EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 14. 12. 2021
COM(2021) 810 final

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

Akčný plán na podporu diaľkovej a cezhraničnej osobnej železničnej dopravy

1. Zelený potenciál železníc

Európsky rok železníc 2021 je príležitosťou podporiť európske železnice ako čistú, bezpečnú a pohodlnú dopravu pre všetkých. Európska železničná doprava je ekologická, pričom 81 %[1] najazdených vlakokilometrov v Európskej únii je už na elektrický pohon[2], a má malý vplyv na klímu[3], [4]. Zatiaľ sa však nevyužíva celý potenciál železníc, najmä pokiaľ ide o cezhraničnú dopravu. Podľa odhadov predstavuje železničná doprava len približne 10 % hromadnej cezhraničnej osobnej dopravy v Európe[5].

Využitie tohto potenciálu je naliehavé. Európska zelená dohoda[6] a stratégia udržateľnej a inteligentnej mobility[7] posunuli železničnú dopravu do ťažiska úsilia o ekologizáciu systému mobility Únie. V spoločnom ekonomickom posúdení[8], z ktorého vychádza plán cieľov v oblasti klímy do roku 2030 aj stratégia udržateľnej a inteligentnej mobility, sa skúmal rad možných ciest k obmedzeniu emisií skleníkových plynov v celom hospodárstve aspoň o 55 % do roku 2030 a k dosiahnutiu klimatickej neutrality do roku 2050. Hlavná cesta sa zameriava na kombináciu stanovovania cien uhlíka a osobitných opatrení, ktoré podporujú multimodálnu mobilitu a investície do udržateľnej, bezpečnej a inteligentnej dopravy. Vyplýva z nej, že ak sa tieto opatrenia uskutočnia, vysokorýchlostná železničná doprava sa do roku 2030 zdvojnásobí a do roku 2050 strojnásobí. Ďalším cieľom stratégie je, aby sa plánované hromadné cestovanie do vzdialenosti 500 km stalo v rámci EÚ uhlíkovo neutrálnym. Zdôrazňuje sa v nej, aby sa na nikoho nezabudlo: je veľmi dôležité, aby mobilita bola prístupná a cenovo dostupná pre všetkých a aby vidiecke a vzdialené regióny boli lepšie prepojené.

Tento akčný plán podpory diaľkovej, cezhraničnej osobnej železničnej dopravy svedčí o odhodlaní Komisie dosiahnuť uvedené ambiciózne ciele. Je to konkrétny plán s opatreniami, ktoré sa musia realizovať predovšetkým v najbližších dvoch rokoch. Keď budú zavedené všetky opatrenia, cezhraničná železničná doprava bude pre mnohých Európanov oveľa atraktívnejšou možnosťou cestovania na veľké vzdialenosti na našom kontinente.

Jednotný trh je základným kameňom Európskej únie s priamym priaznivým vplyvom na spotrebiteľov, podniky a verejné subjekty, a cestujúcim v železničnej doprave prináša častejšie a inovačnejšie vlakové služby za atraktívnejšie ceny. Existujúci regulačný a politický rámec Únie v oblasti železníc poskytuje členským štátom a odvetviu celý rad nástrojov a možností na

---

1 https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/system/files/prime_external_report_2019_final_210625_0.pdf.

2 https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/market/rail-market-monitoring-rmms_en.

3 Priemerné náklady súvisiace so zmenou klímy sú v prípade vlakov 0,05 centa EUR na osobokilometer v porovnaní s 2,2 centa EUR pri lietadlách, 0,5 centa EUR pri autobusoch a 1,2 centa EUR pri autách. Zdroj: Európska komisia, Príručka o externých nákladoch na dopravu, 2019, tabuľka 69, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1.

4 Európska komisia, Príručka o externých nákladoch na dopravu, 2019, tabuľka 69, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1.

5 V rámci EÚ, Nórska, Švajčiarska a Spojeného kráľovstva spolu. Štúdia: *Long-distance cross-border passenger rail services* (Služby diaľkovej cezhraničnej osobnej železničnej dopravy), Steer a KCW, október 2021.

6 https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_sk.

7 https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en.

8 COM(2020) 562 final, Ambicióznejšie klimatické ciele pre Európu na rok 2030 – Investícia do klimaticky neutrálnej budúcnosti v prospech našich občanov.

vytvorenie jednotného európskeho železničného priestoru, odstránenie prekážok a otvorenie trhu pre nových účastníkov a nové služby. Míľniky, ktoré stanovuje stratégia udržateľnej a inteligentnej mobility v oblasti zvyšovania počtu cestujúcich využívajúcich služby vysokorýchlostných železníc, sa dajú dosiahnuť len prostredníctvom ďalších investícií Únie, jej členských štátov, odvetvia železničnej dopravy a súkromných investorov. Zlepšenie služieb možno dosiahnuť zohľadnením európskeho rozmeru železničnej siete, plánovaním kapacít a uľahčením vyhľadávania cestovných lístkov na vlakové služby s atraktívnymi cenami, aj ako súčasť pohodlného multimodálneho cestovania. Sloboda cezhraničného pohybu je jedným z kľúčových výdobytkov európskej integrácie a musí byť zabezpečená, keď riešime naliehavú potrebu zvýšenia udržateľnosti dopravy.

2. Využitie príležitosti v prospech železnice

Uskutočňuje sa mnoho zmien, ktoré sú potrebné na zlepšenie služieb diaľkovej cezhraničnej železničnej dopravy v Únii, a teraz je čas na zrýchlenie tohto úsilia. V rokoch 2001 až 2016 sa štyrmi balíkmi predpisov na reguláciu železničnej dopravy[9] vytvoril pre železnice podporný právny rámec na úrovni Únie, a to postupným otváraním trhov železničnej dopravy pre hospodársku súťaž, podporou interoperability vnútroštátnych železničných systémov a ponukou podmienok rozvoja jednotného európskeho železničného priestoru, v ktorom je cieľom hospodárskej súťaže a harmonizácie pravidiel rozšíriť a zlepšiť pre cestujúcich ponuku trhu. Optimalizácia a digitalizácia prevádzky a súťaž na trhu, ktorá zabezpečuje lepšie prispôsobenú ponuku potrebám zákazníkov, vyššiu kvalitu služieb a cenovú súťaž, pritom pomáha zlepšovať cenovú dostupnosť pre cestujúcich. Míľniky v tomto procese boli otvorenie trhu pre cezhraničné služby v roku 2010 a pre vnútroštátne služby v roku 2020.

Sprevádzala ich veľmi výrazná a nepretržitá investičná podpora, ktorú poskytovala Únia na rozvoj železničnej infraštruktúry transeurópskej dopravnej siete (TEN-T), ako aj na výskum a inováciu. V rokoch 2014 – 2020 Komisia spoluinvestovala so súkromným sektorom vyše 900 miliónov EUR prostredníctvom spoločného podniku Shift2Rail, ktorý podporoval vyše 100 projektov vývoja prelomových inovačných riešení na vytvorenie železničných systémov budúcnosti pre cestujúcich. V tom istom období sa z Nástroja na prepájanie Európy (NPE)[10] podporilo vyše 400 železničných projektov príspevkom vo výške približne 16,5 miliardy EUR. Tieto projekty sa týkali hlavných cezhraničných spojení, nových tratí pre osobnú a nákladnú dopravu, modernizácie a elektrifikácie siete a jej digitalizácie prostredníctvom Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS).

Kľúčové údaje o medzinárodnej cezhraničnej železničnej doprave v Únii

V rokoch 2001 až 2018 sa počet osobokilometrov na železniciach EÚ27 zvýšil z 339,9 na 407,2 miliardy osobokilometrov[11]. Podiel vysokorýchlostných železničných tratí na tomto počte výrazne vzrástol z 19,2 % na 31 %, teda sa takmer zdvojnásobil zo 65 na 126 miliárd osobokilometrov.

[9] https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages_en.
[10] https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility.
[11] *Statistical pocketbook 2021 (europa.eu)* (Štatistická príručka 2021).

Podiel železníc meraný v osobokilometroch sa mierne zvýšil zo 6,7 % na 6,9 %. Podiely osobných vozidiel, dvojkolesových motorových vozidiel a autokarov klesli, zatiaľ čo sa podiel leteckej dopravy zvýšil zo 6,1 % na 9,6 %[12].

Hoci sa v rokoch 2007 až 2018 počet cezhraničných osobokilometrov zvýšil z 20 na 28 miliárd osobokilometrov (+40 %)[13], toto zvýšenie predstavuje približne iba 7 % celkových osobokilometrov železníc.

Od roku 2001 sa trochu zmenil počet spojov diaľkovej cezhraničnej železničnej dopravy v Európe[14] s približne 4 500 pármi vlakov za týždeň. V tomto období klesol počet nočných spojov o 65 % a počet vysokorýchlostných spojov sa zvýšil o 95 %. Zameraním na častejšie služby na hlavných tratiach[15] sa znížil aj počet obsluhovaných tratí.

Pandémia COVID-19 v rokoch 2020 a 2021 vážne postihla odvetvie železničnej dopravy. V druhom štvrťroku 2020 sa počet osobokilometrov železníc v Únii znížil o 75 % v porovnaní s rovnakým obdobím roka 2019 a v nasledujúcich štvrťrokoch sa mierne obnovil (v 3. štvrťroku na –38 % a vo 4. štvrťroku na –56 %)[16]. Vnútroštátne podporné opatrenia pomáhali iba čiastočne riešiť nepriaznivý vplyv krízy. Železničné podniky, ktoré na komerčnom základe, bez dotácií, poskytovali tzv. služby s otvoreným prístupom, sa ukázali ako obzvlášť zraniteľné.

Za týchto okolností ponúka Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti[17] bezprecedentnú možnosť obnovy železníc a nové investície do železničnej dopravy s očakávaným dodatočným financovaním pre železnice vo výške takmer 50 miliárd EUR.

Je tu jednak potreba a jednak vhodná príležitosť, aby boli v oblasti osobnej železničnej dopravy podniknuté dôraznejšie kroky. Odhodlanie prejavili členské štáty okrem iného prostredníctvom platformy pre medzinárodnú osobnú železničnú dopravu a takisto prezentáciou koncepcie Transeurópskeho expresu 2.0[18]. V júni 2021 Rada vyzvala na ďalší rozvoj európskej osobnej železničnej dopravy. V najnovšom Eurobarometri[19] o každodennom cestovaní a cestovaní na dlhšie vzdialenosti sa potvrdzuje, že Európania sú ochotní prejsť na udržateľnejší druh dopravy na väčšie vzdialenosti pod podmienku, že sa na miesto určenia dostanú rovnako rýchlo (37 %) alebo za podobnú cenu (36 %) v porovnaní s obvyklým druhom dopravy. Európsky parlament v uznesení z 15. januára 2020 o Európskej zelenej dohode zdôrazňuje„*… že jednotný európsky železničný priestor je predpokladom prechodu na iné druhy dopravy…*“ a tiež potrebu, aby sa „*… umožnila rovnaká dostupnosť verejnej železničnej dopravy v celej EÚ*

[12] Všetky údaje o rozdelení druhov dopravy pochádzajú zo Štatistickej príručky 2020.
[13] https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/com20210005-7th-rmms-report.pdf.
[14] EÚ, Nórsko, Švajčiarsko a Spojené kráľovstvo.
[15] Štúdia: *Long-distance cross-border passenger rail services* (Služby diaľkovej cezhraničnej osobnej železničnej dopravy), Steer a KCW, október 2021.
[16] *Railway passenger transport statistics – quarterly and annual data – Statistics Explained (europa.eu)* (Štatistické údaje o osobnej železničnej doprave – štvrťročné a ročné údaje).
[17] https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/recovery-coronavirus/recovery-and-resilience-facility_sk.
[18] https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/K/innovative-rail-transport-overnight-21-09-2020.pdf?__blob=publicationFile.
[19] Osobitný Eurobarometer 495, Zhrnutie, júl 2020, s. 27, https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2226.

a osobná železničná doprava sa zatraktívnila". Na návrh Komisie bol rok 2021 vyhlásený za Európsky rok železníc. Vzbudil očakávania, ktoré sa teraz musia splniť.

3. Opatrenia na podporu diaľkovej a cezhraničnej osobnej železničnej dopravy

Trh so službami osobnej železničnej dopravy je otvorený pre cezhraničné služby od roku 2010 a pre vnútroštátne služby od decembra 2020. Prevádzkovatelia s otvoreným prístupom môžu slobodne ponúkať svoje služby, pokiaľ neohrozujú životaschopnosť existujúcich verejných služieb[20]. Zo skúsenosti a z nedávnych oznámení železničných podnikov vyplýva, že služby diaľkovej a vysokorýchlostnej železničnej dopravy vrátane nočných vlakových spojov[21] možno často poskytovať so ziskom ako služby s otvoreným prístupom. Zavedenie hospodárskej súťaže na vysokorýchlostných železničných tratiach v Taliansku a Španielsku a takisto na konvenčných tratiach v Česku, na Slovensku a vo Švédsku malo za následok atraktívnejšiu ponuku, často s nižšími cenami a vyššími počtami cestujúcich[22].

Pri spojoch alebo sieťach, na ktorých trh (zatiaľ) nie je schopný alebo ochotný ponúkať služby, ktoré sa považujú za potrebné na účely prepojenia alebo ktoré sú inak pre spoločnosť žiaduce, môžu príslušné orgány využiť záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme (PSO) a uzavrieť zmluvy o službách vo verejnom záujme (PSC) s prevádzkovateľmi železničnej dopravy v súlade s nariadením (EÚ) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej doprave (ďalej len „nariadenie o PSO v pozemnej doprave")[23]. Záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme možno uložiť iba vtedy, keď prevádzkovatelia s otvoreným prístupom neposkytujú služby na úrovni a v kvalite, ktoré príslušné orgány považujú za potrebné.

Či už sa služby poskytujú v rámci otvoreného prístupu alebo záväzku PSO, technické prevádzkové a právne prekážky naďalej bránia rozvoju odvetvia železničnej dopravy a jeho vstupu na trh. Komisia preto uskutočnila štúdiu[24] a identifikovala nasledujúce opatrenia na odstránenie prekážok ďalšieho rozvoja služieb cezhraničnej a diaľkovej osobnej železničnej dopravy.

---

[20] Členské štáty sa môžu rozhodnúť obmedziť právo prístupu nových služieb osobnej železničnej dopravy medzi daným miestom odchodu a daným miestom určenia, keď sa jedna alebo viac zmlúv o službách vo verejnom záujme vzťahuje na tú istú trať alebo na alternatívnu trať. V tomto prípade sa môže vyžadovať skúška hospodárskej rovnováhy na posúdenie toho, či služby otvoreného prístupu nemôžu ohroziť hospodársku rovnováhu existujúcej zmluvy o službách vo verejnom záujme.

[21] V štúdii *Long-distance cross-border passenger rail services* (Služby diaľkovej cezhraničnej osobnej železničnej dopravy), Steer a KCW, október 2021, bolo identifikovaných niekoľko potenciálnych nových nočných vlakových spojov, ktoré by mohli byť prevádzkované za správnych rámcových podmienok.

[22] Napríklad: dopravca Ouigo España prepravil za prvé tri mesiace svojej činnosti v roku 2021 medzi Madridom a Barcelonou vyše 400 000 cestujúcich; https://www.railtech.com/policy/2021/08/20/good-results-for-the-first-three-months-of-ouigo-in-spain/.

[23] Nariadenie (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1).

[24] Štúdia: *Long-distance cross-border passenger rail services* (Služby diaľkovej cezhraničnej osobnej železničnej dopravy), Steer a KCW, október 2021.

3.1. Lepšie vykonávanie železničného *acquis* a urýchlenie interoperability Únie

Zabezpečenie úplného a správneho vykonávania existujúceho regulačného rámca Únie je zásadnou otázkou harmonizácie pravidiel a otvorenia trhu. Komisia v spolupráci s členskými štátmi bude pokračovať v práci na správnom a úplnom vykonávaní a uplatňovaní železničného *acquis*[25] vrátane odstránenia všetkých nadbytočných vnútroštátnych predpisov[26]. Technické a prevádzkové prekážky vznikajúce v dôsledku používania odlišných systémov bránia cezhraničnej doprave a zvyšujú náklady a v tejto súvislosti má rozširovanie Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) maximálny význam pri poskytovaní výhod cestujúcim.

Urýchliť sa musí zavádzanie ERTMS a súvisiace odstránenie pôvodných signalizačných systémov (triedy B). Výsledkom bude vyššia výkonnosť siete a zvýšená kapacita za nižšiu cenu, ako by stála výstavba novej infraštruktúry[27], spolu s výraznou úsporou nákladov na údržbu pre manažérov infraštruktúry. Všeobecne uznávané a v praxi preukázané používanie systémov, akým je ERTMS, s vhodným zabezpečovacím systémom umožní zvýšenie kapacity existujúcej infraštruktúry až o 40 %. Včasnému a komplexnému využívaniu ešte bráni znevýhodnenie priekopníkov, najmä prevádzkovateľov železničnej dopravy, ktorí zavádzajú novinky skôr, ako sa nová technológia zavedie v plnom rozsahu a poskytne všetky výhody.

Komisia v súvislosti s preskúmaním nariadenia o TEN-T[28] navrhuje urýchliť zavedenie (rádiového) ERTMS na súhrnnej sieti a novozavedenej „rozšírenej základnej sieti“ už v roku 2040 namiesto roku 2050. V tomto úsilí Komisii pomáha špecializovaný koordinátor TEN-T pre ERTMS. Súčasťou revízií technických špecifikácií interoperability (TSI) plánovaných v roku 2022 budú zlepšené postupy zavádzania nových technológií a príprava siete na zavedenie automatizovanej vlakovej prevádzky, systému železničnej komunikácie 5G a potenciálne satelitných služieb. Nové interoperabilné systémy sú predmetom výskumných programov Únie. Systémový pilier zavedený v spoločnom podniku pre európske železnice[29] poskytne mechanizmus na prechod na harmonizovaný inovačný rámec, nadväzujúci na výsledky predchádzajúceho spoločného podniku Shift2Rail.

Komisia:

[25] Najmä smernica (EÚ) 2016/2370 (Ú. v. EÚ L 352, 23.12.2016, s. 1 – 17), smernica 2012/34/EÚ (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32 – 77) a „technický pilier“ štvrtého železničného balíka [nariadenie (EÚ) 2016/796 (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 1 – 43) a smernice (EÚ) 2016/797 (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44 – 101) a (EÚ) 2016/798 (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 102 – 149)] spolu s technickými normami interoperability (TSI) a nariadeniami o spoločných bezpečnostných metódach zavedenými podľa nich.

[26] Napríklad rozšírením používania „denníka problémov“ na osobnú železničnú dopravu, v ktorom sa uvedú zistené konkrétne cezhraničné problémy súvisiace s interoperabilitou.

[27] *ERTMS business case on the 9 core network corridors* (Zdôvodnenie projektu ERTMS v 9 koridoroch základnej siete) – Úrad pre publikácie EÚ (europa.eu).

[28] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚL 348, 20.12.2013, s. 1 – 128).

[29] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/11910-European-Partnership-for-transforming-Europe%E2%80%99s-rail-system-Horizon-Europe-programme-_sk.

– urýchli práce na zabezpečení vykonávania a správneho uplatňovania štyroch železničných balíkov,
– urýchli práce na odstránení vnútroštátnych predpisov týkajúcich sa prevádzky a infraštruktúry a ďalej rozpracuje plány zavádzania na uplatňovanie technických špecifikácií interoperability s cieľom zabezpečiť ich jednotnosť vo všetkých štátoch,
– v revízii nariadenia o TEN-T navrhne zrýchlenie zavedenia ERTMS (z roku 2050 na rok 2040 na súhrnnej sieti a do roku 2030 na základnej sieti),
– navrhne revíziu technických špecifikácií interoperability v roku 2022,
– bude pokračovať v úsilí o:
  – zabezpečenie úplného a komplexného súladu s harmonizovanými technickými špecifikáciami Únie a so spoločnými bezpečnostnými metódami, a to aj prijatím dôsledného prístupu k výnimkám a oslobodeniam,
  – skrátenie lehôt uvádzania kľúčových nových technológií/aplikácií na trh a dosiahnutie harmonizovaného uplatňovania príslušných nových požiadaviek a noriem na úrovni Únie prostredníctvom právnej, technickej a finančnej podpory[30],
  – zabezpečenie toho, aby sa TSI vzťahovali na primeranú normalizáciu všetkých rozhraní železničných systémov,
– pokračovanie v podpore vybavenia infraštruktúry systémom ERTMS s osobitným zameraním na odstránenie existujúcich nedostatkov, napr. prepojenia cezhraničných úsekov, uzlov a terminálov,
– prevzatie spoločného podniku pre európske železnice a podporu rýchlejšieho a koordinovaného využívania inovácie prostredníctvom systémového piliera,
– rokovanie o možnosti oslobodenia verejného financovania ERTMS od oznamovacej povinnosti podľa pravidiel štátnej pomoci, ktorým sa môže urýchliť zavedenie ERTMS.

Železničná agentúra Európskej únie (ERA) by mala:
– podporovať úsilie Komisie včasnými radami a technickými návrhmi, a najmä odporúčaniami v súvislosti s TSI,
– v spolupráci s členskými štátmi odstraňovať a dokončiť odstraňovanie vnútroštátnych technických, bezpečnostných a prevádzkových predpisov, ktoré boli harmonizované na úrovni Únie,
– podporovať spoločný podnik pre európske železnice v systémovom pilieri.

3.2. Posilnená infraštruktúra pre osobnú železničnú dopravu

V rámci Transeurópskej dopravnej siete v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) č. 1315/2013 sa stanovilo, že základná sieť sa má realizovať do roku 2030 a súhrnná sieť do roku 2050. Politika v oblasti TEN-T sa dôslednejšie zameriava na cezhraničné prepojenia, organizovanie najdôležitejších prepojení v koridoroch s cieľom zabezpečiť koordinované plánovanie a realizáciu. Zabezpečuje aj pevný základ užšej spolupráce na plánovaní a rozvoji infraštruktúry so susednými tretími krajinami. Hlavné trate do tretích krajín sú nevyhnutné na dokončenie európskej železničnej siete a členstvo Únie v OTIF prispieva k zabezpečeniu toho, aby sa európske technické požiadavky mohli uplatňovať mimo železničnej siete Únie.

[30] Príkladmi oblastí požiadaviek integrujúcich imanentnú inováciu sú automatizované riadenie, digitálne automatické spájanie a budúca rádiokomunikácia.

Smernicou o zefektívňujúcich opatreniach na dosiahnutie pokroku pri realizácii transeurópskej dopravnej siete prijatou 7. júla 2021[31] sa zabezpečia rýchlejšie postupy povoľovania projektov. Aj v období 2021 – 2027 bude železničná infraštruktúra hlavným príjemcom prostriedkov z Nástroja na prepájanie Európy a takisto príjemcom podpory z Kohézneho fondu[32] a Európskeho fondu regionálneho rozvoja[33].

Návrh revidovaných usmernení pre sieť TEN-T výrazne prispieva k zlepšeniu siete cezhraničnej osobnej železničnej dopravy. Súčasťou návrhu je mapa hlavných vysokorýchlostných tratí osobnej železničnej dopravy, ktoré sa musia dobudovať do roku 2030, a viacerých ďalších tratí, ktoré sú súčasťou strategicky najvýznamnejších prepojení siete TEN-T plánovaných do roku 2040. Tieto trate pokrývajú celý európsky kontinent. V navrhovanom nariadení sa navyše stanovuje minimálna štandardná rýchlosť 160 km/h pre trate osobnej železničnej dopravy alebo základnej siete a novovytvorenej rozšírenej základnej siete a posilňujú sa spojenia, ktoré sa majú dosiahnuť do roku 2030 v základnej sieti a do roku 2040 v rozšírenej základnej sieti medzi významnými uzlami v celej Európe. Keďže cestujúci majú záujem o cesty „od dverí k dverám“, Komisia navrhuje, aby všetky veľké letiská v Únii a multimodálne uzly osobnej dopravy vo veľkých európskych mestách boli prepojené s vlakovými službami.

Komisia navrhuje revíziu nariadenia o transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T)[34], ktorou chce zlepšiť sieť osobnej železničnej dopravy a zabezpečiť jej lepšiu integráciu do systému multimodálnej dopravy. Navrhovaným revidovaným nariadením sa zabezpečí:

- nová kvalitná infraštruktúra pre osobnú železničnú dopravu,
- ambicióznejšie normy a lehoty zavádzania,
- minimálna traťová rýchlosť 160 km/h na základnej a rozšírenej základnej sieti,
- dôsledné zameranie na vybudovanie základnej siete do roku 2030 a na ďalšie plánované vysokorýchlostné spoje v rozšírenej základnej sieti, ktoré sa majú realizovať do roku 2040,
- osobitný dôraz na pripojenie prvého/posledného kilometra prostredníctvom mulitmodálnych uzlov osobnej dopravy vo všetkých mestách EÚ nad 100 000 obyvateľov, ktoré sú pripojené k sieti TEN-T,
- letecko-železničná prepojenosť všetkých základných letísk EÚ a letísk EÚ nad 4 milióny cestujúcich.

[31] Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1187 zo 7. júla 2021 o zefektívňujúcich opatreniach na dosiahnutie pokroku pri realizácii transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) (Ú. v. EÚ L 258, 20.7.2021, s. 1 – 13).

[32] https://ec.europa.eu/regional_policy/sk/funding/cohesion-fund/.

[33] https://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/erdf/.

[34] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12532-Trans-European-transport-network-TEN-T-revised-guidelines_sk.

3.3. Dostatočná dostupnosť železničných koľajových vozidiel

Zriadenie nových železničných služieb si vyžaduje rozsiahle investície železničných podnikov, lízingových spoločností, prípadne aj príslušných orgánov do železničných koľajových vozidiel, keď sa služba poskytuje v rámci záväzku PSO.

Aj keď väčšinu služieb diaľkovej cezhraničnej dopravy možno prevádzkovať na komerčnom základe, ich poskytovanie si vyžaduje začiatočnú dostupnosť železničných koľajových vozidiel. Verejná podpora vytvárania parkov diaľkových cezhraničných železničných koľajových vozidiel alebo lízingových spoločností na zmiernenie obchodných rizík pri obstarávaní a prenajímaní diaľkových cezhraničných železničných koľajových vozidiel by mohla pomôcť vytvoriť žiaduci impulz. V záujme ochrany rovnakých podmienok by sa takáto verejná podpora mala poskytovať za jasných a nediskriminačných rámcových podmienok. Podobne podľa súčasných železničných usmernení[35] možno štátnu pomoc pri financovaní železničných koľajových vozidiel poskytovať, ak taká pomoc prispieva k dosiahnutiu cieľa spoločného záujmu a k zabezpečeniu rovnakých podmienok medzi železničnými podnikmi a medzi lízingovými spoločnosťami prenajímajúcimi železničné koľajové vozidlá. Súčasnou revíziou železničných usmernení sa budú riešiť aj zistené obmedzenia prístupu k železničným koľajovým vozidlám. Za určitých podmienok možno železničné koľajové vozidlá financovať aj z fondov politiky súdržnosti Únie.

Na podporu sprístupnenia železničných koľajových vozidiel teraz Európska investičná banka (EIB) otvorila platformu pre investície do zelených železníc (*Green Rail Investment Platform*), aby pomohla verejným aj súkromným subjektom investovať do železničných projektov prostredníctvom existujúcich produktov EIB a finančných nástrojov sprístupnených Komisiou[36]. Cieľom platformy je podpora udržateľných investícií do železničnej infraštruktúry, koľajových vozidiel a digitalizácie. Vybrané projekty v oblasti obstarávania železničných koľajových vozidiel na cezhraničnú alebo diaľkovú prevádzku komerčnej osobnej dopravy, alebo na služby cezhraničnej vysokorýchlostnej nákladnej dopravy môžu byť oprávnené na financovanie z Programu InvestEU[37]. Za posledných päť rokov financovala EIB investície do železníc v Únii úvermi takmer vo výške 17 mld. EUR, z toho vyše 8,7 mld. EUR na železničné koľajové vozidlá, vrátane projektov obnovy a modernizácie ERTMS s podobnými úrovňami pôžičiek, ako sa očakávajú v najbližších piatich rokoch. V rámci Programu InvestEU možno navyše financovať a prilákať súkromné financovanie vrátane propagácie zelených dlhopisov a poradenstva na podporu digitalizácie a využívania inovatívnych železničných spoločností, udržateľnej infraštruktúry a železničných koľajových vozidiel. Nástroje ako taxonómia Únie

[35] Oznámenie Komisie, Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom (2008/C 184/07), (Ú. v. EÚ C 184, 22.7.2008, s. 13 – 31).

[36] Platforma pre investície do zelených železníc je prostriedok na využívanie technických a finančných kapacít EIB a finančných nástrojov EÚ na skúmanie životaschopných obchodných modelov a podporu možností financovania železničnej dopravy. Pri oprávnených projektoch s robustnou úverovou štruktúrou môže EIB financovať až 50 % nákladov projektu a pritom ponúknuť splatnosť pôžičiek, ktorá zodpovedá životnosti aktív, pri zaujímavých úrokových sadzbách. Oprávnené projekty s vysokým profilom kreditného rizika môžu využiť záruku Únie v rámci Programu InvestEU.

[37] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/523 z 24. marca 2021, ktorým sa zriaďuje Program InvestEU a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2015/1017 (Ú. v. EÚ L 107, 26.3.2021, s. 30 – 89).

pre udržateľné činnosti môžu pôsobiť ako návod na zosúladenie investícií s klimatickými a environmentálnymi cieľmi Únie.

V záveroch z 3. júna 2021[38] Rada uznala, *„že sú potrebné veľké investície tohto odvetvia do železničných koľajových vozidiel pre medzinárodnú diaľkovú dopravu“* a *„ tiež, že sú naliehavo potrebné investície zo súkromného sektora“* pripomenúc *„členským štátom […] medzinárodné dohody a zmluvy, ktoré podporujú súkromné investície, ako je napríklad luxemburský železničný protokol k dohovoru z Kapského Mesta [o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia].“* Únia (so zreteľom na svoje kompetencie) a viaceré členské štáty už protokol ratifikovali. Po nadobudnutí platnosti protokolu sa pre súkromný sektor uľahčí a zlacní financovanie železničných koľajových vozidiel. Komisia bude podporovať jeho rýchle uplatňovanie v celej Únii.

S postupným uplatňovaním požiadaviek interoperability na železničné koľajové vozidlá a infraštruktúru budú lokomotívy, vlakové súpravy a osobné vozne schopné voľne prechádzať cez hranice a jazdiť na viacerých (alebo na všetkých) sieťach v Únii. Takéto železničné koľajové vozidlá, ktoré „premávajú všade“, uľahčia uvedenie do prevádzky a prevádzku cezhraničných služieb a výrazne by znížili riziko investorov alebo veriteľov súvisiace zo zostatkovou hodnotou. Prioritou Komisie bude do roku 2022 vypracovať požiadavky na podporu železničných koľajových vozidiel, ktoré „premávajú všade“.

Komisia:
- v spolupráci s Európskou investičnou bankou bude aktívne vyhľadávať oprávnené pilotné projekty obstarania železničných koľajových vozidiel v rámci platformy pre investície do zelených železníc/Programu InvestEU,
- pripraví špecifikácie železničných koľajových vozidiel, ktoré „premávajú všade“, v spolupráci s agentúrou ERA (vypracovanie TSI sa očakáva v roku 2022),
- do roku 2023 objasní v revidovaných železničných usmerneniach pravidlá štátnej pomoci z verejných zdrojov v oblasti financovania interoperabilných železničných koľajových vozidiel na cezhraničné služby. V tejto súvislosti sa bude riešiť problém zošrotovania existujúcich železničných koľajových vozidiel,
- bude pokračovať v dopĺňaní a obnove ERTMS v železničných vozidlách,
- podporí ratifikáciu Luxemburského protokolu k dohovoru z Kapského Mesta a pomôže pri jeho uplatňovaní v EÚ.

EIB plánuje:
- spustiť platformu pre investície do zelených železníc, okrem iného na financovanie železničných koľajových vozidiel.

[38] Závery Rady z 3. júna 2021 o posunutí železničnej dopravy do čela inteligentnej a udržateľnej mobility, oddiel V. Siete, investovanie a prepojenosť, bod 38.

3.4. Uvedenie odbornej prípravy a certifikácie rušňovodičov a zamestnancov železníc do súladu s budúcimi potrebami

Efektívna, bezpečná a zabezpečená prevádzka služieb železničnej dopravy si vyžaduje dostupnosť rušňovodičov a ostatných zamestnancov železníc, ktorí sú schopní bezproblémovo pracovať cezhranične a bez ohľadu na prevádzkové a jazykové bariéry. Zvýšená cezhraničná prevádzka si vyžaduje vyvinutie spôsobov monitorovania nových problémov, napríklad dodržiavania časov riadenia vlaku a odpočinku. Dnešní rušňovodiči sú certifikovaní na každú lokomotívu a vlak, ktoré by mali prevádzkovať, a pre každú trať, po ktorej by mali jazdiť. Harmonizácia a uznávanie odbornej prípravy a certifikácie boli plánovaným cieľom, ale v súčasnom rámci Únie[39], [40] neboli uspokojivo dosiahnuté. Navyše požiadavky odbornej prípravy zamestnancov služieb cezhraničnej železničnej dopravy na komunikáciu v jazyku každého členského štátu, ktorým prechádzajú, zvyšujú zložitosť a obmedzujú počty pracovníkov, ktorí môžu pracovať v takýchto službách.

Odvetvie železničnej dopravy zároveň čelí nedostatku požadovaných zručností vyvolanému inováciou a digitalizáciou, ktorý sa môže zhoršiť odchodom odhadovaného vysokého podielu existujúcej pracovnej sily do dôchodku v najbližších 10 rokoch. Zelená transformácia a následný vznik nových pracovných profilov ďalej zvýšia potrebu nových zručností a kompetencií. Sociálny dialóg v odvetví železničnej dopravy podporuje zatraktívnenie povolania najmä pre mladých ľudí a ženy. V súvislosti s týmto dialógom bola v novembri 2021 podpísaná právne záväzná dohoda o „Ženách v železničnej doprave“[41]. Počas Európskeho roka mládeže bude Komisia pokračovať v podporných opatreniach na získanie mladých ľudí na profesie v odvetví železničnej dopravy.

Učňovská odborná príprava by mala zohrávať základnú úlohu pri vybavení mladých ľudí zručnosťami a vedomosťami, ktoré budú spĺňať potreby odvetvia a zabezpečia ich zamestnateľnosť. Komisia vyzýva železničné podniky, aby sa pripojili k Európskemu združeniu učňovskej prípravy[42] a ponúkli zvýšené počty miest učňovskej prípravy. Európsky rok mládeže 2022 je vhodnou platformou na podporu a posilnenie takýchto iniciatív. V rámci programu Erasmus+ bol zriadený projekt STAFFER[43], ktorý môže podporovať celkovú stratégiu v oblasti zručností pre odvetvie železničnej dopravy, pripraviť konkrétne podujatia na riešenie krátkodobých a strednodobých potrieb zručností, a tak vytvárať základ pre budovanie partnerstva zručností veľkého rozsahu v rámci Paktu o zručnostiach[44].

---

[39] Nariadenie Komisie (EÚ) č. 36/2010 z 3. decembra 2009 o vzoroch Spoločenstva pre preukazy rušňovodičov, doplnkové osvedčenia, overené kópie doplnkových osvedčení a formuláre žiadosti o preukaz rušňovodiča podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES (Ú. v. EÚ L 13, 19.1.2010, s. 1 – 27).

[40] Vyhodnotenie smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007 o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve, Zhrnutie, SWD(2020) 138 final: swd20200138-exec-summ-certification-train-drivers_en.pdf (europa.eu).

[41] https://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=en&catId=89&newsId=10097&furtherNews=yes.

[42] https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1147&langId=sk.

[43] https://www.railstaffer.eu/.

[44] https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1517&langId=sk.

Komisia bude v nadväznosti na úspešnú realizáciu akčného plánu Únie v oblasti bezpečnosti v železničnej doprave[45] pokračovať v zapájaní členských štátov a zainteresovaných strán do udržiavania maximálnych úrovní ochrany používateľov železničnej dopravy, pracovníkov železníc a železničnej infraštruktúry.

Komisia:
– v roku 2022 navrhne revidovaný regulačný rámec pre rušňovodičov, ktorým sa bude riešiť odstránenie nedostatkov existujúceho režimu a ktorým sa obmedzí opakujúca sa povinnosť získavať dodatočné doklady a certifikáty. Takýto návrh môže obsahovať aj pravidlá používania jazykov pri vlakovej prevádzke a zmeny zohľadňujúce technologický vývoj v odvetví,
– bude propagovať politiky a programy zlepšovania a obnovy zručností pracovníkov a zabezpečovať uspokojenie budúcej potreby zručností, napríklad podporou zainteresovaných strán s cieľom potenciálneho vytvorenia rozsiahleho partnerstva v oblasti zručností v odvetví železničnej dopravy v rámci Paktu o zručnostiach v nadväznosti na koncepciu železničných odvetvových zručností STAFFER,
– využije Rok mládeže 2022 na zvýraznenie príťažlivosti odvetvia železničnej dopravy pre mladé talenty.

3.5. Efektívnejšie využívanie sietí

S cieľom umožniť ponuku častejších a rýchlejších služieb osobnej dopravy v celej Únii odvetvie železničnej dopravy potrebuje plánovať cestovné poriadky a kapacity, ktoré lepšie zohľadnia cezhraničné hľadiská a jednotný európsky železničný priestor[46]. Pre železničné podniky, ktoré plánujú zaviesť diaľkové cezhraničné služby, môže byť získanie príťažlivých cezhraničných vlakových trás zložité, nákladné a veľmi nepružné, najmä v prípade nových účastníkov. Rastúci podiel úsekov a uzlov železničnej siete v Únii sa už intenzívne využíva, pričom obmedzuje ďalšie rozširovanie služieb železničnej dopravy a vedie k potrebe stanovenia priorít medzi rôznymi druhmi služieb osobnej a nákladnej dopravy. V tejto súvislosti cezhraničné služby železničnej dopravy čelia často v súťaži s vnútroštátnymi službami znevýhodneniu pre nedostatočnú kapacitu. Stav ovplyvňujú aj nočné vlaky, ktoré prichádzajú na hlavné železničné stanice v rannej špičke.

Efektívnejší a prispôsobiteľný systém, ktorý zohľadňuje všetky príslušné prvky, sa vyžaduje na optimálne riadenie kapacít tak osobnej, ako aj nákladnej železničnej dopravy. Súčasné právne predpisy Únie[47] stanovujú postup prideľovania kapacít, vypracovaný v období, keď bolo viac nadbytočnej kapacity tratí. Tento postup s pevným harmonogramom pre všetky druhy železničných služieb nemôže zohľadniť dlhšie plánovacie horizonty pre služby diaľkovej (cezhraničnej) osobnej dopravy ani krátkodobé kapacitné požiadavky vrátane služieb nákladnej

[45] Príloha k oznámeniu COM(2018) 470 final.
[46] Napríklad: spoje na trase Budapešť – Viedeň môžu na hranici využiť až 17 minút po zavedení koordinovaného digitálneho cestovného poriadku. Niektoré služby na trati Amsterdam – Londýn sú na medziľahlých zastávkach nevyužité pre nezosúladené cestovné poriadky v sieťach.
[47] Smernica 2012/34/EÚ.

dopravy. Pre nových účastníkov je navyše zložité zabezpečiť vhodné vlakové trasy na uspokojenie dopytu na trhu.

Integrovaný projekt Redizajn medzinárodného cestovného poriadku a prideľovania kapacity železničnej infraštruktúry (TTR) účinne umožňuje prevádzkovateľom železničnej dopravy plánovanie priorít bezproblémových cezhraničných prípojov pred dokončením plánovania vnútroštátnych a regionálnych dopravných služieb. Tento nástroj dokáže plánovať cezhraničné služby osobnej železničnej dopravy v Únii rýchlejšie, častejšie, a teda atraktívnejšie. Komisia preto v roku 2022 posúdi potrebu a prípadne navrhne regulačné opatrenia na začlenenie TTR a ďalších najlepších postupov do práva Únie. Komisia navrhne revíziu nariadenia o koridoroch nákladnej dopravy[48] a využije túto príležitosť na zabezpečenie súdržného pridelenia kapacít a riadenia dopravy na európskej úrovni tak pre služby cezhraničnej nákladnej, ako aj osobnej dopravy. Možnosti by mohli zahŕňať vytvorenie subjektu na úrovni Únie na podporu efektívnejšieho riadenia kapacít železničnej dopravy pre osobné aj nákladné vlaky, monitorovanie a optimalizáciu výkonnosti vlakov premávajúcich na sieti Únie. Dopravné subjekty by si mali vymieňať prevádzkové údaje medzi jednotlivými druhmi dopravy s cieľom uľahčiť prispôsobené intermodálne riešenia, a tak prispieť k optimálnemu využívaniu celého dopravného systému.

Komisia:
- v roku 2022 posúdi potrebu a podľa potreby navrhne regulačné opatrenie na zlepšenie postupov prideľovania kapacít a riadenia dopravy s cieľom dosiahnuť lepšiu koordináciu prideľovania kapacít v rámci celého železničného systému služieb osobnej a nákladnej dopravy,
- zváži subjekt na úrovni Únie, ktorý dohliadne na optimalizáciu cezhraničnej železničnej dopravy a mechanizmy koordinácie na jej lepšiu integráciu do vnútroštátnej dopravy.

3.6. Stanovovanie primeraných cien za prístup na trať

Hoci sa železnice financujú z verejných zdrojov, nepremieta sa to do konkurenčnej úrovne poplatkov za používanie infraštruktúry, ktoré by zvyšovali objem železničnej dopravy a znižovali ceny cestovných lístkov. Fixné náklady na infraštruktúru železníc v porovnaní s inými druhmi dopravy[49] a smernica 2012/34/EÚ umožňujú manažérom infraštruktúry uplatňovať mimo priamych nákladov prirážky za používanie infraštruktúry, ak ich trh môže uniesť. Toto ustanovenie sa často uplatňuje najmä na služby diaľkovej a vysokorýchlostnej osobnej dopravy.

[48] Nariadenie (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 – 32). Posledné hodnotenie nariadenia ukázalo, že pravidlá a štruktúry ustanovené nariadením – napriek posilneniu dialógu a spolupráce medzi zainteresovanými stranami – výrazne nezlepšili podmienky pre prevádzkovateľov cezhraničných služieb železničnej nákladnej dopravy.

[49] Európska komisia, *Sustainable transport infrastructure charging and internalisation of transport externalities: Executive Summary*, (Udržateľné spoplatnenie dopravnej infraštruktúry a internalizácia externalít v doprave: zhrnutie) máj 2019, s. 5.

Zároveň externé náklady spôsobené spoločnosti železničnou dopravou boli v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy veľmi nízke[50]. Tento aspekt je iba čiastočne vyjadrený v skutočných nákladoch a zdanení rôznych druhov dopravy.

Vysoké a rozdielne poplatky za prístup na trať na hraniciach, najmä vo forme prirážok, sú rozhodujúcim nákladovým faktorom a môžu byť prekážkou zavedenia nových služieb aj prekážkou príchodu nových účastníkov a súkromných investícií.

Členské štáty môžu výrazne ovplyvniť výšku prirážok k poplatkom za prístup na trať prostredníctvom úrovne financovania poskytnutého manažérom infraštruktúry. Ak sa takéto financovanie využíva efektívne, manažéri infraštruktúry pociťujú menšiu potrebu uplatniť vysoké poplatky za prístup na trať. Členské štáty môžu zaviesť aj systémy kompenzácie neuhradených environmentálnych nákladov, nákladov vynaložených v dôsledku nehôd a nákladov na infraštruktúru konkurenčnými druhmi dopravy[51] v súlade so železničnými usmerneniami. Naopak manažéri infraštruktúry majú povinnosť, nepriamo uloženú v smernici 2012/34/EÚ, koordinovať a zaručovať optimálnu konkurencieschopnosť cezhraničných služieb železničnej dopravy. Nariadenie podnietené kolapsom osobnej dopravy počas pandémie COVID-19[52] umožňuje členským štátom na podporu železničnej dopravy dočasne znížiť alebo upustiť od poplatkov za prístup na trať.

Členské štáty a manažéri infraštruktúry by mali využiť tieto ustanovenia na zlepšenie súčasnej praxe spoplatňovania a dovtedy zvýšiť celkovú ponuku služieb a konkurencieschopnosť železničnej dopravy. Na Platforme na vysokej úrovni pre manažérov železničnej infraštruktúry v Európe (PRIME) prebiehajú diskusie. Jasným cieľom by malo byť zabezpečenie toho, aby sa prirážky uplatňovali, iba keď ich trh unesie a nepoškodzujú konkurencieschopnosť železničnej dopravy.

Komisia:
- v roku 2023 poskytne usmernenia k stanoveniu poplatkov za prístup na trať, ktorými podporí a povzbudí rozvoj diaľkových a cezhraničných spojov v osobnej doprave,
- aktívne bude podporovať pilotné projekty s cieľom preskúmať, či by sa znížením poplatkov za prístup na trať na úroveň priamych nákladov mohlo lepšie podporiť spustenie cezhraničných služieb,
- zváži v súvislosti s revíziou železničných usmernení v roku 2023 možnosť vyňať z oznamovacej povinnosti podľa pravidiel o štátnej pomoci financovanie zníženia poplatkov za prístup na trať z verejných prostriedkov.

[50] Napríklad: priemerné náklady súvisiace so zmenou klímy sú v železničnej doprave 0,05 centa EUR na osobokilometer oproti 2,2 centa EUR v leteckej, 0,5 centa EUR v autobusovej a 1,2 centa EUR v osobnej automobilovej doprave. (Európska komisia, Príručka o externých nákladoch na dopravu, 2019, tabuľka 69, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1).

[51] Článok 34 smernice 2012/34/EÚ.

[52] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1429 zo 7. októbra 2020, ktorým sa stanovujú opatrenia pre udržateľný trh železničnej dopravy vzhľadom na výskyt ochorenia COVID-19 (Ú. v. EÚ L 333, 12.10.2020, s. 1 – 5).

3.7. Používateľsky ústretový predaj lístkov a prístup do železničného systému

Aby sa železnice stali príťažlivou možnosťou cestovania pre oveľa väčší počet cestujúcich, je potrebné rozhodné opatrenie v oblasti predaja cestovných lístkov, vďaka ktorému sa lístky na cezhraničnú dopravu ľahšie nájdu a objednajú, a to za atraktívnejšiu cenu. Hoci to odvetvie uznáva[53], [54], zo skúseností posledných dvadsiatich rokov vyplýva, že iniciatívy odvetvia sa rozvíjajú veľmi pomaly z dôvodov presadzovania osobných záujmov a neochoty využiť výhody, ktoré môže priniesť otvorenie trhu. Porovnanie a kúpa cestovných lístkov na vlak musí byť pre cestujúcich rovnako ľahké a pohodlné ako v prípade iných druhov dopravy, v rámci jednej transakcie a s využitím najmodernejších technológií[55]. Cestujúci, ktorí potrebujú prípoj medzi dvoma vlakmi, by mali mať istotu, že pricestujú včas, alebo ak nie, že dostanú potrebnú pomoc, aby sa dostali do svojho miesta určenia. Predajcovia lístkov a železničné podniky by mali byť schopné ponúkať miesta na základe rovnakých podmienok, a to aj dlho pred skutočnou jazdou vlaku. Železničné spoločnosti a predajcovia cestovných lístkov by mali byť schopní ponúkať atraktívne lístky bez neprimeraných trhových prekážok pri prístupe k existujúcim spôsobom predaja, k údajom o lístkoch a cestovnom a k údajom a úkonom v rezervačných systémoch.

Technickú dostupnosť údajov pre nezávislých predajcov cestovných lístkov a informácií pre cestujúcich v reálnom čase zabezpečí iniciatíva Komisie v oblasti multimodálnych digitálnych služieb mobility spolu s revíziou TSI týkajúcej sa telematických aplikácií v osobnej doprave (TAP TSI) a s novou povinnosťou poskytovať cestovné a dopravné informácie v reálnom čase podľa nového nariadenia o právach cestujúcich v železničnej preprave[56]. Ako sa uvádza vo štvrtom železničnom balíku, Komisia vypracuje v roku 2022 správu o dostupnosti spoločných systémov informovania a predaja priamych cestovných lístkov. Pred týmito iniciatívami sa Komisia spojí s odvetvím železničnej dopravy a podporí realizáciu záväzkov predstavených vo vyhlásení odvetvia v marci 2021[57] na základe spravodlivých, odôvodnených a nediskriminačných zásad. Na zvýšenie príťažlivosti cezhraničného cestovania vlakom je počas cesty potrebná aj ochrana cestujúcich. Novým nariadením o právach cestujúcich

[53] http://www.cer.be/publications/latest-publications/sector-stakeholder-statement-international-rail-passenger-services.

[54] https://www.cer.be/publications/latest-publications/cer-ticketing-roadmap.

[55] Akou je napríklad digitálna peňaženka; https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_21_2663.

[56] Nariadenie (EÚ) 2021/782 z 29. apríla 2021 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. EÚ L 172, 17.5.2021, s. 1 – 52).

[57] Vyhlásenie odvetvia bolo vypracované v rámci platformy členských štátov pre medzinárodnú osobnú železničnú dopravu, http://www.cer.be/publications/latest-publications/sector-stakeholder-statement-international-rail-passenger-services.

v železničnej preprave prijatým v apríli 2021 sa prvý raz zavádza povinnosť od 7. júna 2023 ponúkať priame cestovné lístky, ale skôr na obmedzenom základe[58], [59].

Obmedzená povinnosť ponúkať ich a nedostatok existujúcej trhovej ponuky priamych cestovných lístkov však znižujú ochranu cestujúcich, a teda aj atraktivitu železničnej prepravy. Je dôležité, aby si cestujúci, ktorí kombinujú niekoľko spojov do jednej cesty, boli istí, že neuviaznu, keď jeden z vlakov bude meškať, bez ohľadu na to, či sa cestovné lístky predali ako priame alebo na samostatné zmluvy. Riešením by mohlo byť zabezpečenie aspoň toho, aby cestujúci, ktorí cestujú na kombináciu samostatných cestovných lístkov, mohli v prípade zmeškaných prípojov pokračovať v ceste za určitých podmienok. Komisia preto bude riešiť problém pokračovania v ceste v prípade meškania ako súčasť iniciatívy v oblasti multimodálnych digitálnych služieb mobility.

Kľúčom k zabezpečeniu toho, aby každý bol účastníkom zelenej transformácie a mal z nej úžitok, je cenová dostupnosť. Ako sa uvádza v oznámení o dlhodobej vízii pre vidiecke oblasti EÚ[60], Komisia bude venovať plnú pozornosť zlepšenej konektivite aj vidieckych a odľahlých oblastí, najmä v rámci špecializovanej iniciatívy venovanej najlepším postupom udržateľnej multimodálnej mobility pre vidiecke oblasti.

Rovnako je veľmi dôležité zabezpečiť, aby osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou mobilitou mali prístup k diaľkovým a cezhraničným spojom osobnej železničnej dopravy na rovnakom základe ako ostatní, vrátane predaja cestovných lístkov alebo využívania nových digitálnych technológií. Ako referencia by mali byť uplatniteľné požiadavky prístupnosti všetkých spojov železničnej dopravy uvedené v Európskom akte o prístupnosti[61]. Túto požiadavku podporujú špecifikácie TSI vzťahujúce sa na prístupnosť železničného systému Únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou mobilitou[62] aj nové nariadenie o právach cestujúcich v osobnej železničnej preprave prijaté v apríli 2021.

---

[58] Povinnosť sa vzťahuje na dopravcov, ktorí sa považujú za „jediný podnik“; musia ponúkať všetky svoje služby diaľkovej (medzinárodnej aj vnútroštátnej) alebo regionálnej železničnej dopravy ako priamy cestovný lístok [článok 12 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2021/782]. Pokiaľ ide o spoje prevádzkované tým istým železničným podnikom, presun cestujúcich v železničnej preprave medzi jednotlivými spojmi sa uľahčí zavedením povinnosti poskytovať priame cestovné lístky, keďže nie sú potrebné žiadne obchodné dohody medzi železničnými podnikmi. Požiadavka poskytnúť priame lístky sa uplatňuje aj na spoje prevádzkované železničnými podnikmi, ktoré patria tomu istému vlastníkovi a sú dcérskymi spoločnosťami v jeho úplnom vlastníctve. V prípade iných spojov osobnej železničnej prepravy vynaložia železničné podniky všetko primerané úsilie na to, aby mohli ponúkať priame cestovné lístky, a na tento účel navzájom spolupracujú. Ak cestujúci nie sú správne informovaní, železničný podnik by mal byť zodpovedný, akoby šlo o priamy cestovný lístok.

[59] Komisia skúma možnosti v oblasti práv cestujúcich v multimodálnej doprave v súvislosti s plánovaným preskúmaním regulačného rámca práv cestujúcich (opatrenie 63 Akčného plánu stratégie udržateľnej a inteligentnej mobility).

[60] COM(2021) 345 final.

[61] Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/882 zo 17. apríla 2019 o požiadavkách na prístupnosť výrobkov a služieb (Ú. v. EÚ L 151, 7.6.2019, s. 70 – 115).

[62] Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1300/2014 z 18. novembra 2014 o technických špecifikáciách interoperability týkajúcich sa prístupnosti železničného systému Únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 110 – 178).

Komisia:
- navrhne nariadenie, ktoré sa má prijať koncom roka 2022 o multimodálnych digitálnych službách mobility s cieľom rozšíriť výmenu údajov medzi poskytovateľmi mobility a uľahčiť uzatváranie spravodlivých obchodných dohôd medzi železničnými podnikmi a tretími predajcami cestovných lístkov, vrátane pokračovania v ceste a ochrany v prípade zmeškaných spojení u cestujúcich, ktorí cestujú na kombinované samostatné lístky,
- bude monitorovať dodržiavanie nového nariadenia o právach cestujúcich v železničnej preprave, hneď ako sa stane uplatniteľným v júni 2023.

3.8. Rovnaké podmienky ako ostatné druhy dopravy

Komisia už vypracovala návrhy, ktoré umožnia súťaž na rovnakej úrovni medzi rôznymi druhmi dopravy. V legislatívnom balíku „Fit for 55“[63] predstavenom 14. júla 2021 Komisia predložila ambiciózne návrhy zosúladenia hospodárskych stimulov s klimatickými, sociálnymi a environmentálnymi cieľmi a súčasne uznala rozdiely vo svetových súvislostiach a v podmienkach hospodárskej súťaže, za ktorých sa prevádzkujú rôzne druhy prepravy. Balík obsahuje navrhované zmeny v obchodovaní s emisiami a zmeny rámca zdaňovania energie.

Členské štáty majú vo vlastných rukách silné nástroje na zabezpečenie toho, aby rôzne druhy dopravy mohli súťažiť za rovnakých podmienok. Napríklad členské štáty majú značný rozsah pôsobnosti na ovplyvňovanie ceny železničnej dopravy prostredníctvom vnútroštátnych daní. V tomto zmysle sa Nemecko rozhodlo v roku 2020 znížiť DPH z cestovných lístkov na diaľkovú železničnú dopravu z 19 % na 7 %. Komisia posúdi potrebu vyňatia cestovných lístkov na medzinárodnú železničnú dopravu z platenia DPH s cieľom značne znížiť náklady cestujúcich v železničnej doprave.

Rovnaké podmienky pre jednotlivé druhy dopravy možno takisto uľahčiť umožnením inovačných ponúk, ktoré kombinujú jednotlivé druhy dopravy. Napríklad jednoduchšia kombinácia leteniek s cestovnými lístkami na vlak pomáha železniciam získať významnú úlohu prípojov k diaľkovým letom. Niektoré členské štáty majú dlhoročné skúsenosti v uľahčovaní predaja cestovných lístkov na vlakové služby leteckým spoločnostiam a prepravy cestujúcich na uzlové letiská skôr železnicou než letecky[64].

V súvislosti s revíziou nariadenia o leteckých dopravných službách[65] Komisia posudzuje možnosti a kritériá, v rámci ktorých krajiny EÚ môžu obmedziť leteckú dopravu na niektorých trasách, ak existuje na rovnakej úrovni ponuka služieb udržateľnejších druhov dopravy, bez porušenia zásad vnútorného trhu. Spolu s iniciatívou v oblasti multimodálnych digitálnych

[63] https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/IP_21_3541.

[64] K niektorým existujúcim príkladom cestovných lístkov na leteckú a vlakovú dopravu patria (cezhraničné) prípoje na letiská v Paríži a vo Frankfurte a medzi letiskom Amsterdam Schiphol a bruselským letiskom; https://accesrail.com/general-information/#.

[65] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13255-Revision-of-the-Air-Services-Regulation_sk.

služieb mobility[66] by toto mohlo pomôcť identifikovať možnosti podpory vzniku ponuky multimodálnych spojov ako kombinácie spojov leteckej a železničnej dopravy.

Komisia:
- bude spolupracovať s Parlamentom a Radou na uľahčovaní a rýchlom prijímaní návrhov balíka Fit for 55 vrátane stanovovania cien uhlíka a obchodovania s emisiami v druhoch dopravy,
- posúdi potrebu oslobodenia medzinárodných vlakových služieb od DPH v celej EÚ,
- podporí a bude propagovať multimodálne cesty leteckej a železničnej dopravy na trasách s vhodnou infraštruktúrou na poskytovanie takých služieb a posúdi možnosti regulácie na uľahčenie takýchto multimodálnych služieb.

3.9. Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme na podporu udržateľnej cezhraničnej a/alebo multimodálnej hromadnej dopravy

Pri spojoch alebo sieťach, pri ktorých sa preukázala verejná potreba a pri ktorých trh (zatiaľ) nebol schopný alebo ochotný ponúkať služby považované za potrebné na účely prepojenia alebo inak žiaduce pre spoločnosť, príslušné orgány môžu uložiť záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme (PSO) a uzavrieť zmluvy o službách vo verejnom záujme (PSC) s prevádzkovateľmi železničnej dopravy, obvykle za finančnú kompenzáciu. Záväzky PSO by sa však nemali použiť na obmedzenie hospodárskej súťaže ani na zabránenie ponuky otvoreného prístupu k službám.

V nariadení o PSO v pozemnej doprave sa pre príslušné orgány stanovuje možnosť spolupracovať a uzavrieť cezhraničné záväzky PSO. V rámci EÚ už bolo uzavretých niekoľko záväzkov PSO týkajúcich sa služieb cezhraničnej osobnej železničnej dopravy. Príslušné orgány sa však často stretávajú s praktickými a administratívnymi prekážkami pri koordinácii príslušných postupov na uzatvorenie cezhraničných záväzkov PSO. Niektoré cezhraničné spoje sú „hybridné“ služby: cezhraničné služby, ktoré kombinujú jeden úsek alebo viac úsekov prevádzkovaných v rámci záväzkov PSO s jedným úsekom alebo viac úsekmi prevádzkovanými v režime s otvoreným prístupom. Ak neexistujú konkrétne predpisy Únie o takýchto hybridných službách, príslušné orgány musia venovať osobitnú pozornosť tomu, aby sa vyhli narušeniu hospodárskej súťaže a riziku krížových dotácií.

Alternatívou podpory služieb železničnej dopravy by pre členské štáty mohlo byť využitie existujúcich možností vrátiť podľa článku 34 smernice 2012/34/EÚ v súlade s pravidlami štátnej pomoci poplatky za prístup na trať ako kompenzáciu neuhradených externých nákladov konkurenčných druhov dopravy.

Okrem toho uzavretie záväzku PSO v oblasti hromadnej dopravy predstavuje pre príslušné orgány príležitosť stanoviť požiadavky environmentálnej udržateľnosti. Toto môže byť

[66] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13133-Multimodal-digital-mobility-services_sk.

obzvlášť významné v oblasti multimodálnej pozemnej dopravy, kde už existujú vozidlá a železničné koľajové vozidlá s nulovými emisiami. Súčasné predpisy už do určitej miery umožňujú multimodálny systém PSO, v ktorom cestujúci použije na cestu viac než jeden druh dopravy a každý z týchto druhov dopravy sa prevádzkuje v rámci PSO. Režim PSO a pravidlá vnútorného trhu sa líšia v závislosti od druhu dopravy. V súčasnosti existujú tri rôzne právne rámce pre pozemnú, námornú a leteckú dopravu. Pre každý druh takejto cesty možno uzatvoriť samostatné zmluvy PSC. Možné je aj uzavretie multimodálneho záväzku PSO v rámci pozemného druhu dopravy (železničná/autobusová/iná koľajová osobná doprava). V tomto prípade by sa na taký záväzok PSO o multimodálnej pozemnej doprave vzťahovalo v plnom rozsahu nariadenie o PSO v pozemnej doprave.

Na uľahčenie a propagáciu cezhraničných služieb Komisia vydá výkladové usmernenia o službách PSO v pozemnej doprave s cieľom pomôcť členským štátom a príslušným orgánom pri uzatváraní cezhraničných záväzkov PSO, ktoré sú v súlade s právnymi predpismi Únie.

Komisia:
– v roku 2022 uverejní výkladové usmernenia k uplatňovaniu nariadenia o PSO v pozemnej doprave vrátane služieb diaľkovej a cezhraničnej osobnej železničnej dopravy a na propagáciu a podporu rozvoja udržateľných služieb multimodálnej pozemnej dopravy.

3.10. Posilňovanie postavenia mládeže

Po Európskom roku železníc 2021 bude nasledovať Rok mládeže 2022, ktorý môže byť vynikajúcou príležitosťou na podporu nasledujúcej generácie pri výbere udržateľného druhu dopravy. Únia už ponúka vo forme DiscoverEU[67] 30-dňové voľné železničné pasy pre 60 000 Európanov vo veku 18 až 20 rokov na cestovanie od marca 2022 do februára 2023. Ďalšie výhody môže získať každý rok približne milión študentov v programe Erasmus, ktorí môžu využiť železnicu na cestu do svojho miesta určenia výmeny[68].

Komisia:
– zváži zmenu pravidiel vyplácania náhrad cestovného v rámci programu Erasmus so zámerom propagovať využívanie udržateľných spôsobov dopravy do miest výmeny v rámci programu Erasmus.

4. Pilotné služby

Opatrenia zaradené do tohto akčného plánu by sa mali uskutočniť ako naliehavé. Stratégia udržateľnej a inteligentnej mobility, ako sa predpokladá už pri príprave tohto akčného plánu, teda vyžaduje „*na niektorých trasách […] pilotné služby so zapojením všetkých zainteresovaných strán… “*. Komisia bude podporovať zainteresované strany z odvetvia železničnej dopravy a ďalšie zainteresované strany, ak začnú poskytovať pilotné cezhraničné

[67] https://europa.eu/youth/discovereu_sk.
[68] www.erasmusbytrain.eu.

služby. Keďže veľa kľúčových tratí osobnej dopravy bude v dopravných koridoroch TEN-T, koordinátori TEN-T budú mať osobitné povinnosti vypracovať pracovné plány podpory rozvoja cezhraničných železničných dopravných služieb v týchto koridoroch, najmä navrhovaním strategických investícií a monitorovaním výkonnosti železničnej prepravy prostredníctvom prevádzkových zlepšení, akými sú integrované cestovné poriadky a prideľovanie kapacít.

Tieto pilotné služby sú príležitosťou na vyskúšanie a zavedenie opatrení identifikovaných v tomto akčnom pláne. Mohli by priniesť rýchlejšie spojenia medzi mestami s využitím nových prístupov, ako sú integrované cestovné poriadky, podpora železničných koľajových vozidiel alebo PSO cezhraničných spojení. Zamerať by sa mohli na kľúčové trate s veľkým potenciálom prilákať cestujúcich k využívaniu vlakových služieb. Od roku 2022 sa bude odvetvie železničnej dopravy vyzývať, aby predkladalo návrhy pilotných služieb, buď na rozšírenie existujúcich, alebo zriadenie nových služieb. Komisia bude podporovať tieto pilotné projekty uľahčovaním kontaktov medzi všetkými príslušnými zainteresovanými stranami, poskytovaním pomoci a zabezpečením, aby technická pomoc poskytovaná združeniu RailNetEurope v rámci nástroja NPE uľahčovala železničné kapacity a aspekty riadenia dopravy. Komisia bude pomáhať aj pri identifikácii možností financovania určitých pilotných projektov, ako sa zdôrazňuje v akčnom pláne. Z Nástroja na prepájanie Európy možno financovať technickú pomoc, podporné štúdie a prípravné činnosti týkajúce sa nových technológií a inovácie, hoci veľa vlakových služieb bude životaschopných komerčne.

5. Záver

Najmä vzhľadom na ambiciózne ciele Európskej zelenej dohody a stratégiu udržateľnej a inteligentnej mobility je najvyšší čas podporiť diaľkové a cezhraničné služby osobnej železničnej dopravy. Toto možno uskutočniť odstránením zvyšných prekážok a urýchlením vytvorenia jednotného európskeho železničného priestoru, zvýšením investícií do najmodernejšej vysokorýchlostnej železničnej siete Únie a opatreniami v oblastiach, ako je predaj cestovných lístkov a zlepšená železničná prevádzka, ktorými sa cezhraničná železničná doprava stane pre cestujúcich štandardnou udržateľnou voľbou dopravy. Zavedenie opatrení uvedených v tomto oznámení si bude vyžadovať spoločné úsilie odvetvia železničnej dopravy, organizácií zastupujúcich cestujúcich, spotrebiteľských organizácií, členských štátov a Komisie. Komisia predpokladá predloženie prvých z týchto nových opatrení už v roku 2022 a bude podporovať úzku spoluprácu a koordináciu medzi príslušnými subjektmi a aktívne monitorovať pokrok, aby železnice boli schopné zohrávať svoju kľúčovú úlohu v prechode na klimaticky neutrálny kontinent.