



V Bruseli 16. 4. 2018
COM(2018) 189 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE
o uplatňovaní nariadenia (EÚ) č. 913/2010 v súlade s jeho článkom 23

{SWD(2018) 101 final}

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o uplatňovaní nariadenia (EÚ) č. 913/2010 v súlade s jeho článkom 23

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu¹ (ďalej len „nariadenie“) nadobudlo účinnosť v novembri 2010.

Jeho prijatie sa musí zasadiť do širšieho kontextu dlhodobej politiky Európskej únie na vytvorenie udržateľnejšej dopravy, najmä znižovaním emisií skleníkových plynov a dekarbonizáciou tohto odvetvia. Železničná nákladná doprava môže v dopravnom modeli budúcnosti zohrať naozaj kľúčovú úlohu. Nový impulz jej dodalo ministerské vyhlásenie z Rotterdamu² a vyhlásenie predstaviteľov odvetvia z Rotterdamu³ schválené v roku 2016.

Nariadením sa stanovujú pravidlá zriaďovania a organizácie medzinárodných železničných koridorov (RFC – z angl. „Rail Freight Corridors“) v záujme rozvoja európskej železničnej siete pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu. Nariadením sa podporuje spolupráca medzi hlavnými zainteresovanými stranami v oblasti železničnej nákladnej dopravy (predovšetkým orgánmi členských štátov zodpovednými za železničnú dopravu a manažérmi železničnej infraštruktúry, ale aj železničnými podnikmi a prevádzkovateľmi terminálov). Podporuje sa ním najmä koordinácia z hľadiska ponuky kapacít, riadenia dopravy, prác v oblasti infraštruktúry a investičného plánovania.

Bolo zriadených 9 počiatkových koridorov železničnej nákladnej dopravy vymedzených v nariadení (šesť RFC bolo zriadených v novembri 2013 a posledné tri v novembri 2015), ktoré sú v súčasnosti v plnej prevádzke. V súčasnosti sa zriaďuje jeden dodatočný (ďalej len „ďalší“) koridor a ešte jeden navrhli príslušné členské štáty a Srbsko.

V súlade s článkom 23 uvedeného nariadenia Komisia pravidelne skúma jeho uplatňovanie. Európskemu parlamentu a Rade predkladá správu, prvú do 10. novembra 2015 a následne každé tri roky. Komisia týmto predkladá Európskemu parlamentu a Rade svoju prvú správu. Táto správa prichádza s istým oneskorením, pretože Komisia potrebovala plne spracovať spätnú väzbu získanú z RFC, ktoré sa zriadili až koncom roku 2015, a pretože sa v roku 2016 v súvislosti s týmito koridormi železničnej nákladnej dopravy rozhodlo o spustení veľkej konzultácie zainteresovaných strán (výzva na podanie písomných stanovísk a otvorená verejná konzultácia). Konzultácia mala veľmi povzbudivú mieru odpovedí, vzbudila veľký záujem a poskytla dôležitú spätnú väzbu k uplatňovaniu nariadenia a niektoré návrhy sú spomenuté aj v tejto správe.

Uvádžajú sa tu hlavné závery týkajúce sa doterajšieho vykonávania nariadenia. Jej cieľom je zdôrazniť hlavné pozitívne účinky nariadenia, ale aj hlavné výzvy a otázky vyplývajúce z nariadenia. Podrobnejšia analýza realizácie koridorov železničnej nákladnej dopravy je uvedená v pracovnom dokumente útvarov Komisie, ktorý je sprievodným dokumentom k tejto správe. Obidva dokumenty vychádzajú aj z priamej spätnej väzby, ktorú získali útvary

¹ Ú. v. EÚ L 276, 20.10.2010, s. 22.

² Vyhlásenie ministrov s názvom „Koridory železničnej nákladnej dopravy na oživenie medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy“:
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/rfc-declaration.pdf>.

³ Vyhlásenie predstaviteľov odvetvia s názvom „Oživenie medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy“:
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/corridor-sector-statement.pdf>.

Komisie, najmä vďaka účasti na zasadnutiach RFC, ale aj z rôznych dokumentov a správ súvisiacich s RFC, ako aj na diskusiách počas polročných zasadnutí pracovnej skupiny pre koridory železničnej nákladnej dopravy v rámci Výboru pre jednotný európsky železničný priestor.

Realizácia koridorov železničnej nákladnej dopravy prispela k posilneniu cezhraničnej spolupráce, ktorá v odvetví železničnej nákladnej dopravy pred nadobudnutím účinnosti nariadenia chýbala, najmä pokiaľ ide o prevádzkové riadenie infraštruktúry. Prijatie tohto nariadenia bolo ambicióznym krokom k odstráneniu nedostatkov v oblasti cezhraničnej koordinácie. Boli zaznamenané aj nepriame účinky mechanizmov spolupráce vyplývajúcich z nariadenia, napr. sprostredkovanie prevádzkových kontaktov na medzinárodnej úrovni, dokonca aj v otázkach, ktoré sa netýkajú železničnej nákladnej dopravy, alebo stimulácia rozvoja koordinačných procesov a nástrojov IT, napríklad v rámci organizácie RailNetEurope⁴. Je to významný úspech.

V niektorých oblastiach sa však dosiahli len zmiešané alebo skromné výsledky, napríklad pokiaľ ide o špecializované kapacity RFC, koordináciu stavebných prác alebo koordináciu riadenia dopravy. Sú to kľúčové oblasti, kde je pokrok potrebný na to, aby sa zlepšila kvalita a spoľahlivosť cezhraničných služieb železničnej nákladnej dopravy, čo sú nevyhnutné predpoklady na to, aby sa železničná nákladná doprava stala konkurencieschopnejšou a aby sa umožnil prechod na tento druh dopravy.

V praxi často vlak prechádza nielen z a do koridoru, ale aj z jedného do druhého koridoru železničnej nákladnej dopravy. V dôsledku toho sa medzi koridormi nadviazala na viacerých úrovniach (členské štáty, manažéri infraštruktúry, železničné podniky) spolupráca v rámci existujúceho právneho rámca. To poukazuje aj na trend posilňovať sieťový prístup pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu.

Služby a produkty v oblasti kapacity, ktoré ponúkajú koridory železničnej nákladnej dopravy, sú v duchu nariadenia, ale zo spätnej väzby resp. obmedzenej miery ich využívania na trhu vyplýva, že nie sú dostatočne prispôbené potrebám zákazníkov nákladnej železničnej dopravy. Rozvoju efektívnejšej a bezproblémovej medzinárodnej nákladnej železničnej dopravy stále bránia pravidlá a postupy, ktoré sú vo všeobecnosti orientované vnútroštátne.

Mnohé iniciatívy v rámci tohto odvetvia idú správnym smerom a skúšajú sa viaceré zaujímavé proaktívne prístupy, napríklad pilotné produkty v oblasti kapacity pre ad hoc plánovanie dopravy alebo väčšie zapojenie koncových zákazníkov prostredníctvom strategických stretnutí. Nepochybne k tomu prispeli aj impulzy, ktoré pre železničnú nákladnú dopravu vytvorilo ministerské vyhlásenie z Rotterdamu, na vypracovaní ktorého sa úzko podieľala aj Komisia, a vyhlásenie predstaviteľov odvetvia z Rotterdamu, schválené počas dní TEN-T v roku 2016.

Určite sú potrebné ďalšie skúsenosti v otázkach ako koordinácia prác a cezhraničné riadenie kapacity. Postupy a nástroje v týchto oblastiach sú stále vo fáze vývoja alebo plánovania. Koridory železničnej nákladnej dopravy sú stále v stave zrodu, ktorý charakterizuje fáza učenia sa praxou a fáza pokusov a omylov.

Je dôležité zohľadniť aj regionálne rozdiely v oblastiach, ako sú napríklad očakávania trhu alebo dostupnosť kapacity infraštruktúry. Nie je teda možné zovšeobecňovať a na ambicióznou realizáciu RFC nemožno uplatniť univerzálny prístup. Mnohé účinky sú navyše nehmotné a

⁴ RailNetEurope (RNE) je združením, ktoré založila väčšina európskych manažérov železničnej infraštruktúry a pridelovacích orgánov s cieľom uľahčiť medzinárodnú premávku v rámci európskej železničnej infraštruktúry; <http://www.rne.eu/>.

dajú sa len ťažko kvantifikovať (napr. zmena vnútroštátne orientovaného prístupu na európskejšiu alebo lepšiu komunikáciu).

Zúčastnené strany majú vo všeobecnosti sklon plniť nariadenie len v takej miere, aká sa od nich formálne požaduje, a nejdú nad rámec jeho striktného rozsahu. Rôzne ustanovenia nariadenia sa dajú vykonávať rôznymi spôsobmi, viac alebo menej ambicióznymi, čo má vplyv na dosiahnutie celkových cieľov nariadenia. Niektoré príklady predĺženia koridorov nákladnej železničnej dopravy a zriadenie dvoch ďalších koridorov však zároveň demonštrujú silný záujem a všeobecnú podporu realizácie koridorov.

Nariadením sa stanovuje osobitná štruktúra riadenia, vďaka ktorej majú zúčastnené strany možnosť ísť nad rámec minimálnych úloh a právomocí. V praxi sú koridory nákladnej železničnej dopravy integrovanými prevádzkovými štruktúrami a dajú sa využiť na rôzne účely, ktoré sa často navzájom dopĺňajú. Ako „trhový nástroj“ môžu RFC ponúknuť priamym i koncovým zákazníkom kvalitné a konkurencieschopné služby. Ako „politický nástroj/nástroj spolupráce“ majú za úlohu zlepšiť prevádzkové podmienky celého koridoru vrátane koordinácie/harmonizácie vnútroštátnych postupov v mnohých oblastiach, ale aj riešiť široké spektrum rôznych problémov, ktoré bránia rozvoju železničnej nákladnej dopravy, napríklad otázky súvisiace s cezhraničným využívaním a interoperabilitou. Miera využívania jednotlivých prístupov sa medzi koridormi líši.

Koridory železničnej nákladnej dopravy sú založené na medzivládnej a odvetvovej spolupráci. Doterajšie skúsenosti naznačujú, že ich úspech závisí v prvom rade od úrovne ambícií orgánov členských štátov (výkonné rady) a manažérov infraštruktúry (správne rady), najmä na vysokej úrovni. Pri niektorých koridoroch sa nariadenie považovalo za minimálnu požiadavku a až prechodom nad rámec tohto minima sa zúčastneným stranám podarí priblížiť sa k dosiahnutiu cieľa nariadenia, ktorým je konkurencieschopnejšia železničná nákladná doprava.

V skratke možno hodnotenie Komisie v tejto fáze zhrnúť tak, že koridory železničnej nákladnej dopravy dosiahli niekoľko dôležitých úspechov, napr. pokiaľ ide o zavedenie mechanizmov spolupráce, a majú obrovský potenciál. Tento plný potenciál sa však bude môcť dosiahnuť len pri silnej a vysokej angažovanosti rôznych zúčastnených strán a s jasným cieľom uskutočniť zmeny, najmä zmenou zmysľania a zmenou vnútroštátne orientovaných postupov.

Je dôležité uvedomiť si, že aj keď koridory železničnej nákladnej dopravy zostávajú kľúčovým prvkom politiky Komisie na podporu železničnej nákladnej dopravy, samotnými koridormi sa nevyriešia všetky problémy, ktoré bránia rozvoju nákladnej železničnej dopravy. Činnosť koridorov nákladnej železničnej dopravy sa dopĺňa najmä s dlhodobou politikou Komisie, ktorej cieľom je dosiahnuť interoperabilitu a otvorenie trhu, a najmä s vykonávaním technických a trhových pilierov štvrtého železničného balíka, rozvojom infraštruktúry prostredníctvom TEN-T a politik NPE, ako aj inováciami a digitalizáciou v rámci iniciatívy Shift2Rail a úsilím v súvisiacich politických oblastiach, ktorých cieľom je dosiahnutie intermodálnych konkurenčných výhod.

V neposlednom rade majú na konkurencieschopnosť železničnej nákladnej dopravy vplyv aj vonkajšie faktory, napríklad širšie hospodárstvo, štruktúra odvetvia, stav infraštruktúry a súvisiacich investícií, úroveň spravodlivej hospodárskej súťaže medzi jednotlivými druhmi dopravy, miera ambicióznosti vnútroštátnych politik v oblasti železničnej nákladnej dopravy atď.

Na záver možno konštatovať, že vykonávaním nariadenia sa vytvoril jasný impulz na rozvoj medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy. Efektivita konceptu koridorov závisí vo veľkej

miere od angažovanosti zúčastnených strán na ich účinnej realizácii, v prípade potreby aj s pomocou na vysokej úrovni. Situácia v železničnej nákladnej doprave v Európe je stále ohrozená. Formálne hodnotenie nariadenia uskutoční Komisia v roku 2019, pričom plne zohľadní najnovší vývoj a prebiehajúce iniciatívy v rámci odvetvia zamerané na plnenie vyhlásenia predstaviteľov odvetvia z Rotterdamu.