

UNIVERZITA KARLOVA

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut Mezinárodních studií

Katedra německých a rakouských studií

Diplomová práce

2022

Bc. Marek Zajíc

UNIVERZITA KARLOVA

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut Mezinárodních studií

Katedra německých a rakouských studií

**Srovnání liberalizace trhu železniční osobní
dopravy na příkladu České republiky a Rakouska**

Diplomová práce

Autor práce: Bc. Marek Zajíc

Studijní program: Balkánská, euroasijská a středoevropská studia

Vedoucí práce: doc. PhDr. Tomáš Nigrin, Ph.D.

Rok obhajoby: 2022

Prohlášení

1. Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracoval samostatně a použil jen uvedené prameny a literaturu.
2. Prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného titulu.
3. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna pro studijní a výzkumné účely.

V Praze dne 3. 5. 2022

Bc. Marek Zajíc

Bibliografický záznam

ZAJÍC, Marek. *Srovnání liberalizace trhu osobní železniční dopravy na příkladu České republiky a Rakouska*. Praha, 2022. Diplomová práce. Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut Mezinárodních studií, Katedra německých a rakouských studií. Vedoucí práce doc. PhDr. Tomáš Nigrin, Ph.D.

Rozsah práce: 116 525 znaků (včetně mezer)

Anotace

Tato diplomová práce se zabývá srovnáním liberalizace trhu osobní železniční dopravy na příkladu České republiky a Rakouska. Vyjma rešerše použitých zdrojů a literatury je základem diplomové práce zasazení tématu do legislativního rámce Evropské unie, v jehož limitech se liberalizace jednak v České republice, jednak v Rakousku odehrává. Liberalizace trhu osobní železniční dopravy je založena na čtyřech železničních balíčcích, přičemž vyplývající směrnice a nařízení jsou dále implementovány do národních legislativ obou uvedených států. Z předkládané práce vyplývá, že oba státy k liberalizaci přistupují odlišně, přičemž vývoj v obou státech je doplněn o potenciální hrozby a příležitosti vyplývající z plné liberalizace trhu osobní železniční dopravy.

Annotation

The aim of the following diploma thesis is the comparison of the liberalisation of the passenger rail transport market using the example of the Czech Republic and Austria. Apart from a search of the sources and literature used, the thesis is specifically concerned with the inclusion of the topic into the legislative framework of the European Union, within the limits of which liberalisation occurs both in the Czech Republic and in Austria. The liberalisation of the rail passenger market is based on four railway packages, considering the resulting directives and regulations are further implemented into the national legislation of both countries. The conclusion of the thesis shows that the two countries have different approaches to liberalisation, while the development in both countries is threatened by a potential risk and opportunities arising from the full liberalisation of the passenger rail transport market.

Klíčová slova

osobní železniční doprava, liberalizace, Evropská unie, Rakousko, Česká republika, trh, legislativa

Keywords

railway passenger transport, liberalisation, the European Union, Austria, the Czech Republic, market, legislation

Title/název práce

Srovnání liberalizace trhu železniční osobní dopravy na příkladu České republiky a Rakouska

Comparison of the liberalisation of the railway passenger transport market on the example of the Czech Republic and Austria

Poděkování

Rád bych poděkoval doc. Tomášovi Nigrinovi, který mi při psaní diplomové práce poskytoval cenná doporučení. Dále bych rád poděkoval Marii, která mne podporuje za každé situace a ve chvílích, kdy to není právě snadné.

Obsah

1. Úvod	2
2. Specifika procesu liberalizace v osobní železniční dopravě	11
3. Evropský legislativní a strategický rámec osobní železniční dopravy	16
4. Liberalizace osobní železniční dopravy v ČR a v Rakousku	33
5. Srovnání procesu liberalizace osobní železniční dopravy v ČR a v Rakousku.....	54
6. Příležitosti a hrozby plné liberalizace.....	58
7. Závěr.....	62
Použitá literatura a další zdroje	68

1. Úvod

Diplomová práce na téma Srovnání liberalizace trhu osobní železniční dopravy na příkladu České republiky a Rakouska si klade za cíl analyzovat vývoj liberalizace osobní železniční dopravy v České republice a v Rakousku v kontextu legislativního rámce Evropské unie. Součástí analýzy je pak především komparace strategií obou srovnávaných zemí z hlediska procesu a výsledků liberalizace, včetně jejich dopadů na počet přepravených osob a na efektivitu financování.

Téma jsem si vybral, protože koresponduje s mou dosavadní pracovní praxí, kdy se již osmým rokem pohybuji v oblasti železniční dopravy, přičemž mám zkušenosti jak s prací pro společnost zabývající se nákladní dopravou, tak s pracovní činností pro osobní železniční dopravce. Téma je zároveň zajímavé, aktuální a důležité, přičemž se dotýká celého evropského prostoru. Zasahuje nejen do oblasti samotné dopravní dostupnosti, která je důležitým faktorem kvality života v regionech, ale rovněž do oblasti ochrany životního prostředí ve vztahu k dopravě, nebo do oblasti politiky zaměstnanosti a trhu práce, což jsou aktuálně jedny z nejvíce reflektovaných témat ve společnosti.

Osobní železniční doprava má svá specifika, která výrazně ovlivňují fungování jejího trhu. Doprovází ji vysoké náklady, kolísavost poptávky nejen během roku, ale také v průběhu týdne a v průběhu jednotlivých dní. Tyto skutečnosti v kombinaci s další tuzemskou i zahraniční konkurencí letecké a osobní automobilové dopravy pak značně omezují fungování volného trhu, aniž by nedošlo ke snížení dostupnosti a kvality služeb.

Železniční síť osobní dopravy Evropské unie je jednou z nejhustších železničních sítí na celém světě. V počtu kilometrů je na úrovni americké železniční sítě a je 1,5krát delší než síť v Číně a 2,3krát delší než ruská železniční síť.¹ Pro Evropskou unii představuje významný způsob osobní i nákladní přepravy. Její absolutní posílení, ale také posílení jejího podílu především v konkurenci s leteckou a silniční dopravou je zároveň jedním z nástrojů dosahování environmentálních cílů na úrovni Evropské unie i jejich jednotlivých členských států. Vedle toho spočívá významný přínos železniční dopravy také v tom, že může být na rozdíl od silniční nebo letecké dopravy provozována v souladu s dalšími cíli Evropské

¹EUROSTAT. *Total length of railway lines* [online]. Brussels: Eurostat, 2021 [cit. 2022-04-12]. Dostupné z: <https://data.europa.eu/data/datasets/xwbw5fk9oybrockaz82g?locale=en>.

unie, jako je například zajištění bezpečnosti dopravy nebo zajištění plynulosti provozu. I přes tyto nesporné výhody je však nutné, aby byla železniční doprava provozována efektivně, tedy bez ztrát, a pro její uživatele rovněž s odpovídající dostupností a v odpovídající kvalitě.

Historicky se železnice, a především její infrastruktura, na národní úrovni dnešních členských států Evropské unie vyvíjela odlišně. Z toho důvodu se i dnes v rámci dopravní politiky a infrastruktury železniční dopravy v Evropské unii potkávají železniční systémy jednotlivých členských států EU, které se v mnoha aspektech odlišují. Kromě rozdílných provozních předpisů a technických norem byla výchozí situace liberalizace železniční dopravy postavena na mnoha odlišnostech, jako je například existence různých rozchodů kolejí, ale také osových vzdáleností kolejí, existence pěti různých napájecích systémů ve střídavé elektrické trakti a třech napájecích systémů v elektrické trakti stejnosměrné, nebo například více než 20 typů vlakových zabezpečovačů a podobně.² Vytvořit jednotný evropský železniční prostor se tak stalo jednou z priorit Evropské unie a k jejímu dosažení byl již v 90. letech 20. století zahájen proces řešení interoperability železničního systému a odstraňování bariér plynulé dopravy mezi státy Evropské unie s cílem sblížení železničních systémů jednotlivých členských států a zajištění kompatibility. Výsledkem tohoto úsilí má být celounijní fungující konkurenceschopná železniční síť, zvýšení efektivity (nejen) osobní železniční dopravy a zajištění její revitalizace.

Vzhledem k významnosti osobní železniční dopravy, k cílům jednotlivých členských států EU, k cílům Evropské unie jako celku, ale také vzhledem k regionálním specifickým jednotlivých členských států a regionů není liberalizace jednoduchou záležitostí a segment nelze ponechat „neviditelné ruce trhu“, aniž by to nemělo negativní vliv na dostupnost a kvalitu poskytovaných služeb. Hlavními nástroji v tomto úsilí na úrovni Evropské unie jsou především čtyři železniční balíčky, z nichž poslední vstoupil v platnost v roce 2021.

Dopravní politika je jednou z nejdůležitějších společných politik Evropské unie a kořeny společné strategie v této oblasti spadají až do 50. let 20. století, kdy se společná dopravní politika stala přímou součástí zakládajících smluv Společenství.³ Dopravní politika

²SEIDENGLANZ, Daniel. *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*. 1. vyd. [Brno]: Masarykova univerzita, 2006. 82 s. ISBN 80-210-4221-4.

³GIORGI, Liana. *European transport policy-a historical and forward looking perspective* [online]. 2002 [cit. 2022-04-12]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/266408556_European_transport_policy-a_historical_and_forward_looking_perspective.

již tehdy sehrávala významnou roli v propojování evropských států a v odstraňování hranic mezi nimi. Jejím cílem bylo především zajistit udržitelný rozvoj, rozšířit dopravní síť a posílit mezinárodní spolupráci, což v následujících desetiletích nevedlo k žádnému významnému posunu. Vytvoření volného trhu v této oblasti doporučila až v roce 1985 Bílá kniha s názvem „Dokončení vnitřního trhu“, která tak vymezila základní směry společné dopravní politiky Evropské unie.⁴

I když je obecně v rámci celé Evropské unie podporována železniční doprava jako šetrný způsob veřejné dopravy (především ve srovnání s automobilovou a leteckou dopravou), politické priority se mohou v jednotlivých státech lišit a jsou silně ovlivněny politickými cykly. Z tohoto hlediska se tak stanoviska k tématu liberalizace železniční dopravy napříč Evropou liší, což se následně odráží rovněž v míře liberalizace a v postupu zavádění liberalizačních kroků v jednotlivých členských zemích.

Rozdíly v procesu liberalizace, které v současné době postupně smývá pokročilá implementace legislativního rámce, byly patrné od počátku 90. let až do současnosti, kdy například v jednu chvíli Německo nebo Švédsko již realizovalo řadu výběrových řízení, a naopak na Slovensku nebo v Maďarsku se trh osobní železniční dopravy významně neměnil⁵. Mimo jiné i z tohoto důvodu je vstup soukromých dopravců na trh riskantní, neboť jeho fungování je ve velké míře závislé na politických zásadách a fázi politického cyklu.

I přes snahu liberalizace osobní železniční dopravy Evropská unie neusiluje o liberalizaci úplnou a předpokládá existenci státního monopolu v oblasti železniční infrastruktury, aby bylo zajištěno konkurenční prostředí pro poskytování dopravních služeb s pozitivními efekty ve formě nižších cen a vyšší kvality služeb pro cestující, včetně vyšší bezpečnosti dopravy.

⁴*Bílá kniha o dokončení vnitřního trhu*. Brussels: EUR-LEX, 1985.

⁵ŽELPAGE. Volby a podpora veřejné dopravy – ŽelPage. (2006) Dostupné online z: www.zelpage.cz.

1.1. Cíle práce

Hlavním cílem diplomové práce, který je dále členěn na cíle dílčí, je komparativní analýza liberalizace trhu osobní železniční dopravy v České republice a v Rakousku. Prvním z dílčích cílů je pak analyzovat legislativní rámec v oblasti osobní železniční dopravy a její liberalizace, a to na úrovni Evropské unie, České republiky, ale také Rakouska, které bylo vybráno pro komparaci zkoumané oblasti s Českou republikou. Tato část práce je zároveň základem pro další analýzy a objektivizaci závěrečných zjištění.

Dalším dílčím cílem je zmapovat vývoj procesu liberalizace osobní železniční dopravy v České republice od roku 1990 až do současnosti, tzn. od doby po pádu komunistického režimu až do roku 2021.

Dalším dílčím cílem práce je zmapování procesu liberalizace osobní železniční dopravy v Rakousku a na základě analýzy v obou vybraných zemích, tedy v ČR a Rakousku, provedení komparace obou zemí, resp. jejich přístupů k liberalizaci osobní železniční dopravy, a fází procesu liberalizace.

Nedílnou součástí práce je rovněž identifikace a objektivizace hrozeb a příležitostí plynoucích z absolutní liberalizace osobní železniční dopravy v Evropské unii, především pak v České republice, a to na základě zjištění z provedených analýz včetně komparativní analýzy.

1.2. Členění práce

První část práce zahrnuje vymezení samotného předmětu výzkumu prostřednictvím stanoveného hlavního cíle a cílů dílčích a metodologický přístup, zahrnující použité metody analýzy a zdroje jejich dat. Druhá část práce představuje teoretická východiska diplomové práce, zahrnující informace k přiblížení daného tématu, především pak přístupy k liberalizaci železniční dopravy v obecné rovině, které jsou v praktické části práce dále aplikovány na konkrétní případy komparovaných států.

Třetí, již praktická část diplomové práce se zaměřuje na evropský legislativní a strategický (koncepční) rámec osobní železniční dopravy a předkládá jeho vývoj od 90. let 20. století do současnosti.

Čtvrtá část práce se pak věnuje analýze vývoje procesu liberalizace osobní železniční dopravy ve dvou vybraných členských státech Evropské unie, a to v České republice

a v Rakousku, především se pak věnuje procesu transformace původně jednoho železničního celku na dopravce a tzv. manažera infrastruktury a zhodnocení vstupu soukromých dopravců na železniční trh. Kapitola zahrnuje rovněž stručná doporučení pro oba sledované státy vyplývající z aktuální situace na trhu osobní železniční dopravy a z fáze procesu liberalizace.

Poslední část práce je věnována zhodnocení a komparaci strategií obou vybraných států v oblasti liberalizace osobní železniční dopravy, což je provedeno prostřednictvím dalších faktorů, jako je například objem osobní železniční dopravy a podíl veřejných zdrojů na jejím financování. Tato část diplomové práce zahrnuje dále výčet a zhodnocení hrozeb a příležitostí liberalizace osobní železniční dopravy v kontextu evropské dopravní politiky a bariéry procesu liberalizace v České republice a v Rakousku.

V samotném závěru diplomové práce jsou ve vazbě na cíle práce shrnuta a diskutována hlavní zjištění, která byla v průběhu jejího zpracování provedena.

1.3. Metody sběru a práce s daty a informacemi

Práce je založena především na kvalitativní analýze dat, jejímž základním nástrojem sběru dat je tzv. desk research, založený na rešerši a zpracování sekundárních, tzn. již existujících, dat.⁶ Výsledná rešerše pro zpracování diplomové práce zahrnuje soupis literatury na dané téma z českých i zahraničních zdrojů, především pak právních norem, strategických a koncepčních dokumentů na úrovni ČR i EU, ale také monografií a článků v odborných časopisech a dalších zdrojů, které jsou uvedeny v samostatné kapitole v závěrečné části práce.

Práce s literaturou, při níž byly využívány české i zahraniční zdroje dat a informací, je ovlivněna především skutečností, že železniční doprava je od počátku 90. let předmětem reformy ze strany Evropské unie, která ji postupně prostřednictvím svých legislativních aktů a nelegislativních dokumentů ošetřuje a směřuje ke stanoveným cílům. Unijní směrnice a nařízení a další strategické dokumenty jsou tak základními zdroji informací v oblasti doporučení a požadavků na vývoj osobní železniční dopravy v České republice i v Rakousku. S výjimkou některých dokumentů, které byly přijaty v rámci EU ještě před vstupem České republiky do EU, jsou dokumenty dostupné online a v českém jazyce.

⁶K metodě desk research například JANDOUREK, Jan. *Úvod do sociologie*. Vyd. 2. Praha: Portál, 2009. 231 s. ISBN 978-80-7367-644-5.

Legislativní a další nelegislativní dokumenty na úrovni Evropské unie, které se přímo dotýkají liberalizace osobní železniční dopravy, zahrnují především evropská nařízení⁷ a směrnice⁸, které jsou vydávány samostatně, nebo seskupeny celkem do čtyř železničních balíčků, a které jsou v souladu s dalšími strategickými a koncepčními dokumenty legislativní i nelegislativní povahy. Na úrovni Evropské unie se jedná především o doporučující bílé knihy⁹ a zelené knihy¹⁰.

Vedle analýzy legislativního rámce a strategických dokumentů, které udávají směr vývoje osobní železniční dopravy, jsou v diplomové práci využity další zdroje dat a informací, které se zaměřují na skutečnou situaci v obou zkoumaných členských státech EU, tedy v ČR i v Rakousku. Zde jsou využívány právní normy na úrovni členských států, implementující relevantní unijní směrnice, ale i další právní akty a strategické dokumenty, které se týkají především institucionálního zajištění železniční dopravy. Na úrovni České republiky se jedná například o zákon o drahách, nebo o zákon o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře¹¹. Kromě právních norem jsou důležitými zdroji informací na národní úrovni také strategické a koncepční dokumenty, zahrnující národní strategie vydávané ve většině případů ústředními orgány státní správy, v České republice pak na úrovni ministerstva dopravy a ministerstva pro místní rozvoj.

Čerpání informací z právního rámce a strategických dokumentů v oblasti liberalizace osobní železniční dopravy je doplněno prací s monografiemi a odbornými články, které mapují skutečný vývoj v osobní železniční dopravě, včetně jeho souladu

⁷Viz Council Directive 95/19/EC of 19 June 1995 on the allocation of railway infrastructure capacity and the charging of infrastructure fees; Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004; Nařízení Evropského parlamentu a Rady 2004/881/ES ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (nařízení o agentuře); Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU.

⁸Více viz Směrnice 91/440/EHS, o rozvoji železnic Společenství; Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství; Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii.

⁹Více viz Evropská komise (2011). *Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*; Evropská komise (2001). *Transport Policy for 2010: Time to Decide – White Paper*.

¹⁰Evropská komise. *Zelená kniha TEN-T: přezkum politiky Směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky*.

¹¹Zákon č. 426/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o drahách a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích; Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách; Zákon č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře.

s relevantními právními a strategickými dokumenty a umožňují zasadit tuto oblast do kontextu evropské dopravy a celého evropského hospodářství¹².

Monografie, které by zkoumané téma řešily komplexně a zaznamenaly aktuální situaci v oblasti osobní železniční dopravy, však nejsou v současné době k dispozici. Přesto lze z dostupných prací využít cenné informace o vývoji osobní železniční dopravy do roku 2020. Jedná se o česko-jazyčné monografie, ze kterých bych na tomto místě zmínil například monografie Martina Kvizdy, Zdeňka Tomeše, či Tomáše Nigrina, nebo cizo-jazyčné práce společnosti McKinsey & Company.

Vzhledem ke skutečnosti, že v posledních třech letech došlo v oblasti osobní železniční dopravy k významným změnám a dostupné monografie (vzhledem k datu jejich vydání) tento vývoj prozatím nereflektují, jsou významnými zdroji aktuálních informací články v odborných časopisech, které se zaměřují na dílčí oblasti sledované problematiky a její aktuální vývoj. I na tomto místě bych zmínil práce Martina Kvizdy, Zdeňka Tomeše, či Tomáše Nigrina nebo zahraniční publikaci Jeremyho Drewa *Reforming railways: learning from experience*.

Další nedílnou součástí rešerše jsou příspěvky na webových portálech¹³ Evropské komise a Evropského parlamentu k tématům liberalizace osobní železniční dopravy a stejně tak na národní úrovni příspěvky ministerstva dopravy nebo ministerstva pro místní rozvoj a dalších významných aktérů v této oblasti. Mezi další zdroje, které byly v průběhu zpracování diplomové práce využity, patří rovněž vybrané kvalifikační práce na související témata.

I když je diplomová práce založena především na kvalitativní analýze, je při jejím zpracování využita rovněž kvantitativní analýza dat, a to především v rámci měření míry liberalizace železniční dopravy. Zdrojem dat je v tomto případě opět metoda tzv. desk research.

Nedílnou součástí diplomové práce je dále komparativní analýza prováděná

¹²Viz Wiesnerová, Ema. *Liberalizace železnic v ČR hodně pokročila, schází ale účinná regulace* [online]. Věda & výzkum, 18. února 2021. Masarykova univerzita, 2021; Tomeš, Zdeněk – Jandová, Monika. Přístupy k liberalizaci osobní železniční dopravy v ČR. In *Acta Oeconomica Pragensia*. Ročník 24, číslo. 1, 2016; Tomeš, Zdeněk. *Konkurence a výkonnost na evropských železnicích*. Brno: Masarykova univerzita, 2014. ISBN 978-80-210-7141-4.

¹³Například Evropská komise (2015). *Competition: Liberalisation* [online]; ÖBB. *About the ÖBB Group* [online]; ÖBB Holding AG 2018. *Regulatory framework* [online]; Ministerstvo dopravy. *I. železniční balíček* [online]. 2006.

na regionální bázi v jejímž rámci je srovnáván proces liberalizace osobní železniční dopravy v České republice a v Rakousku.

1.4. Výběr Rakouska pro komparativní analýzu

Pro komparaci s Českou republikou bylo vybráno Rakousko, a to hned z několika důvodů, které zároveň vytvářejí předpoklady pro validní výsledky srovnání. V první řadě jsou obě země součástí Evropské unie¹⁴, což znamená, že se jejich dopravní politika odvíjí od politiky EU. Rozdíl zde spočívá jen v čase přistoupení, kdy Rakousko vstoupilo do Evropské unie již v roce 1995 a Česká republika až v roce 2004.¹⁵ I když je oblast dopravní politiky z podstatné části v režii samotných členských států, Evropská unie tvoří základní rámec, který je tedy pro oba členské státy v této oblasti totožný. Od okamžiku svého vstupu do Evropské unie je tak pro oba státy nutné dodržovat unijní pravidla, resp. implementovat unijní směrnice do svého právního řádu a přijímat nařízení, která jsou v členských státech přímo uplatnitelná.

Oba státy jsou srovnatelné rovněž z geografického hlediska. Rozloha Rakouska¹⁶ je 83.879 km² a v případě České republiky¹⁷ se jedná o 78.866 km². Pro zajištění dopravní dostupnosti je důležitá rovněž hustota zalidnění, která se u obou zemí liší, kdy v případě Rakouska dosahuje 98 obyvatel/km² a v případě České republiky pak 133 obyvatel na km².¹⁸ Tomu odpovídá i počet obyvatel obou států, kdy v Rakousku žije 8.823.054 obyvatel (údaj z roku 2018)¹⁹ a v České republice 10.538.275 obyvatel (údaj

¹⁴Rakousko i Česká republika jsou zároveň členy dalších organizací, jako například OSN, Rada Evropy, Schengenský prostor. Výjimku tvoří NATO, jehož členem Rakousko není, zatímco Česká republika se jím stala v roce 1999.

¹⁵Fakta a čísla o Evropské unii: Rozšiřování Unie. *Evropský parlament* [online]. Brusel [cit. 2022-04-12]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/167/rozsirovani-unie>.

¹⁶Velvyslanectví České republiky ve Vídni. Úvod > Česko-rakous. vztahy > O Rakousku > Základní charakteristika. Dostupné online: https://www.mzv.cz/vienna/cz/cesko_rakouske_vztahy/kultura/kultura_tisk_skolstvi_1.html. Datum stažení informace 27. 12. 2021.

¹⁷Pražský hrad. Úvodní strana > Česká republika > O České republice. Dostupné online: <https://www.hrad.cz/cs/ceska-republika/o-ceske-republice>. Datum stažení informace 27. 12. 2021.

¹⁸*Evropská integrace – Evropský parlament – Členské státy Evropské unie*. Praha: Informační kancelář Evropského parlamentu, [2007]. 24 s. ISBN 978-80-254-1774-4.

¹⁹Velvyslanectví České republiky ve Vídni. Úvod > Česko-rakous. vztahy > O Rakousku > Základní charakteristika. Dostupné online: https://www.mzv.cz/vienna/cz/cesko_rakouske_vztahy/kultura/kultura_tisk_skolstvi_1.html. Datum stažení informace 27. 12. 2021.

k 1. 1. 2015)²⁰. Rakousko se vedle toho vyznačuje rozdílným reliéfem, který je na rozdíl od České republiky ze zhruba 60 % hornatý, což významně ovlivňuje možnosti využití železniční dopravy.²¹

Obě země mají společnou historii, jelikož byly téměř 400 let součástí jednoho státního celku, konkrétně Habsburské monarchie a později Rakousko – Uherské monarchie, a to až do konce první světové války v roce 1918.²² Z toho vyplývá, že se i historie osobní železniční dopravy (stejně jako dalších oblastí) těchto dnes samostatných států začala vytvářet společně. Společné počátky osobní železniční dopravy obou zemí sahají až do první poloviny 19. století, přičemž zahrnují především koněspřežnou železnici na trase České Budějovice – Linec²³.

V neposlední řadě je třeba připomenout, že se jedná o sousední státy, což předpokládá, že (vzhledem k charakteru železniční dopravy) řeší některé hospodářské oblasti společně, především pak v rámci přímo sousedících regionů, kdy je jejich spolupráce ještě intenzivnější.²⁴

²⁰Pražský hrad. Úvodní strana > Česká republika > O České republice. Dostupné online: <https://www.hrad.cz/cs/ceska-republika/o-ceske-republice>. Datum stažení informace 27. 12. 2021.

²¹*Evropská integrace – Evropský parlament – Členské státy Evropské unie*. Praha: Informační kancelář Evropského parlamentu, [2007]. 24 s. ISBN 978-80-254-1774-4.

²²Viz RYCHLÍK, Jan. *1918: rozpad Rakouska-Uherska a vznik Československa*. Vydání první. V Praze: Vyšehrad, 2018. 275 stran. ISBN 978-80-7429-988-9.

²³KUČEROVÁ, Ludmila a HAJN, Ivo. *Historií a krajem koněspřežky = Durch die Geschichte und das Gebiet der Pferdeisenbahn*. České Budějovice: Bazilika, 2008. 72, 74 s. ISBN 978-80-254-2401-8.

²⁴Patrně je to na příkladu Jihočeského kraje a sousedních Horních Rakous. Právě v oblasti železniční dopravy zde probíhá velmi intenzivní spolupráce prostřednictvím integrovaného dopravního systému, což má pozitivní dopad na cestující.

2. Specifika procesu liberalizace v osobní železniční dopravě

Jako obecný slovníkový pojem liberalizace představuje „*uvolnění, odstranění překážek*“²⁵. V ekonomickém smyslu to znamená omezení zásahů státu do tržního prostředí na nutné minimum, které vyplývá ze specifík daného trhu a sektoru. Více než o „stav“ se jedná o „proces“, jehož podoba se v konkrétních případech v čase mění a vyvíjí s cílem umožnit subjektům vstupovat na trh v jeho přirozených podmínkách, resp. za méně regulovaných podmínek, což má obecně pozitivní vliv na kvalitu a dostupnost produktů (tedy na kvalitu zboží a služeb) a na jejich ceny²⁶.

Evropská komise liberalizaci definuje jako „*otevření trhu konkurenci mezi více společnostmi*“²⁷, což platí rovněž pro segment osobní železniční dopravy. Avšak vzhledem ke skutečnosti, že je nutné služby železniční dopravy zajistit i tam, kde tyto služby nejsou ziskové, připouští Evropská unie za určitých podmínek také dotování těchto služeb.

Ve většině zemí došlo v minulosti ke znárodnění sektoru železniční dopravy, v jehož rámci vznikaly monopoly tvořené státními podniky, které díky svému postavení nemusely celá desetiletí reagovat na přirozené požadavky trhu.²⁸ S tím souvisí i skutečnost, že s postupem času nebyly schopné adaptovat se na inovace, na technologický vývoj a na změny poptávky a očekávání ze strany cestujících, což mělo negativní dopad mj. na jejich konkurenceschopnost na dopravním trhu vůči dalším typům dopravy. Vysoce centralizovaný sektor se navíc ve většině států dostával do vysokých ztrát, což jej navíc činilo ekonomicky neefektivním. A právě tyto skutečnosti vyvolaly nutnost liberalizovat železniční dopravu. Cílem liberalizace je tedy zvýšit konkurenceschopnost železniční dopravy na dopravním trhu, zvýšit její kvalitu a dostupnost pro cestující a tím podpořit růst celého železničního odvětví²⁹.

Proces liberalizace železniční dopravy, zahrnující rovněž osobní železniční dopravu,

²⁵Sojka, Milan. *Malá encyklopedie moderní ekonomie*. 4. vyd. Praha: Libri, 2001, ISBN 80-727-7032-2, s. 256.

²⁶Tamtéž.

²⁷Evropská komise (2015). Competition: Liberalisation. Dostupné online: https://ec.europa.eu/competition/general/liberalisation_en.html.

²⁸Zde stojí za zmínku aktuální úsilí vlády Spojeného království Velké Británie a Severního Irska, kdy ministerský předseda Boris Johnson zamýšlí do roku 2023 naopak převzít od provozovatelů komerčních franšíz podstatnou část železničních výkonů pod kontrolu státních Great British Railways. Více viz BOUŠKA, Michael. Největší reforma železnice v Británii od privatizace: Končí franšízy, provoz zaštití státní Great British Railways. *Hospodářské noviny*. Praha: Economia, 2021, 32. ISSN 0862-9587.

²⁹Viz například ABBOTT, M. a COHEN, B. (2017) Vertical integration, separation in the rail industry: a survey of empirical studies on efficiency. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 17(2).

je ovlivněn především specifiky tohoto sektoru, která představují v mnoha případech bariéry vstupu na trh dalších firem. Obtížný přístup konkurentů na trh je dán především ekonomickými překážkami, které představují vysoké dodatečné náklady obchodních společností, ale rovněž neekonomickými překážkami. Příkladem takové bariéry vstupu na trh a specifíkem železniční dopravy je existence provázané sítě, která zahrnuje na jedné straně samotnou (velmi nákladnou) infrastrukturu a na straně druhé na síti provozované služby (provozování osobní železniční dopravy)³⁰.

Kromě specifíků osobní železniční dopravy je v procesu liberalizace podstatná rovněž skutečnost, že dopravní politiky členských zemí jsou komunitárními politikami, do nichž zčásti vstupuje rovněž Evropská unie jako celek a celý proces ovlivňuje na nadnárodní úrovni, s čímž musí jednotlivé členské státy sladit své národní politiky a cíle v této oblasti.³¹

Evropská unie do některých oblastí dopravní politiky zasahuje přímo a například prostřednictvím vydaných nařízení jasně definuje pravidla, práva a povinnosti přímo implementovatelná v členských státech. Jindy stanovuje cíle, kdy je na samotném členském státu, jakou cestou dojde k jeho naplnění, případně vydává doporučení. Na druhou stranu lze konstatovat, že politika EU v oblasti dopravy vytváří částečný prostor, v jehož rámci mohou jednotlivé členské země zvolit vlastní postup.³²

Vedle toho je nutné zmínit, že osobní železniční doprava je v Evropské unii mezi jednotlivými členskými státy velmi rozdílná a rozdíly najdeme rovněž mezi jednotlivými regiony na úrovni samotných států. Z těchto výše uvedených důvodů se liberalizační proces osobní železniční dopravy v zemích EU liší, i když je zasazen do jednotného unijního rámce.³³

³⁰Analýzou bariér vstupu na trh osobní železniční dopravy se v této diplomové práci zabývám v samostatné kapitole.

³¹Komunitární politika je tzv. koordinovaná politika, přičemž zde záleží na politické shodě na nadnárodní úrovni. Dalším příkladem komunitární politiky je například oblast energetiky. K tomuto více viz *Euroskop: Politiky EU* [online]. 2018 [cit. 2022-04-13]. Dostupné z: <https://euroskop.cz/evropska-unie/politiky-eu/vnitri-trh/regionalni-politika/>.

³²K legislativním mechanismům více viz FIALA, Petr a PITROVÁ, Markéta. *Evropská unie*. 2., dopl. a aktualiz. vyd. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2009. 803 s. ISBN 978-80-7325-180-2.

³³Patrné je to v případě tzv. národních dopravců, kdy ve srovnání s Českou republikou, kde je dnes dopravce (ČD) a správce infrastruktury (SŽ) zcela oddělen, například německý koncern Deutsche Bahn může interně využívat synergii mezi jeho dceřinou společností, která má na starosti osobní železniční dopravu (DB Personenverkehr), a dceřinou společností, spravující infrastrukturu (DB Netz).

K liberalizaci osobní železniční dopravy přistupuje Evropská unie podobně jako k liberalizaci dalších sektorů. Především podobným způsobem jako v případě železniční dopravy doprovází proces liberalizace rovněž další oblasti dopravy. Lze uvést, že se jedná například o oblast letecké dopravy, v jejímž rámci měla liberalizace na kvalitu poskytovaných služeb a na jejich cenu z pohledu cestujícího pozitivní vliv.³⁴

Nejedná se však jen o dopravní trhy, ale rovněž o sektor telekomunikací, kde například v České republice liberalizace komunikačních a hlasových služeb a internetového připojení, zahájená v roce 2001, otevřela trh konkurenci, a tím de facto zrušila společnost SPT Telecom, což mělo pozitivní vliv na kvalitu služeb a na snížení jejich cen. Stejně tak proběhla liberalizace v oblasti energetiky, která umožnila od roku 2006 výběr mezi poskytovateli energií³⁵.

Konkurence, kterou liberalizace přináší, má potenciál ve všech výše uvedených oblastech, včetně osobní železniční dopravy. Může vést k vyšší efektivitě, jelikož přináší konečným spotřebitelům/cestujícím možnost volby mezi poskytovateli služeb, a ke zvyšování poptávky po službách. Tyto pozitivní dopady liberalizace lze již dnes sledovat právě u těch sektorů, které se otevřely konkurenci již dříve, jako například výše zmíněná letecká doprava, nebo trhy s energiemi a komunikačními službami.

Ve všech liberalizovaných oblastech je pak kladen velký důraz na zajištění rovných podmínek a eliminaci výhod bývalých monopolních státních podniků, které ovládaly trhy před jejich liberalizací.³⁶

Pro úspěšnou liberalizaci v rámci otevření trhu osobní železniční dopravy v Evropské unii je nutná především vertikální separace dvou trhů, které v této oblasti fungují. Jedná se o trh, zajišťující infrastrukturu a dále o trh provozovatelů dopravních služeb – dopravců. Cílem tohoto oddělení (separace) je zavedení konkurence mezi dopravci. Samotný trh zajišťující nákladnou infrastrukturu železniční dopravy je v podstatě přirozeným monopolem, který je následně administrativně regulován právě v zájmu udržení

³⁴K tématu liberalizace letecké dopravy více viz DVOŘÁKOVÁ, Tereza. *Liberalizace evropské letecké dopravy a její vliv na vlajkové letecké společnosti*. Praha, 2018. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze. Vedoucí práce Martin Vaško.

³⁵Proces liberalizace byl v oblasti energií zahájen vydáním Energetického zákona č. 458/2000 Sb., energetický zákon.

³⁶Viz poznámka č. 33, v jednotlivých státech Evropské unie je liberalizace osobní železniční dopravy interpretována různě.

konkurence na druhém trhu, tedy mezi dopravci. Protože však přirozený monopol sám o sobě nezaručuje transparentní a nediskriminační přidělování kapacity, je nutné ustanovit garanta takového přístupu, jímž by měl být nezávislý regulační subjekt, který by měl dále vykonávat dozor nad přístupem k zařízením poskytovaných služeb, kontrolovat rozhodnutí přijatá provozovatelem infrastruktury, poskytovatelem železničních služeb a provozovatelem zařízení. Dále by se měl věnovat průběhu hospodářské soutěže na železnici a v rámci své agendy spolupracovat s dalšími regulátory ostatních členských států Evropské unie.³⁷

Bez zajištění vertikální separace by mohlo docházet k takovým situacím, kdy vlastník infrastruktury, který zároveň provozuje dopravní služby, zneužívá tohoto postavení ve svůj prospěch, čímž brání vzniku konkurence na infrastruktuře, protože ta je zároveň jeho majetkem.³⁸

Vertikální separace byla uplatněna rovněž při liberalizaci dalších sektorů, jako například trhu telekomunikací nebo trhu s energiemi, kde přinesla pozitivní efekty, které jsou tím pádem očekávány taktéž v oblasti železniční dopravy.³⁹

Vertikální separace v zásadě může být v evropských podmínkách realizována čtyřmi základními způsoby. Prvním z nich je úplné oddělení poskytovatele dopravních služeb (dopravce) a provozovatele zařízení těchto služeb cestou vytvoření nových a na sobě nezávislých podniků, což představuje úplnou vertikální separaci. Vedle toho existuje možnost částečného oddělení dopravce a provozovatele zařízení, a to cestou vytvoření holdingové struktury, kdy jsou poskytovatel dopravních služeb a provozovatel zařízení služeb sesterské společnosti jednoho holdingu, tj. částečná integrace, nebo cestou zřízení majitele infrastruktury a přidělece kapacity dopravní cesty, kdy jsou poskytovatel dopravních služeb a provozovatel zařízení služeb součástí jedné organizace. Poslední možností je zachování jediné společnosti, kdy je přístup na dopravní cesty řešen pouze na úrovni

³⁷Viz ENGELHARDT, Juliusz (2011) Poland. In: Jeremy DREW, ed. *Reforming railways: learning from experience*. Hamburg: Eurailpress. ISBN 9783777104157, str. 149 – 160.

³⁸K vertikální separaci více viz NIGRIN, Tomáš et al. *Železniční reforma v Německu*. První vydání. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, 2017. 147 stran. *Železniční reformy*; svazek 4. ISBN 978-80-246-3627-6, str. 7.

³⁹Z pohledu zákazníka došlo v oblasti telekomunikací vlivem otevřeného konkurenčního boje ke snížení cen za poskytované služby, což je rovněž jeden z hlavních cílů liberalizace osobní železniční dopravy.

legislativní.⁴⁰

Liberalizace v železniční dopravě (mezi dopravci) má tedy základní roviny, z nichž první představuje liberalizaci přístupu k infrastruktuře, tj. přístupu železničních dopravců na dopravní infrastrukturu a poskytování služeb cestujícím, a liberalizaci veřejných zakázek, tj. rovný přístup při vypisování veřejných zakázek na poskytování dopravních služeb osobní železniční dopravy a rovný přístup ke kompenzacím z rozpočtů objednatelů (kraje, stát), které jsou na vybrané železniční dopravní výkony aplikovatelné.⁴¹

Obecně lze říct, že v rámci liberalizace existují dva základní způsoby, jak konkurenci zavádět, tj. dvě možnosti vstupu konkurentů na trh. Prvním způsobem je tzv. neregulovaná konkurence, tedy konkurence na trhu – tzv. open access, který je založen na přímé konkurenci mezi dopravci. Open access není častý, protože jsou v jeho rámci služby provozovány bez možnosti veřejných dotací a jen málo železničních spojení v osobní železniční dopravě může být z principu ziskových i bez poskytnutí dotací. Pokud by tomu tak bylo, soutěž by se mohla přesunout pouze na lukrativní spojení, na což by doplácely regiony, využívající pro poskytovatele spojení méně lukrativní (nevýdělečná).

V evropských podmínkách je častější regulovaná konkurence, tedy konkurence o trh – tzv. competitive tendering, která je založena na výhradním právu provozování dotovaných služeb v rámci veřejné soutěže, jejímž vítězem je dopravce žádající nejnižší dotaci na předmětné služby v daném rozsahu a kvalitě.⁴²

⁴⁰Více viz NIGRIN, Tomáš et al. *Železniční reforma v Německu*. První vydání. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, 2017. 147 stran. *Železniční reformy*; svazek 4. ISBN 978-80-246-3627-6.

⁴¹KVIZDA, Martin, Tomáš PALETA a kol. (2018) *Železnice a evropská dopravní politika – ideje, strategie, nástroje a jejich aplikace*. Brno: Masarykova univerzita. *Železniční reformy*. ISBN 978-80-210-9099-6.

⁴²K těmto dvěma základním způsobům zavádění konkurence na trhu více viz ČESKÁ REPUBLIKA. *Usnesení vlády České republiky ze dne 8. června 2011 č. 423 k Harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy*. Praha, 2011, číslo 423.

3. Evropský legislativní a strategický rámec osobní železniční dopravy

Tato kapitola se zaměřuje především na právní a strategický rámec osobní železniční dopravy na úrovni Evropské unie. V její klíčové podkapitole jsou detailněji popisovány nejvýznamnější relevantní legislativní i nelegislativní dokumenty, které cílí na oblast osobní železniční dopravy a její liberalizaci. Vzhledem k tomu, že diplomová práce si klade za cíl mj. zhodnotit vývoj procesu liberalizace v čase, jsou dané právní akty a další strategické dokumenty řazeny chronologicky, nikoliv tedy podle typu těchto dokumentů. A právě vzhledem ke skutečnosti, že zkoumaná oblast zahrnuje několik typů dokumentů, které se zabývají problematikou osobní železniční dopravy v různém detailu a vyplývají z nich různé povinnosti a rozdílná práva dotčených subjektů, je pro lepší orientaci zařazena také podkapitola, přinášející základní obecné informace o právních normách a dalších dokumentech Evropské unie, které mohou v oblasti osobní železniční dopravy vznikat.

V případě segmentu dopravy je dále nutné na tomto místě připomenout, že se jedná o oblast, ve které je působnost Evropské unie pouze dílčí. Jedná se o tzv. komunitární (koordinovanou) politiku, stejně jako je tomu například v případě energetické politiky, politiky ochrany životního prostředí, nebo oblasti výzkumu a vývoje.

Odpovědnými institucemi na úrovni Evropské unie jsou v oblasti dopravní politiky Evropská komise (konkrétně v oblasti dopravy Generální ředitelství pro dopravu), Rada Evropské unie (konkrétně v oblasti dopravy Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku) a Evropský parlament (konkrétně v oblasti dopravy Výbor pro dopravu a cestovní ruch).⁴³

3.1. První železniční balíček

Evropská unie v rámci svých členských států postupně přistupuje k harmonizaci celé oblasti železniční dopravy, včetně té osobní. Základem této harmonizace jsou legislativní opatření označována jako železniční balíčky, jejichž prostřednictvím se novelizují starší základní směrnice (směrnice Rady 91/440/EHS, o rozvoji železnic Společenství, a směrnice Rady 95/18/ES, o vydávání licencí železničním podnikům) a přijímají nové směrnice a nová

⁴³K těmto unijním institucím více viz ŠLOSARČÍK, Ivo a kol. *Instituce Evropské unie a Lisabonská smlouva*. Vyd. 1. Praha: Grada, 2013. 248 s. ISBN 978-80-247-3567-2.

nařízení.

Cílem Evropské unie v oblasti železniční dopravy je vytvořit jednotný železniční prostor, což mimo jiné zahrnuje otevření odvětví železniční dopravy hospodářské soutěži. To bylo de facto zahájeno až v roce 2001, kdy byl vydán první železniční balíček, na který v průběhu dalších deseti let navázaly další dva balíčky a v roce 2016 následoval čtvrtý železniční balíček, zaměřený již na dokončení jednotného evropského železničního prostoru.⁴⁴

Cesta k vytvoření legislativního a institucionálního rámce v podobě železničních balíčků však začala v rámci Společenství, resp. Evropské unie, již dříve. Evropská unie se zaměřila na liberalizaci železnic již na počátku 90. let, kdy v roce 1993 nabyla účinnosti směrnice⁴⁵ 91/440/EHS, o rozvoji železnic Společenství, vydaná v roce 1991. Ta byla zároveň prvním právním předpisem začínajících železničních reforem na úrovni Evropské unie. Cílem směrnice bylo především posílení tržního prostředí v této oblasti, a to prostřednictvím snížení vlivu státu na provoz železnic, zajištění nezávislosti řízení železničních podniků, které by měly získat status nezávislého dopravce, a oddělením správy železniční infrastruktury⁴⁶ od poskytování dopravních služeb železničními podniky s tím, že za využití infrastruktury měl být vybírán poplatek, jehož způsob konstrukce zůstal v kompetenci jednotlivých členských států. To mělo mimo jiné vést i ke zlepšení finanční situace dotčených podniků, včetně restrukturalizace dluhů.

O dva roky později od účinnosti směrnice o rozvoji železnic Společenství, v roce 1995, byly vydány směrnice Rady 95/18/ES⁴⁷ a směrnice Rady 95/19/ES⁴⁸. Hlavním cílem první z nich bylo sjednotit požadavky na vydávání licencí pro železniční podniky. Tyto směrnice byly již vydány Evropskou komisí, neboť po podpisu Maastrichtské dohody v roce 1992 vznikla Evropská unie a s ní také příslušné orgány, včetně Evropské komise.⁴⁹

⁴⁴Jednotlivým železničním balíčkům je v této diplomové práci věnován značný prostor.

⁴⁵Směrnice jsou právními akty, které stanovují cíle závazné pro členské státy Evropské unie, které je pak dále implementují do svých právních řádů. Vedle toho nařízení je právně závazné a přímo implementovatelné do prostředí členských států, aniž by bylo nutné jej implementovat do vnitřních právních norem.

⁴⁶Povinné bylo oddělení účetnictví, oddělení organizace a institucionálního nastavení zůstalo na dobrovolné bázi, což se změnilo vydáním tzv. Bílé knihy.

⁴⁷Směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům.

⁴⁸Council Directive 95/19/EC of 19 June 1995 on the allocation of railway infrastructure capacity and the charging of infrastructure fees.

⁴⁹K Maastrichtské dohodě více viz FIALA, Petr a PITROVÁ, Markéta. *Evropská unie*. 2., dopl. a aktualiz. vyd. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2009. 803 s. ISBN 978-80-7325-180-2.

Dne 30. července 1996 byla Evropskou komisí vydána tzv. Bílá kniha⁵⁰ pod názvem Strategie oživení železnic Společenství (anglicky White paper – a strategy for revitalising the Community's railways), která se zabývá železniční dopravou ze všech úhlů pohledu, včetně nákladové stránky železniční dopravy, a podmínkami úhrad služeb, které jsou provozované ve veřejném zájmu. Jedním z hlavních bodů pak bylo zavedení přímé konkurence (tzv. open access) v případě nákladní železniční dopravy a rovněž v případě mezinárodní osobní železniční dopravy. Vnitrostátní osobní doprava zde byla ponechána jen s doporučeními, že by také v tomto segmentu měly být zavedeny tržní síly, avšak s ohledem na charakter a účel služeb, které jsou provozované ve veřejném zájmu.

Bílá kniha (1996) se zaměřila také na oddělení dopravců a správců infrastruktury, kdy na rozdíl od směrnice 91/440/EHS vyžadovala jejich oddělení nejen v účetní rovině, ale současně v oblastech organizace a institucionálního nastavení, včetně samotného řízení podniků.⁵¹

V Bílé knize se také objevil pojem Transevropská dopravní síť (zkratka TEN-T), která je klíčová pro naplnění cílů dopravní politiky Evropské unie, neboť ta usiluje o vytvoření silné dopravní sítě, která bude spojovat členské státy a zabezpečí tak dopravní infrastrukturu, nezbytnou pro vnitřní trhy a pro zabezpečení konkurenceschopnosti celé Evropské unie.⁵² Součástí evropské politiky TEN-T je rovněž zabezpečení práva volného pohybu osob po celém území Evropské unie. Transevropská dopravní síť zahrnuje síť silničních a železničních koridorů, mezinárodních letišť a vodních cest na území Evropské unie. Schválena byla Evropským parlamentem již v roce 1993 a paralelně s ní vznikl systém panevropských koridorů, tj koridorů mezi Evropskou unií a dalšími státy Evropy, které nejsou členy Evropské unie. I když se koncepce netýkala přímo liberalizace železniční dopravy, zásadně ji ovlivnila, neboť udala směr společné dopravní politiky EU, především v oblasti dopravní infrastruktury, která sehrává pro provoz železniční

⁵⁰Bílá kniha je dokumentem, obsahujícím návrhy na činnosti Společenství v dané oblasti, zde v oblasti železniční dopravy. Zaměřuje se na základní směry rozvoje a obsahuje oficiální návrhy pro konkrétní sektory a politiky. Bílé knihy jsou střednědobými programovými dokumenty a zahrnují doporučení pro členské státy ve vybraných oblastech.

⁵¹Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on safety on the Community's railways. Brussels, 2004.

⁵²K Transevropským dopravním sítím více viz *Transevropské dopravní síť (TEN-T)* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy České republiky [cit. 2022-04-13]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Transevropske-dopravni-site-\(TEN-T\)](https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Transevropske-dopravni-site-(TEN-T)).

dopravy zásadní roli. Prioritou v této oblasti bylo vytvoření multimodální sítě pro efektivní a bezpečnou přepravu, splnění environmentálních požadavků a podpora udržitelného rozvoje.⁵³

O několik let později, konkrétně v roce 2001 byl schválen první železniční balíček, který navázal na první bílou knihu v této oblasti (Strategie obnovy železnic Společenství) s cílem uvést její cíle a záměry do unijní praxe. Tento železniční balíček je spolu s dalšími třemi železničními balíčky základem právního rámce Evropského společenství, zabývající se liberalizací železniční dopravy, včetně osobní železniční dopravy. Balíčky jsou tvořeny vždy několika samostatnými právními akty, směrnicemi nebo nařízeními a nejedná se tedy o samostatné legislativní akty⁵⁴.

Balíček tvořily tři směrnice Evropské komise:

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury

První z uvedených směrnic (2001/12/ES) vycházela z původní směrnice 91/440/EHS, kterou dále rozšířila s ohledem na situaci a vývoj v evropské železniční dopravě. Důraz v ní byl kladen především na kontrolní nástroje, které by měly zamezit zneužívání postavení státních poskytovatelů železničních služeb. Požadován byl rovněž spravedlivý přístup k železniční infrastruktuře bez jakékoliv diskriminace poskytovatelů železničních služeb. Dále platilo, že separace poskytovatele služeb a správy infrastruktury má proběhnout pouze účetně. Organizační a institucionální oddělení se objevilo až v Bílé knize z roku 2001, na kterou navázal další železniční balíček (viz níže). Kontrola měla být dále realizována ze strany národního regulátora.

⁵³Tamtéž.

⁵⁴Více viz *Evropská unie na železnici – přehled evropských právních předpisů* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy České republiky [cit. 2022-04-13]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Evropska-unie-na-zeleznici/Evropska-unie-na-zeleznici-prehled-evropskych-pr>.

S ohledem na tragické železniční nehody⁵⁵ z přelomu století bylo v rámci balíčku řešeno taktéž zvýšení bezpečnostních standardů. Takovou tragickou nehodou bylo například vykolejení vlaku u obce Eschede na trati z Mnichova do Hamburku dne 3. června 1998, kdy rychlovlak InterCity-Express narazil do mostního sloupu a o život přišlo 101 cestujících⁵⁶.

Třetí směrnice podporovala vybudování vnitřního trhu železniční dopravy a železniční dopravu jako udržitelný způsob dopravy, k čemuž měla dopomoci především konkurence mezi dopravci. Směrnice zakazovala diskriminační přístup při tvorbě jízdního řádu a přidělování kapacit. Cílem bylo rovněž omezit rozdíly mezi poplatky za užití dopravní cesty v členských zemích⁵⁷.

V rámci této směrnice byl také definován požadavek na zavedení právní úpravy regulačního subjektu⁵⁸, který stanovil členským státům Evropské unie povinnost zřídit regulační subjekt (článek 30 směrnice 2001/14/ES). Datem, do kterého členské státy měly povinnost uvést v účinnost normy, zajišťující soulad s touto směrnicí, bylo 15. března roku 2003.

Pro Českou republiku to znamenalo, vzhledem k datu jejího vstupu do EU, že lhůta implementace směrnice byla stanovena na datum vstupu České republiky do Evropské unie, což bylo 1. 5. 2004. Požadavky směrnice však nebyly v rámci českého právního řádu dostatečně implementovány, a proto se stala Česká republika jedním ze států Evropské unie, s nimiž bylo zahájeno řízení právě kvůli nedostatkům v této oblasti, zahrnující neustanovení

⁵⁵Například v České republice došlo na konci minulého století k několika tragickým nehodám:

- Dne 9. 11. 1989 došlo ke srážce rychlíku a stojícího osobního vlaku na trati Bohušovice – Lovosice na Litoměřicku, která si vyžádala 6 mrtvých, 50 zraněných.
- dne 25. 8. 1990 se srazil osobní vlak s manipulační soupravou na Semilsku. Zemřelo 14 lidí a dalších 32 bylo zraněných.
- 24. 6. 1995 došlo na Chrudimsku ke srážce osobního vlaku s nákladním vlakem a zemřelo 19 lidí, další čtyři lidé byli těžce zraněni.
- 26. 4. 1996 došlo na Litoměřicku ke srážce osobního vlaku s vlakem nákladním. Nehoda si vyžádala dva mrtvé a 41 zraněných.
- 22. 7. 2004 došlo k čelní srážce dvou osobních vlaků na Strakonicku, kde zemřeli dva lidé a dalších 29 bylo zraněných. (Zdroj: ČTK – České noviny. Nehody na české železnici. Dostupné online: <https://www.ceskenoviny.cz/zeleznice-nehoda/index.php>)

⁵⁶ČT24. Jen takové cuknutí. Při katastrofě u Eschede zemřelo před 20 lety 101 lidí, strojvůdce jel nevědomky dál (2018). Dostupné online: <https://ct24.ceskatelevize.cz/svet/2497639-pred-20-lety-otraslo-nemeckem-zeleznicni-nestesti-u-eschede-o-zivot-prislo-101-lidi>.

⁵⁷Více viz NASH, Chris. Rail Infrastructure Charges in Europe. *Journal of Transport Economics and Policy*. Leeds: University of Leeds, 2005, 3(39), 259 - 278.

⁵⁸Ten byl definován také ve směrnici 2012/34/EU.

nezávislého regulátora, tedy regulačního subjektu, v železniční dopravě. Na základě rozsudku Soudního dvora Evropské unie ze dne 11. 7. 2013 ve věci C-545/10 byla Česká republika pro nesplnění těchto povinností odsouzena.⁵⁹

Dalším významným dokumentem v oblasti železniční osobní dopavy byla Bílá kniha, vydaná taktéž v roce 2001. Dne 19. 9. 2001 ji vydala Evropská komise pod názvem Bílá kniha Evropská dopavní politika pro rok 2010: čas rozhodnout (White Paper European transport policy for 2010: time to decide⁶⁰) a jejím prostřednictvím modifikovala společnou dopavní politiku Evropské unie. Stran železniční dopavy Bílá kniha upozorňovala především na pokles významnosti železnice, a to jak v osobní, tak v nákladní dopravě. Zabývala se rovněž nepoměry ve využívání jednotlivých druhů dopavy s cílem posílit environmentálně šetrnější druhy dopavy, zahrnující právě dopravu železniční, k čemuž by měly dopomoci rovněž programy revitalizace železniční dopavy, včetně zvýšení kvality služeb a jejich bezpečnosti. K tomu Bílá kniha současně zmiňovala, že od roku 1970 do roku 1998 se v Evropě podíl zboží přepravovaného po železnici snížil z původních 21 % na pouhých 8,4 % v roce 1998.⁶¹ Přitom železniční doprava je nejudržitelnějším druhem dopavy, protože představuje jen 0,4 % (údaj z roku 2018) z celkových emisí skleníkových plynů v zemích Evropské unie.⁶² Zvýšení jejího podílu na celkovém objemu dopavy proto představuje jeden ze základních cílů dekarbonizace hospodářství a cílů Evropské unie v oblasti klimatu.

Obecně bylo hlavním cílem společné dopavní politiky Evropské unie dosažení udržitelného rozvoje, který je založen na rovnováze tří základních pilířů – ekonomického, sociálního a environmentálního⁶³. K jeho naplnění by pak měly napomoci dílčí cíle, jako

⁵⁹Viz *Rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 11. července 2013 — Evropská komise v. Česká republika: C 545/10*. Lucemburk: Úřední věstník Evropské unie, 2013.

⁶⁰Evropská komise (2001). *Transport Policy for 2010: Time to Decide – White Paper*. Dostupné online: <http://aei.pitt.edu/1187/>.

⁶¹Tamtéž.

⁶²Budování jednotného evropského železničního prostoru. Evropská rada – Rada Evropské komise. Domovská stránka >Politiky. Dostupné online: <https://www.consilium.europa.eu/cs/policies/single-cu-railway-area/>.

⁶³Podle definice ze Světového summitu k udržitelnému rozvoji v Johannesburgu z roku 2002 je udržitelný rozvoj „založen na rovnováze tří pilířů – ekonomického, sociálního a environmentálního. Udržitelnost je chápána jako vyváženost vývoje mezi těmito pilíři, tzn. mezi vývojem ekonomiky, životní úrovní obyvatel a zátěží životního prostředí. Cílem je, aby se vývoj v některém pilíři nevyvíjel na úkor ostatních.“ Základní pojetí konceptu udržitelného rozvoje. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Dostupné online: <https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/regionalni-rozvoj/informace,-aktuality,-seminare,-pracovni-skupiny/psur/uvodni-informace-o-udrzitelnem-rozvoji/zakladni-pojeti-konceptu-udrzitelneho-rozvoje>.

například snížení exhalací z dopravy, které by mělo vést ke zvýšení kvality ovzduší, snížení hluku z dopravy, snížení závislosti dopravy na ropě, oslabení vazby mezi dopravním segmentem hospodářství a ekonomickým růstem, nebo změna segmentace dopravního trhu ve prospěch druhů dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí, což se pozitivně dotýká rovněž osobní železniční dopravy.⁶⁴

Pro zajištění těchto cílů, resp. pro zahájení naplňování těchto cílů, bylo nutné realizovat opatření, která by vedla k oslabení silné vazby mezi růstem dopravy a růstem ekonomiky a zároveň by neomezila mobilitu zboží ani osob. Pokud by Evropská unie přistoupila ke zpoplatnění silniční dopravy, aniž by tento nástroj podpořila dalšími opatřeními v jiných oblastech dopravy a nerealizovala by investice do nové dopravní infrastruktury, ve výsledku by nedošlo ke zvýšení podílu šetrnějších druhů dopravy a silniční doprava by (i přes pravděpodobné krátkodobé snížení tempa růstu) dále na dopravním trhu dominovala. Právě proto byl přístup Evropské unie založen na celém souboru opatření, který zahrnoval nejen zpoplatnění silniční dopravy, ale také revitalizaci těch druhů dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí, a realizaci investic do tzv. transevropských sítí.

Soubor celkem šedesáti opatření k naplnění cílů společné dopravní politiky lze rozdělit do třinácti skupin, které se v různé míře dotýkají rovněž osobní železniční dopravy a které jsou uvedeny v následující tabulce.

⁶⁴Více viz ACRI. Strategická role železnice v rámci dekarbonizace dopravy. *Zdopravy* [online]. 2020, 27.5.2020 [cit. 2022-04-13]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/strategicka-role-zeleznice-v-ramci-dekarbonizace-dopravy-49742/>.

Tabulka 1: Základní oblasti společné dopravní politiky – Bílá kniha 2001

Základní skupiny opatření společné dopravní politiky
Revitalizace železnic
Zlepšení kvality v oboru silniční dopravy
Podpora příbřežní námořní a vnitrozemské vodní dopravy
Dosažení rovnováhy mezi růstem letecké dopravy a environmentálním stavem
Intermodalita jako reálný prvek dopravního trhu
Výstavba transevropských dopravních sítí
Zvýšení bezpečnosti silniční dopravy
Přijetí politiky cílené na efektivní zpoplatnění dopravy
Práva a povinnosti uživatelů
Rozvoj kvalitní městské dopravy
Výzkum a vývoj technologií jako podpora čisté a efektivní dopravy
Řízení dopadu globalizace
Rozvoj střednědobých a environmentálních cílů udržitelného dopravního systému

Zdroj: Seidenglanz, Daniel. *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*. Brno: Masarykova univerzita roku, 2006. ISBN 80-210-4221-4. Vlastní zpracování.

3.2. Druhý železniční balíček

Na Bílou knihu 2001 navázal druhý železniční balíček, který vstoupil v platnost v roce 2004 a který zahrnoval celkem čtyři evropské právní normy, konkrétně tři směrnice a jedno nařízení Evropské komise:

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady 2004/881/ES ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice⁶⁵ (nařízení o agentuře)

Základním účelem druhého železničního balíčku bylo především vyřešit nejednotnost železničního trhu EU, která byla založena na různých technických a provozních systémech v jednotlivých členských státech.⁶⁶ Směrnice 2004/49/ES se proto zaměřila na harmonizaci regulační struktury a vytvořila společný regulační rámec pro bezpečnost železnic (až dosud si většinu bezpečnostních předpisů zpracovávaly členské státy samostatně na základě svých specifických technických a provozních koncepcí), čímž aktualizovala směrnici 2001/13/ES z prvního železničního balíčku.

Směrnice 2004/51/ES vedle toho aktualizovala oblast interoperability a zaměřila se na technickou harmonizaci železnic, čímž aktualizovala směrnice 96/48/ES a 2001/16/ES. Dále byla zřízena agentura Společenství, která poskytuje odbornou podporu v otázkách železniční interoperability a harmonizace osvědčování bezpečnosti a která vede veřejné seznamy a s tím související údaje a dokumenty, jako jsou údaje z registrů kolejových vozidel a prvků infrastruktury, ES prohlášení o shodě nebo například ES prohlášení o ověření.

Směrnice 2004/51/ES dále aktualizovala směrnici 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a na jejím základě pak členské státy měly povinnost od 1. 1. 2006 uvolnit přístupová práva k transevropské železniční síti nákladní dopravy všem poskytovatelům

⁶⁵Na rozdíl od směrnic jsou nařízení právně závazná, přímo použitelná a platí v celém svém rozsahu pro všechny členské státy Evropské unie. Není tedy nutná jejich implementace do vnitrostátního práva členských zemí.

⁶⁶Interoperabilita železničního sektoru je jedním z dlouhodobých cílů Evropské unie. Železniční interoperabilita je v podstatě schopnost více různých systémů spolupracovat ve vzájemné součinnosti; v praxi to znamená vzájemné propojení kolejových vozidel, traťových zabezpečovačů atd. K tomuto více viz BŘEZINA, Edvard a ČECH, Radek. *Interoperabilita*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. 44 s. ISBN 978-80-7194-984-8.

s licencí a od 1. 1. 2007 vnitrostátní nákladní dopravy. Díky tomu byla od roku 2007 nákladní železniční doprava de facto liberalizována.

Pro dohled nad dodržováním provozních a bezpečnostních standardů byla v rámci balíčku založena Evropská železniční agentura (European Union Agency for Railways – ERA)⁶⁷, a to právě na základě jediného nařízení, které bylo jeho součástí, tedy na základě nařízení 881/2004/ES.

3.3. Třetí železniční balíček

Již v březnu 2004, tedy ještě před finálním schválením druhého železničního balíčku, byl vytvořen a předložen třetí železniční balíček, který se zaměřil především na osobní železniční dopravu a kterým předložila Evropská komise návrh na otevření trhu mezinárodní osobní železniční dopravy v Evropské unii, a to od roku 2010. Balíček byl schválen až v roce 2007 a zahrnoval celkem dvě směrnice a dvě nařízení:

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě

Na základě právních norem třetího železničního balíčku měl být od roku 2010 otevřen trh na mezinárodních linkách v rámci Společenství s možností nabírání cestujících mezi zastávkami v jednotlivých zemích. Proto bylo provozovatelům udělováno oprávnění k nástupu a výstupu cestujících na trase mezinárodního spoje, pokud to ovšem neohrožuje

⁶⁷K Evropské železniční agentuře více viz *Evropská železniční agentura* [online]. Brusel: Europa [cit. 2022-04-13]. Dostupné z: <https://www.era.europa.eu>.

finanční stabilitu domácích (vnitrostátních) služeb osobní železniční dopravy ve veřejném zájmu (závazku), jelikož trh vnitrostátní osobní dopravy prozatím zůstal uzavřen.⁶⁸

Nařízení č. 1370/2007 se dále zaměřilo na závazky veřejné služby⁶⁹ a umožnilo převést do praxe výzvy Bílé knihy z roku 2001 a Bílé knihy z roku 2004.

Předmětem směrnice 2007/58/ES je především oblast interoperability. Díky ní došlo k aktualizaci dosavadní úpravy prostřednictvím směrnice 96/48/ES a směrnice 2001/16/ES.

Balíček kromě liberalizace mezinárodní osobní železniční dopravy řešil rovněž oblast certifikace strojvedoucích. Na tuto oblast se zaměřila směrnice 2007/59/ES, která se zabývá osvědčeními pro strojvedoucí, podmínkami jejich vydávání a s tím souvisejícími postupy a procesy. Dále se věnuje vydávání harmonizovaných doplňkových osvědčení, která potvrzují, na které části infrastruktury a která vozidla je strojvedoucí (držitel osvědčení) oprávněn vstupovat/řídít. Základním rysem osvědčení je tedy skutečnost, že díky němu mohou strojvedoucí působit v celé Evropské unii, tzn. na celé evropské železniční síti, což výrazně pomohlo ke sjednocení postupů v této oblasti dopravní politiky.

Nařízení 1371/2007 se zaměřilo na práva cestujících, resp. na zvýšení práv cestujících, a mimo jiné zavedlo minimální standard kvality na krátkých tratích a rozšířená práva cestujících na tratích dálkových. I když třetí železniční balíček cílil především na mezinárodní dopravu, nařízení v oblasti práv cestujících se vztahuje současně na dopravu vnitrostátní. Nařízení se věnuje mimo jiné taktéž informovanosti cestujících, smluvním vztahům, odpovědnosti za zavazadla, kompenzacím apod. a jeho cílem je sjednocení a unifikace pravidel v této oblasti.⁷⁰

⁶⁸Více viz *Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy*: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Financni-ucast-statu/Plan-dopravni-obsluhy-uzemi-vlak-ycelostatni-dopra/Plan-dopravni-obsluhy-uzemi-2017-2021.pdf.aspx>. Ministerstvo dopravy České republiky, 2016.

⁶⁹Závazek veřejné služby definuje ve svém článku 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady 1370/2007, podle kterého je závazek veřejné služby „požadavek, který vymezí nebo stanoví příslušný orgán k zajištění veřejné služby v přepravě cestujících v obecném zájmu, který by provozovatel na základě svých vlastních obchodních zájmů bez odměny nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek“.

⁷⁰K problematice práv cestujících více viz BUREŠOVÁ, Zdeňka a DUPAL, Libor. *Významná práva cestujících v železniční a silniční dopravě*. 1. vydání. Praha: Sdružení českých spotřebitelů, z.ú., [2020], ©2020. 15 stran. Průvodce spotřebitele; svazek č. 40. ISBN 978-80-87719-75-6.

3.4. Čtvrtý železniční balíček

V únoru 2009 proběhla revize politiky TEN-T, která se zaměřila na přezkum dopravní politiky v oblasti transevropské dopravní sítě. Evropská komise v této souvislosti vydala dne 4. 2. 2009 Zelenou knihu⁷¹ TEN-T: Přezkum politiky. Směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky, která se věnovala především možnostem propojení projektů TEN-T s bojem proti klimatickým změnám a posílením vazeb s dalšími evropskými státy, které nejsou členy Evropské unie. V červnu téhož roku byly k Zelené knize přijaty závěry Rady Evropské unie a v listopadu byly jmenovány expertní skupiny pro řešení problematiky revizí politiky TEN-T.⁷²

V roce 2011 zveřejnila Evropská komise další Bílou knihu: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje⁷³, která se věnovala oblasti dopravy. Ta obsahovala celkem čtyřicet bodů, směřujících především k železniční a vodní dopravě, a Evropská komise jejím prostřednictvím vytyčila cíle pro následující desetiletí, včetně záměru využívat v roce 2050 nejméně 40 % udržitelných nízkouhlíkových paliv⁷⁴. Bílá kniha mimo jiné podtrhla rovněž nutnost zvýšení motivace občanů Evropské unie k vyššímu využívání hromadné dopravy namísto dopravy individuální a zdůraznila nutnost zapojit pro naplnění cílů všechny aktéry a všechny regionální úrovně, tedy nejen evropské instituce a státní správy členských zemí, ale taktéž regiony až k úrovním samotných obcí. Vyzdvižen byl taktéž význam podnikatelského a neziskového sektoru vedle sektoru veřejného.

V roce 2013 byla následně schválena nová koncepce TEN-T ve formě nového

⁷¹Zelené knihy se zaměřují na popis a analýzu stávajícího stavu konkrétní oblasti a zahrnují návrhy řešení aktuálních problémů. Jejich cílem je zahájit veřejnou diskusi o vybraných tématech a současně záměrech Evropské komise v dané oblasti, a to ještě před jejich ukotvením do právních norem (většinou nařízení nebo směrnic).

⁷²Zelená kniha; TEN-T: přezkum politiky: Směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky. In: . Brusel: Komise Evropských společenství, 2009. Dostupné také z: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0044:FIN:CS:PDF>.

⁷³Evropská komise. Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (2011). Dostupné online: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:cs:PDF>.

⁷⁴Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050 [online]. Ministerstvo dopravy České republiky [cit. 2022-04-13]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Rozvoj-dopravni-infrastruktury-do-roku-2050/Rozvoj-dopravni-infrastruktury-do-roku-2050/Rozvoj-dopravni-infrastruktury-do-roku-2050.pdf.aspx>.

nařízení Evropské komise⁷⁵ o hlavních směrech Evropské unie v oblasti rozvoje transevropské dopravní sítě. Díky tomu je tak v současné době celý systém rozdělen na dvě vrstvy. V první řadě zahrnuje vrstvu hlavní sítě – jádro⁷⁶, která představuje nejdůležitější multimodální transevropské koridory a která by měla být dokončena do roku 2030. Dále je součástí systému tzv. globální síť (tzv. comprehensive network), která by měla být dokončena do konce roku 2050.⁷⁷

Cílem čtvrtého železničního balíčku, který byl připravován od roku 2013, bylo odstranit poslední překážky, zabráňující vzniku jednotného železničního prostoru Evropské unie. Ten se proto zaměřil na dokončení liberalizace a na zvýšení konkurenceschopnosti osobní železniční dopravy se záměrem, aby byly řádně soutěženy rovněž smlouvy o veřejných službách (ve veřejném závazku).

Čtvrtý železniční balíček je postaven na šesti právních normách a zahrnuje dva základní pilíře:

- Tržní pilíř

Tržní pilíř čtvrtého železničního balíčku řeší otázky otevírání trhu osobní železniční dopravy a usiluje o eliminaci diskriminace dopravců. V rámci tohoto pilíře dochází k dokončování procesu otevírání trhu, který byl zahájen již v rámci prvního železničního balíčku. V rámci rovného přístupu balíček zavádí právo unijních dopravců k provozování všech typů osobní dopravy v celé Evropské unii s cílem zvýšit dostupnost a kvalitu osobní dopravy po evropské železnici. Právní rámec čtvrtého železničního balíčku zahrnuje následující směrnici a nařízení:

- Konsolidované znění Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2337 ze dne 14. prosince 2016

⁷⁵Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU.

⁷⁶Do hlavní sítě patří i tzv. primární uzly (tj. hlavní města, aglomerace nad 1 mil. obyvatel a vstupní brány do Evropské unie).

⁷⁷Viz PEREIRA, Luís. *Trans-European Transport Network (TEN-T): Mobility and Transport - European Commission*. Brussels, 2019.

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338 ze dne 14. prosince 2016

Tržní pilíř čtvrtého železničního balíčku byl postaven na těchto dílčích cílech:

- eliminace diskriminace při přidělování jednotlivých tras
- od roku 2020 otevření trhu osobní dálkové dopravy EU
- od roku 2023 realizace veřejných výběrových řízení pro zakázky veřejných služeb (pro nové smlouvy)
- efektivní, transparentní a kontrolovatelné zpoplatnění infrastruktury
- rozvoj společných informačních systémů a systémů jízdních dokladů různých dopravců
- Technický pilíř

Technický pilíř se zabývá problematikou technické interoperability železniční techniky a otázkami bezpečnosti a byl přijat v dubnu 2016. Tento pilíř zahrnuje následující právní normy:

- Nařízení EP 2016/796 o Agentuře Evropské unie pro železnice
- Směrnice EP 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii
- Směrnice EP 2016/798 o bezpečnosti železnic.

Technický pilíř zahrnuje tyto cíle:

- posílení role ERA ve vývoji ERTMS (jednotný evropský systém řízení železniční dopravy), povolování vozidel a bezpečnostních osvědčení
- posílení ERTMS v oblasti společných norem a technických specifikací s cílem zvýšení interoperability
- zavedení jednotných podmínek pro udělování osvědčení pro dílny údržby (tzv. ECM).

Čtvrtý železniční balíček v sobě obsahuje mimo jiné taktéž pravidla provozní a technické propojenosti celostátní dráhy s drahami regionálními a drahami jiných členských států Evropské unie.

Významnou oblastí jsou tedy technické specifikace pro interoperabilitu (TSI),

zajišťující kompatibilitu mezi vozidly a tratěmi, což je navázáno dále na splnění požadavku na bezpečnost a výkonnost železniční dopravy.

Součástí balíčku je rovněž povinné oddělení poskytovatelů osobní železniční dopravy a správců infrastruktury. Už se však nejedná pouze o povinnost účetní separace, ale taktéž o separaci organizační a institucionální a o oddělení řízení podniků. Důvodem je zajištění spravedlivé hospodářské soutěže, transparentnosti a nediskriminačního přístupu ke službám a jejich poskytování.⁷⁸

Evropská komise však v této oblasti nestanovuje přesné podmínky a směrnice tržního pilíře čtvrtého železničního balíčku tak dává členským státům prostor pro vlastní přístup, což znamená, že zvolené cesty jednotlivých evropských států nejsou jednotné, jak je patrné i z komparace přístupu České republiky a Rakouska uvedené v samostatné kapitole této diplomové práce. Mezi prvními evropskými zeměmi, které se v tomto duchu pustily do liberalizace osobní železniční dopravy byly například Německo a Velká Británie a dále například Rakousko nebo Itálie.⁷⁹

Čtvrtý železniční balíček mimo jiné rovněž vymezuje podmínky pro uvedení dráhy do provozu a pro uvedení drážních vozidel do provozu a na trh. S tím souvisí dále postupný přechod národních registrů drážních vozidel do jednotného unijního registru od roku 2024.⁸⁰

Kromě výše uvedeného přináší čtvrtý železniční balíček taktéž povinnost certifikace systému údržby na všechna železniční vozidla, protože do té doby se týkala jen nákladní dopravy (nákladní dopravci jsou již certifikováni). Tato povinnost se tím pádem dotkne všech společností, které na trhu figurují jako ECM (tzv. Entity in Charge of Maintenance), tzn. společnosti, které provozují vozidla a které jsou odpovědné za jejich údržbu. To se týká v podstatě všech železničních dopravců, ale rovněž některých stavebních firem a správců vleček, kteří disponují lokomotivami, zajižďujícími na veřejnou železniční síť.⁸¹

⁷⁸Česká republika vyřešila tuto povinnost rozdělením státního podniku České dráhy na osobního dopravce ČD a správce infrastruktury SŽDC (nyní SŽ). V Rakousku vznikl holding ÖBB, v němž jsou dceřiné společnosti ÖBB Personenverkehr (osobní železniční doprava) a ÖBB Infrastruktur (správce infrastruktury). Oběma těmito případy je dále v diplomové práci věnován prostor.

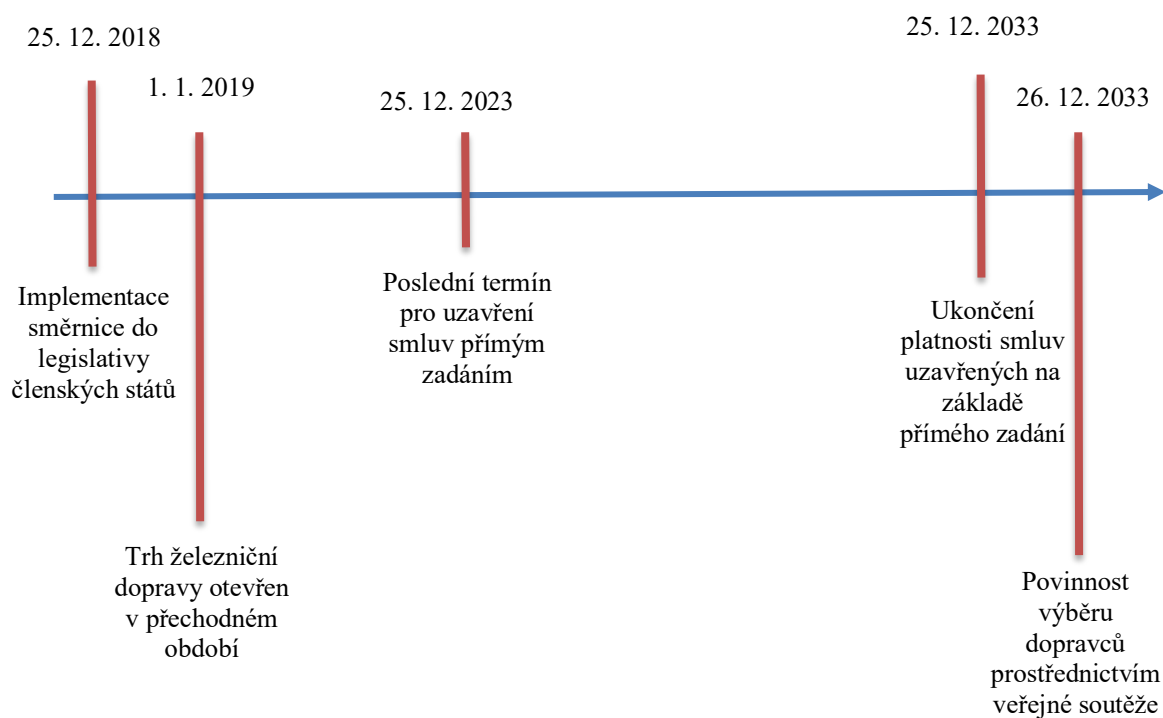
⁷⁹Viz OZKAN, Turgut, Gozde YANGINLAR a Salih KALAYCI. Railway Transport Liberalization: A Case Study of Various Countries in the World. *Journal of Management and Sustainability*. 2016, 10(10). ISSN 1925-4733. Dostupné z: doi:10.5539/jms.v6n4p140.

⁸⁰Více viz *European Register of Authorised Types of Vehicles* [online]. ERA [cit. 2022-04-13]. Dostupné z: <https://eratv.era.europa.eu/eratv/>.

⁸¹Více viz *Certification of Entities in Charge of Maintenance* [online]. ERA [cit. 2022-04-13]. Dostupné z:

Díky čtvrtému železničnímu balíčku vzrostou rovněž kompetence Agentury Evropské unie pro železnice (ERA) v oblasti schvalování vozidel a vydávání osvědčení bezpečnosti železničním podnikům. ERA bude rovněž schvalovat traťovou část evropského systému řízení železniční dopravy (ERTMS), který zahrnuje komunikační systém GSM-R a evropský vlakový zabezpečovací systém ETCS⁸².

Schéma 1: Termíny liberalizačního procesu dle čtvrtého železničního balíčku



Zdroj: Vlastní zpracování dle čtvrtého železničního balíčku

Je možné a legislativně přípustné, že v rámci procesu liberalizace některé členské státy EU otevřou trh dříve než státy jiné. Může se dokonce stát, že některé členské země počkají s otevíráním trhu až konce roku 2033, což jim evropská legislativa umožňuje. Takto se například rozhodla Belgie, která až do roku 2033 uzavřela smlouvy v osobní železniční dopravě výhradně se státem vlastněnou společností SNCB⁸³. Potenciální disproporce

https://www.era.europa.eu/activities/certification-entities-charge-maintenance_en.

⁸²Zdopravy. [Železnice - dopravci - zprávy](#). Koronavirus zachraňuje zpožděnou českou legislativu. Unie posunula 4. balíček. (2020) Dostupné online: <https://zdopravy.cz/koronavirus-zachranuje-zpozdenou-ceskou-legislativu-unie-posunula-4-balicek-51904/>.

⁸³Více viz ADAM, Astrid. *The train sector in Belgium: Is competition an efficient solution for improving the Belgian rail performance?*. Namur, 2020. Diploma thesis. Université de Namur. Vedoucí práce Johannes Wohnen.

v procesu otevírání trhu však mohou mít pro některé státy negativní důsledky, a to za situace, kdyby se trh některého státu otevřel dříve než trhy ostatních států, čímž by umožnil vstup na něj i jiným (zahraničním) dopravcům, kteří by měli stejné šance uspět v soutěži jako dopravci domácí. Recipročně by však nemuselo k možnosti vstupu dopravců tohoto státu na zahraniční trhy dojít, neboť ty by v tuto dobu zůstaly uzavřené.

4. Liberalizace osobní železniční dopravy v ČR a v Rakousku

Následující dvě podkapitoly se věnují vývoji procesu liberalizace osobní železniční dopravy v České republice a v Rakousku od 90. let 20. století až do současnosti. Zjištění z těchto analýz jsou pak dále podkladem pro definování hrozeb a příležitostí v oblasti osobní železniční dopravy a pro komparativní analýzu v následujících samostatných kapitolách.

V obou sledovaných evropských zemích bylo v osobní železniční dopravě dlouholetou tradicí uzavření trhu, které se během posledních dvaceti let postupně uvolňovalo a do segmentu osobní železniční dopravy byla zaváděna konkurence⁸⁴. Cílem, který sledují Česká republika i Rakousko, stejně jako další členské státy EU, je zvýšení efektivity a revitalizace dopravního trhu. Změny, které v posledních třech dekadách v této oblasti proběhly, se dotýkaly všech oblastí dopravního sektoru, včetně jeho institucionálního nastavení, legislativního rámce nebo způsobu financování železniční dopravy. Velké změny v tomto ohledu, které znamenaly posun směrem k liberalizaci a také ke sjednocení evropské dopravní politiky, přinesl vstup obou zemí do Evropské unie, protože v tom okamžiku jejich dopravní politika začala částečně podléhat rovněž unijním požadavkům a příslušné unijní legislativě. V případě Rakouska to bylo již v roce 1995, v případě České republiky pak v roce 2004.⁸⁵

Obecně lze rozlišit dva přístupy, jak konkurenční prostředí na železnici zavádět, které jsou v obou sledovaných zemích kombinovány. Prvním z nich je konkurence na trhu (open access), kdy jednotliví dopravci provozují na daném železničním spojení své vlaky v přímé konkurenci proti sobě. Jedná se o neregulovanou konkurenci, která není v evropských zemích obvyklá, protože není vázána na příspěvek veřejných dotací. Druhým přístupem, v EU častějším, je konkurence o trh (competitive tendering), tedy regulovaná konkurence prostřednictvím veřejné soutěže na provozování dotovaných služeb.⁸⁶

Pro obě země představuje liberalizace osobní železniční dopravy nové povinnosti vyplývající z nutnosti přizpůsobit se právnímu rámci na úrovni Evropské unie, podle kterého je nutno modifikovat rovněž právní prostředí na úrovni obou států. Na druhé straně může

⁸⁴Viz KVIŽDA, Martin et al. *Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. 1. vyd. [Brno]: Masarykova univerzita, 2007. 229 s. ISBN 978-80-210-4233-9.

⁸⁵Tamtéž.

⁸⁶ČESKÁ REPUBLIKA. *Usnesení vlády České republiky ze dne 8. června 2011 č. 423 k Harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy*. Praha, 2011, číslo 423.

celý proces přinést benefity ve formě snížení cen jízdného, zkvalitnění služeb, modernizace zařízení a zvýšení bezpečnosti v železniční dopravě, stejně jako pozitivní dopady na životní prostředí díky podpoře udržitelného a ekologického druhu dopravy⁸⁷.

Vzhledem ke skutečnosti, že jsou země sousední, má otevírání trhu v osobní železniční dopravě i další aspekt, kterým je nastavení spolupráce a komplementarity na dálkových i některých regionálních tratích⁸⁸. Dopravci obou států zároveň vstupují do přímé konkurence, která je ovlivněna mimo jiné rovněž mírou otevřenosti trhu, včetně časového rámce procesu liberalizace, který se v obou státech v některých aspektech liší.

4.1. Přístup České republiky

Tato podkapitola se zabývá vývojem v oblasti české osobní železniční dopravy od počátku 90. let do současnosti, kdy se v České republice paralelně rozvíjí oba typy konkurence v osobní železniční dopravě, tedy neregulovaná konkurence (konkurence na trhu, tzv. open access) a regulovaná konkurence (konkurence o trh, tzv. competitive tendering)⁸⁹.

4.1.1. Transformace české osobní železniční dopravy v 90. letech 20. století

Po roce 1989 se transformace českého hospodářství promítla rovněž do dopravní politiky, což se odrazilo i v oblasti osobní železniční dopravy. Hlavním cílem v tomto období byl přechod od centrálně plánované ekonomiky k ekonomice tržní, doprovázený v počátcích transformace taktéž poklesem výkonnosti hospodářství a zaměstnanosti⁹⁰,

⁸⁷Celkový podíl železniční dopravy na znečištění emisemi CO₂ činí například v České republice 0,5 %. Viz ADAMEC, Vladimír. *Železniční doprava*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2010. 194 s. ISBN 978-80-7204-727-7.

⁸⁸Mezi Českými drahami a rakouskými ÖBB je dlouhodobě úspěšný projekt Praha – Brno – Vídeň – Graz, kdy jsou na této relaci využívány jednotky Railjet z produkce Siemens. Viz *ČD a ÖBB představují Railjet v České republice* [online]. Praha: České dráhy, 2013 [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-16601/>.

⁸⁹V české osobní železniční dopravě lze rozlišit čtyři tržní segmenty:

- vysokorychlostní dálková,
- standardní dálková meziměstská doprava,
- příměstská doprava a doprava v aglomeracích,
- regionální doprava.

Dálková doprava v České republice zahrnuje tzv. rychlíky a všechny další vyšší kategorie osobních vlaků (expresy, EuroCity, InterCity, SuperCity, EuroNight).

⁹⁰Viz ŽÍDEK, Libor. *Transformace české ekonomiky: 1989-2004*. Vyd. 1. V Praze: C.H. Beck, 2006. ix, 304 s. Beckova edice ekonomie. ISBN 80-7179-922-X.

což se mimo jiné odrazilo ve snížení pracovní dojížděky výkonů na železnici obecně. Významným aspektem však bylo i rozdělení Československé federativní republiky, které do železniční dopravy zasáhlo, a samozřejmě také plány České republiky vstoupit do Evropské unie, což zakládalo nutnost liberalizace jednotlivých odvětví, včetně dopravní politiky.

To se v první řadě projevilo transformací na úrovni národního dopravce, tedy Československých státních drah (ČSD), kdy k 31. 12. 1992 došlo k jejich definitivnímu zániku, a to na základě zákona zákon č. 625/1992 Sb., o zániku státní organizace Československé státní dráhy, ze dne 16. 12. 1992, na jehož základě přešly nemovitosti původních Československých státních drah do majetku České republiky nebo Slovenska podle toho, na kterém území ležely, a ostatní majetek se rozdělil mezi Českou republiku a Slovensko v poměru 2:1⁹¹. Institucionálně vznikly dvě nové společnosti, v České republice to byly České dráhy a na Slovensku Železnice Slovenskej republiky. České dráhy, které oficiálně začaly fungovat od 1. 1. 1993, a měly právní formu státní organizace, byly nejprve monopolním, později dominantním, dopravcem osobní i nákladní železniční dopravy a současně spravovaly a provozovaly všechny dráhy ve vlastnictví státu⁹².

V následujících letech se zákonem o drahách (zákon č. 266/1994 Sb.) změnil podmínky pro stavbu železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových drah a dále podmínky pro jejich provozování. Zákon hovořil rovněž o právech a povinnostech všech subjektů, jejichž činnost se dané oblasti jakkoliv dotýká, a mimo jiné zřídil současně Drážní úřad jako správní úřad s celostátní působností, do jehož kompetence spadá výkon státní správy v dané oblasti⁹³.

Zákon zavedl mj. pojem „provozovatel dráhy“ a „provozovatel drážní dopravy“ (tedy dopravce) a rozdělil železniční síť ve správě Českých drah na dráhu celostátní (s mezinárodním a celostátním významem) a dráhy regionální.⁹⁴ Důvodem pro rozdělení byla především příprava na možnou privatizaci, kdy by do budoucna mohly být

⁹¹Viz KVIŽDA, Martin et al. *Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. 1. vyd. [Brno]: Masarykova univerzita, 2007. 229 s. ISBN 978-80-210-4233-9.

⁹²Tamtéž.

⁹³K Drážnímu úřadu více viz MIŠŮR, Peter a SVOBODA, Zdeněk. *Instituce státní moci v ČR: úplný přehled s internetovými odkazy*. Praha: Linde, 2007. 247 s. ISBN 978-80-86131-74-0, str. 99.

⁹⁴Vlečky byly ponechány jako samostatná kategorie.

privatizovány regionální dráhy, které by tudíž přešly na samosprávné celky, zatímco dráhy celostátní by zůstaly ve vlastnictví státu⁹⁵.

Zákon zároveň umožnil, a to je z pohledu procesu liberalizace velmi podstatné, aby na železnici mohl vstoupit jakýkoliv dopravce s platnou licenci. Byl to první krok k otevření trhu v tomto sektoru, který se však fakticky netýkal osobní dopravy, ale zahrnul jen nákladní dopravu, a to ve většině na krátkých tratích. Hlavním důvodem byla přímá podpora osobní železniční dopravy ze strany státu, která byla směřována výhradně Českým drahám. Výběr jakéhokoliv jiného dopravce by znamenal nutnost jeho dotování z rozpočtu municipalit, což obce v případě Českých drah dělat nemusely. Problémem dalších potenciálních dopravců byly také železniční vozy, které v té době byly výhradně ve správě Českých drah a v majetku státu⁹⁶.

Přesto existovaly již v 90. letech snahy o získání některých regionálních tratí a vozidel a jejich provozování jednou společností, která by byla provozovatelem dráhy i samotným dopravcem v osobní i nákladní železniční dopravě, a to především proto, aby byla osobní doprava dotována ziskovou nákladní dopravou. České dráhy se těmto snahám bránily, a to především z důvodu nutnosti převodu železničních vozů. Přesto došlo ve druhé polovině této dekády k několika přesunům tratí od Českých drah směrem k jiným dopravcům.

První byla úzkorozchodná trať, která se v roce 1997 dostala do rukou společnosti Jindřichohradecké místní dráhy. Byla to trať Jindřichův Hradec – Nová Bystřice⁹⁷, jež si společnost nejprve od státu pronajala a v roce 1998 také spolu s úzkorozchodnou tratí Jindřichův Hradec – Obrataň dokonce včetně vozidel za symbolickou cenu 1 Kč odkoupila⁹⁸.

Ve druhé polovině 90. let, konkrétně v roce 1997, došlo ze strany Českých drah k zastavení provozu na dalších regionálních tratích.⁹⁹ V reakci na to se v roce 1997 stala

⁹⁵Viz KVIKZA, Martin et al. *Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. 1. vyd. [Brno]: Masarykova univerzita, 2007. 229 s. ISBN 978-80-210-4233-9.

⁹⁶Majetkem Českých drah se vozy staly v roce 2003.

⁹⁷České dráhy na této trase zastavily provoz již v roce 1996, jelikož úzkorozchodná trať nebyla technicky kompatibilní s dalšími tratěmi Českých drah a byla ve špatném technickém stavu.

⁹⁸Více viz *Historie JHMD* [online]. Jindřichohradecké místní dráhy [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: <http://jhmd.cz/o-nas/historie>.

⁹⁹Rozhodnutí bylo realizováno ze strany Českých drah a Ministerstva dopravy ČR. Jedním z důvodů byly mimo jiné rovněž povodně v povodí Odry a Moravy, které zničily a z provozu vyřadily celkem 946 km železničních tratí, z nichž v případě některých bylo rozhodnuto, že již nebudou opravovány.

prvním soukromým provozovatelem normálně rozchodné tratě společnost Viamont, a to na trati Trutnov – Svoboda nad Úpou. Díky tomu se zde ještě v závěru roku 1997 opět železniční provoz obnovil. V roce 1998 společnost převzala rovněž trať Sokolov – Kraslice, kde se provoz odlišoval především v tom, že zde byla v režii Viamontu i nákladní doprava, kterou v případě trati Trutnov – Svoboda nad Úpou provozovaly nadále České dráhy. Podobně obnovil Viamont rovněž pohraniční trať Kraslice – Klingenthal.¹⁰⁰

První tratí, která se stala majetkem jiného subjektu z rukou státu, byla trať Šumperk – Kouty nad Desnou, která byla natolik poškozena povodněmi v roce 1997, že bylo v jejím případě rozhodnuto, že již nebude opravována. Z tohoto důvodu se celkem osm obcí v daném regionu spojilo, založilo Svazek obcí údolí Desné a začalo usilovat o převod tratí do majetku Svazku s cílem je opravit a znovu zprovoznit. To se obcím podařilo a již v roce 1998 se provozovatelem dráhy a dopravcem (osobní i nákladní dopravy) stala společnost Stavební obnova železnic, která prováděla samotnou opravu tratí. Jednalo se o rozpočtovou organizaci, která vznikla 1. 1. 1994 po zániku Železničního vojska (druh vojska českých ozbrojených sil, které provádělo obnovu železničních tratí a zabezpečovalo provoz železnic v případě napadení státu).¹⁰¹

Podobně došlo k rozhodnutí o ukončení provozu ze strany státu, resp. Českých drah, z důvodu poničení povodněmi na trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem. Zde byla doprava obnovena soukromým subjektem OKD, Doprava a.s. (OKDD)¹⁰², který trať z vlastních prostředků opravil a koncem roku 1997 na ní obnovil jak osobní, tak nákladní železniční dopravu, a to na základě pronájmu obou složek od státu. Právě nákladní doprava byla pro OKDD potenciálním zdrojem zisků, který by dále financoval (pravděpodobně) ztrátovou osobní železniční dopravu na trati. To se však nestalo, protože ani nákladní doprava nedosahovala původně očekávaného objemu a nezajistila provozování trati ziskovost, což bylo způsobeno především snížením poptávky v důsledku negativních ekonomických dopadů zapříčiněných především povodněmi v roce 1997.¹⁰³

¹⁰⁰Viz PETR, Miroslav. První soukromý dopravce vyjel o víkendu na státní železniční trať. *Hospodářské noviny* [online]. Praha: Economia, 2003, 13.10.2003 [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: <https://archiv.hn.cz/c1-13491620-prvni-soukromy-dopravce-vyjel-o-vikendu-na-statni-zeleznicni-trat?nomobile=1>.

¹⁰¹Viz *Železnice Desná* [online]. Kouty nad Desnou: Svazek obcí údolí Desné [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: https://www.zeleznice-desna.cz/zeleznice_desna/.

¹⁰²Od roku 2010 Advanced World Transport.

¹⁰³Viz *60 let zkušeností v dopravě a logistice* [online]. AWT [cit. 2022-04-14]. Dostupné z:

V roce 1998 došlo ke vzniku další dráhy, provozované jiným subjektem. Jednalo se o Jizerskou dráhu, která byla provozována v celkové délce 63 km na tratích Liberec – Tanvald – Železný Brod, Smržovka – Josefův Důl a Tanvald – Harrachov (celkem 63 km tratí). Nákladní a osobní dopravu na nich provozovala GJW Praha. Kontrakt však trval jen několik měsíců, jelikož byl ze strany soukromé společnosti ukončen a tratě znovu převzaly České dráhy.¹⁰⁴

V roce 1997 vydalo tehdejší Ministerstvo dopravy a spojů Dopravní strategii ČR na období 1997–2000 s cílem analýzy dosavadního vývoje a vytvoření nové koncepce v oblasti dopravy. Záměrem Dopravní strategie bylo rovněž reagovat na očekávaný vstup České republiky do Evropské unie a Severoatlantické aliance, přičemž byly očekávány nové povinnosti členských států ve všech oblastech národního hospodářství.¹⁰⁵ Po parlamentních volbách v roce 1998 se liberalizace oblasti železniční dopravy pod taktovkou vítězná Česká strana sociálně demokratické pozastavila.

4.1.2. Vertikální a horizontální separace v české osobní železniční dopravě

České dráhy (ČSD, dále ČD s.o. a dnes ČD a.s.) byly po dlouhou dobu nejen jediným dopravcem, ale původně taktéž vlastníkem příslušné infrastruktury. To změnil až zákon č. 77/2002 Sb.¹⁰⁶, na jehož základě vznikla k 1. 1. 2003 společnost České dráhy, a.s. jako jeden z nástupnických subjektů původní státní organizace České dráhy (České dráhy, s. o.), která tak ke stejnému datu zanikla. Akciová společnost České dráhy se zaměřila na služby v osobní i nákladní železniční dopravě a zároveň zabezpečovala železniční dopravní cesty. Transformací státní organizace České dráhy dále vznikla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC), která hospodařila se státním majetkem, poskytovala dopravcům přístup na dopravní cestu a zabezpečovala dopravní infrastrukturu. Stala se tak manažerem infrastruktury. Třetí složkou, která se od 1. 1. 2003 vyčlenila ze státní organizace České dráhy, byla Drážní inspekce, organizační složka státu, která dodnes působí jako nezávislý orgán pro šetření mimořádných událostí v oblasti železniční

https://www.pkpcargointernational.com/static/2017/02/skupina_awt_60_let_zkusenosti.pdf.

¹⁰⁴Více viz *Koncepce moderní údržby tratí: seminář: 6.-8.4.2004, Interhotel Voroněž Brno*. Praha: České dráhy, Generální ředitelství, O13 - Odbor stavební, 2004. 165 s. ISBN 80-85104-88-1.

¹⁰⁵Viz RUMPEL, Petr a kol. *Geografické aspekty evropské integrace*. Vyd. 1. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, Katedra sociální geografie a regionální geografie, 2007. 262 s. ISBN 978-80-7368-264-4.

¹⁰⁶ Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů.

dopravy.¹⁰⁷

Na základě zákona č. 77/2002 Sb. jsou České dráhy rovněž v postavení, kdy je jejich povinností provozovat železniční dopravu v případě potřeby obrany státu ve válečných a krizových stavech¹⁰⁸. Ostatní dopravci tuto povinnost nemají.

Správa železniční dopravní cesty od 1. ledna 2003 disponovala kolejišti, zabezpečovacími zařízeními a dalším majetkem k provozování dráhy, jejichž správcovstvím byla pověřena. Nezabývala se však údržbou tratí apod., z čehož vyplývá, že skutečným provozovatelem dráhy zůstaly České dráhy, které ve většině nadále vlastnily rovněž nádražní budovy.

Až v roce 2008 se provozovatelem dráhy stala Správa železniční dopravní cesty a od Českých drah převzala všechny k tomu se vztahující činnosti, popřípadě je zajišťovala ze strany Českých drah externě. Majetek, který byl předmětem této změny a byl potřebný pro provoz dráhy, odkoupil stát prostřednictvím Správy železniční dopravní cesty od Českých drah za cca 11,9 mld. Kč.¹⁰⁹ Manažer infrastruktury tím pádem de facto odkoupil část podniku při použití dotace od státu.

V letech 2008 až 2011 pak v kompetenci Českých drah zůstalo ještě řízení provozu a sítě, které přešly na Správu železniční dopravní cesty až v roce 2011. Z uvedeného vyplývá, že role manažera dopravy byla především v letech 2003 až 2008 velmi omezená, v roce 2008 byla posílena, ale kompletní se stala až od roku 2011, kdy manažer infrastruktury nebyl již závislý na žádných službách Českých drah.¹¹⁰

Do roku 2007 provozovaly České dráhy kategorie vlaků InterCity (IC), EuroCity (EC), SuperCity (SC) bez jakýchkoliv dotací a od roku 2007 pak ze státního rozpočtu získávaly dotace na provoz vlaků EC/IC. Bez dotací však zůstaly vlaky SC, tedy spoje s vlakovými soupravami Pendolino.

Po dobu působení Českých drah až do roku 2003 se nakumuloval dluh z jejich provozu, což není ojedinělé, neboť podobná situace a finanční výsledky se týkaly rovněž

¹⁰⁷Více viz *Běh času* [online]. Praha: České dráhy, 2018 [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/100-let-spolu/beh-casu/default.htm>.

¹⁰⁸Viz MOZGA, Jaroslav, VÍTEK, Miloš a KOVÁŘÍK, František. *Kritická infrastruktura společnosti*. Vyd. 1. Hradec Králové: Gaudeamus, 2008. 156 s. ISBN 978-80-7041-299-2.

¹⁰⁹Tomeš, Zdeněk. *Konkurence a výkonnost na evropských železnicích*. Brno: Masarykova univerzita, 2014. *Železniční reformy*. ISBN 978-80-210-7141-4. Strana 109.

¹¹⁰Tamtéž.

železničních společností v dalších státech. Vzniklý dluh byl po rozdělení Českých drah, na jehož základě vznikla akciová společnost České dráhy, přenesen na tehdejší Správu železniční dopravní cesty, aby mohl být uhrazen z veřejných zdrojů, neboť České dráhy již nedisponovaly statutem, který by takové oddlužení z legislativního hlediska umožňoval. I z tohoto důvodu byly vydány dluhopisy v celkové hodnotě 7 mld. Kč se splatností v roce 2011¹¹¹.

Jak již bylo uvedeno, vertikální separace byla v Česku realizována postupným převáděním majetku a kompetencí, které tak v různé míře zůstávaly stále u Českých drah, tedy dopravce. Ještě v současné době jsou České dráhy, a.s. majitelem některých budov, což vytváří zdání, které by mohlo vést k diskriminaci konkurence na trhu osobní železniční dopravy a neumožňovalo by férový přístup na infrastrukturu všem dopravcům¹¹².

Horizontální separace v provozní oblasti je založena na oddělení nákladní a osobní dopravy do dvou samostatných společností. K tomu došlo v České republice vznikem společnosti ČD Cargo, a.s. od 1. 12. 2007, která je dceřinou společností Českých drah, a.s. a provozuje výhradně nákladní dopravu¹¹³.

(Nejen) pro zajištění a udržení vertikální separace je nutné, a Evropskou unií rovněž vyžadováno, zřízení nezávislého regulátora. Ten byl v České republice zřízen v roce 2017. Do té doby jeho funkci prováděl Drážní úřad, potažmo Ministerstvo dopravy ČR, které je zřizovatelem Drážního úřadu, správce infrastruktury a dlouhou dobu bylo rovněž zřizovatelem dominantního dopravce – Českých drah. V českých podmínkách by unijním požadavkům vyhovoval například Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, ale vzhledem k jeho agendě by nebylo jeho fungování jako nezávislého regulátora v této oblasti praktické. Podobně by z důvodu velké odlišnosti v působnosti nebylo možné využít úřady regulující síťová odvětví (Energetický regulační úřad, Český telekomunikační úřad). Nejvhodnější a nejpraktičtější volbou proto bylo založení zcela nového samostatného ústředního orgánu státní správy, což představuje řešení, které s sebou neneslo žádné výrazné legislativní změny.

V současné době je nezávislým regulátorem v České republice, který vykonává dozor nad přístupem k zařízením poskytovaných služeb v oblasti dopravy, nad rozhodnutími přijatými provozovatelem infrastruktury, ale i dopravci a dalšími aktéry, Úřad pro přístup k

¹¹¹Tamtéž.

¹¹²V majetku ČD je dnes i nadále například Masarykovo nádraží v Praze.

¹¹³Viz *10 let ČD Cargo*. Praha: ČD Cargo, 2017.

dopravní infrastruktury, který vznikl na základě zákona č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře.¹¹⁴

Úřad, který vznikl k 1. dubnu 2017 jako samostatný orgán státní správy, je nezávislý na vládě a je nezávisle financován ze státního rozpočtu. Byl zřízen podle článku 55 směrnice 2012/34/EU a vyhovuje unijním požadavkům na fungování nezávislého regulátora. Jeho kompetence se dotýkají oblasti dopravy jako takové, tedy nejen osobní železniční dopravy, i když výkon funkce regulátora v drážní dopravě je největší částí jeho agendy. Hlavními činnostmi Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře jsou; regulace přístupu na železniční dopravní cestu, regulace přístupu ke službám, řešení sporů a cenová kontrola.¹¹⁵

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře dále spolupracuje s dalšími regulátory členských států Evropské unie, ale rovněž s Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže. Je sice nezávislý na Vládě, avšak jeho povinností je Vládě a také Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR pravidelně předkládat zprávy o své činnosti.

Zákon, na jehož základě byl úřad zřízen, dále mj. definuje požadavky na předsedu úřadu, který musí být jmenován na základě jasných a transparentních pravidel, jak to ukládá příslušná směrnice Evropské unie.¹¹⁶

4.1.3. Otevírání trhu konkurenci po vstupu České republiky do Evropské unie

Zapojení krajů do zajištění regionální železniční dopravy se výrazně odrazilo v jejím dalším vývoji, i když k tomu nedošlo ihned a kraje (podobně jako dříve stát) pokračovaly ještě několik let v zajištění dopravy prostřednictvím Českých drah s několika výše uvedenými výjimkami z 90. let.

První výběrová řízení, v jejichž rámci mělo dojít k výběru poskytovatele služby, realizovaly v regionální dopravě v letech 2005 a 2006 Karlovarský kraj a Liberecký kraj a v dálkové dopravě Ministerstvo dopravy ČR. Jednalo se o dotované výběrové řízení na provozování jednotlivých železničních linek, neboť bez dotace nelze službu zajistit bezztrátově. Karlovarský kraj soutěžil na dobu pěti let poskytovatele pro regionální trať

¹¹⁴Zákon č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře.

¹¹⁵Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře. Základní funkce úřadu. Dostupné online z: <https://www.updi.cz/cs/o-nas>.

¹¹⁶Současným předsedou Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře je Pavel Kodým, viz *Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře: Vedení* [online]. Praha, 2022 [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: <https://www.uicr.cz/cs/o-nas/vedeni-uradu>.

Karlovy Vary – Mariánské Lázně. Zvítězila společnost Viamont, přičemž se soutěže zúčastnily taktéž České dráhy a společnost Railtrans, které nabídly vyšší nabídkovou cenu. Společnost Viamont měla zahájit provoz na této trati od začátku roku 2006. Termín byl však posunut o jeden rok, protože České dráhy se odmítly vzdát kapacity trati, kterou disponovaly.¹¹⁷

Na začátku roku 2006 proběhl výběr na provoz tratí někdejší Jizerské dráhy, který realizoval Liberecký kraj. Výsledkem bylo rozhodnutí o poskytování služeb Českými drahami, a to bez výběrového řízení, jelikož původní výběrové řízení bylo ze strany kraje zrušeno.

V roce 2008 vyhlásil Liberecký kraj pro několik tratí ve svém regionu soutěž, do níž se přihlásily společnosti České dráhy, Arriva, Viamont, Railtransport a konsorcium společností Student Agency a Keolis. Po vyřazení společnosti Railtransport z důvodu formálních nedostatků nabídky odstoupilo rovněž konsorcium Student Agency a Keolis a vítězem soutěže se staly opět České dráhy.¹¹⁸

V roce 2009 probíhala další soutěž, tentokrát Plzeňského kraje, a to na pětadvacetiletý kontrakt na provoz tří tratí, do kterého se přihlásily opět České dráhy, společnost Viamont, ČSAD Jablonec nad Nisou a společnost RegioJet. Výběrové řízení bylo nakonec zrušeno a kraj uzavřel napřímo smlouvu opět se společností České dráhy, a.s.¹¹⁹

V roce 2009 bylo uzavřeno Memorandum o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální osobní železniční dopravou¹²⁰ mezi státem na jedné straně a kraji a hlavním městem Prahou na straně druhé. Dokumentem deklaroval stát Praze a krajům dotace na financování osobní železniční dopravy v celém období let 2010 až 2019. Vzhledem k tomu, že nebylo dáno, jakým způsobem bude ze strany krajů a Prahy vybrán dopravce a nebylo nutné vyhlašovat výběrová řízení, mohly kraje uzavírat smlouvy napřímo bez realizace veřejných zakázek. Některé kraje ještě před datem 3. 12. 2009, kdy vstoupilo v platnost nařízení Evropského parlamentu a Rady ES č. 1370/2007, podle nějž je nutné v osobní železniční dopravě realizovat výběrová řízení, uzavřely narychlo smlouvy s Českými

¹¹⁷Viz *Železniční dopravci v Česku bojují o zakázky již třináct let. Plány však byly ambicióznější* [online]. Praha: ČT24, 2018 [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2524633-zeleznicni-dopravci-v-cesku-bojuji-o-zakazky-jiz-trinact-let-plany-vsak-byly>.

¹¹⁸Tamtéž.

¹¹⁹Tamtéž.

¹²⁰Viz ŠŮRA, Adam. České dráhy na věčnost. *Respekt*. Praha: Economia, 2009, (39).

drahami. To se neobešlo bez negativní reakce soukromých železničních dopravců, kteří podali v roce 2010 k Evropské komisi stížnost na tento postup¹²¹.

V souladu s usnesením Vlády České republiky č. 191 ze dne 9. března uzavřel v roce 2019 stát s kraji a hlavním městem Prahou smlouvu, která upravuje způsob poskytování dotací na regionální železniční dopravu pro roky 2020 až 2034 a která je založena na principech memoranda (uvedeno výše). Podíl státního příspěvku je na základě této smlouvy stanoven shodně na 30,469 % prostředků krajů na zajištění regionální osobní železniční dopravy.¹²²

Co se týče dálkové dopravy, byla první výběrová řízení vyhlášena Ministerstvem dopravy v roce 2006, a to na provoz na trati Pardubice – Liberec a na trati Plzeň – Most. Po prvním zrušeném výběrovém kole ve druhém kole zvítězily České dráhy nad společnostmi Viamont a Connex, a to především z důvodu nabídky extrémně nízkých cen, jejichž cenotvorba nezahrnovala odpisy vozidel. Další výběrová řízení na celostátních tratích již neprobíhala a Ministerstvo dopravy ČR sjednávalo poskytování služeb přímo u Českých drah. Kromě již zmíněných spojů SuperCity Pendolino byly dotovány všechny dálkové spoje¹²³.

Další veřejnou soutěží ze strany Ministerstva dopravy ČR bylo výběrové řízení v roce 2012, jehož předmětem se stalo spojení Ostrava–Krnov–Olomouc. České dráhy do této soutěže vůbec nepřistoupily a výběr probíhal mezi dvěma přihlášenými společnostmi, kterými byly RegioJet a Arriva, která byla z důvodu nesplnění kvalifikačních podmínek z výběrového řízení nakonec vyloučena. Veřejná soutěž byla kvůli nízkému počtu uchazečů zrušena a zakázka měla být přidělena přímo společnosti RegioJet, k čemuž však nedošlo. Provozovatelem se opět stala společnost České dráhy¹²⁴.

Lze říci, že i dnes České dráhy celkově zajišťují dopravu většiny linek dálkové dopravy, a to na základě tzv. velké smlouvy. Další linky dále provozují na základě separátních dílčích smluv. Celkový pohled na rozdělení linek Ministerstvem dopravy ČR (k

¹²¹Viz Jančura v Bruselu nepochodil se stížností proti Českým drahám. ČTK. Praha: Česká tisková kancelář, 2012.

¹²²Viz ČESKÁ REPUBLIKA. *Usnesení 16. Rady HMP*. In: . Praha, 2019. Dostupné také z: https://www.praha.eu/public/64/9/9c/2927373_960283__16_Rada_HMP_2019_usneseni.pdf.

¹²³Viz ZIKMUNDOVÁ, Martina. *Liberalizace osobní železniční dopravy: Komparace českého a britského modelu*. Brno, 2011. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce Viktorie Klímová.

¹²⁴Tamtéž.

1. 1. 2021) nabízí následující tabulka.

Tabulka 2: Rozdělení linek Ministerstvem dopravy ČR (k 1. 1. 2021)

Dopravce	Linka
GW Train Regio	<ul style="list-style-type: none">• R25 Plzeň – Most
RegioJet	<ul style="list-style-type: none">• R8 Brno – Bohumín
ARRIVA vlaky	<ul style="list-style-type: none">• R21 Praha – Tanvald• R22 Kolín – Nový Bor• R24 Praha – Rakovník• R26 Praha – Písek – České Budějovice• R14 Pardubice – Liberec – Ústí nad Labem
České dráhy, a.s.*	<ul style="list-style-type: none">• Ex2 Praha – Olomouc – Slovensko a R18 Praha – Luhačovice• R13 Brno – Břeclav – Olomouc• R27 Olomouc – Krnov – Ostrava• R29 Cheb – státní hranice směr Nürnberg

* Na základě samostatných smluv nad rámec linek zajišťovaných na základě „velké“ smlouvy.

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR (2020). *Vlaky z Olomouce do Ostravy zajistí České dráhy, mezi Pardubicemi a Ústím n. L. bude jezdit Arriva* [online]. Média a tiskové zprávy. Dostupné online: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vlaky-z-Olomouce-do-Ostravy-dale-zajisti-Ceske-drahy>

Přelomem v liberalizaci osobní železniční dopravy v České republice se stal rok 2011, kdy na trh osobní železniční dopravy skutečně vstoupily soukromé společnosti. Konkrétně se neregulované konkurenci otevřelo železniční spojení Praha – Ostrava, v jehož případě byly zastaveny státní dotace. Na této trase si dodnes konkurují celkem tři dopravci, a to České dráhy, a.s., společnost RegioJet a.s. a společnost Leo Express. Zde je nutné zdůraznit, že Česká republika byla v tomto ohledu relativně průkopnická, jelikož podobné otevření (i když jediné trati) nebylo v Evropské unii v té době běžné a řada zemí s ním neměla žádné zkušenosti.¹²⁵

Jako první do tohoto konkurenčního boje vstoupila společnost RegioJet, což okamžitě způsobilo propad cen, který měl samozřejmě pozitivní efekt pro koncové spotřebitele, tedy pro cestující. RegioJet však v této souvislosti obvinil České dráhy

¹²⁵Viz SEDLÁČKOVÁ, Veronika. Stát již nebude dotovat železniční dopravu na trati Praha-Ostrava. *Český rozhlas*. 2011.

z důvodu nastavení příliš nízkých cen pod úroveň nákladů, podal stížnost Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže a dále taktéž soudní žalobu¹²⁶ na náhradu škody.

Na konci roku 2012 se přidala k provozování služeb osobní železniční dopravy na této trati další společnost, a to LEO Express, což napomohlo k dalšímu snižování cen jízdného a pro všechny provozovatele znamenalo nemalé ztráty, které v roce 2012 představovaly například v případě společnosti RegioJet cca 76 mil. Kč a v roce 2013 vzrostly dokonce na cca 93 mil. Kč. Společnost LEO Express evidovala ztrátu za rok 2013 cca 159 mil. Kč¹²⁷.

Výhody konkurenčního boje pro uživatele služeb se ale projevily nejen v cenách všech provozovatelů, ale současně ve zvýšení kvality poskytovaných služeb jednotlivých dopravců, a to včetně samotných Českých drah. Vedle toho se rovněž významně zvýšila frekvence spojení na dané trase, což již samo o sobě představovalo zvýšení kvality poskytovaných služeb pro cestující.

Dne 14. 12. 2020 uplynula lhůta, po níž mají povinnost všechny členské státy EU otevřít tratě nedotované z veřejných rozpočtů konkurenci. Liberalizace komerčních služeb osobní železniční dopravy se tak stala dalším významným krokem v procesu liberalizace železniční dopravy po otevření trhu nákladní dopravy pro konkurenci v roce 2007 a později rovněž trhu mezinárodní železniční dopravy. Dalším důležitým termínem je dále rok 2023, kdy se povinnost otevření trhu bude týkat právě poslední oblasti, a to spojů, dotovaných ze strany státu nebo samosprávy (v České republice na úrovni vyšších samosprávných celků – krajů)¹²⁸.

V roce 2018 schválila vláda novelu zákona o drahách, který byl vydán jako zákon o drahách (zákon č. 367/2019 Sb.), který do českého legislativního rámce implementuje čtvrtý železniční balíček, díky němuž by mělo dojít k dalšímu posunu v procesu liberalizace železničního trhu v rámci vytváření jednotného evropského železničního prostoru.

Na základě zákona o drahách, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách a další související zákony, se Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

¹²⁶Řada takovýchto sporů, které v této oblasti v České republice vznikají, nebyla doposud ukončena a je stále v řešení.

¹²⁷Tomeš, Zdeněk – Jandová, Monika. Přístupy k liberalizaci osobní železniční dopravy v ČR. In *Acta Oeconomica Pragensia*. Ročník 24, číslo 1, 2016.

¹²⁸Viz CEMPÍREK, Václav. Otevření českých železnic vyžaduje rozvahu. *E15*. Praha: Czech News Center, 2017.

také přejmenovala od začátku roku 2020 na Správu železnic, státní organizaci. Její činnost zůstala stejná a vychází z pozice vlastníka a provozovatele celostátní dráhy a regionálních drah, které jsou ve vlastnictví státu.¹²⁹

Jedním z dalších cílů, sledovaným zákonem o drahách, je pak rovněž zavedení možnosti pro cestující využít jedinou jízdenku ve vlacích vícero dopravců při jedné cestě v rámci tzv. jednotného tarifu¹³⁰.

V září 2021 Vláda schválila plán zavádění evropského zabezpečovače ETCS v České republice, na jehož základě má být do roku 2030 osazeno ETCS celkem 4 800 km tratí, což bude znamenat náklady ve výši 47 mld. Kč. O 10 let později, tedy do roku 2040 musí být takto osazena celá česká železniční síť. Současně dochází rovněž k zabezpečení železničních přejezdů. Například v roce 2019 bylo zabezpečeno 130 železničních přejezdů, v roce 2020 celkem 155 a do konce roku 2022 je plánováno zabezpečit dalších 500 přejezdů. Celkové náklady se budou pohybovat kolem 2 mld. Kč. Počet dopravců, kteří mají se Správou železnic uzavřenou Smlouvu o provozování drážní dopravy na dráze celostátní a regionální ve vlastnictví státu, vzrostl v roce 2020 na 122 společností.¹³¹

Od roku 2022 dochází rovněž k další změně, která by měla umožnit větší kontrolu dodržování pravidel odpočinku strojvedoucích. Od 1. 1. 2022 začalo totiž platit nové vládní nařízení, které prodlužuje dobu odpočinku strojvedoucích mezi směnami o jednu hodinu, tedy ze 6 hodin na 7 hodin, včetně tzv. garance 6 hodin na lůžku při spánku před směnou. I nadále se zpřísňuje plánování délky směn.¹³²

4.2. Přístup Rakouska

Tato podkapitola se věnuje přístupu Rakouska k procesu liberalizace osobní železniční dopravy od 90. let do současnosti, kdy se v Rakousku vedle sebe paralelně

¹²⁹Viz *Ze Správy železniční dopravní cesty je od 1. ledna 2020 Správa železnic*. Praha, 2020. Dostupné také z: <https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/84337901/tisková+zpráva+ke+stažen%C3%AD%fc9115b6-be10-437e-a53f-dbfdf78aa889>.

¹³⁰Viz *Systém jednotného tarifu* [online]. Praha: Cendis [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: <https://www.cendis.cz/nase-projekty/system-jednotneho-tarifu/>.

¹³¹K ETCS více viz *Aplikace ERTMS/ETCS v ČR: Pardubice, Dům techniky, 25. a 26. říjen 2004: sborník příspěvků*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. 81 s. ISBN 80-7194-699-0.

¹³²Viz *Strojvedoucím se mírně prodlouží doba k odpočinku, schválila vláda*. Česká tisková kancelář. Praha, 2021.

vyskytují oba typy konkurence v osobní železniční dopravě, tedy neregulovaná konkurence (konkurence na trhu, tzv. open access) a regulovaná konkurence (konkurence o trh, tzv. competitive tendering).

4.2.1. Transformace rakouské osobní železniční dopravy v 90. letech 20. století

Rakouská železniční doprava byla dlouho zajišťována, podobně jako v dalších evropských zemích včetně České republiky, prostřednictvím jediného státního podniku ÖBB¹³³, který byl dotován ze strany státu, a to především formou investic do výstavby a modernizace infrastruktury a investic do vozového parku.

Až v roce 1992, a to především v návaznosti na směrnici Evropské komise 91/440 EEC, o rozvoji železnic Společenství, a také z důvodu dlouhodobé ztrátovosti společnosti byl vydán zákon o reorganizaci právního statutu rakouských spolkových drah, na jehož základě získala společnost ÖBB vlastní právní subjektivitu a přestala tudíž být financována přímo ze státního rozpočtu, i když jejím jediným vlastníkem zůstával nadále stát. Cílem bylo nejen sladit provozování železniční dopravy s unijními předpisy, ale také dosáhnout efektivnějšího hospodaření společnosti ÖBB.¹³⁴

V návaznosti na další směrnici Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995, o vydávání licencí železničním podnikům, pak byla v Rakousku v roce 1999 založena společnost Schienen Control, určená k vydávání licencí novým podnikům vstupujícím na trh, k plánování a realizaci investičních projektů a nastavování pravidel v této oblasti.¹³⁵

Podobně jako v případě České republiky přinesl pro Rakousko velké změny jeho vstup do Evropské unie, k němuž došlo již v roce 1995, čímž Rakousko začalo podléhat rovněž unijní legislativě a muselo sladit své cíle i v oblasti dopravní politiky s cíli Evropské unie.

Až v roce 2000 Rakousko sjednotilo institucionální zázemí pro dopravní politiku na národní úrovni a celá agenda přešla pod Spolkové ministerstvo pro dopravu, inovace a technologie. Došlo tím pádem k přesunu kompetencí mezi státní úrovní a regionální úrovní

¹³³ÖBB je zkratka rakouských národních železnic, tedy Österreichische Bundesbahnen, které provozují regionální a dálkovou železniční dopravu v Rakousku a v Lichtenštejnsku. V roce 2003 se ÖBB se staly holdingem s celkem pěti sesterskými akciovými společnostmi.

¹³⁴Viz ÖBB. *Eisenbahnatlas Österreich*. Schweers & Wall, 2010.

¹³⁵Viz *Schienen Control* [online]. Vienna [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: <https://www.schienencontrol.gv.at/en/schienencontrol.html>.

spolkových zemí, a to směrem k vyšší centralizaci (s výjimkou některých oblastí, jako je například městská doprava, které zůstaly nadále v rukou regionů a obcí).¹³⁶

O dva roky později v roce 2002 byla schválena Dopravní politika Rakouska, dokument vytvořený Spolkovým ministerstvem pro dopravu, inovace a technologie, který byl vypracován do roku 2022 v souladu s dosavadními unijními předpisy a cíli. Dokument zahrnoval celkem dvě na sebe navazující fáze, z nichž první skončila v roce 2011 a věnovala se především investicím do železniční dopravy s cílem zvýšení její konkurenceschopnosti na dopravním trhu, především pak vůči dopravě silniční. Finance pro sektor železniční dopravy do roku 2022 podle tohoto dokumentu představovaly cca 30 mld. EUR.¹³⁷

Prioritami Dopravní politiky Rakouska bylo především:

- Efektivní plánování a vybudování efektivní a výkonné dopravní infrastruktury
- Efektivní rozšiřování železniční sítě
- Zvyšování bezpečnosti v dopravě
- Prosazování udržitelné mobility a minimalizování dopadů dopravy na životní prostředí
- Zajištění financování pro modernizaci a vybudování efektivní dopravní infrastruktury
- Oddlužení společností v železniční dopravě
- Usnadnění přístupu na trh novým dopravcům

Dokument byl následně v roce 2011 aktualizován, čímž Rakousko reagovalo na rozšíření Evropské unie o další státy, a tedy i na rozšíření dopravního trhu EU a s tím související aktualizace a novelizace legislativních aktů EU a dalších strategických a koncepčních dokumentů¹³⁸.

Osobní železniční doprava v Rakousku je součástí místní a regionální hromadné dopravy, která zahrnuje také autobusové linky, tramvaje a metro. Liberalizace v oblasti dopravy, která probíhá především jako reakce dopravní politiky na regulatorní požadavky

¹³⁶Viz Taczanowski, Jakub. *The Effects of Liberalisation of the Passenger Railway Market on the Situation of Regional Rail Connections in Poland, Czech Republic, Slovakia and Austria. Review of Economic Perspectives*. Krakow: Jagellonian University, 2015, 3(15).

¹³⁷Viz EMBERGER, Günter. National transport policy in Austria – from its beginning till today. *European Transport Research Review*. 2017, 9(1). Dostupné z: doi:10.1007/s12544-017-0223-2.

¹³⁸Tamtéž.

Evropské unie, se v Rakousku dotýká všech těchto dopravních segmentů.

V této souvislosti se v Rakousku v posledních desetiletích prosazují rovněž nové typy spolupráce v podobě integrovaných aliancí¹³⁹ místní a regionální veřejné dopravy, které nabízejí formou jednotného tarifního systému společné jízdenky za zvýhodněné sazby napříč všemi segmenty dopravy, včetně železnice.¹⁴⁰ V současné době v Rakousku funguje celkem osm takových aliancí, které jsou založeny na soukromoprávních smlouvách (tzv. základní a finanční dohody) mezi orgány státní správy, regionálními úřady a dopravními podniky¹⁴¹.

4.2.2. Otevírání trhu konkurenci po vstupu Rakouska do Evropské unie

Přestože byl trh osobní železniční dopravy v Rakousku otevřen již v roce 1998, příslušná právní norma pro oblast dopravy byla v Rakousku schválena až později, v roce 2003, a to zákonem o struktuře spolkových železnic. Jejím cílem bylo umožnit dopravcům volný přístup bez jakékoliv diskriminace na trh rakouské železniční dopravy. Liberalizační opatření tzv. open access, neboli otevření trhu tak bylo v Rakousku splněno právě v roce 2003¹⁴².

K prvnímu zavedení přímé konkurence na trh došlo v roce 2003, a to zahájením fungování City Airport Train (CAT), které představuje spojení Vídně a letiště Schwechat. Do roku 2003 tedy konkurence mezi jednotlivými osobními železničními dopravci skutečně neexistovala a na trhu provozoval služby pouze národní dopravce ÖBB. Přímá konkurence mezi dopravci v roce 2003 sice vznikla, avšak je důležité zmínit, že společnost CAT byla z 50,1 % ve vlastnictví Flughafen Wien AG (letiště Schwechat) a z 49,9 % ve vlastnictví firmy ÖBB.¹⁴³ Vzhledem k této skutečnosti nelze CAT považovat za skutečného konkurenta společnosti ÖBB.

Skutečný vstup konkurenta na trh osobní železniční dopravy v Rakousku přinesl

¹³⁹ Např. Transport Alliance - Eastern Region (Verkehrsverbund Ost-Region (VOR)), která je nejstarší aliancí, fungující od 3. 6. 1984, a největší rakouskou dopravní aliancí.

¹⁴⁰ K jednotnému tarifnímu systému například více viz *Österreichcard* [online]. [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: <https://www.oebb.at/en/tickets-kundenkarten/kundenkarten/oesterreichcard>. Jednu jízdenku lze využít napříč Rakouskem na různých tratích, a to včetně soukromých, např.: Zillertalbahn, Citybahn Waidhofen, Salzburger Lokalbahn atp.

¹⁴¹ Tamtéž.

¹⁴² Viz Taczanowski, Jakub. *The Effects of Liberalisation of the Passenger Railway Market on the Situation of Regional Rail Connections in Poland, Czech Republic, Slovakia and Austria. Review of Economic Perspectives*. Krakow: Jagellonian University, 2015, 3(15).

¹⁴³ CAT: City airport train [online]. 2013. Dostupné online: <https://www.cityairporttrain.com/en/about-us>.

až rok 2011. Jednalo se o společnost WESTbahn¹⁴⁴, provozující osobní železniční dopravu na trase Vídeň – Salzburg na základě rámcové smlouvy ze dne 30. 6. 2009, díky které jí byla poskytnuta v letech 2011 až 2016 na této trati kapacita. Jednalo se o druhý významný krok open access, WESTbahn začal konkurovat státnímu dopravci ÖBB. Vzhledem ke specifickým a významnosti trasy byl výsledkem růst frekvence spojení a snížení cen. Vedle toho je důležité zmínit, že WESTbahn nedokáže reagovat na snížení cen u státního dopravce tak, aby byl v této oblasti ziskový. Zároveň si v této souvislosti stěžuje rovněž na diskriminaci v přístupu na infrastrukturu, protože ÖBB je jejím správcem v celém Rakousku¹⁴⁵.

Od dubna 2022 nabízí rakouský soukromý dopravce Westbahn také mezinárodní spojení, a to na trase z Vídně do Mnichova, kde do této doby poskytoval služby pouze dopravce ÖBB. Nová trasa přinesla přímé spojení s Mnichovem také pro Wels a Attnang-Puchheim.

V současné době se tak v Rakousku kombinují oba přístupy liberalizace, a to regulovaná konkurence s realizací výběrových řízení a neregulovaná konkurence. Výběr dopravce veřejnou soutěží na základě nabídky s kritériem výše požadované dotace přinesl Rakousku výsledky ve formě modernizované osobní železniční dopravy a zvýšení její kvality a dostupnosti, což se odrazilo také v růstu přepravních výkonů¹⁴⁶.

Spíše zdrženlivý přístup k liberalizaci osobní železniční dopravy je Rakousku způsoben především nižší politickou podporou v situaci, kdy ve velké míře mezi cestujícími se stávajícími službami panuje spokojenost. V rámci rakouských dopravních svazů navíc existují různé názory na dopady liberalizace do oblasti nákladů osobní železniční dopravy, a tedy i do cen jízdného pro cestující. Nepanuje zde tedy jednotný názor, že by liberalizace vedla ke snížení nákladů. Vedle toho například Hospodářská komora Rakouska¹⁴⁷ vystupuje proti liberalizaci v oblasti regionální dopravy kvůli obavám ze snížení její kvality a rovněž zhoršení pracovních podmínek pro zaměstnance.

¹⁴⁴Westbahn je dceřinou společností společnosti RAIL Holding AG, založené v roce 2008, která byla v roce 2009 vlastněna z 35 % firmou Haselsteiner Familien-Privatstiftung, z 35 % SNCF Voyage Développement SAS (francouzským národním železničním dopravcem) a z 30 % švýcarskou společností Augusta-Holding.

¹⁴⁵Komárek, O. (2014). *Open access konkurence na trati Wien–Salzburg* [Diplomová práce]. Brno: Masarykova univerzita.

¹⁴⁶Viz SCHIRNHOFER, Jörg. *Consequences of the Liberalization of the Passenger Railway Sector on Train Maintenance*. 2020. Institute for Entrepreneurship & Innovation. Vedoucí práce ÖBB Technische Services.

¹⁴⁷Viz Die Wirtschaftskammer Österreich (<https://www.wko.at>).

4.2.3. Vertikální a horizontální separace v rakouské osobní železniční dopravě

V procesu liberalizace byla nutná rovněž restrukturalizace společnosti ÖBB, především tedy její vertikální separace, tzn. oddělení správy sítě od samotného provozu železniční dopravy tak, jak to vyžadovaly unijní právní normy. Díky zákonu, který nabyl účinnosti ke dni 1. ledna 2005, se změnila společnost ÖBB na holding zahrnující celkem pět dceřiných společností s vymezenými kompetencemi v oblasti rakouské železniční dopravy¹⁴⁸.

Tabulka 3: Rozdělení společnosti ÖBB-Holding AG na dceřiné společnosti

Společnost	Kompetence
Rail Cargo Austria	<ul style="list-style-type: none">• Provozuje nákladní železniční dopravu
ÖBB Personenverkehr AG	<ul style="list-style-type: none">• Provozuje osobní železniční dopravu
ÖBB Infrastruktur Bau AG	<ul style="list-style-type: none">• Plánuje investice do infrastruktury
ÖBB Infrastruktur Betrieb AG	<ul style="list-style-type: none">• Spravuje výběr poplatků za užívání infrastruktury• Vybírá poplatky za užití železniční sítě• Plánuje a vytváří jízdní řády• Spravuje systémy železničních stanic
ÖBB Dienstleistung	<ul style="list-style-type: none">• Spravuje interní chod holdingu

Zdroj: ÖBB Holding AG 2018. *Regulatory framework* [online]. Dostupné online z: <https://holding.oebb.at/en/regulatory-framework>.

Díky tomu tedy došlo 1. 1. 2005 k oddělení poskytovatele osobní železniční dopravy a správce železniční infrastruktury. Vznikly vedle sebe dvě hlavní firmy, a to ÖBB-Personenverkehr AG (zabezpečující osobní železniční dopravu) a ÖBB-Infrastruktur AG (správce rakouské železniční infrastruktury). Z hlediska liberalizace osobní železniční dopravy se jednalo o částečnou integraci, jelikož správa infrastruktury a služby dopravce byly sice odděleny, ale obě společnosti byly součástí jediného holdingu, a tedy sesterskými společnostmi¹⁴⁹.

¹⁴⁸Viz *About the ÖBB Group* [online]. Vienna [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: <https://konzern.oebb.at/en/about-the-group>.

¹⁴⁹Viz Taczanowski, Jakub. *The Effects of Liberalisation of the Passenger Railway Market on the Situation of Regional Rail Connections in Poland, Czech Republic, Slovakia and Austria. Review of Economic Perspectives*. Krakow: Jagellonian University, 2015, 3(15).

V roce 2005, kdy došlo k rozdělení holdingu na pět dceřiných společností, došlo zároveň také k horizontální separaci, tedy k oddělení rakouské osobní a nákladní železniční dopravy, která tak byla od 1. ledna 2005 provozována společností Rail Cargo Austria¹⁵⁰, tedy sesterskou společností poskytovatele osobní železniční dopravy. Na tomto místě je nutné zmínit, že rakouská vláda postupuje v souladu s vývojem regulačního prostředí a má zájem o snižování nákladů (nejen) v osobní železniční dopravě, ale zároveň je vlastníkem holdingu ÖBB, kde se její zájmy soustředí také na udržení podílu na trhu, což platí rovněž na úrovni municipalit, kde je vlastníkem dopravních systémů magistrát.

V současné době v Rakousku existují dva regulační subjekty. Tento duální model zahrnuje Drážní kontrolní úřad (Schienen – Control GmbH) a Drážní kontrolní komisi (Schienen – Control Kommission).¹⁵¹

Drážní kontrolní úřad je samostatným a nezávislým regulačním úřadem, jehož kompetence upravuje především § 76 zákona o drahách (Eisenbahngesetz), dále pak § 26 nebo § 53. Ten má podobně jako regulační subjekty dalších členských států za úkol kontrolu procesu liberalizace ve smyslu kontroly soutěže na příslušných trzích. Mezi jeho kompetence dále patří oblast dohledu nad provozuschopností železničních tras a nad bezpečností dopravy. Drážní kontrolní úřad je rovněž smírčím orgánem pro případ sporů, který může působit v jejich mimosoudních řešeních. Podobně jako je tomu v případě dalších regulačních orgánů v Evropské unii, má rakouský Drážní kontrolní úřad povinnost komunikace s dalšími úřady ostatních členských států Evropské unie. Na druhou stranu však úřad nevykonává žádné rozhodovací pravomoci.¹⁵²

Na základě zákona o drahách (tzv. Eisenbahngesetz) vznikla rovněž Drážní kontrolní komise, která funguje především jako odvolací orgán proti rozhodnutím Drážního kontrolního úřadu. V některých složitějších případech dále Drážní kontrolní komise rozhoduje rovněž samostatně (např. když provozovatel železniční trasy neumožní vstup na trh železničnímu dopravci). Komise vykonává rozhodovací pravomoci regulačního subjektu podle směrnice 2012/34/EU. Chod komise je zajištěn Drážním kontrolním

¹⁵⁰Ke společnosti Rail Cargo Austria více viz *Rail Cargo Group* [online]. [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: <https://www.railcargo.com/en/company>.

¹⁵¹Viz Taczanowski, Jakub. *The Effects of Liberalisation of the Passenger Railway Market on the Situation of Regional Rail Connections in Poland, Czech Republic, Slovakia and Austria. Review of Economic Perspectives*. Krakow: Jagellonian University, 2015, 3(15).

¹⁵²Tamtéž.

úřadem.¹⁵³

¹⁵³Více viz FINGER, Matthias, David KUPFER a Jaun MONTERO-PASCUAL. *Competition in the railway passenger market*. 2016. Research Project. European University Institute - Florence School of Regulation.

5. Srovnání procesu liberalizace osobní železniční dopravy v ČR a v Rakousku

Tato kapitola srovnává přístup České republiky a Rakouska v procesu liberalizace osobní železniční dopravy. Základní zjištění, která byla identifikována v průběhu zpracování diplomové práce, jsou pro větší přehlednost rozdělena do několika samostatných podkapitol.

5.1. Rozdílné „startovací podmínky“

V první řadě je třeba uvést, že Česká republika a Rakousko, i když jsou členskými státy Evropské unie, se na prahu 90. let nacházely ve zcela odlišných situacích. Ve srovnání s Rakouskem musela Česká republika, resp. Československo, transformovat své hospodářství z centrálně plánované ekonomiky na ekonomiku tržní, což s sebou neslo celou řadu překážek a problémů, které se promítaly do všech segmentů národního hospodářství. Kromě toho došlo na počátku roku 1993 k rozdělení Československa s dalšími hospodářskými důsledky na všech úrovních veřejné správy i soukromého sektoru. To vše se dělo v době, kdy Rakousko již vstupovalo do Evropské unie, zatímco ČR se na vstup do EU teprve začala připravovat. I přes tuto skutečnost byla Česká republika schopna reagovat na unijní požadavky srovnatelně s dalšími členskými státy.¹⁵⁴

Shodně v obou zemích figurují dominantní dopravci v rukou státu, kteří disponují ve srovnání s dalšími poskytovateli služeb velkým aparátem včetně personálního zajištění a dlouhou historií. V České republice jsou to dnes České dráhy, a.s. a v Rakousku společnost ÖBB-Personenverkehr AG, zajišťující osobní železniční dopravu.

5.2. Model vertikální separace

Vertikální separace je jednou z podmínek liberalizace trhu osobní železniční dopravy Evropské unie a členské země mohou volit mezi čtyřmi přístupy. A právě Česká republika a Rakousko zvolily rozdílné modely vertikální separace. Zatímco v Rakousku vznikly vedle sebe společnost ÖBB-Personenverkehr AG, zabezpečující osobní dopravu, a společnost ÖBB-Infrastruktur AG, jako správce rakouské železniční infrastruktury, které jsou sesterskými společnostmi a součástí jednoho holdingu, Česká republika šla cestou úplné

¹⁵⁴Viz WIESNEROVÁ, Ema. Liberalizace železnic v ČR hodně pokročila, schází ale účinná regulace. *Zprávy z MUNI*. Brno: Masarykova Univerzita, 2021.

separace a vytvoření nových nezávislých podniků. V rámci tohoto odděleného modelu zajišťuje společnost Správa železnic, státní organizace, infrastrukturu a společnost České dráhy, a.s. je dopravcem, tedy provozovatelem dopravy.¹⁵⁵

Totožný je pak podíl státu ve společnostech, které jsou provozovateli osobní železniční dopravy. V obou případech, tedy ve společnosti České dráhy, a.s. i ve společnosti ÖBB Personenverkehr AG, je podíl státu 100 %. Stejně tak je to v případě vlastnictví dopravní infrastruktury, která je stoprocentně ve vlastnictví státu.

V případě České republiky se jednalo o delší proces oddělování, kdy provozovatel dráhy přebíral všechny relevantní činnosti postupně od Českých drah a k úplnému oddělení došlo až v roce 2008. V Rakousku se v tomto ohledu jednalo o proces rychlejší, kdy došlo k faktické separaci spolu se změnou institucionálního nastavení a vznikem holdingu k 1. 1. 2005¹⁵⁶.

5.3. Vstup konkurentů na trh

V Rakousku i v České republice se kombinuje neregulovaná konkurence a konkurence regulovaná, tedy open access a competitive tendering.

5.3.1. Neregulovaná konkurence

V Rakousku i v České republice došlo k prvnímu vstupu soukromé společnosti v rámci neregulované konkurence shodně až v roce 2011, což byl pro obě země významný milník v oblasti open access. Rakousko sice k prvnímu zavedení přímé konkurence přistoupilo již v roce 2003, kdy ještě Česká republika nebyla ani součástí EU, ale vzhledem ke skutečnosti, že se jednalo o společnost City Airport Train, která byla z 50,1 % ve vlastnictví Flughafen Wien AG (letiště Schwechat) a z 49,9 % ve vlastnictví firmy ÖBB¹⁵⁷, nelze ji považovat za skutečného a plnohodnotného konkurenta. V České republice se jednalo o neregulovanou konkurenci železničního spojení Praha – Ostrava, na němž dodnes figurují tři dopravci v rámci neregulované konkurence.¹⁵⁸

¹⁵⁵Viz CEMPÍREK, Václav. Otevření českých železnic vyžaduje rozvahu. *E15*. Praha: Czech News Center, 2017.

¹⁵⁶KEMMETER, Frédéric. ÖBB, a major player in Central Europe. *Rail Europe News*. Brussels, 2018.

¹⁵⁷CAT: City airport train [online]. 2013. Dostupné online z: <https://www.cityairporttrain.com/en/about-us>.

¹⁵⁸Viz KVIŽDA, Martin and Zdeněk TOMEŠ. *Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích (Regulated and Unregulated Competition on Rails)*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2013. 204 pp. ISBN 978-80-

Vzhledem k uplynutí lhůty pro otevření trhu na nedotovaných linkách lze říci, že jsou obě země nuceny dodržovat shodná pravidla v této oblasti.

5.3.2. Regulovaná konkurence

V současné době platí pro Českou republiku i pro Rakousko stejné podmínky EU, podle kterých je poslední možný termín zajištění dopravní obslužnosti přímým zadáním 25. 12. 2023 s tím, že smlouva může být maximálně na dobu 10 let, tj. maximálně do prosince roku 2033. Důvodem tohoto přechodného období, které respektuje rozdílné podmínky a fáze liberalizace členských zemí, je mimo jiné také možnost ochrany domácího trhu pro své vlastní dopravce. Přímé zadání tedy není v současné době proti legislativě Evropské unie a Rakousko i Česká republika mají na unijní úrovni stejné podmínky. Na národní úrovni je již situace odlišná. Zatímco legislativa České republiky přímé zadání umožňuje, a to je také nadále využíváno, v Rakousku je uzákoněný výběr dopravce veřejnou soutěží a operátoři jsou zde vybíráni na základě nabídky výše požadované dotace.¹⁵⁹

5.3.3. Institucionální zajištění železniční dopravy jako segmentu dopravní politiky

Obě země jsou strukturované do regionů, kterými jsou v případě České republiky kraje a v případě Rakouska spolkové země. Část dopravní agendy přechází v obou případech právě na regionální úroveň s tím, že rakouské zemské vlády mají v této oblasti širší kompetence než kraje v České republice. Shodně jsou však zajišťovány objednávky dálkové dopravy, které jsou realizovány v obou zemích na centrální úrovni z pozice ministerstva dopravy. Stejně tak regionální doprava je v obou případech shodně zajišťována na regionální úrovni, tedy prostřednictvím krajů v České republice a spolkových zemí v případě Rakouska.¹⁶⁰

5.4. Míra liberalizace

Následující obrázek ukazuje míru procesu liberalizace osobní železniční dopravy v roce 2021 v jednotlivých evropských zemích. Rozdíl mezi Českou republikou a

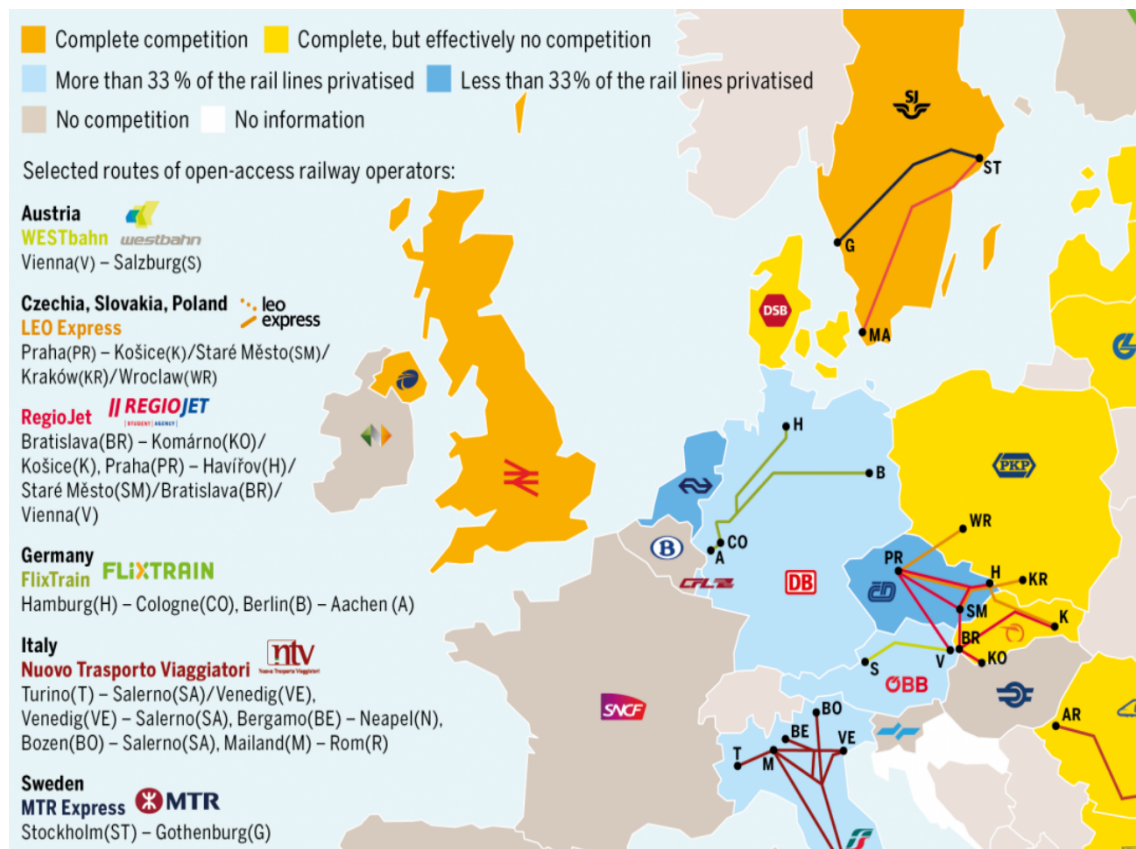
210-6425-6.

¹⁵⁹Tamtéž.

¹⁶⁰Viz PUCHER, John a Ralph BUEHLER. *Transport policies in Central and Eastern Europe*. New Jersey. Rutgers University.

Rakouskem je znázorněn barvou mapy země, kdy Česká republika spadá do kategorie států, kde méně, než třetina trhu byla otevřena konkurenci, zatímco Rakousko patří mezi členské státy EU, ve kterých je konkurenci v oblasti osobní železniční dopravy otevřena více než třetina tamního trhu.

Schéma 2: Postup liberalizace v evropských zemích



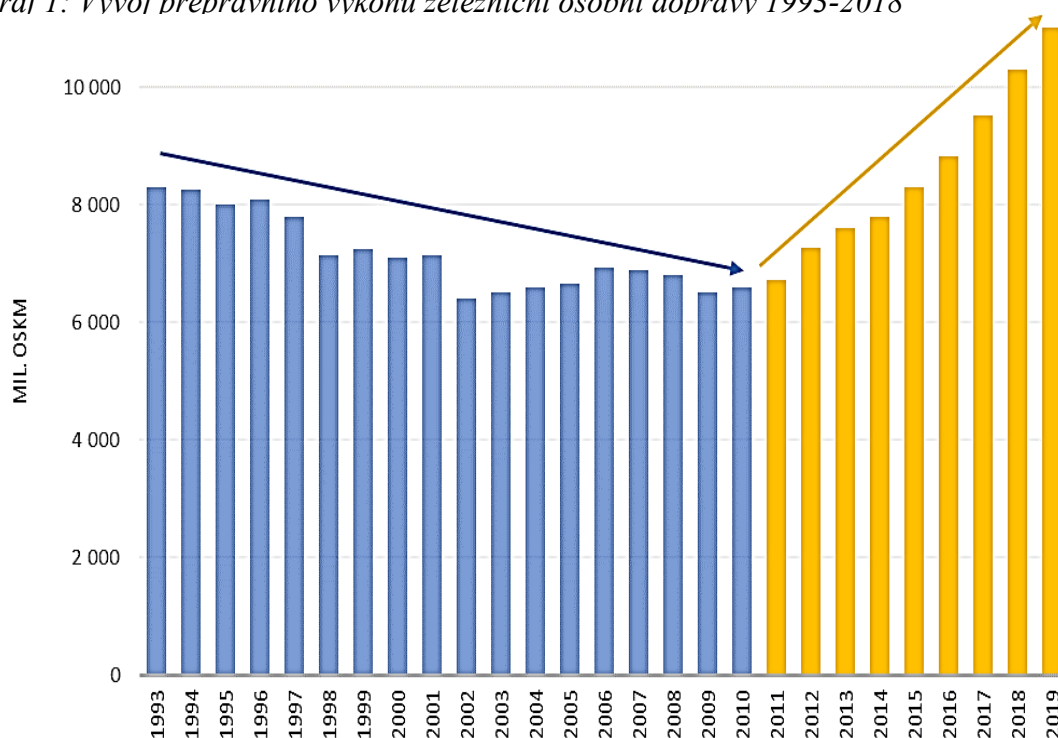
Zdroj: Cerny, Phillip. *Rail: The Challenges of a Single European Railway Area* (2021). Dostupné: <https://eu.boell.org/en/rail-the-challenges-of-a-single-european-railway-area>.

6. Příležitosti a hrozby plné liberalizace

Cílem této kapitoly je shrnout základní příležitosti a hrozby liberalizace osobní železniční dopravy, z nichž většina již byla zmíněna v rámci předchozích částí diplomové práce. Na tomto místě je tedy uveden jejich kompletní přehled, vycházející ze zjištění předkládané diplomové práce.

Základním přínosem liberalizace osobní železniční dopravy je snížení nákladů objednatelů na zajišťování veřejných služeb a na druhé straně rovněž zvýšení kvality poskytovaných služeb koncovým spotřebitelům, tedy cestujícím¹⁶¹. Tento přínos byl rovněž jedním ze stěžejních cílů Evropské unie v rámci liberalizace a jedním ze základních důvodů rozhodnutí o liberalizaci sektoru. To, že dochází k jeho naplňování, dokládá i následující graf, kde je patrné, že již v roce 2011 došlo ke znatelné změně v přepravním výkonu železniční dopravy, kdy po vstupu soukromých dopravců nastal po dvou dekadách poklesu stabilní růst.

Graf 1: Vývoj přepravního výkonu železniční osobní dopravy 1993-2018



Zdroj: Informace pro dopravní analýzy. Výročenky. Dostupné online z: www.ioda.cz. Vlastní zpracování.

¹⁶¹Podle ankety Liberálního institutu mezi odbornou a politickou veřejností celkem 75 % respondentů vidí největší výhody liberalizace železniční osobní dopravy a vzniku konkurence na jejích trzích ve zkvalitnění služeb. Více než 50 % dotázaných pak spatřuje výhody ve snížení cen jízdného. Viz *Kvalita služeb v železniční dopravě se díky konkurenci zvyšuje* [online]. Euractiv, 2018 [cit. 2022-04-26]. Dostupné z: <https://euractiv.cz/section/doprava/news/kvalita-sluzeb-v-zeleznicni-doprave-se-diky-konkurenci-zvysuje/>.

Snížení nákladů objednatelů souvisí se zajišťováním veřejných služeb v oblasti dopravy, tedy především regionální dopravy, která se nevyznačuje vysokou ziskovostí a jejíž provozování vyžaduje dotace. Jejich výše však může být existencí konkurence snižována v souvislosti se snížením cen jízdného. Samotné snížení cen jízdného se dále dotýká rovněž konečného spotřebitele, který jako cestující platí jízdné bez ohledu na skutečnost, je-li služba dotována, či nikoliv.

Jako výhodu liberalizace, která souvisí se zvýšením kvality poskytovaných služeb pro cestující, lze dále uvést zvýšení frekvence spojení na těch trasách, na nichž probíhá konkurence. Tak se tomu stalo rovněž na trase Praha – Ostrava, kdy po otevření trasy vstoupili na trh vedle Českých drah další dva dopravci.

Vedle přínosů je nutné zmínit rovněž záporné stránky liberalizace osobní železniční dopravy a její hrozby¹⁶². Diplomová práce se v tomto ohledu soustředí především na železniční dopravu České republiky, a to vzhledem ke skutečnosti, že i když některé hrozby a negativní stránky liberalizace lze zobecnit na všechny členské státy Evropské unie, jiné se vztahují pouze ke konkrétním státům, což koresponduje s existencí specifík nejen na úrovni států. Hrozby a negativa liberalizace se rovněž liší pro jednotlivé dopravce a další aktéry železniční dopravy, zahrnující taktéž poskytovatele infrastruktury. Zatímco v některých případech se jedná o příležitosti pro nové dopravce, kteří vstupují na trh, což je ve své podstatě otevírání trhu osobní železniční dopravy obecně, v jiných oblastech realizují příležitosti naopak původní národní dopravci (v ČR České dráhy ze své pozice bývalého národního dopravce).

Další významnou skupinou jsou samotní spotřebitelé – cestující, kteří čerpají z liberalizace osobní železniční dopravy výhody, avšak v této oblasti lze spatřit rovněž negativní stránky a hrozby, které se této vybrané skupiny dotýkají. Jako příklad mohu uvést hrozbu plynoucí z potenciálního růstu ceny jízdného. I když konkurence primárně tlačí ceny dolů a zároveň zvyšuje kvalitu služeb, další požadavky na poskytovatele služeb a infrastruktury, které přináší rovněž poslední ze čtyř železničních balíčků, budou vyvíjet tlak na zvýšení cen jízdného, stejně tak jako ztíží proces schvalování a prodloužení povolení

¹⁶²Podle ankety Liberálního institutu, která proběhla mezi odbornou a politickou veřejností, je jedním z největších negativních dopadů liberalizace osobní železniční dopravy hrozba komplikovanějšího nákupu jízdenek, což zmínilo celkem 29 % respondentů, a dále pak přetížení tratí, které uvedlo 25 % dotázaných. Nadpoloviční většina respondentů se pak obává nepřípravenosti veřejných institucí na liberalizaci železniční osobní dopravy. Tamtéž.

přístupu na železniční síť.

Vedle toho technický pilíř čtvrtého železničního balíčku zvýší náklady na modernizaci vozidel, které ponese primárně dopravce, potažmo pak objednatel, a které se opět mohou odrazit v ceně jízdného, stejně tak jako zvýšení administrativních nákladů na realizaci staveb regionálních drah, jejichž nositelem je Správa železnic.

České dráhy byly dlouhou dobu jediným dopravcem, ale současně vlastníkem infrastruktury. Do jejich vlastnictví patří i dnes movitý majetek ČD a.s. - lokomotivy, osobní vozy, vlakové jednotky a další stroje. Ve svých aktivech mají rovněž některá historická vozidla, vyžadující zvláštní údržbu, z čehož vyplývají dodatečné náklady, čímž jsou České dráhy oproti jiným dopravcům na trhu znevýhodněny. Vzhledem k dlouholetému monopolnímu postavení je navíc tento majetek dostatečný pro pokrytí železniční dopravy celé České republiky a nakládání s ním v případě jeho nevyužitelnosti představuje další problém, který bude nutné ze strany Českých drah, potažmo státu, řešit.

České dráhy jsou dále znevýhodněny povinností dopravce provozovat drážní dopravu pro účely obrany státu v krizových a válečných stavech, což není případ jiných dopravců, kteří tuto povinnost nemají. Tato skutečnost je aktuálně patrná například v souvislosti s ruskou válečnou agresí na Ukrajině, kdy vlaky Českých drah fungují jednak pro evakuaci válečných uprchlíků a zásobování humanitární pomocí, jednak jako logistická podpora pro přepravu vojenského materiálu pod velením Armády České republiky.

Velkou hrozbou liberalizace železniční dopravy jsou rozdíly mezi dálkovou a regionální dopravou, které spočívají především v jejich rozdílné ziskovosti. Dálková doprava, která je v porovnání s dopravou regionální ziskovější a dokázala by pokrýt částečně ztráty z dopravy regionální, je pro poskytovatele osobní železniční dopravy z tohoto pohledu samozřejmě přitažlivější. Čím více dopravců vstoupí však na trh dálkové osobní železniční dopravy bez paralelního provozování regionální dopravy, tím vyšší budou zákonitě požadavky poskytovatele regionálních dopravních služeb na pokrytí ztrát v regionální dopravě.

Disproporce v procesech liberalizace osobní železniční dopravy mezi jednotlivými státy (především v jejím časovém vývoji), které jsou dány v určitých mezích legislativní volností, může přinést situaci, kdy některé členské země Evropské unie otevřou trh dříve než státy jiné, neboť evropská legislativa umožňuje ponechat úplné otevření trhu až na rok 2033. Potenciální disproporce v tomto procesu však mohou mít pro některé státy negativní

důsledky, pokud by nastala situace, kdy se trh jednoho státu otevře dříve než trhy ostatních států, čímž se umožní vstup na něj dalším dopravcům, včetně zahraničních. Podobnou možnost by však neměli dopravci země s otevřeným trhem na dalších trzích, které ještě zůstaly uzavřené. Tuzemský trh by pak ovládli zahraniční dopravci, ale domácí dopravci by vedle toho neměli šanci expandovat na zmíněné zahraniční trhy.

7. Závěr

Hlavním cílem diplomové práce byla komparace liberalizace trhu osobní železniční dopravy v České republice a v Rakousku. Tomu, aby mohl být hlavní cíl práce naplněn, předcházela analýza legislativního a strategického rámce na úrovni Evropské unie, udávající směr a mantinely procesu liberalizace a vývoj procesu této oblasti v obou sledovaných zemích a analýzy procesu liberalizace v obou srovnávaných zemích.

Osobní železniční doprava se vyznačuje řadou specifíků, která ji odlišují od jiných segmentů dopravy a díky kterým vyžaduje zvláštní přístup ke svému provozování. Jedná se například o skutečnost, že kapacita dopravní cesty je ve srovnání s konkurenčními typy dopravy omezena, což snižuje její konkurenceschopnost a možnosti prosadit se v rámci celého dopravního trhu. Zároveň se ale jedná o odvětví, které je ze strany Evropské unie, ale i jednotlivých členských států silně podporováno, a to mimo jiné i proto, že se jedná o způsob dopravy, která je šetrná k životnímu prostředí a v porovnání například se silniční dopravou rovněž bezpečným typem dopravy. Osobní železniční doprava je rovněž na části spojů, především regionálních, dlouhodobě ztrátová, což platí téměř pro všechny evropské regiony a vyplývá to z kombinace vysokých nákladů na provoz a existence silné konkurence ze strany silniční a letecké dopravy.

Záměrem Evropské unie v této oblasti je už více než dvě desetiletí zajistit stabilní růst železničního odvětví, zvýšit konkurenceschopnost osobní železniční dopravy na dopravním trhu, zvýšit její kvalitu a dostupnost pro spotřebitele, tj. cestující. Cíl Evropské unie tedy směřuje k zajištění tržního prostředí, kde by vedle sebe působili nezávislí poskytovatelé dopravních služeb a které by pružně reagovalo na změny na trhu.

V rámci transformace osobní železniční dopravy s cílem liberalizovat ji, bylo nutné zajistit vertikální a horizontální separaci a umožnit vstup konkurence na trh, což se v osobní železniční dopravě týká jak dálkové dopravy, tak (ve většině ztrátovější) regionální dopravy. Jednotlivé členské země se k celému procesu postavily různým způsobem, což jim také pravidla Evropské unie umožňují, jelikož legislativní rámec dává prostor přizpůsobit postupnou liberalizaci specifickým jednotlivých členských států, včetně existence řady přechodných období.

Česká republika, která se od počátku 90. let ucházela o vstup do Evropské unie, musela řešit transformaci celého národního hospodářství včetně dopravní politiky a přechod od centrálně plánované ekonomiky k ekonomice tržní. Přestože byl vstup České republiky

do EU ve srovnání s Rakouskem o devět let opožděn, vypořádala se Česká republika s podmínkami liberalizace osobní železniční dopravy relativně (v porovnání s dalšími členskými státy EU) dobře.

Legislativním základem transformace železniční dopravy jsou tzv. železniční balíčky, které se v prostředí dopravní politiky vyskytují již od roku 2001, kdy byl schválen první z nich. V současné době je součástí právního rámce EU již čtvrtý železniční balíček, který zahrnuje poslední důležité body procesu liberalizace a ukotvuje v rámci evropských směrnic a nařízení několik stěžejních milníků. Jedná se především o poslední možné uzavření smluv přímým zadáním v roce 2023 nebo o povinnost výběru dopravců osobní železniční dopravy prostřednictvím veřejné soutěže od konce roku 2033. Důvodem existence desetiletého přechodného období jsou především rozdílné podmínky a fáze liberalizace jednotlivých členských zemí EU, které se musí ve výsledku koordinovat a prodloužení doby ochrany domácího trhu pro vlastní dopravce. Přímé zadání tedy není v současné době proti unijní legislativě, která ho stále připouští. Na národní úrovni pak legislativa České republiky přímé zadání umožňuje také, zatímco v Rakousku je uzákoněn výběr dopravce pouze na základě veřejné soutěže a přímé zadání zde již není realizováno. Co se týče zcela neregulované konkurence, k prvnímu vstupu soukromé společnosti na trh došlo v Rakousku i v České republice shodně v roce 2011, kdy byl trh otevřen a na neztrátových spojích vedle sebe začalo fungovat více dopravců v rámci zcela neregulované konkurence. To byl pro obě země významný milník v případě tzv. open access.

Přestože na českém trhu osobní železniční dopravy působí řada poskytovatelů služeb, dominantní postavení v oblasti osobní železniční dopravy stále patří Českým drahám, a.s., které jsou ze 100 % vlastněny státem, tj. Českou republikou. Stejně tak na rakouském trhu působí dominantní dopravce vlastněný státem, společnost ÖBB-Holding AG, zahrnující celkem pět dceřiných společností, mezi nimiž je poskytovatel osobní železniční dopravy, ale také provozovatel nákladní železniční dopravy a správce železniční infrastruktury. Rakousko tedy zvolilo cestu částečné vertikální separace, kdy sice rozdělilo dopravce a provozovatele infrastruktury, avšak mezi nimi jsou i nadále zachovány vazby ve formě vztahu dvou sesterských společností. Česká republika zvolila cestu úplné vertikální separace, avšak naráží na skutečnost, kdy oddělování provozovatele infrastruktury a dopravce probíhalo postupně, přičemž v současné době jsou některé nemovitosti i nadále ve vlastnictví Českých drah, což by teoreticky mohlo ohrožovat rovný přístup dopravců na

železniční trh.

Lze říci, že klíčovými faktory pro úspěšné provozování osobní železniční dopravy na liberalizovaném trhu jsou především plnohodnotná péče o cestujícího, oproti čistě nízkonákladovým řešením (tzv. low-cost služby) a dále například kompletní zajištění provozu včetně jednoduchého vizuálu konkrétní společnosti, obchodní strategie, kolejových vozidel, údržby a personálního zajištění. I z těchto důvodů jsou společností McKinsey uváděny jako nejúspěšnější země z pohledu liberalizace Itálie nebo Rakousko. Dále lze uvést, že celkově vede liberalizace osobní železniční dopravy ke zkvalitňování cestování po železnici.¹⁶³

Liberalizace trhu osobní železniční dopravy v EU ještě není u svého konce a další změny budou probíhat minimálně dalších deset let. I přesto lze již dnes identifikovat její přínosy, ale také hrozby, které s sebou plná liberalizace v této oblasti nese. V první řadě je přínosem liberalizace snížení nákladů na straně objednatelů veřejných služeb u regionální dopravy, která se nevyznačuje vysokou ziskovostí a její provozování je postaveno ve většině případů na dotacích. Stejně tak je přínosem konkurence snížení cen jízdného a současně tlak na zvýšení kvality poskytovaných služeb pro cestující, což je také jeden z hlavních cílů Evropské unie.

Nelze však opomenout hrozby úplné liberalizace osobní železniční dopravy, které mohou zahrnovat zvýšení cen jízdného. I přes to, že existence konkurence tlačí ceny dolů, náročné požadavky na dopravce, které transformace přináší, zvyšují jejich náklady a mohou působit proti trendu snižování cen a tím snižovat počty cestujících. V budoucnu by však využívání osobní železniční dopravy mohlo pomoci zavedení jednotné jízdenky na vlaky, ale i na autobusy a městskou hromadnou dopravu, včetně jejich on-line prodeje.

Liberalizace současně může negativně působit v prohlubování rozdílů mezi dálkovou a regionální dopravou, které se vyznačují různou ziskovostí. Ziskovější dálková doprava je pro dopravce přitažlivější, zatímco regionální doprava již takové výnosy nenabízí. Díky tomu může dojít k oddělení jejich provozování, což je spojeno rovněž s nutností vyšších dotací do oblasti regionální dopravy, protože čím více dopravců bude provozovat

¹⁶³Viz McKinsey. *The liberalization of the EU passenger rail market. 2019. Dostupné online: <https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/industries/travel%20logistics%20and%20infrastructure/our%20insights/navigating%20the%20eu%20rail%20market%20liberalization/the-liberalization-of-the-eu-passenger-rail-market-vf.pdf>.*

dálkovou osobní železniční dopravu bez paralelního provozování regionální dopravy, tím vyšší budou požadavky poskytovatele regionální osobní železniční dopravy na pokrytí jejich nákladů.

Aby se osobní železniční doprava i nadále rozvíjela a byla vůči dalším typům dopravy konkurenceschopná, bude nutné v budoucnosti řešit zvyšování přepravní rychlosti železniční dopravy a zkrácení jízdní doby. Stejně tak je nezbytné neustále zvyšovat zabezpečení železnice a zvyšovat úroveň služeb pro cestující v podobě komfortu přepravy.

Velkou výzvou do budoucna, a to nejen pro Českou republiku, je posílení vysokorychlostní sítě právě s cílem zrychlit železniční dopravu a zvýšit kvalitu služeb, a to na národní i mezinárodní úrovni. Příkladem takového budování vysokorychlostní sítě je Španělsko, které již vybuodovalo více než 3 000 km těchto tratí v relativně krátkém čase, ale také Francie nebo Itálie.

To vše by mělo probíhat v souladu s liberalizací dopravy, která v určité míře sama o sobě vyvine tlak na snižování cen a zvyšování kvality poskytovaných služeb.

Kromě výše uvedeného bude stěžejní, aby se na změnách v oblasti dopravní politiky, které by významně podporovaly železniční dopravu, shodli rovněž všichni zúčastnění aktéři a společně zahájili koordinovaný postup. To se týká především sjednocení politické reprezentace, která by měla podporovat vytvoření komplexních a realistických plánů a strategií, což na úrovni České republiky v současné době stále chybí.

Významným problémem investic do oblasti osobní železniční dopravy, včetně obnovy vozových parků, investic do bezpečnosti železniční dopravy a dalšího zkvalitňování služeb v České republice, by v budoucnu mohl být nedostatek financí. Ten je spojen nejen se snížením dotací ze strany Evropské unie v následujícím programovém období, ale také s plánovaným snížením výdajů ze strany státu, což mimo jiné souvisí rovněž se zvýšenými mimořádnými výdaji veřejných rozpočtů v rámci pandemie onemocnění Covid-19, které negativně zasáhly rozpočty na všech úrovních veřejné správy v posledních třech letech. Otázkou v této souvislosti zůstává, zda se snížení finančních prostředků v železniční dopravě projeví ve formě změn v jízdních řádech, nebo se propíše cestou zpomalení obnovy vozového parku a útlumu dalších investic.

Jednou z možností do budoucna je rovněž vytvoření tzv. půjčovny vlaků, která by fungovala pro jednotlivé dopravce. Zatímco by vlaky byly nakoupeny centrálně, včetně

jejich údržby, dopravci působící na trhu by si je pronajímali a poskytovali jejich prostřednictvím přepravní služby. Zůstává však nezodpovězenou otázkou, zdali by se kvalita přepravních služeb zvyšovala v situaci, kdy by osobní železniční dopravce byl de facto pouze personální agenturou.

Summary

My diploma thesis focuses on the comparison of liberalisation of the passenger rail transport with the example of the Czech Republic and Austria. The main purpose is to summarize the legislative regulations and the European Union transport policy, which form the basic framework for liberalisation in both countries. In other parts of the thesis I described the situation individually for each country, i.e. the Czech Republic and Austria. The development of the liberalisation of the passenger rail transport market is significantly different in the two neighbouring countries. The key difference is that in the Czech Republic there is absolute independence of the infrastructure manager from the carrier, whilst in Austria, the infrastructure manager is a part of a large railway holding company. Based on the comparison, the thesis reviews the degree of liberalisation of the railway market in both countries, whereas the major milestone in further development is the year 2023, respectively. 2033.

Použitá literatura a další zdroje

Právní normy

- Council Directive 95/19/EC of 19 June 1995 on the allocation of railway infrastructure capacity and the charging of infrastructure fees.
- ČESKÁ REPUBLIKA. *Usnesení 16. Rady HMP*. In: . Praha, 2019. Dostupné také z: https://www.praha.eu/public/64/9/9c/2927373_960283__16._Rada_HMP_2019_usneseni.pdf.
- ČESKÁ REPUBLIKA. *Usnesení vlády České republiky ze dne 8. června 2011 č. 423 k Harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy*. Praha, 2011, číslo 423.
- Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on safety on the Community's railways. Brussels, 2004.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady 2004/881/ES ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (nařízení o agentuře)
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU.
- *Rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 11. července 2013 — Evropská komise v. Česká republika: C 545/10*. Lucemburk: Úřední věstník Evropské unie, 2013.
- Směrnice 91/440/EHS, o rozvoji železnic Společenství
- Směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic
- Zákon č. 426/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře

Strategické a koncepční dokumenty České republiky

- Ministerstvo dopravy ČR. *Hlavní směry EU pro rozvoj transevropské dopravní sítě* [online]. Dokumenty > Strategie > TEN-T a další doprava. Dostupné z:

[https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/TEN-T-a-dalsi-doprava/Transevropske-dopravni-site-\(TEN-T\)?returl=/Dokumenty/Strategie/TEN-T-a-dalsi-doprava](https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/TEN-T-a-dalsi-doprava/Transevropske-dopravni-site-(TEN-T)?returl=/Dokumenty/Strategie/TEN-T-a-dalsi-doprava)

- Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. *Základní pojetí konceptu udržitelného rozvoje* [online]. Dostupné z: <https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/regionalni-rozvoj/informace,-aktuality,-seminare,-pracovni-skupiny/psur/uvodni-informace-o-udrzitelnem-rozvoji/zakladni-pojeti-konceptu-udrzitelného-rozvoje>

Strategické a koncepční dokumenty Evropské unie

- *Bílá kniha o dokončení vnitřního trhu*. Brussels: EUR-LEX, 1985
- Evropská komise (2011). *Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje* [online]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&qid=1641668857896&from=CS>
- Evropská komise (2001). *Transport Policy for 2010: Time to Decide – White Paper* [online]. Dostupné z: <http://aei.pitt.edu/1187/>
- Evropská komise. *Zelená kniha TEN-T: přezkum politiky Směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky* [online]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0044:FIN:CS:PDF>
- Evropská rada – Rada Evropské komise. *Budování jednotného evropského železničního prostoru* [online]. Domovská stránka >Politiky. Dostupné z: <https://www.consilium.europa.eu/cs/policies/single-eu-railway-area/>
- *Zelená kniha; TEN-T: přezkum politiky: Směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky*. In: Brusel: Komise Evropských společenství, 2009. Dostupné také z: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0044:FIN:CS:PDF>

Monografie a články v odborných časopisech

- ABBOTT, M. a COHEN, B. (2017) Vertical integration, separation in the rail industry: a survey of empirical studies on efficiency. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 17(2)
- ADAMEC, Vladimír. *Železniční doprava*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2010. 194 s. ISBN 978-80-7204-727-7
- *Aplikace ERTMS/ETCS v ČR: Pardubice, Dům techniky, 25. a 26. říjen 2004: sborník příspěvků*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. 81 s. ISBN 80-7194-699-0
- BERTELE, Andrea a kol. *The liberalization of the EU passenger rail market Growth opportunities and new competition*. 2019, © McKinsey & Company, 31 str.
- BŘEZINA, Edvard a ČECH, Radek. *Interoperabilita*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. 44 s. ISBN 978-80-7194-984-8
- BUREŠOVÁ, Zdeňka a DUPAL, Libor. *Významná práva cestujících v železniční a silniční dopravě*. 1. vydání. Praha: Sdružení českých spotřebitelů, z.ú., [2020], ©2020. 15 stran. Průvodce spotřebitele; svazek č. 40. ISBN 978-80-87719-75-6
- CERNY, Phillip. Rail: The Challenges of a Single European Railway Area (2021). Dostupné online z: <https://eu.boell.org/en/rail-the-challenges-of-a-single-european-railway-area>
- ČD CARGO. *10 let ČD Cargo*. Praha: ČD Cargo, 2017
- DREW, Jeremy. *Reforming railways: learning from experience*. Edited by Johannes Ludwig. 2nd ed. Hamburg: Eurailpress, 2011. 195 stran. ISBN 9783777104157
- EMBERGER, Günter. National transport policy in Austria – from its beginning till today. *European Transport Research Review*. 2017, 9(1). Dostupné z: doi:10.1007/s12544-017-0223-2
- ENGELHARDT, Juliusz (2011) Poland. In: Jeremy DREW, ed. *Reforming railways: learning from experience*. Hamburg: Eurailpress. ISBN 9783777104157
- *Evropská integrace – Evropský parlament – Členské státy Evropské unie*. Praha: Informační kancelář Evropského parlamentu, [2007]. 24 s. ISBN 978-80-254-1774-4
- FIALA, Petr a PITROVÁ, Markéta. *Evropská unie*. 2., dopl. a aktualiz. vyd. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2009. 803 s. ISBN 978-80-7325-180-2

- HALL, Derek. Urban transport, environmental pressures and policy options. In PINDER, D. (ed) *The new Europe: economy, society, and environment*. Chichester: John Wiley & Sons Ltd., 1998, s. 435-454, ISBN 04-719-7123-5
- JANDOUREK, Jan. *Úvod do sociologie*. Vyd. 2. Praha: Portál, 2009. 231 s. ISBN 978-80-7367-644-5
- KEMMETER, Frédéric. ÖBB, a major player in Central Europe. *Rail Europe News*. Brussels, 2018
- KLOUTVOR Jiří – ŠÍP Emanuel – VORLÍČEK, Jan. *Železnice jako součást dopravního trhu. Návrh Liberálního institutu na vytvoření podmínek pro konkurenci v české železniční dopravě*. Praha: Liberální institut, 2001. 108 stran. ISBN 80-86389-13-8
- *Koncepce moderní údržby tratí: seminář: 6.-8.4.2004, Interhotel Voroněž Brno*. Praha: České dráhy, Generální ředitelství, O13 – Odbor stavební, 2004. 165 s. ISBN 80-85104-88-1
- KONEČNÝ, Bronislav. *Malá encyklopedie moderní ekonomie*. 4. vyd. Praha: Libri, 2001. 271 s. brož. ISBN:80-7277-032-2
- KUČEROVÁ, Ludmila a HAJN, Ivo. *Historii a krajem koněspřežky = Durch die Geschichte und das Gebiet der Pferdeisenbahn*. České Budějovice: Bazilika, 2008. 72, 74 s. ISBN 978-80-254-2401-8
- KVIZDA, Martin. *Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2007, 229 s. ISBN 9788021042339
- KVIZDA, Martin, PALETA, Tomáš a kol. (2018) *Železnice a evropská dopravní politika – ideje, strategie, nástroje a jejich aplikace*. Brno: Masarykova univerzita. *Železniční reformy*. ISBN 978-80-210-9099-6
- KVIZDA, Martin and Zdeněk TOMĚŠ. *Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích (Regulated and Unregulated Competition on Rails)*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2013. 204 pp. ISBN 978-80-210-6425-6
- MIŠŮR, Peter a SVOBODA, Zdeněk. *Instituce státní moci v ČR: úplný přehled s internetovými odkazy*. Praha: Linde, 2007. 247 s. ISBN 978-80-86131-74-0

- MOZGA, Jaroslav, VÍTEK, Miloš a KOVÁŘÍK, František. *Kritická infrastruktura společnosti*. Vyd. 1. Hradec Králové: Gaudeamus, 2008. 156 s. ISBN 978-80-7041-299-2
- NASH, Chris. Rail Infrastructure Charges in Europe. *Journal of Transport Economics and Policy*. Leeds: University of Leeds, 2005, 3(39), 259–278
- NIGRIN, Tomáš et al. *Železniční reforma v Německu*. První vydání. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, 2017. 147 stran. Železniční reformy; svazek 4. ISBN 978-80-246-3627-6
- ÖBB. *Eisenbahnatlas Österreich*. Schweers & Wall, 2010
- OZKAN, Turgut, Gozde YANGINLAR a Salih KALAYCI. Railway Transport Liberalization: A Case Study of Various Countries in the World. *Journal of Management and Sustainability*. 2016, 10(10). ISSN 1925-4733
- RUMPEL, Petr a kol. *Geografické aspekty evropské integrace*. Vyd. 1. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, Katedra sociální geografie a regionální geografie, 2007. 262 s. ISBN 978-80-7368-264-4
- RYCHLÍK, Jan. *1918: rozpad Rakouska-Uherska a vznik Československa*. Vydání první. V Praze: Vyšehrad, 2018. 275 stran. ISBN 978-80-7429-988-9
- SEIDENGLANZ, Daniel. *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*. Brno: Masarykova univerzita roku, 2006. ISBN 80-210-4221-4
- ŠLOSARČÍK, Ivo a kol. *Instituce Evropské unie a Lisabonská smlouva*. Vyd. 1. Praha: Grada, 2013. 248 s. ISBN 978-80-247-3567-2
- TACZANOWSKI, Jakub. *The Effects of Liberalisation of the Passenger Railway Market on the Situation of Regional Rail Connections in Poland, Czech Republic, Slovakia and Austria. Review of Economic Perspectives*. Krakow: Jagellonian University, 2015, 3(15)
- TOMEŠ, Zdeněk. *Konkurence a výkonnost na evropských železnicích*. Brno: Masarykova univerzita, 2014. ISBN 978-80-210-7141-4
- TOMEŠ, Zdeněk – Jandová, Monika. Přístupy k liberalizaci osobní železniční dopravy v ČR. In *Acta Oeconomica Pragensia*. Ročník 24, číslo 1, 2016
- VAMPULOVÁ, Martina. Nad implementací železničního balíčku do české legislativy stále visí řada otazníků [online]. In: *Dopravní noviny*. 21. 6.

- 2018 Dostupné z: <https://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/nad-implementaci-zeleznicniho-balicku-do-ceske-legislativy-stale-visi-rada-otazniku>
- VICKERMAN, Roger. 1998. Transport, communications and European integration. In D. Pinder (ed.) *The new Europe: economy, society, and environment*. Chichester: John Wiley & Sons Ltd., 223-238
 - WETZEL, Heike. Productivity Growth in European Railways: Technological Progress, Efficiency Change and Scale Effects [online]. In *Working Paper Series in Economics*. 2008, č. 101. ISSN 1860-5508. Dostupné z: http://www.leuphana.de/fileadmin/user_upload/Forschungseinrichtungen/ifvwl/WorkingPapers/wp_101_Upload.pdf
 - WIESNEROVÁ, Ema. *Liberalizace železnic v ČR hodně pokročila, schází ale účinná regulace* [online]. *Věda & výzkum*, 18. února 2021. Masarykova univerzita, 2021. [cit. 9. 1. 2022] Dostupné z: <https://www.em.muni.cz/veda-a-vyzkum/13702-liberalizace-zeleznic-v-cr-hodne-pokrocila-schazi-ale-ucinna-regulace>
 - ŽÍDEK, Libor. *Transformace české ekonomiky: 1989-2004*. Vyd. 1. V Praze: C.H. Beck, 2006. ix, 304 s. Beckova edice ekonomie. ISBN 80-7179-922-X

Příspěvky na webových stránkách a ostatní články

- *About the ÖBB Group* [online]. Vienna [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: <https://konzern.oebb.at/en/about-the-group>
- ACRI. Strategická role železnice v rámci dekarbonizace dopravy. *Zdopravy* [online]. 2020, 27.5.2020 [cit. 2022-04-13]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/strategicka-role-zeleznic-v-ramci-dekarbonizace-dopravy-49742/>
- *Běh času* [online]. Praha: České dráhy, 2018 [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/100-let-spolu/beh-casu/default.htm>
- BOUŠKA, Michael. Největší reforma železnice v Británii od privatizace: Končí franšizy, provoz zaštití státní Great British Railways. *Hospodářské noviny*. Praha: *Economia*, 2021, 32. ISSN 0862-9587
- CAT. *City airport train* [online]. 2013. Dostupné z: <https://www.cityairporttrain.com/en/about-us>
- CEMPÍREK, Václav. Otevření českých železnic vyžaduje rozvahu. *E15*. Praha: Czech News Center, 2017

- *Certification of Entities in Charge of Maintenance* [online]. ERA [cit. 2022-04-13]. Dostupné z: https://www.era.europa.eu/activities/certification-entities-charge-maintenance_en
- *ČD a ÖBB představují Railjet v České republice* [online]. Praha: České dráhy, 2013 [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-16601/>
- ČTK – České noviny. Nehody na české železnici. Dostupné online: <https://www.ceskenoviny.cz/zeleznice-nehoda/index.php>
- ČT24. Jen takové cuknutí. Při katastrofě u Eschede zemřelo před 20 lety 101 lidí, strojvůdce jel nevědomky dál (2018). Dostupné online z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/svet/2497639-pred-20-lety-otraslo-nemeckem-zeleznicni-nestesti-u-eschede-o-zivot-prislo-101-lidi>
- *Die Wirtschaftskammer Österreich. Die WKO im Einsatz für Unternehmen.* Dostupné online z: <https://www.wko.at/>
- Euroenergie. Liberalizace trhu s energiemi. Dostupné z: <https://www.euroenergie.cz/liberalizace.php>
- *European Register of Authorised Types of Vehicles* [online]. ERA [cit. 2022-04-13]. Dostupné z: <https://eratv.era.europa.eu/eratv/>
- *Euroskop: Politiky EU* [online]. 2018 [cit. 2022-04-13]. Dostupné z: <https://euroskop.cz/evropska-unie/politiky-eu/vnitni-trh/regionalni-politika/>
- EUROSTAT. *Total length of railway lines* [online]. Brussels: Eurostat, 2021 [cit. 2022-04-12]. Dostupné z: <https://data.europa.eu/data/datasets/xwbw5fk9oybrockaz82g?locale=en>
- Evropská komise (2015). *Competition: Liberalisation* [online]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/competition/general/liberalisation_en.html
- European Commission. *TEN – T* [online]. European Commission. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/inea/en/node/19>
- Evropská komise (2015). *Competition: Liberalisation* [online]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/competition/general/liberalisation_en.html
- Evropská komise. *European Year of Rail* [online]. European Commission>European Year Of Rail>Why Rail? Dostupné z: https://europa.eu/year-of-rail/why-rail_en

- Evropská komise. *First railway package of 2001* [online]. Mobility and Transport > Transport modes > Rail > Railway packages. Dostupné z: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/first-railway-package-2001_en
- Evropská komise. *Fourth railway package of 2016* [online]. Mobility and Transport > Transport modes > Rail > Railway packages. Dostupné z: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016_en
- Evropská komise. *Second railway package of 2004* [online]. Mobility and Transport > Transport modes > Rail > Railway packages. Dostupné z: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/second-railway-package-2004_en
- Evropská komise. *Third railway package of 2007* [online]. Mobility and Transport > Transport modes > Rail > Railway packages. Dostupné z: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/third-railway-package-2007_en
- Evropský parlament. *Prameny a působnost práva Evropské unie* [online]. Činnost EU > Právní systém a rozhodovací postupy > Evropské unie. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/6/prameny-a-pusobnost-prava-evropske-unie>
- Evropská unie. *Právní předpisy* [online]. Orgány a instituce, právo, rozpočet. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/law_cs
- *Evropská unie na železnici - přehled evropských právních předpisů* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy České republiky [cit. 2022-04-13]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Evropska-unie-na-zeleznici/Evropska-unie-na-zeleznici-prehled-evropskych-pr>
- *Evropská železniční agentura* [online]. Brusel: Europa [cit. 2022-04-13]. Dostupné z: <https://www.era.europa.eu>
- Fakta a čísla o Evropské unii: Rozšiřování Unie. *Evropský parlament* [online]. Brusel [cit. 2022-04-12]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/167/rozsirovani-unie>
- GIORGI, Liana. *European transport policy-a historical and forward looking perspective* [online]. 2002 [cit. 2022-04-12]. Dostupné z:

https://www.researchgate.net/publication/266408556_European_transport_policy-a_historical_and_forward_looking_perspective

- *Historie JHMD* [online]. Jindřichohradecké místní dráhy [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: <http://jhmd.cz/o-nas/historie>
- Informace pro dopravní analýzy. Výročenky. Dostupné online z: <http://www.vyrocenky.cz/drazni>
- Jančura v Bruselu nepochodil se stížností proti Českým drahám. ČTK. Praha: Česká tisková kancelář, 2012
- *Kvalita služeb v železniční dopravě se díky konkurenci zvyšuje* [online]. Euractiv, 2018 [cit. 2022-04-26]. Dostupné z: <https://euractiv.cz/section/doprava/news/kvalita-sluzeb-v-zeleznicni-doprave-se-diky-konkurenci-zvysuje/>
- McKinsey. *The liberalization of the EU passenger rail market. 2019. Dostupné online:* <https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/industries/travel%20logistics%20and%20infrastructure/our%20insights/navigating%20the%20eu%20rail%20market%20liberalization/the-liberalization-of-the-eu-passenger-rail-market-vf.pdf>
- Ministerstvo dopravy ČR (2020). *Vlaky z Olomouce do Ostravy zajistí České dráhy, mezi Pardubicemi a Ústím n. L. bude jezdit Arriva*. Média a tiskové zprávy. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vlaky-z-Olomouce-do-Ostravy-dale-zajisti-Ceske-drahy>
- Ministerstvo dopravy. *I. železniční balíček* [online]. 2006. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/Evropska_unie_na_zeleznici/legislative/1.html
- Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. *Základní pojetí konceptu udržitelného rozvoje* [online]. Dostupné z: <https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/regionalni-rozvoj/informace,-aktuality,-seminare,-pracovni-skupiny/psur/uvodni-informace-o-udrzitelnem-rozvoji/zakladni-pojeti-konceptu-udrzitelneho-rozvoje>
- PEREIRA, Luís. *Trans-European Transport Network (TEN-T): Mobility and Transport - European Commission*. Brussels, 2019
- Rail Cargo Austria více viz *Rail Cargo Group* [online]. [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: <https://www.railcargo.com/en/company>

- SEDLÁČKOVÁ, Veronika. Stát již nebude dotovat železniční dopravu na trati Praha-Ostrava. *Český rozhlas*. 2011
- *Strojvedoucím se mírně prodlouží doba k odpočinku, schválila vláda*. Česká tisková kancelář. Praha, 2021
- ÖBB. *About the ÖBB Group* [online] Dostupné z: <https://konzern.oebb.at/en/about-the-group>
- ÖBB Holding AG 2018. *Regulatory framework* [online]. Dostupné z: <https://holding.oebb.at/en/regulatory-framework>
- PETR, Miroslav. První soukromý dopravce vyjel o víkendu na státní železniční trať. *Hospodářské noviny* [online]. Praha: Economia, 2003, 13.10.2003 [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: <https://archiv.hn.cz/c1-13491620-prvni-soukromy-dopravce-vyjel-o-vikendu-na-statni-zeleznicni-trat?nomobile=1>
- *Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy*: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Financni-ucast-statu/Plan-dopravni-obsluhy-uzemi-vlak-y-celostatni-dopra/Plan-dopravni-obsluhy-uzemi-2017-2021.pdf.aspx>. Ministerstvo dopravy České republiky, 2016
- Pražský hrad. Úvodní strana > Česká republika > O České republice. Dostupné online z: <https://www.hrad.cz/cs/ceska-republika/o-ceske-republice>
- *Schienen Control* [online]. Vienna [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: <https://www.schienencontrol.gv.at/en/schienencontrol.html>
- *Systém jednotného tarifu* [online]. Praha: Cendis [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: <https://www.cendis.cz/nase-projekty/system-jednotneho-tarifu/>
- ŠŮRA, Adam. České dráhy na věčnost. *Respekt*. Praha: Economia, 2009, (39)
- *Transevropské dopravní síť (TEN-T)* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy České republiky [cit. 2022-04-13]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Transevropske-dopravni-site-\(TEN-T\)](https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Transevropske-dopravni-site-(TEN-T))
- Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře. Základní funkce úřadu. Dostupné online z: <https://www.updi.cz/cs/o-nas>
- *Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře: Vedení* [online]. Praha, 2022 [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: <https://www.uicr.cz/cs/o-nas/vedeni-uradu>
- Velvyslanectví České republiky ve Vídni. Úvod > Česko-rakous. vztahy > O Rakousku > Základní charakteristika. [online] Dostupné z:

https://www.mzv.cz/vienna/cz/cesko_rakouske_vztahy/kultura/kultura_tisk_skolstvi_1.html

- WESTBahn. *About WESTbahn* [online]. Dostupné z: <https://westbahn.at/en/company/about-westbahn/>
- Zdopravy. *Železnice - dopravci - zprávy. Koronavirus zachraňuje zpožděnou českou legislativu. Unie posunula 4. balíček.* (2020) Dostupné z: <https://zdopravy.cz/koronavirus-zachranuje-zpozdenou-ceskou-legislativu-unie-posunula-4-balicek-51904/>
- *Ze Správy železniční dopravní cesty je od 1. ledna 2020 Správa železnic.* Praha, 2020. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/84337901/tiskova+zprava+ke+stazen%C3%AD/fc9115b6-be10-437e-a53f-dbfdf78aa889>
- *Železnice Desná* [online]. Kouty nad Desnou: Svazek obcí údolí Desné [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: https://www.zeleznice-desna.cz/zeleznice_desna/
- *Železniční dopravci v Česku bojují o zakázky již třináct let. Plány však byly ambicióznější* [online]. Praha: ČT24, 2018 [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2524633-zeleznicni-dopravci-v-cesku-bojuji-o-zakazky-jiz-trinact-let-plany-vsak-byly>
- ŽELPAGE. *Volby a podpora veřejné dopravy – ŽelPage.* (2006) Dostupné online z: www.zelpage.cz
- *60 let zkušeností v dopravě a logistice* [online]. AWT [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: https://www.pkpcargointernational.com/static/2017/02/skupina_awt_60_let_zkusenosti.pdf

Kvalifikační práce

- ADAM, Astrid. *The train sector in Belgium: Is competition an efficient solution for improving the Belgian rail performance?*. Namur, 2020. Diploma thesis. Université de Namur. Vedoucí práce Johannes Wohnen
- DVOŘÁKOVÁ, Tereza. *Liberalizace evropské letecké dopravy a její vliv na vlajkové letecké společnosti.* Praha, 2018. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze. Vedoucí práce Martin Vaško

- FINGER, Matthias, David KUPFER a Jaun MONTERO-PASCUAL. *Competition in the railway passenger market*. 2016. Research Project. European University Institute - Florence School of Regulation
- Komárek, O. (2014). *Open access konkurence na trati Wien–Salzburg* [Diplomová práce]. Brno: Masarykova univerzita
- PUCHER, John a Ralph BUEHLER. *Transport policies in Central and Eastern Europe*. New Jersey. Rutgers University
- SCHIRNHOFER, Jörg. *Consequences of the Liberalization of the Passenger Railway Sector on Train Maintenance*. 2020. Institute for Entrepreneurship & Innovation. Vedoucí práce ÖBB Technische Services
- ZIKMUNDOVÁ, Martina. *Liberalizace osobní železniční dopravy: Komparace českého a britského modelu*. Brno, 2011. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce Viktorie Klímová

Teze Diplomové práce

PROJEKT MAGISTERSKÉ PRÁCE	
Jméno (příjmení, křestní): Zajíc Marek	
E-mail: marek.zajic.36@gmail.com	
Program: Balkánská, euroasijská a středoevropská studia	
Specializace (uveďte zkratkou): ND BESSB	
Datum zadání: 10.6.2021	
Předpokládaný termín dokončení (semestr, školní rok): LS, 2022	
Vedoucí diplomového semináře: doc. PhDr. Tomáš Nigrin, Ph.D.	
Vedoucí práce (povinné): doc. PhDr. Tomáš Nigrin, Ph.D.	
Název práce: Srovnání liberalizace trhu železniční osobní dopravy na příkladu České republiky a Rakouska	
Základní charakteristika tématu (10 řádek): Diplomová práce "Srovnání liberalizace trhu železniční osobní dopravy na příkladu České republiky a Rakouska" má za cíl zhodnotit vývoj liberalizace osobní železniční dopravy v České republice a Rakousku a určit, které strategie přinesly pozitivní výsledky z hlediska počtu přepravených osob a dále z hlediska efektivity financování dopravců v uvedených státech. První část diplomové práce je zaměřena na situaci po roce 1990 a vývoj v 90. letech. V druhé části je analyzována transformace původně jednoho železničního celku na dopravce a tzv. manažera infrastruktury a ve třetí části je hodnocen vstup soukromých dopravců na český a rakouský železniční trh. V závěru každé části je srovnán vývoj mezi oběma státy a diplomová práce je zakončena kapitolou zabývající se komparací vývoje liberalizace na základě zvolených faktorů – objemu dopravy, podílu veřejných zdrojů na financování a hodnot Rail Liberalization Indexu společnosti McKinsey.	
Cíl práce (5 řádek): Cílem práce je srovnání unijní legislativní úpravy týkající se liberalizace trhu železniční dopravy a její provedení v České republice a v Rakousku. V diplomové práci analyzuji směrnici 91/440/EHS s cílem zhodnotit její úpravu a popsat její smysl a cíl. Následně konfrontuji záměr směrnice s reálnou implementací v obou uvedených zemích. V jedné z posledních pasáží práce prezentuji možné bariéry bránící plnohodnotné liberalizaci dle znění výše uvedené směrnice.	
Základní literatura (10 nejdůležitějších titulů): - Competition in the railway industry :an international comparative analysis. Edited by José A. Gómez-Ibanez - Ginés de Rus. Cheltenham, UK ;: Edward Elgar, 2006. xiii. - DREW, Jeremy. Reforming railways :learning from experience. Edited by Johannes Ludewig. 2nd ed. Hamburg: Eurailpress, 2011. 195 s. ISBN 9783777104157. - European Commission. White paper European Transport Policy for 2010: time to decide [online]. 2001. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0_370_en.pdf . - HALL, Derek. Urban transport, environmental pressures and policy options. In PINDER, D. (ed) The new Europe: economy, society, and environment. Chichester: John Wiley & Sons Ltd., 1998, s. 435-454, ISBN 04-719-7123-5. - KVIZDA, Martin. Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2007, 229 s. ISBN 9788021042339. - SEIDENGLANZ, Daniel. Železnice v Evropě a evropská dopravní politika. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2006. 82 s. ISBN 80-210-4221-4. - TACZANOWSKI, Jakub. The Effects of Liberalisation of the Passenger Railway Market on the Situation of	

Regional Rail Connections in Poland, Czech Republic, Slovakia and Austria. Review of Economic Perspectives. Krakow: Jagellonian University, 2015, 3(15). Dostupné z: doi:10.1515/revecp-2015-0019.

- VICKERMAN, Roger. 1998. Transport, communications and European integration. In D. Pinder (ed.) *The new Europe: economy, society, and environment*. Chichester: John Wiley & Sons Ltd., 223-238.

- WETZEL, Heike. *Productivity Growth in European Railways: Technological Progress, Efficiency Change and Scale Effects*. Working Paper Series in Economics [online]. 2008, č. 101 [cit. 2013-04-23]. ISSN 1860 - 5508.

Dostupné z: http://www.leuphana.de/fileadmin/user_upload/Forschungseinrichtungen/ifvwl/WorkingPapers/wp_101_Upload.pdf.

- I. železniční balíček. Ministerstvo dopravy [online]. 2006 [cit. 2013-04-10]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Evropska_unie_na_zeleznici/legislative/1.html.

Etika výzkumu:

Podpis studenta a datum

Schváleno

Datum

Podpis

Vedoucí diplomového semináře

Garant programu

Seznam příloh

Seznam grafů, obrázků a tabulek

Tabulka 1: Základní oblasti společné dopravní politiky – Bílá kniha 2001	23
Tabulka 2: Rozdělení linek Ministerstvem dopravy ČR (k 1. 1. 2021).....	44
Tabulka 3: Rozdělení společnosti ÖBB-Holding AG na dceřiné společnosti.....	51
Graf 1: Vývoj přepravního výkonu železniční osobní dopravy 1993-2018	58
Schéma 1: Termíny liberalizačního procesu dle čtvrtého železničního balíčku	31
Schéma 2: Postup liberalizace v evropských zemích	57