EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 14. 7. 2025
COM(2025) 384 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o pokroku zaznamenanom v oblasti dosiahnutia interoperability železničného systému Únie a fungovania Železničnej agentúry Európskej únie v tomto kontexte

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o pokroku zaznamenanom v oblasti dosiahnutia interoperability železničného systému Únie a fungovania Železničnej agentúry Európskej únie v tomto kontexte

Úvod

V článku 53 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii[1] sa vyžaduje, aby Komisia podala správu o pokroku zaznamenanom v oblasti dosiahnutia interoperability železničného systému Únie a fungovania Železničnej agentúry Európskej únie (ďalej len „agentúra“) v tomto kontexte od nadobudnutia účinnosti smernice.

Táto správa, ktorá je prvou takouto správou, sa týka obdobia od 16. júna 2016 do 30. júna 2024.

V článku 53 ods. 1 sa navyše uvádza, že súčasťou správy bude tiež hodnotenie zavádzania a používania registrov v zmysle kapitoly VII – t. j. európskeho registra vozidiel (ďalej len „EVR“), Európskeho registra povolených typov vozidiel (ďalej len „ERATV“) a registra infraštruktúry (ďalej len „RINF“) – a analýza prípadov uvedených v článku 7 [t. j. prípadov neuplatňovania technických špecifikácií interoperability (ďalej len „TSI“) týkajúcich sa jednotlivých projektov].

A napokon sa v ňom Komisia poveruje, aby vykonala analýzu uplatňovania kapitoly V, t. j. rozhodnutí povoľujúcich subjektov, agentúry a/alebo vnútroštátnych bezpečnostných orgánov o uvedení železničných vozidiel na trh a uvedení pevných železničných zariadení do prevádzky a o schválení projektov Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ďalej len „ERTMS“) týkajúcich sa traťového zariadenia zo strany agentúry. Posúdenia sú zamerané najmä na fungovanie dohôd o spolupráci uzavretých medzi agentúrou a vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi s cieľom uľahčiť spoločné rozhodovanie.

Podrobnosti o činnosti agentúry a dosiahnutom pokroku v oblasti bezpečnosti a interoperability železníc sú obsiahnuté v správach o bezpečnosti a interoperabilite, ktoré má agentúra uverejňovať každé dva roky podľa článku 35 ods. 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004[2].

Cieľom tejto správy je vyhnúť sa duplicite v súvislosti s hodnotením a podávaním správ požadovaných podľa článku 82 nariadenia (EÚ) 2016/796, v ktorých Komisia posúdi fungovanie agentúry a duálneho systému, v rámci ktorého vnútroštátne bezpečnostné orgány a agentúra vydávajú povolenia, osvedčenia a schválenia.

Členské štáty transponovali smernicu (EÚ) 2016/797 v troch fázach. Podľa článku 57 ods. 1 smernice mali byť opatrenia na splnenie povinností uvedených v danom článku prijaté do 16. júna 2019. V článku 57 ods. 2 sa však členským štátom poskytla možnosť predĺžiť túto lehotu po oznámení Komisii a agentúre do 16. júna 2020. V rámci núdzových opatrení

---

[1] Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/.

[2] Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 1., ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/796/.

v reakcii na pandémiu ochorenia COVID-19 bola zavedená dodatočná lehota na transpozíciu do 31. októbra 2020. Komisia skontrolovala úplnosť oznámení členských štátov o tom, ako transponovali smernicu (EÚ) 2016/797. Na základe výsledkov kontrol úplnosti bolo začatých 13 konaní o nesplnení povinnosti z dôvodu neoznámenia. Po tom, ako väčšina členských štátov oznámila ďalšie právne texty, Komisia do mája 2025 uzavrela 12 z 13 konaní.

Kontroly súladu týkajúce sa transpozície smernice (EÚ) 2016/797 boli dokončené v šiestich členských štátoch, pričom ich súčasťou boli dotazníky EU-Pilot, ktorých odpovede Komisia v súčasnosti vyhodnocuje. V zvyšných členských štátoch prebiehajú kontroly súladu právnych predpisov s cieľom posúdiť súlad a potrebu otvoriť dotazníky EU-Pilot alebo začať konania o nesplnení povinnosti.

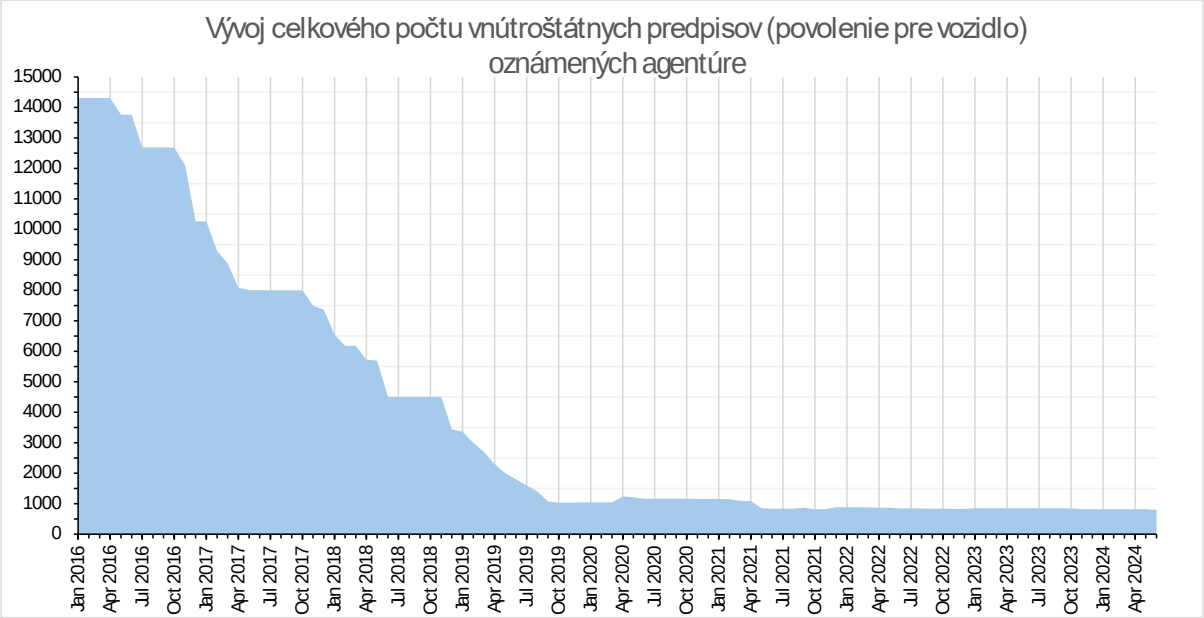
Komisia do konca prechodného obdobia (31. októbra 2020) uskutočnila prostredníctvom iných pracovných činností rozsiahle konzultácie s príslušnými zainteresovanými stranami na účely tejto prvej správy.

1. Odstránenie vnútroštátnych predpisov

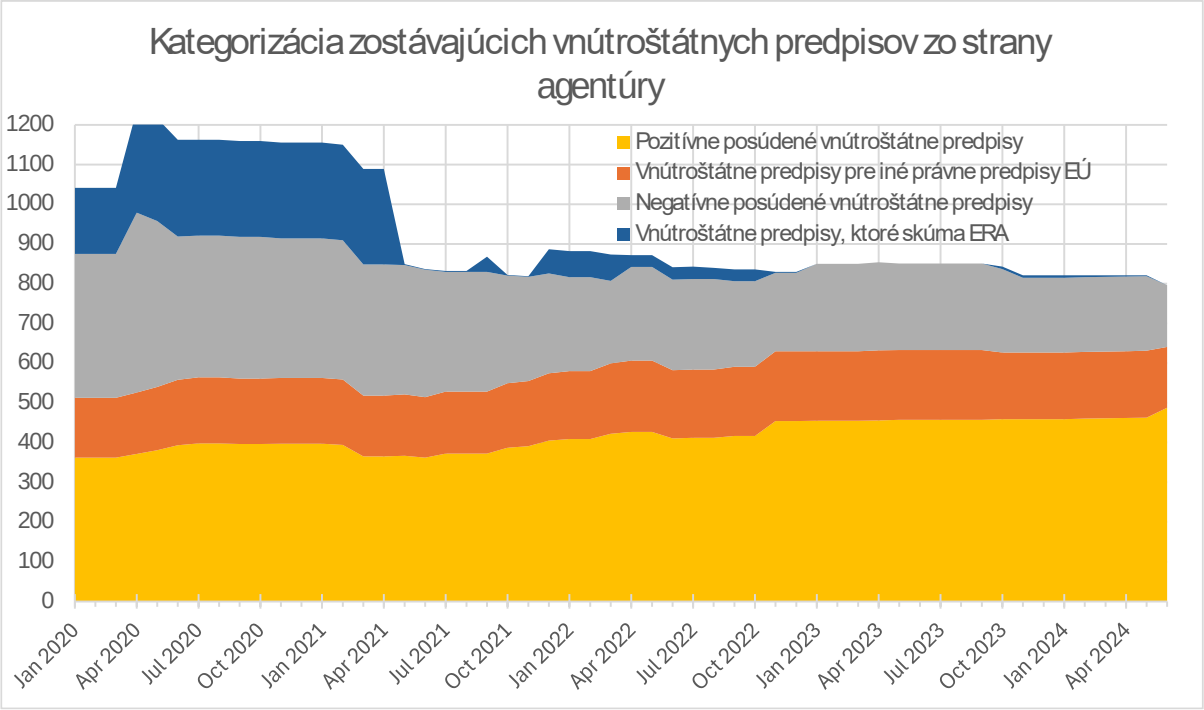
Agentúra v júni 2024 vypočítala, že v členských štátoch existuje ešte 796 vnútroštátnych predpisov uplatniteľných podľa článku 14 smernice (EÚ) 2016/797, t. j. predpisov týkajúcich sa povoľovania vozidiel a pevných zariadení (predtým označovaných súhrnne ako vnútroštátne technické predpisy) v členských štátoch EÚ, čo predstavuje pokles oproti počtu 13 459 z januára 2016. Pokrok pri odstraňovaní vnútroštátnych predpisov týkajúcich sa povoľovania vozidiel od roku 2016 je zobrazený na obr. 1, pričom ďalšie podrobnosti o pokroku od roku 2020 sú zobrazené na obr. 2. Treba poznamenať, že postup vyčistenia vnútroštátnych predpisov je ešte len na začiatku. To znamená, že v prípade niektorých krajín agentúra stále posudzuje prvý súbor predpisov oznámených podľa článku 14 ods. 1 písm. a) smernice (EÚ) 2016/797.

Vnútroštátne bezpečnostné predpisy – tie, ktoré agentúra zohľadňuje pri vydávaní jednotných bezpečnostných osvedčení – sa oznamujú Komisii a agentúre podľa článku 8 smernice (EÚ) 2016/798[3], a preto nepatria do rozsahu pôsobnosti tejto správy o interoperabilite.

[3] Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 102, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2016/798/).



Obrázok 1: Pokrok pri odstraňovaní vnútroštátnych predpisov týkajúcich sa povoľovania vozidiel od januára 2016 do júna 2024 (EÚ28 vrátane Spojeného kráľovstva do konca roka 2019; zdroj: agentúra ERA)



Obrázok 2: Vyčistenie vnútroštátnych predpisov pre povoľovanie vozidiel so zostávajúcimi predpismi v období od januára 2020 do júna 2024, EÚ27 (zdroj: agentúra ERA)

2. Revízia TSI z roku 2023

V súčasnosti bolo prostredníctvom nariadení Komisie a vykonávacích nariadení Komisie prijatých a revidovaných 11 špecifikácií TSI. Tieto tri funkčné a osem štrukturálnych špecifikácií TSI tvoria technický regulačný rámec pre železničné subsystémy. Funkčné špecifikácie TSI sa vzťahujú na prevádzku a riadenie dopravy (ďalej len „OPE“[4]), telematické (t. j. počítačové) aplikácie v osobnej doprave (ďalej len „TAP“[5]) a telematické aplikácie v nákladnej doprave (ďalej len „TAF“[6]). Štrukturálne špecifikácie TSI sa týkajú infraštruktúry (ďalej len „INF“[7]), energie (ďalej len „ENE“[8]), bezpečnosti v železničných tuneloch (ďalej len „SRT“[9]), prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (ďalej len „PRM“[10]), rušňov a osobných železničných koľajových vozidiel (ďalej len „LOC a PAS“[11]), nákladných vozňov (ďalej len „WAG“[12]), hluku železničných koľajových vozidiel (ďalej len „NOI“[13]) a riadenia-zabezpečenia a návestenia (ďalej len „CCS“[14]).

---

4 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/773 zo 16. mája 2019 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje rozhodnutie 2012/757/EÚ (Ú. v. EÚ L 139I, 27.5.2019, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/).

5 Nariadenie Komisie (EÚ) č. 454/2011 z 5. mája 2011 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „telematické aplikácie v osobnej doprave“ transeurópskeho železničného systému (Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2011, s. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/454/).

6 Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1305/2014 z 11. decembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „telematické aplikácie v nákladnej doprave“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 62/2006 (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 438, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/).

7 Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1299/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „infraštruktúra“ systému železníc v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1299/).

8 Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1301/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability (TSI) týkajúcej sa subsystému energia systému železníc v Únii (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 179, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1301/).

9 Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1303/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa bezpečnosti v železničných tuneloch železničného systému Európskej únie (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 394, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/).

10 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/).

11 Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1302/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/).

12 Nariadenie Komisie (EÚ) č. 321/2013 z 13. marca 2013 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – nákladné vozne“ systému železníc v Európskej únii, ktorým sa zrušuje rozhodnutie Komisie 2006/861/ES (Ú. v. EÚ L 104, 12.4.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/321/).

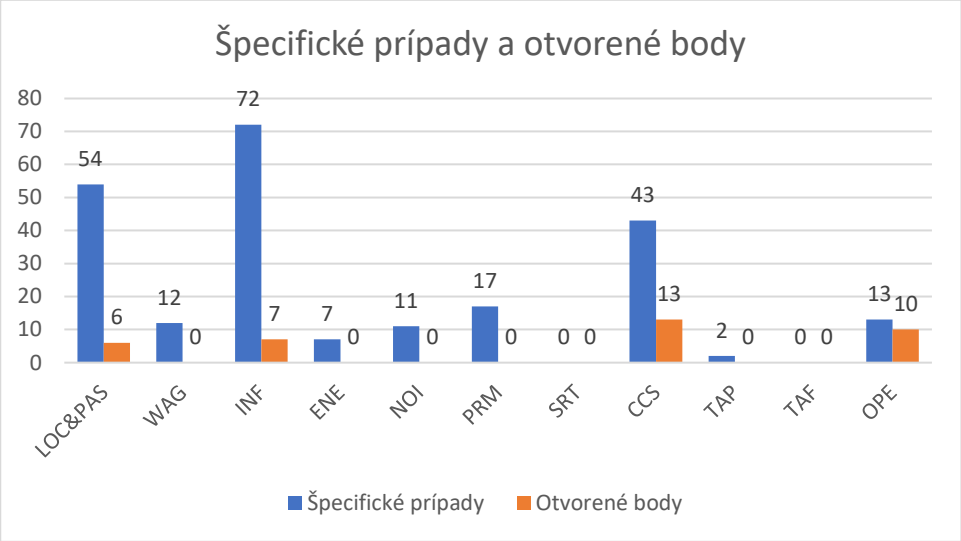
13 Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1304/2014 z 26. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – hluk“, ktorým sa mení rozhodnutie 2008/232/ES a zrušuje rozhodnutie 2011/229/EÚ (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 421, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1304/).

14 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1695 z 10. augusta 2023 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a návestenie“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2016/919 (Ú. v. EÚ L 222, 8.9.2023, s. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/).

Od júna 2016 prebehli dva veľké cykly revízie TSI. Okrem toho bola agentúra po rozsiahlych konzultáciách so zainteresovanými stranami v auguste 2024 požiadaná, aby poskytla odporúčania týkajúce sa budúcich revízií TSI (načrtnutie viacročného plánu pre nadchádzajúce cykly revízií TSI do roku 2030 s cieľom pripraviť špecifikácie TSI pre nové technológie), uzavrela body, ktoré zostávajú otvorené v súvislosti s naďalej platnými vnútroštátnymi predpismi, a doplnila oblasti, ktoré neboli v predchádzajúcich verziách TSI dostatočne pokryté.

V roku 2019 boli všetky špecifikácie TSI revidované[15] s cieľom zosúladiť ich so štvrtým železničným balíkom. Podrobnejšou revíziou prešla iba špecifikácia TSI pre OPE.

V roku 2023 bolo revidovaných osem špecifikácií TSI s cieľom dosiahnuť vyššiu úroveň interoperability. Okrem toho bolo predmetom prepracovania nariadenie Komisie o špecifikácii TSI pre CCS a zmenili sa nariadenia Komisie o špecifikáciách TSI pre LOC a PAS, WAG, OPE, INF, ENE a PRM. Na obr. 3 sú zhrnuté špecifické prípady a body, ktoré zostávajú po týchto revíziách otvorené.



Obrázok 3: Špecifické prípady a otvorené body podľa TSI k 30. júnu 2024

a) Špecifikácie TSI pre LOC a PAS, WAG, NOI a CCS

- Jedinečné povolenie pre osobné vozne

V roku 2023 boli tiež prijaté ustanovenia pre osobné vozne podobné existujúcemu celoeurópskemu jednotnému povoleniu pre nákladné vozne. Stanovujú sa v nich požiadavky TSI, na základe ktorých môže agentúra vydávať povolenia pre vozidlá bez toho, aby musela spolupracovať s vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi, ak neexistujú žiadne ďalšie požiadavky vnútroštátnych predpisov, ktoré by bolo potrebné posúdiť. Do nariadenia Komisie o špecifikácii TSI pre LOC a PAS boli zahrnuté požiadavky na elektromagnetickú kompatibilitu. V záujme ďalšej harmonizácie požiadaviek na elektromagnetickú kompatibilitu a ďalšieho zjednodušenia povoľovania sa v nariadení Komisie o špecifikácii TSI pre CCS

[15] Chronologickú tabuľku všetkých špecifikácií TSI možno nájsť na adrese https://www.era.europa.eu/system/files/2022-10/TSIs%20chronology%20table.pdf?t=1718972267. Tabuľka obsahuje podrobnosti o vykonávacích nariadeniach Komisie, ktorými sa aktualizovala jedna alebo viacero špecifikácií TSI.

členským štátom takisto ukladá povinnosť oznámiť agentúre špecifikácie všetkých existujúcich nainštalovaných traťových zariadení na detekciu vlakov.

- Detekcia a prevencia vykoľajenia nákladných vagónov

V nariadeniach Komisie o špecifikáciách TSI pre LOC a PAS a WAG boli doplnené ďalšie požiadavky na funkcie detekcie a prevencie vykoľajenia vlakov v prípade vozidiel vybavených takouto technológiou. Pomôže to zvýšiť bezpečnosť železníc tým, že sa zabráni vykoľajeniu vozidla alebo sa zmiernia jeho následky.

- Hlukové limity a posudzovanie kompozitných brzdových klátikov na úrovni komponentu interoperability

V nariadení Komisie o špecifikácii TSI pre NOI sa uplatňujú limity pre hluk zo stacionárneho, z rozjazdového a prejazdového režimu prevádzky vlaku a z kabíny rušňovodiča. V záujme ďalšieho zníženia emisií hluku sa tiež stanovili metodiky posudzovania akustických vlastností kompozitných brzdových klátikov, ako sa uvádza v smernici 2002/49/ES[16].

- Rámec na riadenie zmien špecifikácií TSI pre CCS (oprava chýb, poskytovanie jednotného súboru špecifikácií, zabezpečenie úplného plnenia)

V záujme ďalšieho pokroku v harmonizácii a interoperabilite prostredníctvom európskeho systému „riadenie-zabezpečenie a návestenie“ sa nariadením Komisie o špecifikácii TSI pre CCS zaviedli osobitné prechodné opatrenia na nápravu chýb. Zásada poskytovania jednotného súboru špecifikácií bola zavedená spolu so správou verzií vrátane úprav existujúcich vyšších verzií. Okrem toho sa odstránila možnosť len čiastočného splnenia požiadaviek TSI pre CCS a nahradila sa osobitnými prechodnými opatreniami.

- Vylepšenia TSI pre CCS (pripravenosť ATO, FRMCS a DAC) a verzie systému

S cieľom dosiahnuť ďalšiu digitalizáciu železníc boli do nariadenia Komisie o špecifikácii TSI pre CCS doplnené existujúce špecifikácie pre automatickú prevádzku vlaku (ďalej len „ATO“), ako aj špecifikácie rozhrania pre budúci železničný mobilný komunikačný systém (ďalej len „FRMCS“). Stanovili sa aj ďalšie požiadavky s cieľom dosiahnuť súlad počas prechodného obdobia, aby sa pripravila pôda pre rýchlejšiu integráciu budúcich dostupných špecifikácií [úplný súbor špecifikácií pre FRMCS, špecifikácie pre digitálne samočinné spriahadlo (ďalej len „DAC“)].

b) Špecifikácia TSI pre OPE

- Digitalizácia komunikácie

Špecifikovali sa digitálne prostriedky na komunikáciu medzi manažérmi infraštruktúry a železničnými podnikmi, t. j. kontroly zlučiteľnosti s trasou, tabuľky traťových pomerov

[16] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES z 25. júna 2002, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku (Ú. v. ES L 189, 18.7.2002, s. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/oj).

a zbierky predpisov. V nariadení Komisie o špecifikácii TSI pre OPE sa tiež stanovili súvisiace lehoty na vykonávanie.

Agentúra bola v auguste 2024 požiadaná, aby bližšie špecifikovala digitálne prostriedky pre ďalšiu komunikáciu. V rámci revízie špecifikácií TSI pre TAP a TAF plánovanej na rok 2025 sa medzitým spresnia aj digitálne prostriedky na komunikáciu týkajúcu sa riadenia kapacity, riadenia dopravy a prípravy vlakov.

- Prevádzkové predpisy Európskeho systému riadenia vlakov, návestné tabule a európske pokyny

Uskutočnila sa ďalšia harmonizácia prevádzkových predpisov spojených s rádiovou prevádzkou Európskeho systému riadenia vlakov (ďalej len „ETCS“) úrovne 2 a 3 bez prekrytia triedy B a traťového návestenia. Zmenami sa zaviedli nové prevádzkové predpisy, ako aj ďalšie predpisy, ktoré majú doplniť existujúce predpisy.

Nadviazala sa úzka spolupráca s príslušnými skupinami pre normalizáciu v oblasti harmonizovaných návestných tabúľ (optimalizovaných existujúcich a nových dodatočných). Dodatočné harmonizované návestné tabule boli začlenené do príslušných prevádzkových predpisov TSI pre OPE, pričom sa uvádza, kde návestné tabule ešte nie sú vymedzené.

V reakcii na potreby daného odvetvia sa zaviedla zmena európskeho pokynu.

c) Špecifikácie TSI pre INF a ENE

- Infraštruktúra

Rozšíril sa rozsah pôsobnosti špecifikácií TSI pre pevné zariadenia (najmä pre ENE a INF). Ak sa realizuje modernizácia, v prípade ktorej je vymedzené výkonnostné kritérium, v rámci geografickej oblasti systému modernizácie je teraz potrebné dosiahnuť úplný súlad s týmito špecifikáciami TSI. To nebol prípad predchádzajúcej povinnosti dosiahnutia súladu, ktorá bola len čiastočná. Cieľom daného opatrenia je urýchliť dosiahnutie súladu železničnej infraštruktúry so špecifikáciami TSI a prispieť k zlepšeniu interoperability železničných sietí, čím sa zabráni akýmkoľvek následným obmedzeniam v prevádzke vlakov.

V špecifikácii TSI pre ENE boli zavedené ďalšie ustanovenia umožňujúce nabíjanie trakčných batérií a používanie viacerých zberačov.

d) Špecifikácia TSI pre PRM

V roku 2023 bola obnovená požiadavka, aby notifikované orgány vykonávali kontroly na mieste s cieľom skontrolovať subsystémy infraštruktúry, aby sa zabezpečilo správne presadzovanie špecifikácie TSI pre PRM.

Zaviedli sa aj zmeny prevádzkových predpisov stanovených v nariadení Komisie o špecifikácii TSI pre PRM, napr. ak sa služba poskytuje len v časti vlaku, ktorá nie je prístupná pre používateľov invalidných vozíkov, musí sa poskytovať používateľom invalidných vozíkov v priestore pre invalidné vozíky bez akéhokoľvek príplatku, pokiaľ nie je nemožné službu v danom priestore poskytnúť. V prípade subsystémov „železničné koľajové vozidlá“ sa zaviedol signál na nájdenie dverí ako alternatíva k signálu otvárania dverí mimo vlaku. Ďalšou inováciou je možnosť upustiť od signálu zatvárania dverí, ak sú k dispozícii alternatívne

zariadenia (napr. svetelné clony, snímacie hrany), aby sa znížilo riziko zranenia cestujúcich a vlakového personálu.

Doplnilo sa tiež vymedzenie interoperabilného invalidného vozíka vhodného na prepravu vlakom. Opisujú sa v rámci neho vlastnosti invalidného vozíka, ktorý umožňuje cestujúcim plne využívať všetky funkcie železničných koľajových vozidiel určených pre používateľov invalidných vozíkov.

e) Kombinovaná doprava

V súvislosti s kombinovanou dopravou sa zmenili rôzne špecifikácie TSI[17]. Týmito zmenami, ktoré uľahčujú kodifikáciu tratí (TSI pre INF) podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/777[18], vozňov a intermodálnych nákladných jednotiek (ďalej len „INJ“), sa zavádzajú spoločné harmonizované predpisy pre prevádzku kombinovanej dopravy.

Nariadenie Komisie o špecifikácii TSI pre WAG obsahuje všeobecnú požiadavku týkajúcu sa zariadení na zabezpečenie jednotiek INJ, aby sa zaistilo ich riadne zabezpečenie počas prepravy s cieľom zabrániť strate alebo poškodeniu.

Do nariadenia Komisie o špecifikácii TSI pre OPE boli začlenené pravidlá o kontrolách zlučiteľnosti s trasou a súvisiace prevádzkové predpisy s cieľom zaistiť bezpečný a efektívny priebeh kombinovanej dopravy.

Cieľom zmien je celkovo uľahčiť kombinovanú dopravu stanovením transparentných pravidiel a požiadaviek na kodifikáciu tratí, vozňov a jednotiek INJ, ako aj na prevádzku kombinovanej dopravy. Pomôže to zlepšiť prevádzkovú efektívnosť a bezpečnosť kombinovanej dopravy a znížiť administratívne zaťaženie prevádzkovateľov.

3. Vykonávanie funkcií TSI pre TAP a TAF

Kľúčom k dosiahnutiu bezpapierovej železničnej dopravy je zavedenie železničných telematických aplikácií.

Revízia špecifikácií TSI pre TAF a TAP má byť dokončená v roku 2025. Zabezpečí sa tým súlad medzi spoločnými aspektmi pre nákladnú aj osobnú dopravu v rámci jednotného nariadenia o špecifikácii TSI pre telematiku, ktoré podporí zdieľanie údajov, pokiaľ ide o:

1. riadenie kapacity a dopravy, ako aj prípravu vlakov;
2. riadenie nákladných vozňov a ich prepravy;
3. predaj cestovných lístkov a informácie pre cestujúcich.

---

17 Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/106/).

18 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/777 zo 16. mája 2019 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry a o zrušení vykonávacieho rozhodnutia 2014/880/EÚ (Ú. v. EÚ L 139I, 27.5.2019, s. 312. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/).

Ďalším cieľom je posilniť úlohu agentúry ako orgánu pre telematické systémy a umožniť presadzovanie budúceho nariadenia o špecifikácii TSI pre telematiku uplatňovaním lehôt na vykonávanie spolu s rámcom monitorovania a posudzovania súladu pod dohľadom agentúry.

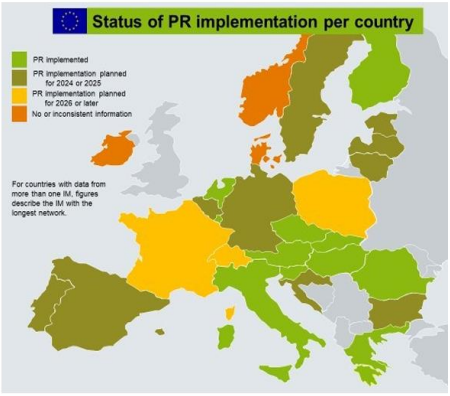
Do zavedenia právne záväzných lehôt vykonávania poskytujú hlavné plány základ pre vykonávanie telematických funkcií na úrovni odvetvia. V hlavných plánoch TSI pre TAP[19] a TSI pre TAF[20] vydaných v roku 2013 sa uvádza, že vykonávanie malo byť dokončené do roku 2020 v prípade bodu 3 a do roku 2021 v prípade bodov 1 a 2.

V článku 23 nariadenia (EÚ) 2016/796 sa vyžaduje, aby agentúra pomáhala Komisii monitorovať zavádzanie špecifikácií telematických aplikácií. Agentúra preto zostavuje a uverejňuje výročnú správu o pokroku pri vykonávaní funkcií stanovených v nariadeniach Komisie o špecifikáciách TSI pre TAP a TAF. V tejto správe je monitorovanie vykonávania kľúčových funkcií týkajúcich sa riadenia kapacity a dopravy zdôraznené v Table 1. Údaje o vykonávaní sú reprodukované pre manažérov infraštruktúry, nákladné železničné podniky a osobné železničné podniky zo správ agentúry o stave vykonávania TSI pre TAF a TAP z roku 2023[21].

Podľa platných hlavných plánov TSI pre TAF/TAP boli cieľové míľniky vykonávania funkcií podporujúcich riadenie kapacity stanovené na rok 2017 pre manažérov infraštruktúry a nákladné železničné podniky a na rok 2018 pre osobné železničné podniky.

Tabuľka 1: Vykonávanie kľúčových funkcií týkajúcich sa riadenia kapacity a dopravy

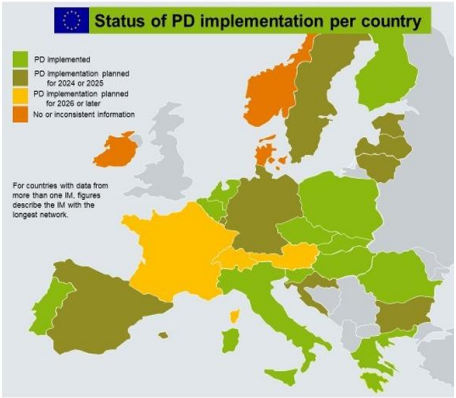
Legenda platná pre všetky mapy zobrazujúce stav vykonávania v jednotlivých krajinách: i) zelená – vykonané; ii) tmavozelená – vykonávanie plánované na rok 2024 alebo 2025; iii) žltá – vykonávanie plánované na rok 2026 alebo neskôr; iv) červená – žiadne alebo nekonzistentné informácie. V prípade krajín s údajmi od viac ako jedného manažéra infraštruktúry sa uvedené údaje týkajú manažéra infraštruktúry s najdlhšou sieťou.

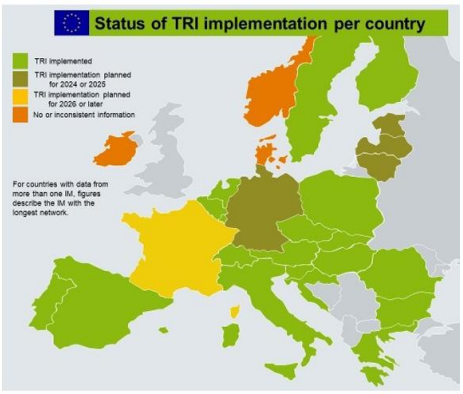
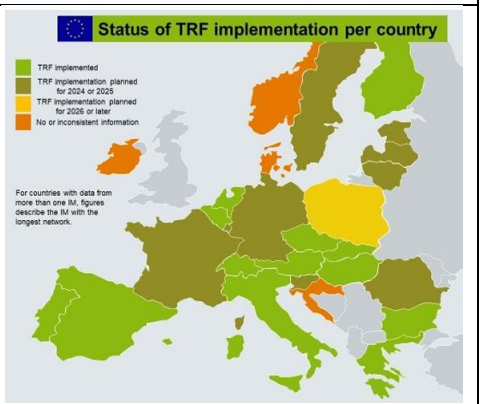
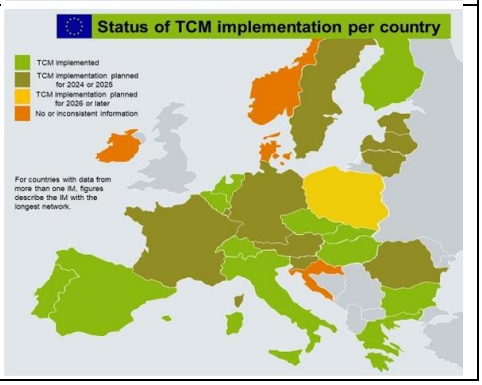
	Stav vykonávania	**Prognóza vykonávania pre manažérov infraštruktúry**
Riadenie kapacity		
Žiadosť o trasu (PR)	Manažéri infraštruktúry: vykonané na 43 % Nákladné železničné podniky: vykonané na 35 % Osobné železničné podniky: vykonané na 41 %	

19 https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/tap_master_plan_delivery_en_0.pdf.

20 https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/taf_tsi_master_plan_en_0.pdf.

21 Správy agentúry o stave vykonávania TSI pre TAF/TAP z roku 2023: https://www.era.europa.eu/system/files/2024-11/agency_s%202023%20report%20era-rep-114-impl-2023%20on%20taf%20tsi%20implementation%20-%20di.pdf.

	Stav vykonávania	Prognóza vykonávania pre manažérov infraštruktúry
Riadenie kapacity		
Údaje o trase (PD)	Manažéri infraštruktúry: vykonané na 51 % Nákladné železničné podniky: vykonané na 43 % Osobné železničné podniky: vykonané na 47 %	

	Stav vykonávania	Prognóza vykonávania
Riadenie dopravy		
Informácie o jazde vlaku (TRI)	Manažéri infraštruktúry: vykonané na 61 % Nákladné železničné podniky: vykonané na 51 % Osobné železničné podniky: vykonané na 56 %	
Informácie o plánovaní vlakov (TRF)	Manažéri infraštruktúry: vykonané na 49 % Nákladné železničné podniky: vykonané na 38 % Osobné železničné podniky: vykonané na 40 %	
Zostava vlaku (TCM)	Manažéri infraštruktúry: vykonané na 53 % Nákladné železničné podniky: vykonané na 48 % Osobné železničné podniky: vykonané na 48 %	

Hoci systémové oneskorenia mali vplyv na vykonávanie, treba poukázať na to, že v záväzkoch manažérov infraštruktúry, ktoré boli zozbierané v prieskume agentúry v roku 2022, sa zdôrazňuje skutočnosť, že väčšina funkcií podporujúcich riadenie kapacity a riadenie dopravy mala byť vykonaná a dokončená v rokoch 2024 a 2025, t. j. včas na obdobie platnosti cestovného poriadku na rok 2026.

4. Zavádzanie registrov (EVR, ERATV, RINF)

a) EVR

S cieľom zabezpečiť, aby bolo možné sledovať železničné vozidlá prevádzkované v jednotnom európskom železničnom priestore a zakresliť ich históriu, sa článkom 47 smernice (EÚ) 2016/797 zaviedli špecializované registre vozidiel. V smernici sa vyžaduje, aby každý členský štát viedol národný register vozidiel a sprístupnil ho príslušným zainteresovaným stranám vrátane agentúry. Vo vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2018/1614[22] sa stanovujú špecifikácie európskeho registra vozidiel (ďalej len „EVR“), ktorý má nahradiť európsky centralizovaný virtuálny register vozidiel (ďalej len „ECVVR“). To znamená, že namiesto decentralizovaných národných registrov vozidiel, ktoré sú prístupné prostredníctvom spoločného vyhľadávacieho a prekladového systému agentúry, bude teraz údaje o registrácii vozidiel centrálne hosťovať agentúra. Toto riešenie ponúka niekoľko výhod, pretože sa ním znižuje technická zložitosť a administratívne zaťaženie. Zároveň sa zvyšuje dostupnosť a kvalita údajov tým, že sa ním odstraňujú duplicitné záznamy.

Register EVR sa stal plne funkčným v novembri 2021. Do 25. júna 2024 prešlo z registra ECVVR na centrálne spravovaný systém EVR 17[23] z 25 dotknutých členských štátov a Nórsko. Francúzsko používa register EVR, ale jeho údaje sa neukladajú centrálne. Vzhľadom na to sa bude register ECVVR v záujme zabezpečenia kontinuity činnosti pravidelne používať až do ukončenia migrácie údajov. Celkovo je v registroch ECVVR/EVR zaznamenaných viac ako 1,2 milióna vozidiel (vrátane platných, pozastavených a vyradených vozidiel).

V tabuľke 2 je uvedený prehľad vozidiel s platným/aktívnym stavom zaznamenaným v ECVVR/EVR podľa typu vozidla (údaje získané v júni 2024). Očakáva sa, že vozidlá zahrnuté do ECVVR/EVR budú predstavovať 80 % alebo viac vozidiel.

---

22 Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/1614 z 25. októbra 2018, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES (Ú. v. EÚ L 268, 26.10.2018, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/).

23 Belgicko, Bulharsko, Česko, Grécko, Taliansko, Lotyšsko, Litva, Luxembursko, Holandsko, Rakúsko, Poľsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovinsko, Slovensko, Fínsko a Švédsko.

Tabuľka 2: Vozidlá s platnou registráciou zaznamenanou v ECVVR/EVR (jún 2024)

Kategória vozidiel	Počet vozidiel (platná registrácia)
Trakčné vozidlá – dieselový rušeň	11 287
Trakčné vozidlá – dieselový posunovací rušeň	6 108
Trakčné vozidlá – elektrický rušeň	14 623
Trakčné vozidlá – elektrický posunovací rušeň	602
Trakčné vozidlá – dieselová motorová jednotka	17 285
Trakčné vozidlá – elektrická motorová jednotka (okrem vysokorýchlostnej)	58 982
Trakčné vozidlá – elektrická motorová jednotka (vysokorýchlostná)	13 487
Trakčné vozidlá – rôzne	6 895
Trakčné vozidlá – špeciálne vozidlo	18 316
Trakčné vozidlá – prívesný vozeň zvláštneho určenia	2 540
Vozeň	637 260
Ťahané osobné vozidlá – vozidlá pre vnútroštátnu dopravu	30 855
Ťahané osobné vozidlá – klimatizované a tlakotesné vozne	4 834
Ťahané osobné vozidlá – služobné vozne	10 371
Celkový súčet	**833 445**

Zdroj: ECVVR/EVR

Rovnako ako v prípade iných registrov agentúry závisí spoľahlivosť údajov od toho, do akej miery sú poskytnuté informácie presné, úplné a aktuálne. To je dôležité najmä pri prepájaní/párovaní informácií z viacerých registrov.

b) ERATV

Podľa článku 48 smernice (EÚ) 2016/797 register ERATV[24] obsahuje údaje o povolených typoch vozidiel. Jeho spoločné technické špecifikácie sú stanovené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie 2011/665/EÚ[25] o Európskom registri povolených typov železničných vozidiel. Register ERATV, ktorého hostiteľom je agentúra, funguje od januára 2013. Údaje ERATV sa stávajú verejne dostupnými, keď ich predloží povoľujúci subjekt (vnútroštátne bezpečnostné orgány alebo agentúra).

Register ERATV je určený na použitie v kombinácii s inými registrami a databázami, najmä s registrami EVR (oddiel 4. a tejto správy) a RINF (oddiel 4.c tejto správy). Pri zápise vozidla do registra vozidiel sa musí uviesť zodpovedajúca identifikácia povoleného typu vozidla (alebo verzie či variantu) v ERATV (identifikačné číslo typu), ak je k dispozícii. Toto identifikačné číslo typu umožňuje získať technické charakteristiky vozidla z ERATV.

---

24 https://eratv.era.europa.eu/eratv.

25 Vykonávacie rozhodnutie Komisie zo 4. októbra 2011 o Európskom registri povolených typov železničných vozidiel (Ú. v. EÚ L 264, 8.10.2011, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/).

Register ERATV obsahuje viac ako 6 000 povolení pre typ. Rovnako ako v prípade iných registrov agentúry závisí spoľahlivosť údajov od toho, do akej miery sú poskytnuté informácie aktuálne a úplné. Agentúra nezodpovedá za informácie predložené a uverejnené v registri ERATV. Očakáva sa, že kvalita údajov bude vysoká, pretože poskytnuté údaje sa kontrolujú počas povoľovania vozidiel.

c) Register infraštruktúry (RINF)

Hlavným účelom registra RINF je sprístupniť charakteristiky siete železničnej infraštruktúry EÚ vo forme referenčnej databázy. Register RINF je tak hlavným IT nástrojom na opis charakteristík a spôsobilostí železničných sietí v celej Európe. Je stanovený v článku 49 smernice (EÚ) 2016/797 a upravený vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/777[26]. Elektronické spoločné používateľské rozhranie (CUI) tohto registra, ktoré zjednodušuje vyhľadávanie údajov o infraštruktúre, je verejne dostupné od marca 2015[27].

Do začiatku roka 2024 sa do databázy vložil aspoň jeden technický parameter pre približne 92 % železničných sietí členských štátov[28]. Od 1. januára 2021 sú pre traťové úseky a prevádzkové body povinné určité parametre; v súčasnosti sú dokončené na 78 % a 83 %.

Podobne ako pri iných databázach je užitočnosť založená na úplnosti údajov obsiahnutých v databáze.

Spoľahlivosť údajov RINF závisí od presnosti vstupov, za ktoré sú zodpovední manažéri infraštruktúry. Zistilo sa, že táto presnosť je premenlivá. Presnosť je rozhodujúca pre účinnosť databázy (návratnosť investícií) a pre železničné podniky pri plnení ich povinností, napr. pri kontrolách zlučiteľnosti vozidiel s trasou a pri agregácii tabuľky traťových pomerov.

5. Prípady neuplatňovania TSI

Komisia v období od 16. júna 2016 do 30. júna 2024 prijala 273 žiadostí o neuplatňovanie ustanovení TSI od členských štátov EÚ[29] a Nórska. Na obrázku 1 je znázornené ročné rozdelenie týchto prípadov. Za sedem (celých kalendárnych) rokov pred prijatím smernice (EÚ) 2016/797, t. j. v rokoch 2009 až 2015, bolo podaných 102 žiadostí o neuplatňovanie. Za sedem (celých kalendárnych) rokov od prijatia sa tento počet viac ako zdvojnásobil, pričom v rokoch 2017 až 2023 bolo predložených 228 žiadostí o neuplatňovanie. V tom istom období sa viac ako zdvojnásobil aj počet žiadostí, ktoré sa odvolávali na pokročilé štádium vývoja (z 80 na 169), zatiaľ čo počet žiadostí odôvodnených na základe hospodárskej životaschopnosti

---

26 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/777 zo 16. mája 2019 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry a o zrušení vykonávacieho rozhodnutia 2014/880/EÚ (Ú. v. EÚ L 139I, 27.5.2019, s. 312. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/).

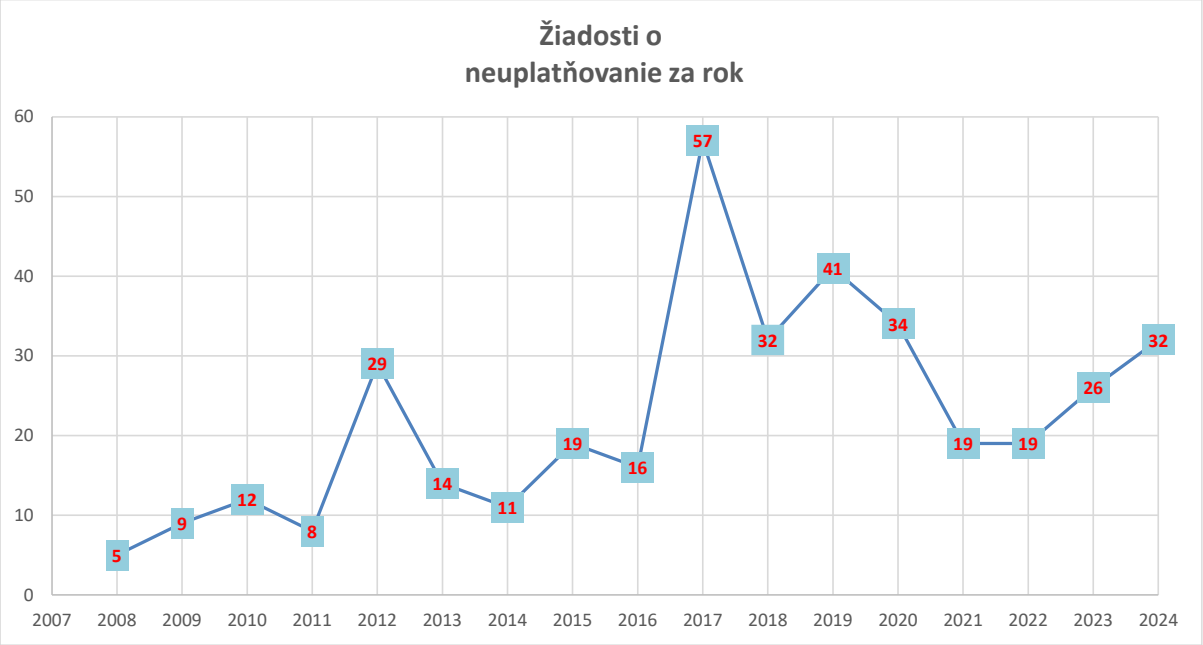
27 https://data-interop.era.europa.eu.

28 EÚ27 okrem Írska, Železničná agentúra Európskej únie, *Report on railway safety and interoperability in the EU 2024* (Správa o bezpečnosti a interoperabilite železníc v EÚ z roku 2024), Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2821/64343.

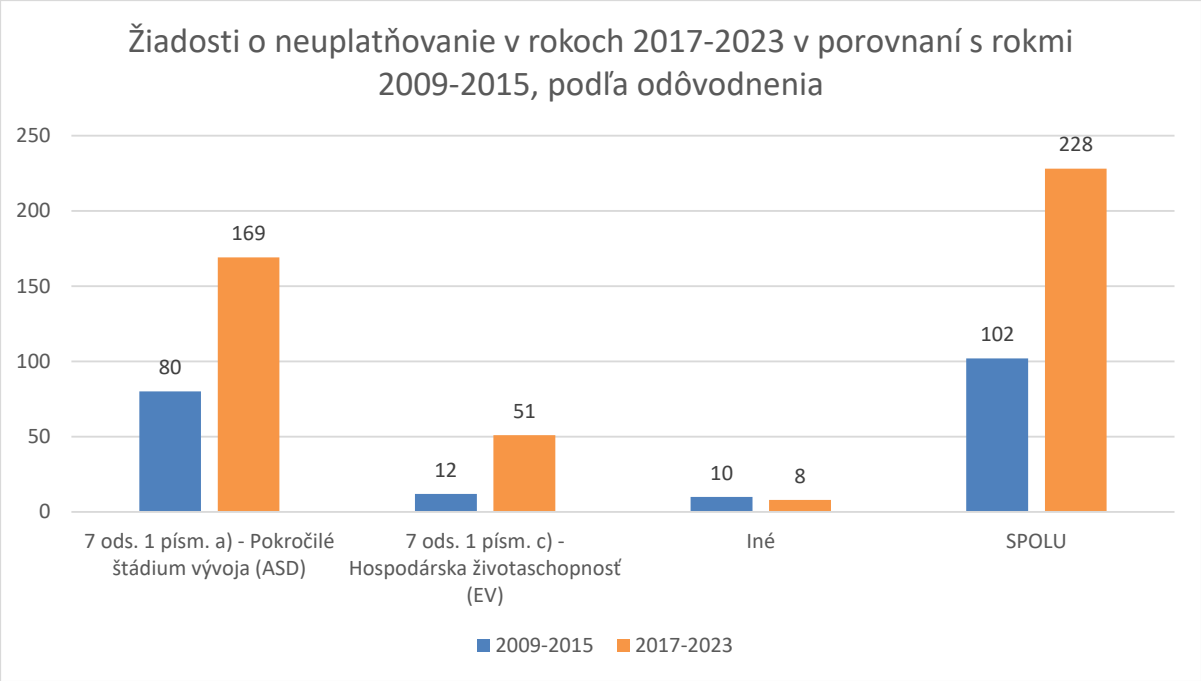
29 Vrátane Spojeného kráľovstva do roku 2021. Čísla zobrazujú údaje za celý rok 2016; tri z týchto 16 žiadostí o neuplatňovanie boli doručené pred nadobudnutím účinnosti štvrtého železničného balíka.

sa zvýšil štvornásobne (z 12 na 51 – pozri obr. 4). Ďalej sa za rovnaké obdobie šesťnásobne zvýšil počet žiadostí týkajúcich sa špecifikácie TSI pre CCS (z 25 na 163) (obr. 5). Tieto nárasty viedli k značnému zvýšeniu pracovného zaťaženia útvarov Komisie a agentúry, pokiaľ ide o spracovanie aplikácií a žiadostí odvolávajúcich sa na hospodársku životaschopnosť v súvislosti s vykonávacími rozhodnutiami Komisie.

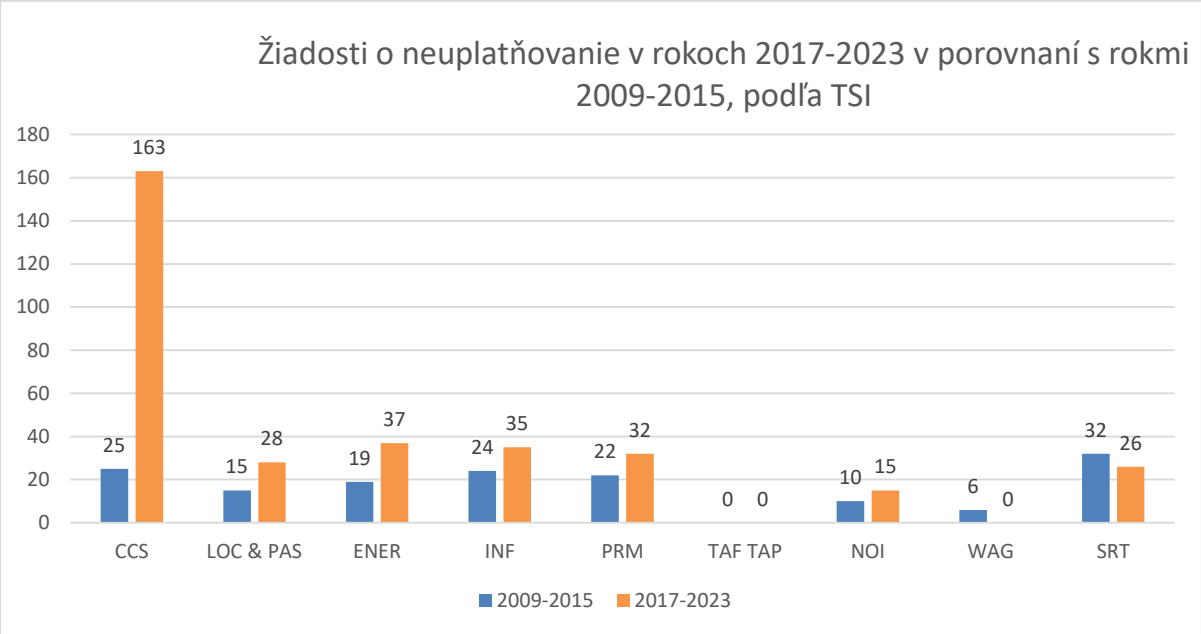
Od prijatia smernice (EÚ) 2016/797 sa väčšina prípadov týkala neuplatňovania komponentov TSI pre CCS (obr. 6). Nárast celkového počtu prípadov, žiadostí súvisiacich s CCS a žiadostí z dôvodu pokročilého štádia vývoja (obr. 7) dosiahol vrchol v rokoch 2017, 2019 a 2024. To sa zhoduje s prijatím štvrtého železničného balíka v roku 2016 a veľkých balíkov týkajúcich sa TSI v rokoch 2019 a 2023. Žiadosti o neuplatňovanie sa v jednotlivých členských štátoch líšia (obr. 8), čo je len čiastočne spôsobené rôznou veľkosťou vnútroštátnych železničných sietí.



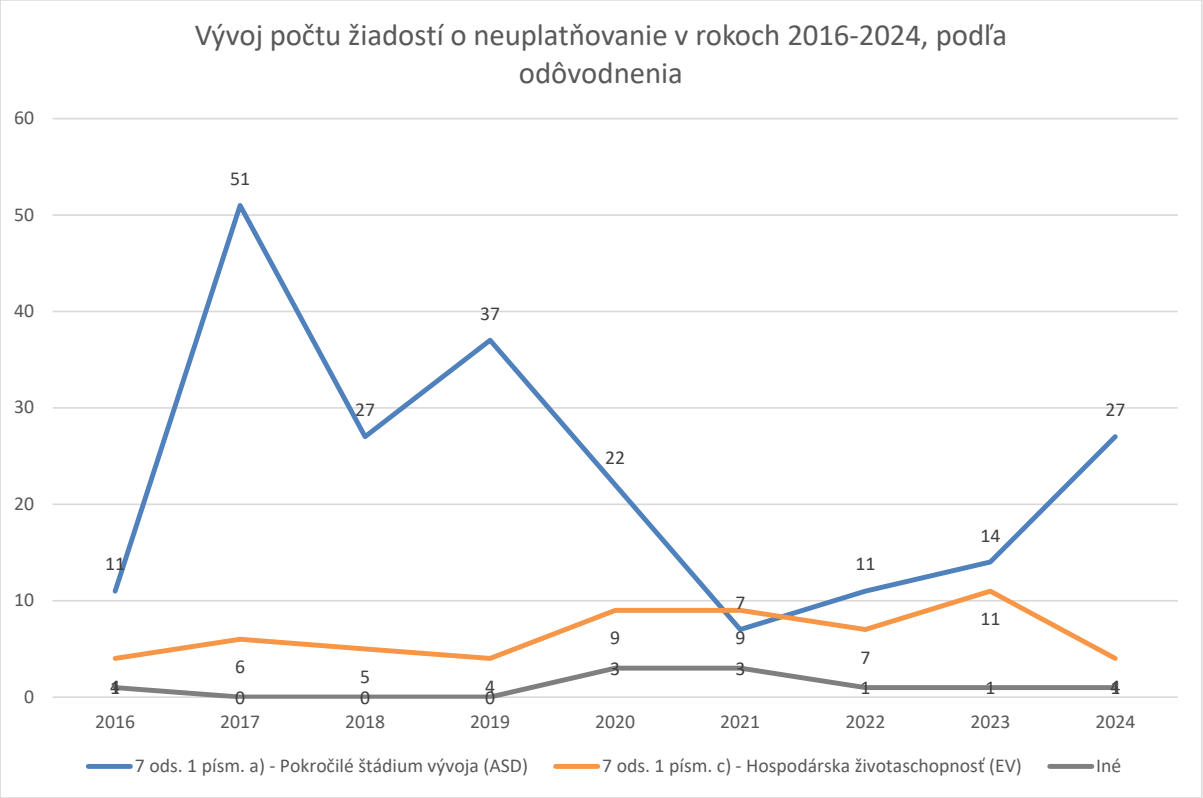
Obrázok 4: Žiadosti o neuplatňovanie v jednotlivých rokoch (2016 – 2024, pričom rok 2024 zahŕňa žiadosti podané do 30. júna)



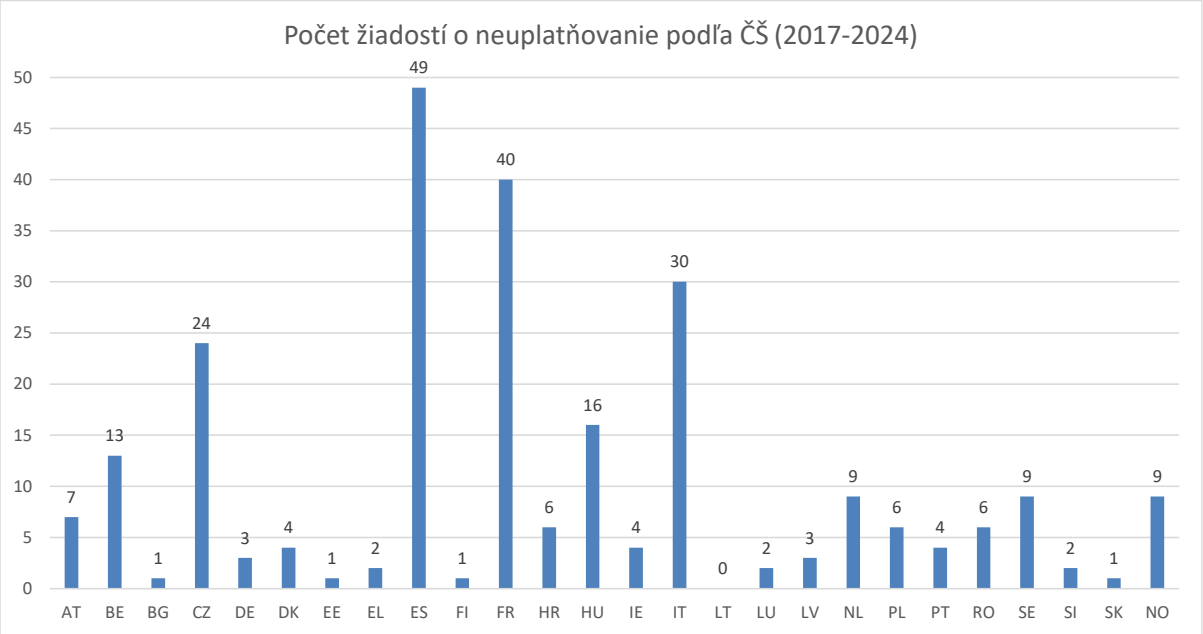
Obrázok 5: Žiadosti o neuplatňovanie v rokoch 2017 – 2023 v porovnaní s rokmi 2009 – 2015, podľa odôvodnenia



Obrázok 6: Žiadosti o neuplatňovanie v rokoch 2017 – 2023 v porovnaní s rokmi 2009 – 2015, podľa TSI



Obrázok 7: Žiadosti o neuplatňovanie podľa TSI a roku (2016 – 2024, pričom rok 2024 zahŕňa žiadosti podané do 30. júna)



Obrázok 8: Žiadosti o neuplatňovanie podľa členských štátov EÚ27 a Nórska (2017 – 2024, pričom rok 2024 zahŕňa žiadosti podané do 30. júna)

6. Rozhodnutia Železničnej agentúry Európskej únie (ERA): povolenia na uvedenie typov vozidiel a vozidiel na trh, schválenia traťového zariadenia ERTMS

Po nadobudnutí účinnosti štvrtého železničného balíka sa agentúra stala zodpovednou za povoľovanie uvádzania železničných vozidiel na trh. Ide najmä o rušne, osobné vozne a vozne. V prípade rušňov a osobných vlakov musia žiadatelia požiadať agentúru o povolenie, ak oblasť používania zahŕňa viac ako jeden členský štát. Ak je oblasť používania vozidla obmedzená na jeden členský štát, žiadatelia sa môžu rozhodnúť podať žiadosť buď agentúre alebo príslušnému vnútroštátnemu železničnému orgánu.

Agentúra do 30. júna 2024 prijala 7 825 žiadostí o povolenie vozidla vrátane 872 žiadostí o povolenie typu a 6 953 žiadostí o povolenie zahŕňajúce zhodu s typom (Table 3). Tieto počty zahŕňajú 198 žiadostí o predbežné zapojenie (11 žiadostí o povolenie týkajúce sa zhody s typom a 187 žiadostí o povolenie pre typ). V prípade vozidiel používaných len v jednom členskom štáte sa väčšina žiadateľov stále rozhodne požiadať o povolenie vnútroštátny orgán, avšak niektorí žiadatelia jednoducho využijú agentúru, čím plne využívajú výhody jedného kontaktného miesta pre všetky povolenia bez ohľadu na oblasť používania.

Tabuľka 3: Počet žiadostí o povolenie vozidla spracovaných agentúrou ERA a vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi od júna 2019 do júna 2024 (zdroj: jednotné kontaktné miesto)

	Agentúra ERA		**Vnútroštátny bezpečnostný orgán**	
	Počet žiadostí o povolenie	**Počet žiadostí o predbežné zapojenie**	**Počet žiadostí o povolenie**	**Počet žiadostí o predbežné zapojenie**
Povolenie zahŕňajúce zhodu s typom	6 942	11	4 383	13
Povolenia pre typ	685	187	1 174	235
Spolu	**7 627**	**198**	**5 557**	**248**
	7 825		**5 805**	

7. Rozhodnutia vnútroštátneho bezpečnostného orgánu: povolenie na uvedenie pevných zariadení do prevádzky vrátane traťového zariadenia ERTMS

Vnútroštátne bezpečnostné orgány sú zodpovedné za povoľovanie uvedenia pevných zariadení do prevádzky (subsystémy infraštruktúry, energie a traťového zariadenia riadenia – zabezpečenia a návestenia). Pred každou výzvou na predkladanie ponúk týkajúcou sa traťového zariadenia ERTMS však agentúra v rámci procesu schvaľovania traťového zariadenia ERTMS kontroluje, či sú zvažované technické riešenia plne v súlade s príslušnými špecifikáciami TSI, a teda plne interoperabilné.

V júni 2024 prebiehalo 125 žiadostí. Od roku 2019 bolo vydaných 19 schválení. 65 % žiadostí sa týka zariadení ETCS a 26 % zariadení globálneho systému pre mobilné komunikácie v železničnej prevádzke (GSM-R), pričom zvyšných 9 % sa týka úplných žiadostí ERTMS, t. j. ETCS aj GSM-R.

Vzhľadom na rozdielne spôsoby transpozície smernice (EÚ) 2016/797 vrátane príslušného článku 18 a následné rozdielne prístupy členských štátov k postupu vydávania povolení na uvedenie do prevádzky Komisia a agentúra v súčasnosti skúmajú, či je potrebné vydať ďalšie usmernenia na dosiahnutie harmonizovanejšieho prístupu.

8. Dohody o spolupráci uzavreté medzi agentúrou a vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi

Dohody o spolupráci sú dohody medzi agentúrou a vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi. Podporuje sa nimi včasné a komplexné vydávanie komplexných rozhodnutí agentúry, ktoré sa týkajú posudzovania súladu s európskymi aj vnútroštátnymi predpismi o bezpečnosti a interoperabilite. Existujú dva typy dohôd o spolupráci:

- povinné dohody o spolupráci s vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi,
- dobrovoľné dohody o spolupráci (tzv. dohody skupín expertov).

Pri povinných dohodách sa vychádza z článku 76 nariadenia (EÚ) 2016/796. Upravuje sa nimi spôsob rozdelenia úloh medzi agentúru a vnútroštátne bezpečnostné orgány pri vydávaní jednotných bezpečnostných osvedčení a povolení pre vozidlá. Patria sem podrobné ustanovenia o tom, ako vnútroštátne orgány denne spolupracujú s agentúrou pri rozhodnutiach o vydávaní jednotných bezpečnostných osvedčení a povolení pre vozidlá.

Dobrovoľné dohody o spolupráci skupín expertov navyše poskytujú právnu platformu na výmenu odborných znalostí a prideľovanie expertov vnútroštátnym bezpečnostným orgánom alebo agentúre s cieľom posúdiť konkrétne žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenia a povolenia pre vozidlá.

Agentúra podpísala dohody o povinnej spolupráci so všetkými 25 vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi v EÚ a s nórskym vnútroštátnym bezpečnostným orgánom. Uzavrela aj dohodu s vnútroštátnym bezpečnostným orgánom v Severnom Írsku o povoleniach pre vozidlá v rámci právomocí EÚ podľa dohody o vystúpení medzi EÚ a Spojeným kráľovstvom. Agentúra okrem toho podpísala dobrovoľné dohody o spolupráci s 18 vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi z EÚ[30], ako aj dohody so Švajčiarskom a s Nórskom.

9. Záver

Od prijatia smernice (EÚ) 2016/797 v máji 2016 sa dosiahol výrazný pokrok smerom k väčšej interoperabilite európskych železníc, čoho dôkazom sú revízie TSI z rokov 2019 a 2023, správa spoločných európskych železničných registrov zo strany agentúry ERA a dohody o spolupráci uzavreté medzi agentúrou a vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi. Prekážky však pretrvávajú. Napríklad nárast počtu žiadostí o neuplatňovanie ustanovení TSI, najmä v prípade ERTMS, poukazuje na ťažkosti s úplným vykonávaním TSI pre CCS. Registre v praxi trpia nízkou úrovňou digitalizácie. Rozdiely z hľadiska transpozície smernice (EÚ) 2016/797 a zostávajúce nezávislé povinnosti vnútroštátnych bezpečnostných orgánov pri výkone ich úloh súvisiacich s udeľovaním povolení pre železničnú sieť EÚ naďalej poukazujú na

[30] Belgicko, Dánsko, Nemecko, Estónsko, Írsko, Grécko, Španielsko, Francúzsko, Lotyšsko, Luxembursko, Maďarsko, Holandsko, Poľsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovensko, Fínsko a Švédsko.

vnútroštátne rozdiely, kde by bola potrebná väčšia harmonizácia s cieľom dosiahnuť efektívnosť siete a znížiť prevádzkové náklady v prospech európskych používateľov železníc a železničných odvetví.