



ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA

Politika EÚ v oblasti železničnej dopravy sa zameriava na vytvorenie jednotného európskeho železničného priestoru. Od otvorenia hospodárskej súťaže v tomto sektore v roku 2001 boli v tomto odvetví počas desiatich rokov prijaté tri balíky a jedno prepracované znenie. Štvrtý balík, zameraný na dokončenie jednotného európskeho železničného priestoru, bol prijatý v apríli 2016 (technický pilier) a v decembri 2016 (trhový pilier).

PRÁVNY ZÁKLAD A CIELE

Článok 100 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Cieľom spoločnej dopravnej politiky je zaručiť hospodársku súťaž a slobodné poskytovanie služieb. To si vyžaduje harmonizáciu technických, administratívnych a bezpečnostných pravidiel, čo je nevyhnutné v záujme interoperability jednotlivých národných železničných systémov. Aj opatrenia na ochranu životného prostredia a spotrebiteľov si môžu vyžadovať určitú harmonizáciu, aby sa zabránilo narušeniu hospodárskej súťaže a aby sa novým spoločnostiam uľahčil prístup na trh.

Vo svojej bielej knihe s názvom Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje ([COM\(2011\)0144](#)) z roku 2011 Komisia stanovila cieľ, aby sa do roku 2050 väčšina osobnej dopravy na stredné vzdialenosti uskutočňovala vlakom. V strednodobom horizonte (do roku 2030) by sa mala strojnásobiť dĺžka existujúcej vysokorýchlostnej siete a zachovať hustá železničná sieť vo všetkých členských štátoch. V dlhodobom horizonte by sa mala dokončiť vysokorýchlostná železničná sieť EÚ.

Ako sa uvádza v [stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu](#) z roku 2020, „Európska zelená dohoda vyzýva na to, aby sa podstatná časť zo 75 % vnútrozemskej nákladnej dopravy, ktorá sa v súčasnosti uskutočňuje po cestách, presunula na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu. (...) Preto sa musia prijať naliehavé opatrenia, a to vzhľadom na obmedzený pokrok, ktorý bol dosiahnutý doteraz: napríklad podiel železničnej dopravy na vnútrozemskej nákladnej doprave klesol z 18,3 % v roku 2011 na 17,9 % v roku 2018.“



DOSIAHNUTÉ VÝSLEDKY

A. Interoperabilita

Prijatím [smernice 96/48/ES](#) z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorychlostných železníc a [smernice 2001/16/ES](#) z 19. marca 2001 o interoperabilite transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy EÚ naštartovala proces s cieľom umožniť hladký a bezpečný prechod vlakov z jednej vnútroštátnej železničnej siete do druhej. Ako súčasť týchto smerníc už bolo vypracovaných niekoľko technických riešení (tzv. technických špecifikácií interoperability).

Obidve uvedené smernice mení a aktualizuje [smernica 2004/50/ES](#) z 29. apríla 2004. Rozsah pôsobnosti tejto smernice bol rozšírený na celú konvenčnú európsku železničnú sieť s cieľom splniť požiadavky, ktorá vyplynuli z plného otvorenia železničnej siete vnútroštátnej a medzinárodnej nákladnej doprave (január 2007) a medzinárodnej osobnej doprave (január 2010). [Smernica 2008/57/ES](#) zo 17. júna 2008 neskôr zmenená smernicami [2009/131/ES](#) a [2011/18/EÚ](#) prepracovala predchádzajúce smernice do jedného textu. V rámci štvrtého železničného balíka bola aj samotná smernica 2008/57/ES prepracovaná [smernicou \(EÚ\) 2016/797](#) z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii.

Od 1. januára 2007 sú vnútroštátna a medzinárodná nákladná doprava plne otvorené hospodárskej súťaži. EÚ v snahe lepšie využívať medzinárodnú sieť nákladnej dopravy a zlepšiť jej interoperabilitu vymedzila deväť konkurencieschopných koridorov EÚ pre nákladnú dopravu v [nariadení \(EÚ\) č. 913/2010](#) z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu. Cieľom bolo zvýšiť konkurencieschopnosť železničnej dopravy v porovnaní s inými spôsobmi dopravy pre tovary, ktoré prechádzajú viacerými členskými štátmi. Nariadenie (EÚ) č. 913/2010 bolo zmenené [nariadením \(EÚ\) č. 1316/2013](#) z 11. decembra 2013, ktorým sa zriaďuje Nástroj na prepájanie Európy na roky 2014 – 2020. V roku 2015 bolo nariadenie (EÚ) č. 1316/2013 zmenené [nariadením \(EÚ\) 2015/1017](#) z 25. júna 2015 o Európskom fonde pre strategické investície, Európskom centre investičného poradenstva a Európskom portáli investičných projektov. Cieľom návrhu Komisie [COM\(2016\)0597](#) bolo predĺženie trvania Európskeho fondu pre strategické investície, ako aj zavedenie technických vylepšení pre uvedený fond a pre Európske centrum investičného poradenstva. Účinnosť nadobudol 16. októbra 2017.

V rámci štvrtého železničného balíka bolo [nariadenie \(EHS\) č. 1192/69](#) z 26. júna 1969 o spoločných pravidlách normalizácie účtovnej závierky železničných podnikov zrušené a nahradené [nariadením \(EÚ\) 2016/2337](#) zo 14. decembra 2016. Vďaka štvrtému železničnému balíku sa tiež zmenilo [nariadenie \(ES\) č. 1370/2007](#) z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave. [Nariadenie \(ES\) č. 1370/2007](#) bolo zmenené [nariadením \(EÚ\) 2016/2338](#) zo 14. decembra 2016 známym aj ako nariadenie o povinnosti služby vo verejnom záujme, ktoré sa zameralo na otvorenie trhu službám vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy.

V roku 2022 preskúmala Komisia nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zistila, že nebolo dostačujúce na to, aby posilnilo cezhraničnú železničnú dopravu alebo aby podporilo



ambície EÚ v oblasti dopravy, energetiky, životného prostredia a zmeny klímy. Komisia preto v júli 2023 predložila [návrh](#) na stanovenie rámca umožňujúceho efektívnejšie riadenie kapacity železničnej infraštruktúry a dopravy, čím sa zlepší kvalita služieb a umožní sa väčší objem prepravy v železničnej sieti a zároveň sa zabezpečí prínos odvetvia dopravy k dekarbonizácii.

Komisia takisto plánuje prijať niekoľko vykonávacích nariadení vrátane nariadenia o harmonizácii prevádzky a riadenia vlakov, aby podporila efektívnosť a zlepšila cezhraničnú železničnú dopravu, a tým podporila plány EÚ v oblasti dekarbonizácie dopravy.

B. Železničná agentúra Európskej únie a bezpečnosť železníc

Železničná agentúra Európskej únie (ERA), ktorá má sídlo v Lille a vo Valenciennes (Francúzsko), bola zriadená [nariadením \(ES\) č. 881/2004](#) z 29. apríla 2004 s cieľom zlepšiť interoperabilitu a bezpečnosť železničnej siete EÚ. Samotná agentúra nemá žiadne rozhodovacie právomoci, pomáha však Komisii vypracúvať návrhy rozhodnutí v oblasti európskej železničnej siete a stanovovať spoločné bezpečnostné ciele. V zmysle [nariadenia \(EÚ\) 2016/796](#) o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004, s cieľom prispieť k ďalšiemu rozvoju a účinnému fungovaniu jednotného európskeho železničného priestoru, zaručiť vysokú úroveň bezpečnosti a interoperability železničnej dopravy a zlepšiť konkurencieschopnosť železníc je ERA v súčasnosti jediným orgánom s právomocou vydávať povolenia pre vozidlá (rušne a vagóny) určené na cezhraničnú prevádzku a udeľovať jednotné bezpečnostné osvedčenia pre železničné podniky pôsobiace vo viacerých členských štátoch.

Európsky dvor audítorov poukázal na to, že zavádzanie Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) v základnej sieti je v súčasnosti veľmi oneskorené oproti harmonogramu a nebude dokončené do roku 2030. Dôvodom je najmä nedostatočná koordinácia medzi členskými štátmi. Dvor audítorov preto vydal niekoľko odporúčaní na vyriešenie zistených problémov.

V tejto súvislosti Komisia prijala vykonávacie [nariadenie \(EÚ\) 2023/1693 z 10. augusta 2023](#), ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/773 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ železničného systému.

C. Sociálna harmonizácia

[Smernica Rady 2005/47/ES](#) z 18. júla 2005 upravuje pracovné podmienky mobilných pracovníkov, ktorí pôsobia v interoperabilnej cezhraničnej doprave v sektore železníc. Vychádza z dohody medzi sociálnymi partnermi EÚ v železničnom sektore. Okrem toho je cieľom [smernice 2007/59/ES](#) z 23. októbra 2007 harmonizácia minimálnych požiadaviek na kvalifikáciu a certifikáciu rušňovodičov lokomotív a vlakov v EÚ. Stanovuje, že každý rušňovodič musí byť držiteľom oprávnenia, ako aj harmonizovaného osvedčenia o doplnkovej odbornej príprave.

Komisia plánuje preskúmať smernicu 2007/59/ES o certifikácii rušňovodičov v EÚ. V nadväznosti na hodnotenie identifikovala Komisia mnohé oblasti, v ktorých treba zjednodušiť a zlepšiť účinnosť smernice.



D. Prístup železničných podnikov k infraštruktúre

[Smernica 2001/13/ES](#) z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 95/18/ES, stanovila podmienky vykonávania (bezpečnostné, technické, ekonomické a finančné) činnosti železničného dopravcu platné na celom území EÚ a upravila postupy povoľovania, ktoré umožňujú prevádzkovanie železničnej nákladnej dopravy v európskej cezhraničnej sieti.

[Smernica 2012/34/EÚ](#) z 21. novembra 2012 o zriadení jednotného európskeho železničného priestoru následne zrušila a nahradila [smernice 95/18/ES](#) a [2001/13/ES](#). V jednom texte sústredila hlavné zásady týkajúce sa rozvoja železníc (zamerané, okrem iného, na oddelenie správy infraštruktúry od dopravnej činnosti), udeľovania povolení železničným spoločnostiam a stanovovanie poplatkov za používanie infraštruktúry.

Štvrtý železničný balík bol navrhnutý na dokončenie jednotného európskeho železničného priestoru a zlepšenie interoperability. [Smernica \(EÚ\) 2016/2370](#) (známa aj ako smernica o správe) bola prijatá 14. decembra 2016 a mení sa ňou smernica 2012/34/EÚ, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy a správu železničnej infraštruktúry.

[Smernica 95/18/ES](#) z 19. júna 1995 o udeľovaní licencií železničným podnikom bola tiež zmenená [smernicou 2004/49/ES](#) z 29. apríla 2004, ktorá vyžaduje bezpečnostnú certifikáciu všetkých železničných spoločností, aby mali prístup k infraštruktúre. [Smernica 2008/110/ES](#) zo 16. decembra 2008, ktorá je známa aj ako smernica o bezpečnosti železníc, zmenila smernicu 2004/49/ES. Ako súčasť štvrtého železničného balíka zrušila [smernica \(EÚ\) 2016/798](#) z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc smernicu 2008/110/ES.

V decembri 2021 Komisia prijala [akčný plán na podporu diaľkovej a cezhraničnej osobnej železničnej dopravy](#). Cieľom je zlepšiť železničnú infraštruktúru a zvýšiť kapacitu vysokorychlostných železníc a investičnú podporu pre železnice, aby sa dosiahol cieľ EÚ, ktorým je zdvojnásobenie vysokorychlostnej železničnej dopravy do roku 2030 a strojnásobenie do roku 2050.

E. Hlučnosť vlakov

[Smernica 2002/49/ES](#) z 25. júna 2002, ktorá sa týka posudzovania a riadenia hluku v životnom prostredí, poskytuje základ pre prijímanie opatrení EÚ, ktoré sú zamerané na zníženie hluku vydávaného železničnými vozidlami a infraštruktúrou. To viedlo k vypracovaniu osobitných usmernení, ktoré boli prijaté v roku 2003 a nadobudli účinnosť v júni 2006. V apríli 2011 sa ďalším rozhodnutím Komisie revidovali technické špecifikácie pre interoperabilitu týkajúce sa koľajových vozidiel v rámci systému železníc. Komisia 8. júla 2008 zverejnila oznámenie o znížení hlučnosti v železničnej doprave, pokiaľ ide o existujúci vozňový park ([COM\(2008\)0432](#)), v ktorom stanovuje cieľ modernizovať všetky nákladné vozne do roku 2015. [Smernica 2012/34/EÚ](#) stanovuje tiež úpravu poplatkov podľa zón dotknutých hlukom s cieľom nabádať železničné spoločnosti k tomu, aby železničné vozidlá vybavili menej hlučnými brzdami (európsky systém riadenia vlakov ETCS). V tejto súvislosti bolo vydané [vykonávacie nariadenie Komisie \(EÚ\) 2015/429](#) s cieľom pomôcť krajinám EÚ stanoviť poplatky za



prístup na trať v závislosti od hluku spôsobovaného nákladnými vlakmi s možnosťou nižších poplatkov pre „tiché“ vlaky.

ÚLOHA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

Parlament v rámci svojich legislatívnych právomocí podporil väčšinu harmonizačných návrhov Komisie, pričom zároveň vo svojich uzneseniach zdôraznil určité konkrétne aspekty. Nedávno boli prijaté tieto dokumenty:

- Parlament schválil 15. decembra 2020 medziinštitucionálnu dohodu, ktorou vyhlásil [Európsky rok železníc 2021](#). Podľa tohto rozhodnutia budú opatrenia, ktoré sa majú prijať v rámci európskeho roka, zahŕňať iniciatívy na zdôraznenie zásadnej úlohy železníc v doprave „od dverí k dverám“ a na podporu riešení, pokiaľ ide o dopravu z práce do práce a medzi bydliskom a prácou po železnici.
- Vo svojom uznesení s názvom [Bezpečnosť železníc a signalizácia: posúdenie aktuálneho stavu zavádzania Európskeho systému riadenia železničnej dopravy \(ERTMS\)](#), ktoré bolo prijaté 7. júla 2021, Parlament predkladá niekoľko odporúčaní na riešenie hlavných problémov zistených pri zavádzaní ERTMS a žiada Komisiu, aby zaviedla regulačné ustanovenie s cieľom zabezpečiť, aby národné plány vykonávania ERTMS boli právne v súlade so záväznými cieľmi zavádzania ERTMS stanovenými v právnych predpisoch EÚ.
- V decembri 2022 prijal Parlament [uznesenie](#) v nadväznosti na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch o akčnom pláne Komisie na podporu diaľkovej a cezhraničnej osobnej železničnej dopravy. Parlament akčný plán podporuje, ale okrem iného požaduje urýchlenie výstavby nových železničných tratí a uprednostnenie investícií do rozvoja cezhraničných, diaľkových vysokorychlostných železničných spojení.

REAKCIA NA PANDÉMIU COVID-19

1. Dočasný rámec pre opatrenia štátnej pomoci

Útvary Komisie v dokumente s názvom [Prehľad pravidiel štátnej pomoci uplatniteľných na sektor pozemnej dopravy počas pandémie COVID-19](#) odporúčajú, aby v prípadoch, keď treba urýchlene konať, členské štáty v súvislosti so železničnou nákladnou dopravou uzatvárali zmluvy o službách vo verejnom záujme v zmysle smerníc o verejnom obstarávaní. Okrem toho sa uplatňujú všeobecné pravidlá týkajúce sa služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Tieto pravidlá upravujú podmienky, za ktorých možno poskytnúť náhradu za uvedené služby. Ak sú splnené všetky požiadavky, nevyžaduje sa žiadne oznámenie podľa pravidiel štátnej pomoci.

Cieľom [nariadenia \(EÚ\) 2020/1429](#) bolo dočasne zrušiť pravidlá stanovené v smernici 2012/34/EÚ tým, že sa vnútroštátnym orgánom a zainteresovaným stranám v oblasti železničnej dopravy umožní ľahšie riešiť viaceré negatívne dôsledky pandémie COVID-19: zrušenie, zníženie alebo odklad poplatkov za prístup na trať za využívanie železničnej infraštruktúry, ako aj zrušenie rezervačných poplatkov. Toto nariadenie sa vzťahovalo na referenčné obdobie do 31. decembra 2020.



2. Predĺženie lehôt na transpozíciu

Vzhľadom na závažný dosah pandémie sa mohlo stať, že dopravné podniky a prevádzkovatelia a iné dotknuté osoby nedokázali splniť potrebné formality alebo postupy, aby sa dosiahol súlad s určitými ustanoveniami práva EÚ. [Nariadenie \(EÚ\) 2020/698](#) sa týka uplatňovania 12 legislatívnych textov (smerníc a nariadení) na všetky druhy dopravy vrátane železničnej dopravy a predlžuje lehoty na obnovenie alebo predĺženie platnosti niektorých osvedčení, licencií, preukazov a povolení a odloženie niektorých pravidelných kontrol a pravidelného výcviku. Parlament prijal tento text v máji 2020. [Smernicou \(EÚ\) 2020/700](#) sa predlžuje o tri mesiace (od 16. júna do 16. septembra 2020) konečné transpozičné obdobie smernice (EÚ) 2016/797 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii a smernice (EÚ) 2016/798 o bezpečnosti železníc, pretože v roku 2019 transponovalo obe smernice len osem členských štátov. Parlament a Rada prijali smernicu (EÚ) 2020/700 v máji 2020. V septembri 2020 Parlament [prijal návrh](#) nariadenia, ktorým sa stanovujú opatrenia pre udržateľný trh železničnej dopravy vzhľadom na pandémiu COVID-19, a to s cieľom doplniť existujúci rámec týkajúci sa železničnej dopravy.

V máji 2022 prijala Komisia [pohotovostný plán pre dopravu](#) s cieľom poučiť sa z pandémie COVID-19 a poskytnúť európskym prevádzkovateľom osobnej a nákladnej dopravy usmernenia, aby mohli toto odvetvie lepšie pripraviť na neočakávané udalosti a mohol sa zachovať jednotný trh.

Davide Pernice
10/2023

