

V Bruseli 4. júna 2021
(OR. en)

9396/21

TRANS 358

VÝSLEDOK ROKOVANIA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Delegácie
Č. predch. dok.:	8790/21
Predmet:	Posunutie železničnej dopravy do čela inteligentnej a udržateľnej mobility – závery Rady (3. júna 2021)

Delegáciám v prílohe zasielame závery Rady s názvom Posunutie železničnej dopravy do čela inteligentnej a udržateľnej mobility, ktoré Rada prijala na svojom 3 798. zasadnutí 3. júna 2021.

Posunutie železničnej dopravy do čela inteligentnej a udržateľnej mobility

– závery Rady –

SO ZRETEĽOM NA:

1. závery Európskej rady z 12. decembra 2019, v ktorých sa schválil cieľ dosiahnuť do roku 2050 klimaticky neutrálnu Európsku úniu¹, a oznámenie Komisie z 11. decembra 2019 o Európskej zelenej dohode²;
2. pokračujúcu rozhodnú podporu železničnej doprave, ktorú ministri dopravy EÚ³ v minulom roku vyjadrili
 - a) v politickom vyhlásení predloženom na neformálnej videokonferencii ministrov dopravy EÚ 4. júna 2020, ktorým sa vyjadruje podpora európskemu programu pre medzinárodnú osobnú železničnú dopravu, a
 - b) v ministerskom vyhlásení o inovatívnej doprave v koridoroch železničnej nákladnej dopravy vydanom na berlínskej konferencii 21. septembra 2020;
3. oznámenie Komisie z 9. decembra 2020 s názvom Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti⁴ s vyjadreným zámerom zdvojnásobiť železničnú nákladnú dopravu a strojnásobiť vysokorýchlostnú železničnú osobnú dopravu do roku 2050;
4. rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/2228 z 23. decembra 2020 o Európskom roku železníc (2021)⁵;

¹ EUCO 29/19.

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

³ Na zasadnutiach sa pravidelne zúčastňujú ministri dopravy Nórska a Švajčiarska.

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

⁵ Ú. v. EÚ L 437, 28.12.2020, s. 108.

5. nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/241 z 12. februára 2021, ktorým sa zriaďuje Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti⁶, a nadchádzajúce prijatie druhého nariadenia o zriadení Nástroja na prepájanie Európy;
6. neformálnu videokonferenciu ministrov dopravy EÚ z 30. marca 2021, počas ktorej ministri zaujali stanovisko k neoficiálnemu dokumentu portugalského predsedníctva s názvom Ako urýchliť modálny prechod na železničnú dopravu: rôzne cesty k spoločnému cieľu,

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE

7. KONŠTATUJE, že železničné systémy EÚ prešli zásadnými regulačnými reformami prostredníctvom štyroch legislatívnych balíkov prijatých v rokoch 2001⁷, 2004, 2007 a 2016. VÍTA pozitívne účinky týchto reforiem na otvorenie trhu a technickú harmonizáciu, ktoré sa sčasti dosiahli a sčasti ešte očakávajú;
8. UZNÁVA, že regulačný rámec na úrovni EÚ a na vnútroštátnej úrovni je veľmi zložitý a rôznorodý, a ZDÔRAZŇUJE, že je potrebné vyvinúť ďalšie úsilie na zabezpečenie hospodárskych a prevádzkových prínosov technickej harmonizácie, najmä pokiaľ ide o cezhraničné železničné služby, pričom berie na vedomie rôzne východiskové pozície v členských štátoch a ich odlišné organizačné štruktúry. ZDÔRAZŇUJE dôležitosť úplného vykonávania existujúcich právnych predpisov Únie, PODČIARKUJE, že budúce legislatívne návrhy Únie by mali vychádzať z dôkladnej analýzy súčasného stavu a v rámci možnosti by mali vždy sledovať zjednodušenie;
9. UZNÁVA, že niektoré členské štáty nezabezpečujú prepojenosť prostredníctvom železníc, a preto možno inteligentnú a udržateľnú mobilitu dosiahnuť len prostredníctvom iných druhov dopravy. UZNÁVA tiež, že v iných členských štátoch sú siete izolované a úsilie o zvýšenie interoperability preto nezlepšuje výkonnosť;

⁶ Ú. v. EÚ L 57, 18.2.2021, s. 17.

⁷ Prvý železničný balík bol prepracovaný v roku 2012 prostredníctvom smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

10. ZDÔRAZŇUJE, že ďalšou technickou harmonizáciou sledujúcou zvýšenie interoperability vnútroštátnych sietí sa podporí jednotný trh pre medzinárodné železničné služby, železničné systémy Únie a efektívnosť. Okrem toho ZDÔRAZŇUJE prínos železničnej dopravy pre hospodárstvo Únie a jej priemyselnú základňu vrátane jej globálnej konkurencieschopnosti, ktoré budú takisto ťažiť aj z výskumu, inovácie a technickej harmonizácie. Preto OČAKÁVA nový európsky spoločný podnik v oblasti železničnej dopravy, ktorý by mal zohrávať kľúčovú úlohu vo výskume nových digitálnych technológií v železničnej doprave, a tým zabezpečiť koordinovaný prístup tohto odvetvia k celkovému vývoju železničných systémov. To by malo viesť aj k rýchlejšiemu rozvoju technického regulačného rámca so zreteľom na čas, ktorý bol potrebný na zavedenie predchádzajúcich noriem;
11. DOMNIEVA SA, že vzhľadom na potrebu usilovať sa o klimaticky neutrálnu mobilitu šetrnú k životnému prostrediu⁸ a zabezpečiť odolný a prepojený dopravný systém, najmä v časoch krízy, ako sa ukázalo počas pandémie COVID-19, majú železnice kľúčovú pozíciu v rámci dopravnej ponuky budúcnosti;
12. ZDÔRAZŇUJE význam nepretržitého dialógu medzi orgánmi verejnej moci, príslušnými zainteresovanými stranami, zamestnávateľmi, pracovníkmi a používateľmi železničnej dopravy s cieľom zabezpečiť, aby mali všetci úžitok zo železničnej dopravy. V tejto súvislosti BERIE NA VEDOMIE prieskumné stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 24. marca 2021 s názvom Jednotný európsky železničný priestor, o ktoré požiadalo portugalské predsedníctvo⁹;
13. OČAKÁVA plánovanú revíziu právnych predpisov Únie v oblasti koridorov nákladnej železničnej dopravy¹⁰ a transeurópskej dopravnej siete (TEN-T)¹¹;

⁸ Železničná doprava sa vyznačuje nízkou uhlíkovou stopou, nízkymi emisiami, obmedzeným využívaním pôdy a dlhým životným cyklom železničných koľajových vozidiel, pričom znižuje dopravné zápchy a zvyšuje kvalitu ovzdušia v mestských oblastiach.

⁹ EESC TEN/727, ST 7614/21.

¹⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu (Ú. v. EÚ L 276, 20.10.2010, s. 22).

¹¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

I. Modálny prechod

14. ZDÔRAZŇUJE, že železničná doprava je zodpovedná len za 0,4 % emisií CO₂ z dopravy, a to aj napriek tomu, že má 8 % podiel na osobnej doprave a 19 % podiel na nákladnej doprave v celej Európe¹². Z tohto dôvodu je prechod od uhlíkovo náročných druhov dopravy k železniciam pravdepodobne najúčinnnejším spôsobom dekarbonizácie dopravy vo veľkej časti územia Únie;
15. KONŠTATUJE, že doterajšie značné úsilie o otvorenie trhu a technickú harmonizáciu stabilizovalo podiel služieb železničnej dopravy na rýchlo rastúcom trhu, na ktorom sa zvýšili aj očakávania zákazníkov, ale že napriek pokroku, ktorý sa dosiahol v jednotlivých segmentoch trhu, zatiaľ nedošlo k výraznému prechodu na železničnú dopravu;
16. UZNÁVA, že pokrok smerom k modálnemu prechodu si bude vyžadovať posilnenie atraktívnosti a konkurencieschopnosti železničnej dopravy prostredníctvom zlepšenia služieb železničnej dopravy, ktoré budú prispôbené požiadavkám zákazníkov, a účinnej optimalizácie multimodálnych riešení medzi železničnou dopravou a inými druhmi dopravy; pokrok by sa mal uľahčiť aj účinnou spoluprácou medzi príslušnými členskými štátmi a medzi manažérmi infraštruktúry. Celkovo si skutočný modálny prechod bude vyžadovať rast objemu železničnej dopravy, ktorý prevýši hospodársky rast;
17. POVAŽUJE ZA DÔLEŽITÉ, aby pravidelné hodnotenia politík, ktorými sa meria stupeň skutočného otvorenia trhu a technickej harmonizácie, dopĺňala analýza vplyvu politiky na modálny prechod, hospodársku a sociálnu súdržnosť, environmentálnu výkonnosť, efektívnosť systému, poplatky za infraštruktúru, úroveň služieb a pracovné podmienky;
18. v tejto súvislosti VÍTA prebiehajúce iniciatívy zamerané na vypracovanie výhľadovej a operatívnejšej analýzy modálneho prechodu, a to posúdením pokroku, ktorý je možný za daných podmienok a za predpokladu, že sa zabezpečí konkrétne zlepšenie kvality infraštruktúry a prepojenosti, pričom sa zohľadnia všetky formy domácej a medzinárodnej dopravy, ako aj záväzok Komisie vypracovať „index železničnej prepojenosti“. PODPORUJE hodnotenie stredne dlhých spojení medzi veľkými mestami;

¹² Pozri Európska komisia – štatistická príručka („Statistical pocketbook“) 2020, tabuľky 3.2.12, 2.3.3 a 2.2.3 (okrem prepravy potrubím).

II. Odolnosť

19. KONŠTATUJE, že doprava bola jedným z odvetví, ktoré najviac zasiahla pandémia COVID-19, pričom hospodárske škody boli spôsobené prudkým obmedzením cestovania a cestovného ruchu, narušeniami dodávateľského reťazca, stratou príjmov prevádzkovateľov železničnej dopravy a znížením prepojenosti v celej EÚ. To spôsobilo značné hospodárske straty železničným podnikom a manažérom infraštruktúry a malo to najnepriaznivejší vplyv na osobnú železničnú dopravu, kde mohlo spôsobiť odloženie alebo zablokovanie projektov nových investícií a služieb. Zároveň sa ukázalo, že železničná doprava je najodolnejším druhom dopravy, najmä v podobe nesprevádzanej kombinovanej dopravy;
20. POZNAMENÁVA, že cieľené opatrenia ministrov dopravy v spolupráci s Európskou úniou a všetkými príslušnými zainteresovanými stranami pomohli odvetviu železničnej dopravy vyrovnať sa s nepriaznivými hospodárskymi dôsledkami spôsobenými krízou, ktorá priviedla niektoré zainteresované strany na pokraj kolapsu, čím sa zabezpečilo prežitie tejto základnej služby a verejného statku;
21. DOMNIEVA SA, že táto kríza odhalila potrebu posilniť odolnosť a krízové opatrenia a zlepšiť dostupnosť, súdržnosť a koordináciu na úrovni železničnej siete a klásť väčší dôraz na zlepšenie cezhraničných prepojení ako súčasti transeurópskej železničnej siete, ktorá by predstavovala základ odolných a udržateľných trás mobility. VYZÝVA Komisiu, aby načrtla pokrok dosiahnutý pri príprave pohotovostného plánu pre dopravu s cieľom lepšie reagovať na pandémiu a iné veľké krízy;

III. Európska osobná železničná doprava

22. ZDÔRAZŇUJE, že zatiaľ čo podiel medzinárodnej osobnej železničnej dopravy na celkovom trhu osobnej železničnej dopravy v EÚ je nízky¹³, na strane ponuky aj dopytu existujú povzbudivé signály, ktoré naznačujú, že v nasledujúcom desaťročí môže dôjsť k značnému nárastu. Prebiehajúce projekty, napríklad tie, ktorých cieľom je oživiť európske nočné vlaky, svedčia o nadšení a rozmanitosti;
23. KONŠTATUJE veľké rozdiely v tom, ako sa služby, infraštruktúra a siete medzinárodnej osobnej železničnej dopravy rozvíjajú v rôznych častiach Európy, a to okrem iného v dôsledku dopytu zákazníkov, politických rozhodnutí, geografických podmienok, hustoty obyvateľstva a hospodárskej integrácie medzi cezhraničnými regiónmi;
24. VÍTA vytvorenie platformy pre medzinárodnú osobnú železničnú dopravu (IRP), do ktorej je zapojená široká škála zainteresovaných strán, a BERIE NA VEDOMIE vývoj konceptu Trans Europe Express 2.0 (TEE 2.0). VÍTA zámer Komisie predložiť v priebehu tohto roka akčný plán na podporu diaľkových a cezhraničných služieb osobnej železničnej dopravy, ZDÔRAZŇUJE potrebu spolupráce medzi členskými štátmi a Európskou úniou s cieľom odstrániť prekážky na trhu a VYZÝVA Komisiu, aby do budúceho roka predložila správu o pokroku, v ktorej zhodnotí výsledky svojho akčného plánu;
25. NABÁDA NA ďalší rozvoj európskej osobnej železničnej dopravy. V krátkodobom a strednodobom horizonte by sa to malo dosiahnuť doplnením existujúcich služieb a zameraním sa na kvalitu služieb pre cestujúcich, spravodlivú hospodársku súťaž, komplexné plánovanie trás a predaj cestovných lístkov, ktoré ponúkajú železničné podniky a iní predajcovia cestovných lístkov (tretie strany), na priame prepojenia s regionálnou, miestnou a mestskou dopravou a postupy pridelovania kapacity bez toho, aby boli dotknuté právomoci členských štátov a manažérov infraštruktúry v tejto oblasti, a na odstránenie technických a prevádzkových prekážok, najmä na cezhraničných úsekoch a termináloch;

¹³ 7 % celkových osobokilometrov; Európska komisia – štatistická príručka 2020, tabuľka 3.2.12.

26. UZNÁVA, že ďalší rozvoj tohto segmentu si vyžaduje odstránenie zostávajúcich úzkych miest v infraštruktúre železničného systému Únie, realizáciu základnej a súhrnnej siete TEN-T, rozvoj vysokorýchlostnej siete, nákup interoperabilných železničných koľajových vozidiel a úplnú implementáciu Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS), ako sa podrobne uvádza vo vnútroštátnych implementačných plánoch, vďaka čomu sa dosiahne minimálne prerušovanie premávky;
27. UZNÁVA rozmanitosť vnútroštátnych prístupov k organizovaniu služieb osobnej železničnej dopravy a ZDÔRAZŇUJE, že služby s otvoreným prístupom, ktoré reagujú na dopyt na trhu, majú zásadný význam pre rozšírenie modálneho prechodu na železničnú dopravu, ktorý musí byť spojený so širokou kultúrou inovácie a dynamickým železničným hospodárstvom. UZNÁVA, že v určitých prípadoch môžu členské štáty zvážiť, či na svojom území nevyužívajú zmluvy o službách vo verejnom záujme nielen na účely služieb vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy, ale aj na účely služby medzinárodnej osobnej železničnej dopravy s cieľom vytvoriť žiaducu ponuku dopravy. V tejto súvislosti SO ZÁUJMOM OČAKÁVA revíziu výkladových usmernení týkajúcich sa nariadenia (ES) č. 1370/2007¹⁴ zo strany Komisie;

IV. Európska nákladná železničná doprava

28. OČAKÁVA, že pokrok smerom k dobudovaniu základnej transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) v stanovenom časovom rámci, rozsiahle zavádzanie traťových a vozidlových zariadení Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) spolu s postupným vyradovaním pôvodných signalizačných systémov a ďalšia harmonizácia technických a prevádzkových požiadaviek povedú k efektívnejšej, menej nákladnej a lepšie integrovanej železničnej doprave, čím sa umožní trvalý rast nákladnej železničnej dopravy;

¹⁴ Výkladové usmernenia týkajúce sa nariadenia (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave (Ú. v. EÚ C 92, 29.3.2014, s. 1).

29. OČAKÁVA, že železničná nákladná doprava sa ďalej zintenzívni koordinovaným zavádzaním nových inovácií, najmä v oblasti digitalizácie a automatizácie, pokiaľ ich zavádzanie prispeje k zvýšeniu konkurencieschopnosti odvetvia železničnej dopravy z hľadiska nákladov a prínosov. POZNAMENÁVA, že digitálna výmena informácií vrátane sledovacích systémov bude predstavovať významný krok smerom k integrácii železničnej nákladnej dopravy do dodávateľského reťazca, čím sa železničná nákladná doprava stane spoľahlivejšou voľbou pre odosielateľov;
30. Pokiaľ ide o Európsku zelenú dohodu, v ktorej Európska komisia uvádza železničnú nákladnú dopravu ako najvyššiu prioritu, OČAKÁVA, že táto iniciatíva bude vychádzať zo všetkých získaných skúseností a najlepších postupov, ktoré sa už vyvinuli prostredníctvom koridorov železničnej nákladnej dopravy, a zároveň podporovať inováciu v oblasti nových technológií, digitalizácie a prevádzkových konceptov s cieľom vytvoriť integrovanejšiu prevádzkovú sieť pre konkurencieschopnú železničnú nákladnú dopravu;
31. KONŠTATUJE, že železničná sieť Únie pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu, ktorú tvoria koridory železničnej nákladnej dopravy, sa osvedčuje ako veľmi účinná pri rozvoji spoločných činností a spoločných opatrení zainteresovaných strán zodpovedných za prevádzku, pričom okrem iného uľahčuje zvyšovanie odolnosti železničnej nákladnej dopravy v prípade závažných kríz a vykonávanie potrebných krízových opatrení;
32. UZNÁVAJÚC prácu, ktorá sa už dosiahla prostredníctvom koridorov železničnej nákladnej dopravy, VÍTA záväzok členských štátov pokračovať v spolupráci s Európskou komisiou a koordinátormi koridorov základnej siete TEN-T, ZDÔRAZŇUJE význam ďalšieho rozvoja kapacity infraštruktúry a trás koridorov železničnej nákladnej dopravy v súlade s požiadavkami trhu a potrebami zákazníkov a NABÁDA NA posilnenie fungovania koridorov železničnej nákladnej dopravy koordinovaným spôsobom;

V. Siete, investovanie a prepojenosť

33. KONŠTATUJE, že sieť TEN-T je mimoriadne dôležitá pre rozvoj súdržnej interoperabilnej železničnej siete s vysokou kapacitou v celej Únii, ako aj pre jej prepojenie s prístavmi, letiskami a terminálmi cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy. Hoci sieť TEN-T nebola schopná sama osebe prekonať veľké asymetrie v pokrytí a hustote železničnej siete, prostredníctvom Nástroja na prepájanie Európy a iných finančných nástrojov EÚ umožnila mnohým členským štátom s menšími investičnými kapacitami stabilne, hoci pomaly, modernizovať a zlepšiť prepojenosť svojich sietí;
34. PODČIARKUJE význam súdržnej politiky TEN-T s projektmi, ktoré podporujú rozvoj vysokorýchlostných a medzinárodných služieb osobnej železničnej dopravy medzi hlavnými mestskými uzlami a uľahčujú konkurencieschopnejšiu železničnú nákladnú dopravu. ZDÔRAZŇUJE, že je to jeden z predpokladov na dosiahnutie cieľov stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu. PODPORUJE iniciatívy, ktorých cieľom je ponúknuť železničné spojenia, ktoré môžu nahradiť lety na krátku vzdialenosť, ak je to možné;
35. MAJÚC NA PAMÄTI politický cieľ klimaticky neutrálneho hospodárstva UZNÁVA, že vnútroštátne rozpočty v mnohých členských štátoch sú naďalej pod tlakom v dôsledku predchádzajúcej hospodárskej krízy a súčasnej pandémie a že verejné investície do dopravy v týchto členských štátoch zostali sotva na úrovni potrebnej na zabezpečenie údržby;
36. ZDÔRAZŇUJE, že odvetvie železničnej dopravy bude musieť čo najlepšie využívať finančné nástroje EÚ. Železničná dopravná infraštruktúra bola označená za segment, ktorý najviac potrebuje investície na dokončenie siete TEN-T a modernizáciu existujúcej siete. VÍTA preto skutočnosť, že členské štáty plánujú využiť zdroje, ktoré sú k dispozícii v rámci Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti a viacročného finančného rámca na roky 2021 – 2027, s cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť železničného odvetvia a podporiť súvisiace investície do železničnej infraštruktúry;

37. PODČIARKUJE, že systematická integrácia s inými druhmi dopravy vrátane námornej dopravy, vnútrozemskej vodnej dopravy, leteckej a cestnej dopravy, ponuky mestskej dopravy a aktívnej mobility je nevyhnutná na udržanie prepojenia území a dosiahnutie modálneho prechodu. V dôsledku toho je potrebné zvýšiť možnosti intermodálnej prepravy, rozšíriť kapacitu existujúcich prepravných a prekládkových zariadení a zlepšiť riadenie intermodálnej dopravy;
38. UZNÁVA, že sú potrebné veľké investície tohto odvetvia do železničných koľajových vozidiel pre medzinárodnú diaľkovú dopravu. Financovanie by sa mohlo podporovať prostredníctvom záruk na úrovni Únie s cieľom využiť inovácie, modernizovať z hľadiska nových technických špecifikácií, zvýšiť flexibilitu, bezpečnosť a pohodlie a diverzifikovať ponuku služieb. UZNÁVA tiež, že sú naliehavo potrebné investície zo súkromného sektora, a členským štátom PRIPOMÍNA medzinárodné dohody a zmluvy, ktoré podporujú súkromné investície, ako je napríklad luxemburský železničný protokol k dohovoru z Kapského Mesta¹⁵;
39. VYZÝVA Komisiu, aby preskúmala prípadné nástroje na európskej úrovni na podporu prevádzkovateľov železničnej dopravy nediskriminačným spôsobom a aby svoje zistenia predložila Rade. So zreteľom na osobitosti odvetvia železničnej dopravy BERIE NA VEDOMIE zámer Komisie preskúmať pravidlá poskytovania štátnej pomoci.

¹⁵ Protokol k Dohovoru o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia týkajúci sa záležitostí špecifických pre železničný vozňový park (Ú. v. EÚ L 331, 16.12.2009, s. 4).