ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2020/2228

ze dne 23. prosince 2020

o Evropském roku železnice (2021)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ([1]),

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ([2]),

v souladu s řádným legislativním postupem ([3]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Ve svém sdělení ze dne 11. prosince 2019 nazvaném „Zelená dohoda pro Evropu“ (dále jen „sdělení o Zelené dohodě pro Evropu“) představila Komise Zelenou dohodu pro Unii a její občany. Zelená dohoda pro Evropu je novou strategií růstu, jejímž cílem je transformovat Unii na spravedlivou a prosperující společnost s moderní a konkurenceschopnou ekonomikou efektivně využívající zdroje, která v roce 2050 nebude produkovat žádné emise skleníkových plynů a hospodářský růst v ní bude oddělen od využívání zdrojů.

(2) Evropská rada ve svých závěrech ze dne 12. prosince 2019 potvrdila cíl, aby Unie do roku 2050 dosáhla klimatické neutrality.

(3) Evropský parlament ve svém usnesení ze dne 15. ledna 2020 uvítal sdělení o Zelené dohodě pro Evropu a vyzval k tomu, aby se nezbytný přechod ke klimaticky neutrální společnosti uskutečnil do roku 2050.

(4) V souladu s cíli stanovenými ve sdělení o Zelené dohodě pro Evropu je třeba transformovat hospodářství Unie a přehodnotit politiky, zejména v oblasti dopravy a mobility. Na dopravu připadá čtvrtina skleníkových plynů produkovaných v Unii, což je podíl, který stále roste. K dosažení klimatické neutrality je nezbytné do roku 2050 emise z dopravy snížit o 90 %. Aby se doprava stala udržitelnou a intermodální, je třeba upřednostnit uživatele a nabídnout jim cenově dostupnější, dosažitelnější, zdravější, čistší a energeticky účinnější alternativy k dopravním prostředkům, na které byli doposud zvyklí, a podpořit ty, kdo již udržitelné způsoby dopravy, jako je chůze, cyklistika a veřejná doprava, používají.

(5) Podstatou Zelené dohody pro Evropu je urychlit přechod k udržitelné a inteligentní mobilitě za účelem řešení těchto problémů. Zejména by se měla značná část vnitrozemského nákladu, který se dnes ze 75 % přepravuje po silnici, přesunout na železnici a vnitrozemské vodní cesty. K dosažení tohoto přesunu jsou nutné značné investice, včetně investic uskutečněných v souvislosti s oživením hospodářství, a zásadní část těchto investic se bude týkat realizace transevropské dopravní sítě (TEN-T) a úsilí o zvýšení účinnosti koridorů pro železniční nákladní dopravu.

([1]) Úř. věst. C 364, 28.10.2020, s. 149.
([2]) Stanovisko ze dne 14. října 2020 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).
([3]) Postoj Evropského parlamentu ze dne 15. prosince 2020 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 17. prosince 2020.

(6) Železnice hraje zásadní úlohu coby hybná síla v dosažení klimatické neutrality do roku 2050. Jedná se o jeden z nejekologičtějších a energeticky nejúčinnějších druhů dopravy. Železnice je z velké části elektrifikována a emise CO_2 jsou mnohem nižší, než když se srovnatelná doprava uskutečňuje po silnici nebo letecky. Je jediným druhem dopravy, který od roku 1990 soustavně snižuje své emise skleníkových plynů a emise CO_2. Železnice kromě toho v období 1990 až 2016 snížila svou spotřebu energie a stále více využívá obnovitelné zdroje energie.

(7) Krize způsobená onemocněním COVID-19 zasáhla odvětví dopravy mimořádně tvrdě. Navzdory provozním a finančním omezením toto odvětví zachovalo zásadní propojení pro dopravu osob i pro přepravu základního zboží. To bylo možné zejména díky zaměstnancům, kteří nadále pracují za obtížných a nejistých podmínek. Strategická funkce, kterou železnice plnila během krize způsobené onemocněním COVID-19, poukázala na to, že vybudování jednotného evropského železničního prostoru, stanovené směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ([4]), je nezbytné jednak pro snazší zajištění dodávek základního zboží, jako jsou potraviny, léky a palivo, zejména za mimořádných okolností, a jednak pro dosažení cílů širší dopravní politiky.

(8) Propojením hlavních dopravních tras Unie s jejími okrajovými, horskými a odlehlými regiony a územími, a to i na regionální a místní úrovni, a zavedením a obnovením chybějících regionálních přeshraničních spojení přispívá železniční odvětví k sociální, hospodářské a územní soudržnosti na kontinentální, národní, regionální i místní úrovni. V odlehlých a venkovských oblastech je navíc často méně sítí, které zaručují poskytování základních služeb obyvatelstvu, a tyto sítě jsou méně rozvinuté. Okrajové regiony se často potýkají s dvojnásobně obtížnou situací, neboť mají venkovskou povahu a nacházejí se na okraji vnitrostátních sítí.

(9) Podíl osobní železniční přepravy na dopravě v Unii se od roku 2007 mírně zvýšil, ale podíl železniční nákladní dopravy klesl. Pro dosažení skutečně jednotného evropského železničního prostoru existuje stále mnoho překážek. Železniční odvětví někdy omezují mimo jiné zastaralé obchodní a provozní postupy, stárnoucí infrastruktura a kolejová vozidla a hlučné vagony. Aby mohla železnice plně realizovat svůj potenciál, bude třeba tyto překážky překonat a zároveň snižovat náklady, studovat unijní režimy, které by doplnily vnitrostátní mechanismy pro nediskriminační podporu poskytovanou provozovatelům železnic, a uspíšit inovace, což zároveň zajistí fungování vnitřního trhu, zvýší železniční provoz a dále zlepší již nyní vysokou úroveň bezpečnosti. Proto je třeba železniční odvětví dále posilovat, aby bylo pro cestující, zaměstnance i podniky atraktivnější.

(10) Ministři dopravy většiny členských států vyjádřili ve svém politickém prohlášení na neformální videokonferenci ministrů dopravy EU dne 4. června 2020 odhodlání podporovat evropskou agendu pro mezinárodní osobní železniční přepravu.

(11) Za účelem propagace železniční dopravy v souladu s cíli stanovenými ve sdělení o Zelené dohodě pro Evropu, a v souladu s cíli udržitelné a inteligentní mobility, by měl být rok 2021 vyhlášen Evropským rokem železnice (dále jen „Evropský rok“). Rok 2021 bude pro železniční politiku Unie důležitý, jelikož bude prvním úplným rokem, v jehož průběhu se budou v celé Unii provádět pravidla dohodnutá v rámci čtvrtého železničního balíčku, zejména pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících, snížení nákladů a omezení administrativní zátěže pro železniční podniky působící v celé Unii a o pověření Agentury Evropské unie pro železnice (ERA) dalšími úkoly, jejichž cílem je snížit technické překážky. V řadě členských států se zvyšuje zájem veřejnosti o železnici, včetně nočních vlakových spojů, o čemž svědčí popularita #DiscoverEU. Mezinárodní kulturní festival Europalia navíc svůj ročník 2021 věnuje vlivu železnice na umění a vyzdvihne výraznou úlohu vlakové dopravy v prosazování sociálních, hospodářských, průmyslových a ekologických změn. Evropský rok by měl přispět k celoevropské debatě o budoucnosti železnic.

([4]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32).

(12) Na úrovni Unie bude finanční příděl potřebný k provádění tohoto rozhodnutí zahrnovat odpovídající financování, které bude určeno v kontextu rozpočtového procesu pro rok 2021 v souladu s víceletým finančním rámcem na období let 2021 až 2027. Cílem by mělo být poskytnutí finančních prostředků ve výši nejméně 8 milionů EUR na provedení tohoto rozhodnutí od 1. ledna 2021 do 31. prosince 2022, aniž budou dotčeny pravomoci rozpočtového orgánu.

(13) Dojíždějící cestující představují 80 až 90 % všech cestujících na železnici. To znamená, že městské aglomerace významně přispívají k celkové výkonnosti osobní železniční dopravy. Inteligentní městská mobilita závisí na modernizaci a renovaci nedostatečně využívaných příměstských a regionálních tratí. Jen tak může mít nízký dopad na životní prostředí a přispívat k sociální a hospodářské soudržnosti.

(14) V průběhu Evropského roku by Komise měla uvažovat o zahájení studie proveditelnosti k vytvoření evropské značky na podporu zboží a výrobků přepravovaných po železnici s cílem motivovat podniky, aby přeorientovaly svou dopravu na železnici. Stejně tak by Komise měla zvážit zahájení studie proveditelnosti k zavedení indexu železničního propojení, jehož účelem by byla kategorizace podle úrovně integrace dosažené využíváním služeb na železniční síti.

(15) Úloha motivovaných pracovníků je nedocenitelná, neboť tito pracovníci zajišťují plynulost provozu. Aby mohlo železniční odvětví plně využít svého potenciálu, musí diverzifikovat své pracovní síly a zejména přilákat ženy a mladé pracovníky. Uvedenou politiku je třeba podporovat na všech institucionálních úrovních.

(16) Ke zvýšení přitažlivosti železniční dopravy je nutné, aby se služby zaměřovaly na uživatele a byly organizovány a navrženy tak, aby poskytovaly dobrou hodnotu, stálou spolehlivost, vynikající kvalitu služeb a atraktivní ceny.

(17) Jelikož cíle tohoto rozhodnutí, totiž podpory železniční dopravy jako udržitelného, inovativního, propojeného a intermodálního, bezpečného a cenově dostupného druhu dopravy a jako důležitého prvku udržování a rozvoje dobrých vztahů mezi Unií a sousedními zeměmi, jakož i zdůraznění evropského přeshraničního rozměru železniční dopravy a posílení přínosu železnice k ekonomice a průmyslu a pro společnost v Unii, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej vzhledem k nutné mezinárodní výměně informací a šíření osvědčených postupů v celé Unii může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto rozhodnutí rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

PŘIJALY TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Předmět

Rok 2021 se vyhlašuje „Evropským rokem železnice“ (dále jen „Evropský rok“).

Článek 2

Cíle

Obecným cílem Evropského roku je povzbudit a podpořit snahu Unie, členských států, regionálních a místních orgánů a dalších organizací o zvýšení podílu železnice na osobní a nákladní dopravě. Specifické cíle Evropského roku jsou:

a) propagovat železniční dopravu jako udržitelný, inovativní, propojený a intermodální, bezpečný a cenově dostupný způsob dopravy, zejména zdůrazněním role železnice:

   i) coby hybné síly, která výrazně pomůže dosáhnout do roku 2050 klimatické neutrality Unie,

   ii) coby pilíře účinné logistické sítě, která je schopna zaručit základní služby, a to i v případě neočekávaných krizí, a

   iii) coby způsobu dopravy, který má dosah na širší veřejnost, zejména na mladé lidi, mimo jiné tím, že prezentuje železnici jako sektor nabízející atraktivní pracovní příležitosti;

b) zdůraznit evropský a přeshraniční rozměr železniční dopravy, který sbližuje občany, umožňuje jim objevovat Unii v celé její rozmanitosti, podporuje socioekonomickou a územní soudržnost a přispívá k integraci vnitřního trhu Unie zejména tím, že zajišťuje lepší propojení v oblastech na jejích geografických hranicích a propojení s těmito oblastmi, i prostřednictvím regionálních přeshraničních tratí;

c) zvyšovat přínos železnice pro unijní hospodářství a průmysl, včetně přínosu pro její globální konkurenceschopnost, její obchod a společnost, zejména v aspektech týkajících se regionálního a místního rozvoje, udržitelného cestovního ruchu, vzdělávání, mládeže a kultury a zlepšení přístupnosti pro zdravotně postižené osoby nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace obzvláště se zřetelem k potřebám starších osob;

d) přispívat k propagaci železnice jako důležité součásti vztahů mezi Unií a sousedními zeměmi, vycházející ze zájmů a potřeb v partnerských zemích a z odborných znalostí v oblasti železniční dopravy v rámci Unie i mimo ni;

e) vycházet ze schopnosti železnice stimulovat kolektivní představivost, zejména prostřednictvím historie železnice a jejího kulturního dědictví, a připomínat tak přínos železnice při budování evropské prosperity a její úlohu při vývoji špičkových technologií;

f) propagovat atraktivitu železničních povolání, zejména tím, že zdůrazní poptávku po nových dovednostech a význam, který přikládá spravedlivým a bezpečným pracovním podmínkám, a řeší potřebu větší rozmanitosti pracovní síly;

g) podporovat klíčovou úlohu železnice v rámci mezinárodní přepravy cestujících na území Unie;

h) propagovat unijní síť nočních vlaků a podporovat iniciativy, které podtrhují jejich přeshraniční povahu, pomocí symbolů představujících Unii;

i) utvářet povědomí veřejnosti o možné úloze železnice v rozvoji udržitelného cestovního ruchu v Evropě;

j) podporovat klíčovou úlohu železnice v rámci udržitelné mobility mezi koncovými body, která spojuje jednotlivá centra a umožňuje jednoduše a bez problémů přecházet mezi různými druhy dopravy;

k) přispívat k provádění čtvrtého železničního balíčku a k vytváření povědomí o opatřeních, která jsou nutná k vybudování jednotného evropského železničního prostoru vycházejícího ze správně fungující transevropské dopravní sítě (TEN-T);

l) podněcovat diskusi o tom, jak modernizovat kolejová vozidla a jak dále rozvíjet železniční infrastrukturu a zvyšovat její kapacitu, aby bylo možné zajistit širší využívání přepravy cestujících a nákladů po železnici, a zdůrazňovat v této souvislosti význam spolupráce mezi provozovateli infrastruktury, výzkum a inovaci a úlohu společného podniku Shift2Rail zřízeného nařízením Rady (EU) č. 642/2014 ([5]);

m) propagovat akce a iniciativy zaměřené na šíření informací o právech cestujících využívajících železniční dopravu a podporovat spolupráci mezi všemi subjekty v železničním odvětví s cílem zlepšit poskytování informací zákazníkům a prodej jízdenek, mimo jiné nabídkou přímých přepravních dokladů a rozvojem nových digitálních dokladů pro více druhů dopravy, jakož i podávat v této souvislosti informace o současných výzvách, jako je nutnost výměny údajů mezi subjekty v železničním odvětví.

([5]) Nařízení Rady (EU) č. 642/2014 ze dne 16. června 2014 o zřízení společného podniku Shift2Rail (Úř. věst. L 177, 17.6.2014, s. 9).

Článek 3

Obsah opatření

1. Opatření, která mají být přijata za účelem dosažení cílů stanovených v článku 2, jsou úzce koordinována s probíhajícími činnostmi na podporu železniční dopravy. Tato opatření zahrnují následující činnosti na unijní, národní, regionální i místní úrovni, organizované v rámci partnerství nebo individuálně, a související se záměry Evropského roku:

a) iniciativy a akce na podporu diskuse, budování pozitivního obrazu železnice, zvyšování povědomí a snazšího zapojení občanů, podniků a veřejných orgánů s cílem zvýšit důvěru v železnici, zejména v návaznosti na krizi způsobenou onemocněním COVID-19, a propagovat přitažlivost železnice pro dopravu většího množství osob a zboží jakožto prostředku boje proti změně klimatu, a to prostřednictvím různých kanálů a nástrojů, včetně akcí v členských státech, a současně zdůrazňování bezpečnosti a pohodlí cestování po železnici;

b) iniciativy v členských státech na podporu využívání železniční dopravy v rámci pracovních cest a dojíždění ve veřejném i soukromém sektoru;

c) informační výstavy, inspirační, vzdělávací a osvětové kampaně, jakož i použití prezentačních a informačních vlaků, s cílem vybídnout cestující, spotřebitele a podniky ke změně chování a podnítit širokou veřejnost, aby se aktivně podílela na dosažení cílů v oblasti udržitelnější dopravy;

d) sdílení zkušeností a osvědčených postupů celostátních, regionálních a místních orgánů, občanské společnosti, podniků a škol, pokud jde o podporu využívání železnice a prosazení změny v chování na všech úrovních;

e) studie a inovační činnost a šíření jejich výsledků na evropské či vnitrostátní úrovni;

f) podpora projektů a sítí souvisejících s Evropským rokem, mimo jiné prostřednictvím sdělovacích prostředků, sociálních sítí a dalších on-line komunit;

g) partnerství a akce, například ty uvedené v příloze;

h) určování a prosazování osvědčených postupů s cílem vytvořit rovné podmínky pro nejrůznější druhy dopravy;

i) podpora projektů a činností s cílem zvyšovat povědomí veřejnosti o udržitelné mobilitě mezi koncovými body, která by zajišťovala bezproblémové cestování „od dveří ke dveřím“ v kombinaci s jinými způsoby dopravy, včetně aktivní dopravy a udržitelné a inteligentní logistiky;

j) propagování projektů a činností zaměřených na zvyšování povědomí o významu jednotného evropského železničního prostoru, zejména pokud jde o jeho probíhající provádění, akce, jež usnadňují mezinárodní cestování po železnici, a akce na poskytování informací cestujícím v digitální formě, jako je poskytování informací o nabídkách cest, cenách jízdenek a jízdních řádech v reálném čase, včetně těch poskytovaných nezávislými poskytovateli, které by umožnilo srovnání těchto nabídek, cen a jízdních řádů; a

k) propagování projektů a činností s ohledem na realizaci rozšířené, modernizované a interoperabilní železniční infrastruktury, včetně evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS), terminálů nabízejících možnost přechodu na jiný druh dopravy, jakož i a modernizovaných kolejových vozidel.

2. Komise zváží možnost zahájit v průběhu Evropského roku:

a) studii proveditelnosti k vytvoření evropské značky na podporu zboží a výrobků přepravovaných po železnici s cílem motivovat podniky, aby přeorientovaly svou dopravu na železnici; a

b) studii proveditelnosti k zavedení „indexu železničního propojení“, jehož účelem by byla kategorizace podle úrovně integrace, dosažené využíváním služeb v železniční síti, jež by poukázala na potenciál železnice konkurovat jiným druhům dopravy.

Do 31. března 2021 Komise informuje Evropský parlament a Radu o svých plánech.

3. Orgány a subjekty Unie, jakož i členské státy, a to na unijní i vnitrostátní úrovni, mohou při podpoře činností uvedených v odstavci 1 odkazovat na Evropský rok a používat jeho vizuální identitu.

Článek 4

Koordinace na úrovni členských států

Za organizaci účasti na Evropském roce na vnitrostátní úrovni odpovídají členské státy. Zajišťují koordinaci příslušných činností na vnitrostátní úrovni a jmenují kontaktní osoby členských států, které zajišťují koordinaci na úrovni Unie.

Článek 5

Koordinace na úrovni Unie

1. Komise pravidelně svolává zasedání kontaktních osob členských států za účelem koordinace řízení Evropského roku. Tato zasedání rovněž slouží k výměně informací o provádění Evropského roku na unijní a vnitrostátní úrovni. Zástupci Evropského parlamentu se mohou těchto zasedání účastnit jako pozorovatelé.

2. Při koordinaci Evropského roku na úrovni Unie se uplatňuje průřezový přístup s cílem vytvořit synergie mezi jednotlivými programy a iniciativami Unie, které zajišťují finanční podporu projektům v oblasti železniční dopravy nebo projektům s ní souvisejícím.

3. Komise svolává pravidelná zasedání zúčastněných stran a zástupců organizací či subjektů působících v oblasti železniční dopravy, včetně stávajících mezinárodních sítí, příslušných nevládních organizací, univerzit a technologických center, jakož i zástupců mládežnických organizací a komunit, a organizací zastupujících osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, s cílem poskytnout jim pomoc při provádění Evropského roku na úrovni Unie.

4. Pokud na to budou finanční prostředky, může Komise pořádat výzvy k předkládání návrhů a projektů, které mohou získat podporu za vynikající příspěvek k cílům Evropského roku.

Článek 6

Mezinárodní spolupráce

Pro účely Evropského roku spolupracuje Komise v případě potřeby s příslušnými mezinárodními organizacemi, přičemž dbá na to, aby byla účast Unie viditelná.

Článek 7

Sledování a hodnocení

Do 31. prosince 2022 předloží Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu o provádění, výsledcích a celkovém hodnocení iniciativ stanovených v tomto rozhodnutí. Komise stanoví za účelem vyhodnocení těchto iniciativ klíčové ukazatele výkonnosti. Tyto klíčové ukazatele budou stanoveny v uvedené zprávě. Členské státy poskytnou Komisi pro účely vypracování uvedené zprávy informace o činnostech, za něž odpovídají.

Článek 8

Vstup v platnost

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

V Bruselu dne 23. prosince 2020.

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda	*předseda*
D. M. SASSOLI	M. ROTH

PŘÍLOHA

PARTNERSTVÍ A AKCE

V této příloze je uveden tento orientační seznam partnerství a akcí spojených s Evropským rokem:

1. partnerství s filmovými festivaly po celé Evropě s cílem zdůraznit silné zakotvení železnice v kinematografických dílech;
2. spolupráce s evropskými železničními muzei a stávajícími kulturními akcemi, jako jsou filmové festivaly a umělecké výstavy;
3. partnerství s Agenturou ERA s cílem poukázat na:
   a) výsledky činnosti železničního odvětví v Evropě,
   b) know-how subjektů činných v železničním odvětví, a zejména železničářů,
   c) přínos železnice z hlediska bezpečnosti a ochrany životního prostředí, a
   d) kariérní příležitosti v železničním odvětví pro studenty středních a vysokých škol a učně;
4. mobilní vlakové výstavy na území Unie, které mají informovat veřejnost o cílech Evropského roku a poukázat na atraktivitu celé řady jeho poselství;
5. poskytování průkazu Interrail mladým lidem, zejména v rámci programu Erasmus nebo v rámci soutěží s cílem rozšířit dosah Evropského roku.
6. využití nádraží jako uměleckých prostor, míst setkávání v rámci měst a ekonomických, kulturních a občanských center a využití železničních muzeí s cílem zprostředkovat poselství Evropského roku.