto nevede ke zlepšení výkonnosti;

⁶ Úř. věst. L 57, 18.12.2021, s. 17.

⁷ První železniční balíček byl přepracován v roce 2012 směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32).

10. ZDŮRAZŇUJE, že další technická harmonizace zaměřená na zvýšení interoperability vnitrostátních sítí podpoří jednotný trh v oblasti mezinárodních služeb železniční dopravy, železniční systémy Unie a efektivitu; Dále VYZDVIHUJE přínos železniční dopravy pro hospodářství Unie a její průmyslovou základnu, včetně její globální konkurenceschopnosti, jež budou mít prospěch rovněž z výzkumu, inovací a technické harmonizace. SE ZÁJMEM proto OČEKÁVÁ nový evropský společný podnik v oblasti železniční dopravy, který by měl hrát zásadní úlohu při výzkumu týkajícím se nových digitálních technologií v oblasti železniční dopravy, a zajistit tak přístup, pokud jde o celkový vývoj železničních systémů, který bude s tímto odvětvím koordinován. To by mělo rovněž vést k rychlejšímu rozvoji technického regulačního rámce, přičemž je třeba vzít v potaz dobu, jež byla nezbytná k zavedení předchozích norem;
11. DOMNÍVÁ SE, že potřeba usilovat o klimaticky neutrální mobilitu šetrnou k životnímu prostředí⁸ a zajistit odolný a vzájemně propojený dopravní systém, zejména v době krize, jak se ukázalo během pandemie COVID-19, staví železnice v rámci budoucí nabídky v oblasti dopravy do velice důležitého postavení;
12. ZDŮRAZŇUJE, že je důležité vést nepřetržitý dialog mezi veřejnými orgány, relevantními zainteresovanými stranami, zaměstnavateli, pracovníky a uživateli železniční dopravy s cílem zajistit, aby všichni mohli využívat výhod železniční dopravy; V této souvislosti BERE NA VĚDOMÍ průzkumné stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 24. března 2021 s názvem „Jednotný evropský železniční prostor“, jež si vyžádalo portugalské předsednictví⁹;
13. SE ZÁJMEM OČEKÁVÁ plánovanou revizi unijních právních předpisů o koridorech pro železniční nákladní dopravu¹⁰ a o transevropské dopravní síti (TEN-T)¹¹;

⁸ Železnice zanechává nízkou uhlíkovou stopu, zajišťuje nízké úrovně emisí a využívání půdy a dlouhý životní cyklus kolejových vozidel a zároveň snižuje dopravní přetížení a zvyšuje kvalitu ovzduší v městských oblastech.

⁹ Stanovisko EHSV TEN/727, dokument ST 7614/21.

¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (Úř. věst. L 276, 20.10.2010, s. 22).

¹¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

I. Modální přechod

14. ZDŮRAŽŇUJE, že železniční doprava je odpovědná pouze za 0,4 % emisí CO₂ způsobených dopravou, a to navzdory tomu, že v celé Evropě činí její podíl na osobní dopravě 8 % a na nákladní dopravě 19 %¹². Z tohoto důvodu je modální přechod od druhů dopravy s vysokými emisemi uhlíku k železniční dopravě pravděpodobně nejúčinnějším způsobem, jak dopravu na velké části území Unie dekarbonizovat;
15. KONSTATUJE, že díky značnému úsilí o otevření trhu a technickou harmonizaci, jež bylo doposud vyvinuto, se stabilizoval podíl služeb železniční dopravy na rychle rostoucím trhu, v jehož rámci se rovněž zvýšila očekávání zákazníků, avšak navzdory pokroku dosaženému v jednotlivých segmentech trhu dosud nebylo výrazného přechodu na železniční dopravu dosaženo;
16. JE SI VĚDOMA, že k dosažení pokroku směrem k modálnímu přechodu bude zapotřebí posílit atraktivitu a konkurenceschopnost železniční dopravy zlepšením jejích služeb přizpůsobených požadavkům zákazníků a účinnou optimalizací multimodálních řešení mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy; pokrok by měla usnadnit rovněž účinná spolupráce mezi relevantními členskými státy a mezi provozovateli infrastruktury. Celkově bude ke skutečnému modálnímu přechodu zapotřebí, aby byl nárůst objemu železniční dopravy rychlejší než hospodářský růst;
17. POVAŽUJE ZA DŮLEŽITÉ, aby pravidelná hodnocení politik, která posuzují míru účinného otevření trhu a technické harmonizace, byla doplněna analýzou dopadů politiky na modální přechod, hospodářskou a sociální soudržnost, environmentální výkonnost, systémovou účinnost, poplatky za infrastrukturu, úroveň služeb a pracovní podmínky;
18. VÍTÁ v této souvislosti probíhající iniciativy, jejichž cílem je na základě posouzení pokroku, který je za daných podmínek možný, a za předpokladu konkrétních zlepšení kvality infrastruktury a propojení vypracovat výhledovou a operativnější analýzu modálního přechodu, která by brala v potaz všechny formy domácí i mezinárodní dopravy, a vítá rovněž závazek Komise vytvořit „index železničního propojení“; VYBÍZÍ k tomu, aby byla vyhodnocena spojení mezi velkými městy na středně dlouhé vzdálenosti;

¹² Viz Evropská komise, Statistická příručka z roku 2020, tabulky 3.2.12, 2.3.3 a 2.2.3 (bez zahrnutí přepravy potrubím).

II. Odolnost

19. KONSTATUJE, že doprava je jedním z odvětví, jež byla nejvíce zasažena pandemií COVID-19, přičemž hospodářské škody byly způsobeny prudkým snížením objemu cestování a cestovního ruchu, narušením dodavatelských řetězců, ztrátou příjmů pro provozovatele železniční dopravy a omezeným propojením v celé EU. Tyto skutečnosti způsobily železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury značné hospodářské ztráty, přičemž nejzávažnější dopad měly na železniční osobní dopravu, u níž mohlo dojít ke zpoždění nebo zablokování projektů nových investic a služeb. Zároveň se ukázalo, že železnice je nejodolnějším druhem dopravy, zejména ve formě nedoprovázené kombinované dopravy;
20. KONSTATUJE, že cílená opatření ministrů dopravy přijatá ve spolupráci s Evropskou unií a všemi relevantními zainteresovanými stranami pomohla železničnímu odvětví vypořádat se s nepříznivými hospodářskými dopady krize, která přivedla některé zainteresované strany až na pokraj krachu, což znamená, že uvedená opatření zajistila přežití této základní služby a veřejného statku;
21. DOMNÍVÁ SE, že tato krize odhalila potřebu posílit odolnost a pohotovostní opatření a zlepšit dostupnost, soudržnost a koordinaci v rámci železniční sítě a přikládat větší prioritu zlepšení přeshraničních spojení v rámci transevropské železniční sítě, která by tvořila páteřní strukturu tras zajišťujících odolnou a udržitelnou mobilitu; VYZÝVÁ Komisi, aby nastínila pokrok, kterého bylo dosaženo při přípravě pohotovostního plánu pro dopravu s cílem lépe řešit pandemii a další závažné krize;

III. Evropská železniční osobní doprava

22. ZDŮRAZŇUJE, že zatímco podíl mezinárodní železniční osobní dopravy na celkovém unijním trhu v oblasti železniční osobní dopravy je nízký¹³, existují ze strany nabídky i ze strany poptávky povzbudivé signály, které naznačují, že v příštím desetiletí by mohlo dojít ke značnému nárůstu. Probíhající projekty, například projekty, jejichž cílem je oživit provozování evropských nočních vlaků, se vyznačují entuziasmem a rozmanitostí;
23. JE SI VĚDOMA, že v různých částech Evropy existují značné rozdíly v tom, jak jsou mezinárodní služby železniční osobní dopravy, infrastruktura a sítě rozvíjeny, a to mimo jiné v důsledku poptávky zákazníků, politických rozhodnutí, zeměpisné polohy, hustoty obyvatelstva a hospodářské integrace mezi přeshraničními regiony;
24. VÍTÁ vytvoření platformy pro mezinárodní železniční osobní dopravu (IRP), do níž je zapojena široká škála zainteresovaných stran, a praktické kroky, jež tato platforma přijala, a BERE NA VĚDOMÍ vývoj koncepce Trans Europe Express 2.0 (TEE 2.0); VÍTÁ záměr Komise předložit v průběhu tohoto roku akční plán na podporu dálkových a přeshraničních služeb železniční osobní dopravy, ZDŮRAZŇUJE, že je zapotřebí, aby členské státy spolupracovaly s Evropskou unií s cílem odstranit překážky na trhu, a VYZÝVÁ Komisi, aby do příštího roku předložila zprávu o pokroku, v níž bude posouzeno plnění cílů jejího akčního plánu;
25. VYBÍZÍ k dalšímu rozvoji evropské železniční osobní dopravy. V krátkodobém a střednědobém horizontu by toho mělo být dosaženo tím, že budou stávající služby doplněny a pozornost bude zaměřena na spokojenost cestujících, spravedlivou hospodářskou soutěž, komplexní plánování tras a prodej přepravních dokladů nabízené železničními podniky a prodejci přepravních dokladů (třetí stranami), přímá spojení s regionální, místní a městskou dopravou a postupy přidělování kapacity, aniž budou dotčeny pravomoci členských států a provozovatelů infrastruktury v tomto ohledu, a rovněž na odstranění technických a provozních překážek, zejména v přeshraničních úsecích a terminálech;

¹³ 7 % celkového počtu osobokilometrů; Evropská komise, Statistická příručka z roku 2020, tabulka 3.2.12.

26. UZNÁVÁ, že v zájmu dalšího rozvoje tohoto segmentu je zapotřebí odstranit zbývající problematická místa v rámci infrastruktury železničního systému Unie, realizovat hlavní a globální síť TEN-T, rozvíjet vysokorychlostní síť, zakoupit interoperabilní kolejová vozidla a plně zavést evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS), jak je podrobně uvedeno ve vnitrostátních prováděcích plánech, čímž se minimalizují přerušení provozu;
27. JE SI VĚDOMA, že jednotlivé členské státy uplatňují při organizování služeb železniční osobní dopavy rozmanité přístupy, a ZDŮRAŽŇUJE, že služby s otevřeným přístupem v reakci na poptávku trhu mají zásadní význam pro rozšíření modálního přechodu na železniční dopravu, který musí být spojen s široce pojatou kulturou inovací a dynamickou ekonomikou v oblasti železniční dopavy. UZNÁVÁ, že v některých případech mohou členské státy v zájmu zajištění žádoucí nabídky v oblasti přepravy zvážit možnost, že smlouvy o veřejných službách využijí na svém území nejen pro vnitrostátní služby železniční osobní dopavy, ale i pro služby mezinárodní. V této souvislosti SE ZÁJMEM OČEKÁVÁ revizi výkladových pokynů pro nařízení (ES) č. 1370/2007, již má vypracovat Komise¹⁴;

IV. Evropská železniční nákladní doprava

28. OČEKÁVÁ, že pokrok směrem k dokončení hlavní sítě transevropské dopravní sítě (TEN-T) ve stanovené lhůtě, rozsáhlé zavedení evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS), a to jak traťového, tak palubního, spolu s postupným vyřazováním starších zabezpečovacích systémů z provozu a další harmonizace technických a provozních požadavků povedou k účinnější, méně nákladné a lépe integrované železniční dopravě, což umožní pokračující růst železniční nákladní dopavy;

¹⁴ Výkladové pokyny pro nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici (Úř. věst. C 92, 29.3.2014, s. 1).

29. OČEKÁVÁ, že železniční nákladní doprava bude dále posílena koordinovaným zaváděním nových inovací, a to zejména v oblasti digitalizace a automatizace, pokud jejich zavedení přispěje z hlediska nákladů a přínosů ke zvýšení konkurenceschopnosti odvětví železniční dopravy; KONSTATUJE, že digitální výměna informací, včetně systémů pro sledování polohy, bude představovat významný krok směrem k začlenění železniční nákladní dopravy do dodavatelského řetězce, díky čemuž se železniční nákladní doprava stane pro přepravce spolehlivější volbou;
30. Pokud jde o Zelenou dohodu pro Evropu, v níž Evropská komise uvádí železniční nákladní dopravu jako jednu z hlavních priorit, OČEKÁVÁ, že tato iniciativa bude vycházet ze všech získaných zkušeností a z osvědčených postupů, které již byly v rámci koridorů pro železniční nákladní dopravu vypracovány, a zároveň podpoří inovace v oblasti nových technologií, digitalizace a provozních koncepcí s cílem dosáhnout integrovanější provozní sítě pro konkurenceschopnou železniční nákladní dopravu;
31. KONSTATUJE, že železniční síť Unie pro konkurenceschopnou nákladní dopravu, tvořená koridory pro železniční nákladní dopravu, se ukázala být velmi účinnou při vypracovávání koordinovaných a společných opatření mezi zainteresovanými stranami odpovědnými za provoz, přičemž mimo jiné usnadňuje zvyšování odolnosti železniční nákladní dopravy v případě závažných krizí a provádění nezbytných pohotovostních opatření;
32. JE SI VĚDOMA práce, která již byla v rámci koridorů pro železniční nákladní dopravu vykonána, VÍTÁ závazek členských států pokračovat ve spolupráci s Evropskou komisí a koordinátory koridorů hlavní sítě TEN-T, ZDŮRAŽŇUJE, že je důležité kapacitu infrastruktury a trasy koridorů pro železniční nákladní dopravu dále rozvíjet v souladu s požadavky trhu a potřebami zákazníků, a VYBÍZÍ k tomu, aby bylo fungování koridorů pro železniční nákladní dopravu koordinovaným způsobem posíleno;

V. Sítě, investice a propojení

33. BERE NA VĚDOMÍ skutečnost, že síť TEN-T je mimořádně důležitá pro rozvoj soudržné vysokokapacitní interoperabilní železniční sítě v celé Unii a také pro její napojení na přístavy, letiště a silniční terminály a terminály v rámci vnitrozemských vodní cest. Ačkoli se síť TEN-T samotné nepodařilo prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy a dalších finančních nástrojů EU překonat velkou asymetrii v pokrytí železniční sítě a její hustotě, umožnila tato síť mnoha členským státům s menšími investičními kapacitami plynule, byť pomalu modernizovat jejich síť a zlepšit jejich propojení;
34. PODTRHUJE význam soudržné politiky TEN-T zahrnující projekty, které podporují rozvoj vysokorychlostních a mezinárodních služeb v oblasti železniční osobní dopravy mezi hlavními městskými uzly a usnadňují zajištění konkurenceschopnější železniční nákladní dopravy; ZDŮRAZŇUJE, že to představuje jeden z předpokladů pro dosažení cílů strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu; VYBÍZÍ k realizaci iniciativ, jejichž cílem je nabídnout železniční spojení, která mohou pokud možno nahradit lety na krátké vzdálenosti;
35. S OHLEDEM NA politický cíl klimaticky neutrální ekonomiky SI JE VĚDOMA, že vnitrostátní rozpočty v mnoha členských státech jsou v důsledku předchozí hospodářské krize a současné pandemie nadále pod tlakem a že veřejné investice do dopravy v těchto členských státech zůstávají na úrovni, která sotva postačuje k zajištění údržby;
36. ZDŮRAZŇUJE, že odvětví železniční dopravy bude muset co nejlépe využívat finančních nástrojů EU. Za segment, který v zájmu dokončení sítě TEN-T a modernizace stávající sítě vyžaduje investice nejvíce, byla označena železniční dopravní infrastruktura. VÍTÁ proto skutečnost, že členské státy plánují využít zdroje, které jsou k dispozici na základě Nástroje pro oživení a odolnost a víceletého finančního rámce na období 2021–2027, s cílem posílit konkurenceschopnost odvětví železniční dopravy a podpořit související investice do železniční infrastruktury;

37. PODTRHUJE, že pro to, aby zůstalo zachováno spojení mezi jednotlivými regiony a bylo dosaženo modálního přechodu, má zásadní význam systémová integrace s dalšími druhy dopravy, včetně námořní, vnitrozemské vodní, letecké a silniční dopravy, nabídkou možností městské dopravy a aktivní mobilitou. V důsledku toho je nezbytné rozšířit možnosti intermodálního transferu, zvýšit kapacitu stávajících zařízení pro transfer a překládku a zlepšit řízení intermodální dopravy;
38. UZNÁVÁ, že je zapotřebí, aby dané odvětví výrazně investovalo do kolejových vozidel používaných v mezinárodní dopravě na dlouhé vzdálenosti. Financování by mohlo být podpořeno prostřednictvím záruk na úrovni Unie s cílem využít inovací, provést modernizaci v souladu s novými technickými specifikacemi, zvýšit flexibilitu, bezpečnost a komfort a diverzifikovat nabídku služeb; UZNÁVÁ, že jsou rovněž naléhavě zapotřebí investice ze strany soukromého sektoru, a členským státům PŘIPOMÍNÁ, že existují mezinárodní dohody a smlouvy, které soukromé investice usnadňují, jako je Lucemburský železniční protokol k úmluvě z Kapského Města¹⁵;
39. VYZÝVÁ Komisi, aby prozkoumala možnosti zavedení programů na evropské úrovni, které by nediskriminačním způsobem podporovaly provozovatele železniční dopravy, a aby svá zjištění předložila Radě; S ohledem na specifika odvětví železniční dopravy BERE NA VĚDOMÍ záměr Komise přezkoumat pravidla pro poskytování státní podpory.
-

¹⁵ Protokol k Úmluvě o mezinárodních nárocích na mobilní zařízení ve věcech příslušejících železničním kolejovým vozidlům (Úř. věst. L 331, 16.12.2009, s. 4).