

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut mezinárodních studií

Jaromír Volf

**Společná dopravní politika:
reformy evropské železnice**

Bakalářská práce

Praha 2014

Autor práce: **Jaromír Volf**

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

Rok obhajoby: 2014

Bibliografický záznam

Volf, Jaromír. *Společná dopravní politika: reformy evropské železnice*. Praha, 2014. xx s. Bakalářská práce (Bc.) Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut mezinárodních studií. Vedoucí bakalářské práce PhDr. Tomáš Nigrin, Ph.D.

Abstrakt

Bakalářská práce *Společná dopravní politika: reformy evropské železnice* se zabývá reformními snahami Evropského společenství v železniční dopravě od svého vzniku. Věnuje se zejména období posledních dvaceti let, kdy se společná dopravní politika začala rozvíjet. Práce zkoumá příčiny poklesu významu železniční dopravy a s ním spojené strukturální problémy. Kvůli počáteční neaktivitě Společenství musely státy tuto situaci řešit vlastními prostředky, a proto jsou nejdříve přiblíženy reformy ve Švédsku, Velké Británii a Německu, které sloužily jako inspirace pro reformy na evropské úrovni. Následně jsou vytýčeny zlomové momenty, které změnily společnou dopravní politiku. Text analyzuje evropskou legislativu, jejímž hlavním cílem bylo vytvoření společného evropského trhu, oživení a liberalizace železniční dopravy a sjednocení technických norem. Zkoumá implementaci reforem na národní úrovni a také hodnotí jejich efektivitu. Práce dochází k závěru, že společná dopravní politika EU zatím nebyla schopna působit plošně. Ovšem opatření, která Evropská unie zavedla, se v některých členských zemích ukázala jako funkční. Názory na směřování politiky se mezi členskými státy liší, což snižuje její akceschopnost.

Abstract

Bachelor thesis *Common transport policy: the Reforms of European Railways* focuses on reforms of the railways that European Community has introduced since its foundation. The thesis is devoted particularly to the development during last two decades. The text analyses the causes of decline in volume of the railway transport and its structural difficulties. The European Community did not cover the Common transport policy effectively at that time, thus member states had to solve the problems their own way. Therefore, firstly national models of the reforms are introduced. These models were the pattern for the new coming European reforms. The crucial moments,

which had formed the Common Transport Policy, are emphasized. The European legislative is analyzed in the thesis. The primary aims of Common Transport Policy have been: formation of the internal market, revitalizing and liberalization of railways and harmonization of technical standards. The thesis analyses the effectiveness of the Common Transport Policy. The conclusion of the text is that the policy is not in place globally; however some member states demonstrated slight improvements. The different approaches among EU members cause the decrease of the policy's efficiency.

Klíčová slova

železniční doprava, Evropská unie, společná dopravní politika, reformy železniční dopravy, Spolková republika Německo, Švédsko, Spojené království, železniční balíčky

Keywords

railway transport, European Union, Common Transport Policy, railway reforms, Germany, Sweden, United Kingdom, railway packages

Rozsah práce: 71 978 znaků

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 15. 5. 2014

Jaromír Volf

Institut mezinárodních studií

Projekt bakalářské práce

Jméno:

Jaromír Volf

E-mail:

volf.jar@gmail.com

Semestr:

Letní

Akademický rok:

2012/2013

Název práce:

Společná dopravní politika: reformy evropské železnice

Předpokládaný termín dokončení (semestr, školní rok):

Letní semestr, 2013/2014

Vedoucí bakalářského semináře:

Mgr. Karel Svoboda Ph.D.

Vedoucí práce (není povinné):

PhDr. Tomáš Nigrin Ph.D.

Zdůvodnění výběru tématu práce (5 řádek):

Doprava je jednou z hlavních složek ekonomiky každé země. Negativní externality dopravy zatěžují ekonomiku i životní prostředí. Železniční doprava se na externalitách podílí minimálně. Železniční doprava však musí najít nové metody, ve kterých může koexistovat. Evropské státy tyto problémy začaly řešit. Evropská unie se začala tématu věnovat od 90. let a snaží se najít nové zakotvení železniční dopravy.

Předpokládaný cíl (5 řádek):

Cílem práce je zhodnotit dopravní politiku Evropské Unie na poli železniční dopravy. Vzhledem k jejímu komplikovanému vývoji se nabízí její analýza. Železniční doprava se potýkala s problémy, které se snažila Evropská Unie vyřešit. Práce by měla zjistit, zda politika Evropské Unie pomohla vyřešit strukturální problémy, a pokud tento cíl nesplnila, jaké byly příčiny neúspěchu.

Základní charakteristika tématu (10 řádek):

Dopravní politika Evropské unii se začala rozvíjet až na konci osmdesátých let v souvislosti s otevřením volného evropského trhu. V této době však kapacita přeshraničních spojení nedostačovala. Na železnici se navíc přidala technická odlišnost sítí. Cílem Evropské unie bylo oživit železniční dopravu a zavést na ní tržní mechanismy. Problémy železniční dopravy však byly dlouhodobé. Než Evropská unie přijala reformní rámec pro zadlužené železniční společnosti, státy musely řešit komplikace vlastními silami. Lídrem reforem v Evropě bylo Švédsko, které úplně liberalizovalo železniční dopravu. První evropská směrnice byla nejednoznačná a umožnila širokou implementaci napříč členskými státy. Spory o vertikální separaci (oddělení správce infrastruktury od dopravců) provázejí Evropskou unii od počátku aktivní dopravní politiky. Zájem na tvorbě dopravní

politky a názory na její podobu se navíc mezi státy liší.

Předpokládaná struktura práce (10 řádek):

V první části práce budou vysvětleny příčiny strukturálních problémů na železnici. Na tyto problémy se snažily státy reagovat a cílem je analyzovat tyto kroky a zaměřit se obzvláště na ty, které později přejala EU jako své vlastní metody k řešení celoevropského železničního problému. Autor vybral na základě dostupných materiálů a liberalizačního indexu IBM Švédsko, Velkou Británii a Německo. Tyto země došly v liberalizaci nejdále, ale zvolily odlišnou metodu, proto je vhodné zkoumat. Na analýzu národních modelů navazuje debata o společné dopravní politice a její skutečné existenci. V poslední části práce bude vysvětlen aktuální přístup Evropské unie k řešení problémů v železniční dopravě. Práce se bude věnovat právním i technickým nedostatkům současné železniční dopravy. Součástí práce by mělo být i určité zhodnocení účinnosti zavedených opatření a nedostatky, se kterými se Evropská unie nevypořádala.

Základní literatura (10 nejdůležitějších titulů):

Bannister, David. Transport Planning. London: Taylor & Francis, 2002.

Community of European Railway and Infrastructure Companies. Reforming Europe's Railways - An assessment of progress. Hamburg: Eurailpress, 2005.

Héritier, Adrienne, Kerwer, Dieter, Knill Christoph, Lehmkuhl, Dirk, Teutsch, Michael a Douillet, Anne-Cécille. Differential Europe. Lanham: Rowman & Littlefield, 2001.

Kvizda, Martin, Pospíšil Tomáš a Seidenglanz, Daniel. Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie. Brno: Masarykova univerzita, 2007.

Nash, Chris. "European rail reform and passenger services - the next steps". Research in Transportation Economics 29 (2010): 204-11.

Alexanderson, Gunnar a Rigas Konstantinos. "Rail liberalisation in Sweden. Policy development in a European context". Research in Transportation Business & Management 6 (2013): 88-98.

Laroche, Florent a Guhiéry, Laurent. "European Rail Traffic Management System (ERTMS): Supporting competition on the European rail network?". Research in Transportation Business & Management 6 (2013): 81-87.

Sichelschmidt, H. "The EU programme "trans-European networks"—a critical assessment". Transport Policy 6 (1999): 169-81.

Finger, Matthias. "Governance of competition and performance in European railways: An analysis of five cases". Utilities Policy (2014): 1-11.

Podpis studenta a datum

Jaromír Volf, 7.6.2013

Schváleno	Datum	Podpis
Vedoucí bakalářského semináře		
Garant oboru		

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval PhDr. Tomáši Nigrinovi PhD. za svědomité vedení bakalářské práce a cenné připomínky, které přispěly k vypracování bakalářské práce.

Obsah

Úvod.....	2
1 Historický úvod.....	7
1.1 <i>Hospodářské příčiny poklesu železniční dopravy.....</i>	<i>7</i>
1.2 <i>Dopravní politika ve Spojeném království.....</i>	<i>9</i>
1.3 <i>Dopravní politika v Západním Německu.....</i>	<i>11</i>
1.4 <i>Příčiny neúspěchu Společné dopravní politiky od padesátých do osmdesátých let</i>	<i>12</i>
2 Reformy na státní úrovni	14
2.1 <i>Švédský model</i>	<i>14</i>
2.2 <i>Britský model</i>	<i>17</i>
2.3 <i>Německý model</i>	<i>20</i>
3 Společná dopravní politika.....	24
3.1 <i>Přelomový rok 1985</i>	<i>24</i>
3.2 <i>Reformy devadesátých let.....</i>	<i>25</i>
3.3 <i>Investice do železniční infrastruktury.....</i>	<i>26</i>
3.4 <i>Železniční balíčky.....</i>	<i>29</i>
3.5 <i>Implementace evropských reforem na národní úrovni.....</i>	<i>31</i>
3.6 <i>Hodnocení reforem.....</i>	<i>33</i>
Závěr.....	38
Summary	40
Použitá literatura.....	41
<i>Prameny.....</i>	<i>41</i>
<i>Sekundární literatura.....</i>	<i>43</i>
<i>Webové odkazy</i>	<i>46</i>

Úvod

Od ledna 2013 probíhá na půdě Evropského parlamentu vyostřená debata ohledně nového již čtvrtého železničního balíčku. Nová legislativa by měla přinést úplné otevření železničního trhu a nezávislé vedení jednotlivých divizí železničních společností. Rozhodnutí ohledně finální podoby však ještě nepadlo kvůli neshodám mezi členskými státy Evropské unie. Čtvrtý železniční balíček ilustruje komplikovanou cestu ke shodě ve společné dopravní politice. Bakalářská práce přibližuje liberalizační proces evropských železnic a mapuje obtížnou a dlouhodobou cestu reformního procesu v Evropě.

Role železnice se v poválečném období změnila. Pokles cestujících a přepraveného nákladu předznamenal vážné ekonomické problémy v železničních společnostech po celé Evropě. Železnice trpěla monopolním uspořádáním, špatnou alokací zdrojů, přezaměstnaností a rostoucím zadlužením. Odkládání řešení způsobilo ještě větší prohloubení problémů. Železniční doprava trpěla od svého vzniku na výlučnost toho segmentu, politici tuto jedinečnost dlouho podporovali. V očích státníků byla vnímána jako prvek budování státu a národní bezpečnosti, proto se státy zdráhaly na ní uplatnit tržní principy. Negativní vlivy, spojené s monopolním uspořádáním, postupně přestávaly být zvládatelné.

Jednotnost výskytu těchto potíží na celém kontinentu umožňuje napsat komparativní studii přístupů při jejich řešení. V následujících kapitolách jsou nastíněna řešení přijata třemi vybranými státy. Švédsko, Velká Británie a Německo byly vybrány autorem kvůli jejich největšímu postupu v železničních reformách. Výše zmíněné státy navíc uplatnily odlišné metody k dosažení jednotného cíle – odstranění monopolů a bariér v přístupu na železniční trh, snížení zadlužení drah a zavedení tržních principů.

Politiky vedly k oživení železniční dopravy především ekonomické důvody. Podle odhadů doprava způsobuje ročně negativní externality (hluk, znečištění ovzduší, dopravní nehody, kongesce, zábor půdy aj.) na úrovni zhruba 4 % HDP. Železniční doprava se však v porovnání s ostatními druhy dopravy na negativních externalitách

podílí pouze třemi procenty. Růst významu železniční dopravy v podstatě spoří výdaje státu.¹

Na úvod je vhodné definovat určité pojmy, se kterými dílo pracuje. V Evropě se během železničních reforem vyskytly dva hlavní přístupy – vertikální separace a vertikální integrace. Vertikální separace znamená úplné správní a majetkové oddělení části spravující infrastrukturu od provozní. Povinností vlastníka infrastruktury je zajistit údržbu, nediskriminační přístup na trať a nastavit systém výběru poplatku za její užívání. V evropském měřítku patří mezi představitele úplného oddělení Velká Británie a Švédsko.

Naopak vertikální integrace představuje model, kde obě výše zmíněné části patří do jedné firmy. Čistý model vertikální integrace však není v souladu se současným evropským právem. Nejblíže integrovanému vzoru se nachází Německo, kde jsou obě části součástí jedné holdingové skupiny, avšak musí být personálně a účetně odděleny.

Implementace evropského práva ohledně separace se různí a na území EU se v praxi vyskytují i různá kompromisní řešení tohoto vztahu. Příkladem slouží Francie, kde dráhy jsou jak vlastníkem sítě, tak provozovatelem. Na druhou stranu údržba tratí, tvorba jízdního řádu, či nastavení poplatků za užití dopravní cesty spadá pod zvláštní organizaci.²

Tržní principy na železnici fungují ve třech rovinách. Prvním je konkurence firem, z nichž každá operuje na své síti. Tento model je typický především pro integrované sítě severní Ameriky a v Evropě se nevyskytuje. Druhou možností je konkurence na trati mezi více dopravci. Vlastník železniční sítě je přirozeným monopolistou a dopravci si pouze pronajímají prostor na trati. V současnosti na tomto principu spočívá nákladní doprava a výjimečně také dálková osobní doprava. Třetí, v současnosti nejrozšířenější, možností je veřejná aukce na jednotlivé tratě či celou oblast, z níž vzejde jeden vítěz. Tato metoda slouží k pokrytí regionální a dálkové dotované dopravy. Výhercem licence se zpravidla stává firma, která je ochotna poskytovat služby za co nejnižší státní příspěvky. Vítěz získává výhradní právo na přepravu obvykle po dobu pěti až deseti let. Podmínky licencí se různí a není známá ani jejich ideální délka, avšak parametrické

¹ Martin Kvizda, Tomáš Pospíšil a Daniel Seidenglanz, *Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie* (Brno: Masarykova univerzita, 2007), 14-16.

² Chris Nash, „European rail reform and passenger services – the next steps“, *Research in Transportation Economics* 29 (2010): 205, <http://sciencedirect.com> (staženo 4.12.2013).

nastavení podmínek je důležitým aspektem pro vstup soukromého kapitálu do železniční dopravy.³

Volná soutěž mezi dopravci (*open access*) funguje úspěšně v nákladní dopravě. V osobní dopravě přináší vůči tendrům výhody i úskalí. Konkurence vede k cenové válce a k nižším nákladům státu. Zároveň mají železniční firmy tendenci provozovat linky primárně v obdobích přepravních špiček, což nepřispívá dostupnosti dopravy a prohlubuje kapacitní problémy. Studie dokazují, že dlouhodobě udržitelná soutěž mezi dopravci je možná pouze na těch nejvytíženějších tratích.⁴

Integrace zemí do Evropského společenství neznamena průlom v řešení problému, ačkoliv základy společné dopravní politiky byly položeny již v Římských smlouvách. Vliv států na Společenství na reformy je dalším z výzkumných oblastí práce. Železniční doprava byla zvolena pro svou problematičnost. Zároveň je toto téma reflektováno domácí i evropskou politikou a prošlo si komplikovaným vývojem.

Práce nemá pouze za cíl přiblížit reformy železniční dopravy na poli národních států a Evropské unie, ale také zasadit železniční dopravu do širšího kontextu změn v hospodářství a životním stylu. Tvorba dopravní politiky je komplikována odlišnými potřebami zájmových skupin. Zatímco průmyslové a obchodní svazy poptávají co největší efektivitu dopravy a výstavbu nových komunikací, ekologická hnutí preferují udržitelnost životního prostředí. Výsledkem střetu těchto dvou odlišných koncepcí je kompromis, který se snaží skloubit oba požadavky. Železnice za určitých podmínek může hrát tuto kompromisní roli. K jejich splnění je však potřeba rozsáhlých změn, aby mohla být železniční doprava konkurenceschopná.

Časově je práce vymezena dvěma důležitými milníky. Hlavní část práce se věnuje období po roce 1985, kdy Evropský soudní dvůr shledal, že Evropská rada nepodnikala dostatečné kroky k vytvoření společné dopravní politiky. Z druhé strany je práce ukončena rokem 2012, kdy došlo k úpravě prvního železničního balíčku. Teritoriálně je text vymezen na členské země Evropské unie s důrazem na Spojené království, Spolkovou republiku Německo a Švédsko.

³ Matthias Finger, „Governance of competition and performance in European railways: An analysis of five cases“ *Utilities Policy* (2014): 2-3, <http://sciencedirect.com> (staženo 5.5.2013).

⁴ Daniel Johnson a Chris Nash, „Competition and the provision of rail passenger services: A simulation exercise“, *Journal of Rail Transport Planning & Management* 2 (2012): 14–22, <http://sciencedirect.com> (staženo 22.3.2014).

Až do období devadesátých let je území východní Evropy kvůli odlišnému politicko-ekonomickému vývoji z práce vynecháno. Za tohoto předpokladu je opomenut vývoj v Německé demokratické republice a práce se zaměřuje na Spolkovou republiku Německo. V dopravě se užívá řada anglických termínů. Autor tyto termíny v práci užívá, pokud není zažita jejich česká verze.

Hlavním tématem práce je analýza reforem železniční dopravy v Evropě. Nejprve jsou komparativně zkoumány reformy na národní úrovni třech výše zmíněných států. V další části autor zkoumá vývoj dopravní politiky Evropského společenství s důrazem na železniční dopravu. Tyto reformy jsou posléze kriticky zhodnoceny.

Klíčovou publikací bakalářské práce je sborník, vydaný Společenstvím evropských železničních společností, *Reforming Europe's Railways – An Assessment of Progress*⁵, který analyzuje proběhnuvší reformy v deseti evropských státech. Každá kapitola knihy se věnuje jedné zemi a napsal je dopravní odborník z dané země. Nejprve je představen historický úvod včetně neúspěšných reformních pokusů. Následuje analýza reforem zpravidla z devadesátých let. V závěru kapitol autoři přibližují výsledky, dopady změn a krátce je hodnotí.

Druhou významnou publikaci *Differential Europe*⁶ editovala Adrienne Héritier. Na příkladu silniční a železniční dopravní politiky zkoumá reformy, vnitrostátní debatu, reakce a implementace evropské legislativy na národní úrovni nejvýznamnějších evropských zemí. Hodnotí, na kolik mělo Evropské společenství vliv na vývoj dopravní politiky. Limitem knihy je rok jejího vydání (2001). Kvalita této knihy je však natolik vysoká, že by si zasloužila aktualizované vydání.

Náhled na problematiku dopravní politiky, zejména na historický kontext, poskytuje publikace britského specialisty na udržitelnou dopravu Davida Banistera. Dílo *Transport Planning*⁷ poskytuje přehled historie dopravní politiky ve druhé polovině dvacátého století. Věnuje se však obecně dopravě a není specializováno na železnici.

⁵ Community of European Railway and Infrastructure Companies, *Reforming Europe's Railways – An assessment of progress* (Hamburg: Eurailpress, 2005).

⁶ Adrienne Héritier et al., *Differential Europe: The European Union Impact on National Policymaking* (Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, 2001).

⁷ David Banister, *Transport Planning*, (London: Taylor & Francis, 2002).

Knih *European Transport Policy and Sustainable Development*⁸ od stejného autora je spíše teoretickým rámcem pro tvorbu dopravní politiky, než její skutečnou analýzou.

Dále byla použita primární literatura ve formě oficiálních právních dokumentů a statistik Evropské unie. Období posledních deseti let pokrývají především odborné články, které poskytují konstruktivní kritiku reforem. České prostředí téma evropské dopravní politiky a železniční reformy reflektuje nedostatečně. Nejvýznamnějším tuzemským titulem je *Železniční doprava*⁹, jež v jedné kapitole rozebírá společnou dopravní politiku. Část, která je zaměřena na liberalizaci dopravy, by si zasloužila hlubší analýzu. V ostatních publikacích je na dopravní politiku nahlíženo v obecné rovině a převážně ve dvou tematických oblastech, mezi něž patří role dopravy při formování jednotného evropského trhu, a také plány a budování dopravních koridorů. Použitá literatura je převážně anglicky psaná a v České republice špatně dostupná.

⁸ David Banister et. al, *European Transport Policy and Sustainable Mobility* (London: Spon Press, 2001).

⁹ Martin Kvizda, Tomáš Pospíšil a Daniel Seidenglanz, *Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie* (Brno: Masarykova univerzita, 2007).

1 Historický úvod

Železniční společnosti byly do padesátých let 20. století po celé Evropě znárodněny. Význam železnice postupně klesal a přicházely finanční ztráty. Stát musel tyto deficity krýt. Dlouhodobě užívaná praxe křížového financování osobní dopravy ze zisků z nákladní dopravy již nebyla udržitelná, neboť nákladní doprava negenerovala dostatečné zisky. Státy neznaly ideální řešení těchto problémů a ani Evropské společenství nepřinášelo alternativy. Jaké byly příčiny poklesu významu železniční dopravy a s ním spojených strukturálních problémů?

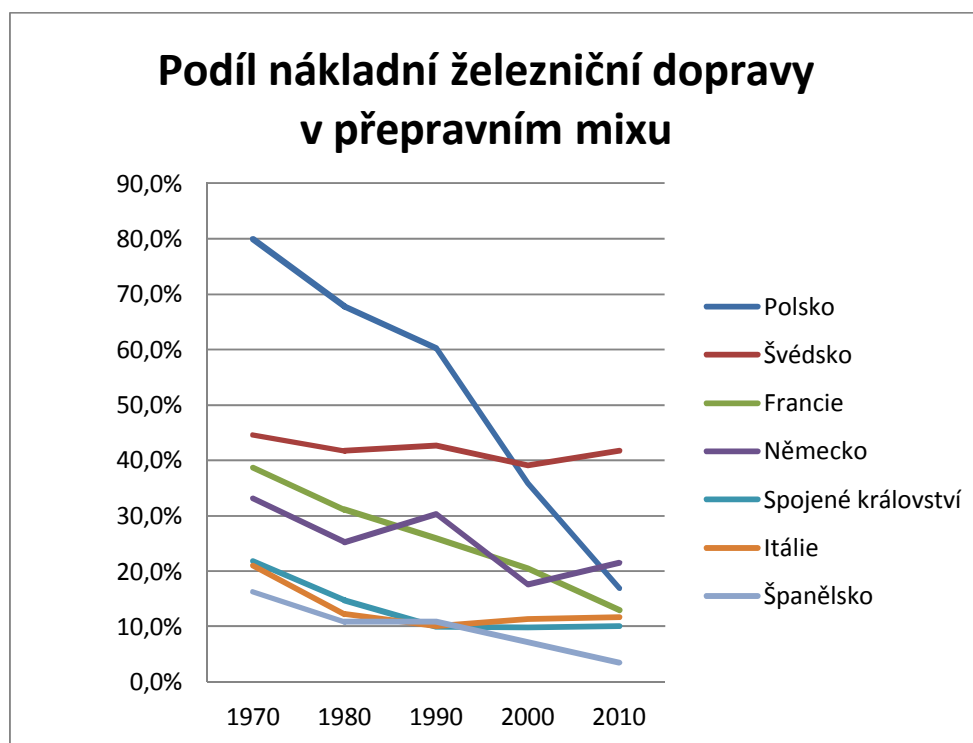
1.1 Hospodářské příčiny poklesu železniční dopravy

Hlavní příčinou poklesu významu nákladní železniční dopravy byly změny v hospodářství západní Evropy. Evropa prošla ekonomickou proměnou v druhé polovině dvacátého století. K dlouhodobému poklesu významu zemědělství se připojily i změny v průmyslovém odvětví. Zaměstnanost v průmyslu dosáhla vrcholu v prvních sedmdesáti letech 20. století s významnými rozdíly mezi zeměmi. Ve Spojeném království v něm bylo zaměstnáno nejvíce obyvatelstva již v roce 1900 (51,1 %), zatímco v Západním Německu až v roce 1960 (47,2 %). Služby od osmdesátých let postupně zaměstnávaly více než polovinu všech obyvatel západoevropských zemí.¹⁰

Železnice byla nejvhodnějším typem dopravy v průmyslové době díky své přednosti uvést najednou velké množství nákladu na delší tratě. Výroba se však kvůli mzdovým nákladům, ochraně životního prostředí, globalizaci trhů a rozvoji informačních technologií přesunula do jiných částí světa. Podobně klesala těžba nerostných surovin navázaných na průmyslovou výrobu kvůli vyčerpání ložisek nebo nerentabilitě. Význam průmyslu v ekonomice poklesl, avšak v každé zemi odlišně. Německo si zachovalo status průmyslové země, a také si zachovalo nadprůměrný podíl nákladní železniční dopravy. Vývoj podílu nákladní dopravy ve vybraných evropských zemích ilustruje graf č. 1.

¹⁰ Martin Raiser, Mark Schaffer a Johannes Schuschhardt, „Benchmarking structural transition“, *Structural change and Economic Transition* 15 (2004): 59-61, <http://sciencedirect.com> (staženo 4.5.2013).

Graf č. 1, Podíl nákladní železniční dopravy v přepravním mixu (zdroj: OECD¹¹)



U všech zemí, s výjimkou Švédska, je patrný pokles podílu nákladní železniční dopravy v uplynulých čtyřiceti letech. V posledním sledovaném desetiletí je viditelný mírný nárůst v případě Německa a Švédska, který může být zapříčiněn liberalizací nákladní dopravy. Pro ilustraci odlišného vývoje dopravní politiky v sovětském bloku bylo do grafu zařazeno Polsko. Výkyv v roce 1990 u Německa je způsoben sjednocením země. Bývalá Německá demokratická republika měla větší podíl železniční dopravy než Spolková republika Německo. Drobný nárůst u Itálie je způsoben tím, že ostatní dopravní alternativy klesaly rychleji než železnice. Španělsko dlouhodobě doplácí na svou nekompatibilní síť a zdržení na hranicích, čímž klesá atraktivita železniční dopravy. Celkový průměrný podíl současných členských zemí Evropské unie se v roce 2010 pohyboval na úrovni 17 %.¹²

Po velkých ropných šocích se do popředí dostaly segmenty, jež nebyly ekonomicky náročné jako těžký průmysl. Mimo služeb do této skupiny patří i lehký průmysl. Ten však není závislý na železniční dopravě. Výrobky lehkého průmyslu jsou velikostí

¹¹ International Transport Forum, „Goods transport: Inland freight tonne-km“, <http://stats.oecd.org//Index.aspx?QueryId=54688> (staženo 9.5.2014).

¹² Modal split of freight transport, *eurostat* <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tsdtr220&plugin=1> (staženo 11.5.2014).

menší, a tudíž se vyplatí je průběžně přepravovat kamionem či letecky. Pro silniční přepravu hovoří také logistické metody známé jako *just in time*, jež jsou založeny na častých dodávkách materiálu, omezených skladových zásobách a výrobě menších sérií. Nové závody jsou budovány podél silničních tepen, u menších továren chybí přímé napojení na železnici. Z výše zmíněných důvodů roste význam kombinované přepravy, která využívá výhod různých typů přepravy – železniční, silniční, vodní či letecké.¹³

Jedním z hlavních aspektů poklesu významu osobní železniční dopravy je nárůst individuální automobilové dopravy. Cena ropy byla přijatelná. V prvních dvaceti poválečných letech se cena surové ropy pohybovala okolo patnácti dolarů za barel (v cenách roku 2012), což představuje sedmkrát nižší hodnotu oproti současnosti.¹⁴ K rozvoji automobilismu přispěly také nové tzv. rodinné modely s nízkými provozními náklady, jež se staly oblíbenou součástí západoevropských domácností. Prosperita padesátých a šedesátých let navíc umožňovala stále většímu počtu rodin finančně dosáhnout na kýžený dopravní prostředek. Lidé se snažili svůj automobil maximálně využít. Počet aut se v prvních dvaceti poválečných letech zvýšil v britském případě pětinašobně, v italském dokonce padesátinašobně.¹⁵

1.2 Dopravní politika ve Spojeném království

Národní vlády se snažily vzniklou situaci řešit. Jednou z variant bylo ztráty vyrovnávat a zachovat pro obyvatele určitý standard dopravní obslužnosti. Ve Velké Británii i dalších evropských zemích došly vlády k názoru, že není možné udržet provoz na stávající síti. Soudobý ředitel britských drah Richard Beeching nechal vypracovat analýzu přepravních proudů a vytiženosti jednotlivých tratí. Následně vydal v roce 1963 kontroverzní zprávu *The Reshaping of British Railways*, v níž rozhodl o uzavření celé třetiny tratí pro jejich nerentabilitu.¹⁶ Přes citelné a nepopulární škrty nastínil možnou budoucnost železnice v rychlé meziměstské osobní přepravě a kontejnerové nákladní

¹³ David Banister et al., *European Transport Policy and Sustainable Mobility*, 17-20.

¹⁴ BP Statistical Review of World Energy June 2013, http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/statistical-review/statistical_review_of_world_energy_2013.pdf (staženo 8.5.2014): 15.

¹⁵ Tony Judt, *Poválečná Evropa: Historie po roce 1945* (Praha: Slovart, 2008), 346-50.

¹⁶ K padesátému výročí zprávy se v britských médiích znovu objevily argumentační spory mezi zastánci a odpůrci této zprávy.

přepравě.¹⁷ První plán škrťů byl přijat, avšak Beeching musel kvůli druhému razantnějšimu programu o dva roky později odstoupit z funkce.

Další období Britských drah (BR) je charakterizováno silnými odbory, které měly zájem na přezaměstnanosti. U britských drah v sedmdesátých letech pracovalo 223 tisíc zaměstnanců. V osmdesátých letech došlo pod tlakem vlády ke snížení počtu pracovníků. Dokladem přezaměstnanosti může být počet zaměstnanců v polovině devadesátých let. Velikost sítě se již významně nezměnila, ale množství pracovní síly se snížilo skoro o polovinu na 115 tisíc. Dalším průvodním jevem sedmdesátých a první poloviny osmdesátých let byl slabý management firmy, lačný po stále větším objemu finančních prostředků. V období let 1979-1993 se průměrné roční náklady na železniční dopravu ve Velké Británii pohybovaly na úrovni 1,635 miliardy liber, avšak v druhé polovině osmdesátých let se dařilo náklady průběžně snižovat.¹⁸

Významný rozdíl mezi Německem a Spojeným královstvím spočívá v odlišném přístupu k řešení růstu automobilizace. Počet jízd uskutečněných osobním automobilem ve Spojeném království rostl v prvních poválečných letech setrvale zhruba o 10 % ročně. Prvním významným milníkem, jenž zpomalil růst automobilové dopravy, se staly až ropné šoky ze sedmdesátých let a následná palivová krize z počátku let osmdesátých.¹⁹

Do té doby vznikaly především ve Spojeném království ambiciózní dopravní projekty, jejichž cílem bylo absorbovat zvýšenou poptávku po cestách autem i za cenu přebudování měst. Hromadná doprava, včetně železniční, přestávala být chápána jako alternativa k přepravě automobilem, a proto byla tendence ji dále omezovat. Britská vláda dlouho uplatňovala politiku *predict and provide*. Vytvořily se odhady budoucího zatížení komunikací a podle něj se uzpůsobovala infrastruktura. Hlavním argumentem pro její realizaci byl široce přijímaný fakt, že automobilová doprava poroste a je potřeba tuto situaci řešit. Poslední plán na celostátní výstavbu nových dálnic byl přijat ještě

¹⁷ Richard Beeching, *The Reshaping of British Railways* (London: Her Majesty's Stationery Office, 1963), 60-65, 95-101 http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/BRB_Beech001a.pdf (staženo 15.3.2014).

¹⁸ Terrence Richard Gourvish, *British Rail 1974-1997*, (New York: Oxford University Press, 2002), 9-11.

¹⁹ Department for Transport, „Transport Statistics Great Britain 2013“, *gov.uk*, https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/264679/tsgb-2013.pdf (staženo 1.4.2014): 14.

v roce 1989 za konzervativní vlády Margaret Thatcherové. Definitivně došlo k opuštění této politiky až po nástupu labouristů v roce 1997.²⁰

1.3 Dopravní politika v Západním Německu

Původní dopravní plány v Západním Německu byly stejně ambiciózní jako ve Spojeném království. V roce 1969 byl představen program dokončení výstavby dálniční sítě do patnácti let. Silné automobilové lobbistické skupiny prosadily požadavek, aby 85 % populace žilo do deseti kilometrů od sítě. Rostoucí znečištění, hluk a zábor půdy pro dopravní stavby vzbuzovalo mezi obyvatelstvem stále větší protesty vůči výstavbě nových komunikací. Změna myšlení ve společnosti proměnila dopravní politiku. Výstavba silniční infrastruktury se omezila na rozšiřování stávajících komunikací a výstavbu obchvatů měst. Více než sedm tisíc kilometrů dálnic vláda vyškrtla ze svých plánů. Stejně tak nové železniční tratě byly zpravidla vyprojektovány v jednom koridoru se stávající dálnicí. Kapacita komunikací se blížila únosné mezi, zároveň nálada obyvatelstva nepřispívala k velkému budování, proto stát i regionální samosprávy hledaly rozumnou alternativu a podporu pro jiné druhy dopravy. Nemůže být překvapením, že právě v Západním Německu si Strana zelených, reflektující tato témata, vybuodovala v osmdesátých letech silnou pozici.²¹

Cílem dopravní politiky nebyla soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy. Nákladní automobilová doprava podléhala regulaci, aby neohrožovala železniční dopravu. Regulovaná nákladní doprava měla za cíl redukci negativních externalit (např. dopravních nehod), ochranu životního prostředí, udržet stejné ceny na území země a zabránit destruktivnímu konkurenčnímu boji. Později se přidal i argument o nedostatečné kapacitě silnic. Regulace silniční dopravy železnici nechránila. Naopak zvyšovala náklady na dopravu, vznikla šedá zóna (firmy provozovaly přepravu na vlastní účet a nepodléhaly regulacím) a v mezinárodní přepravě vznikl složitý tarifní systém.²²

²⁰ Murray Goulden, Tim Ryley a Robert Dingwall, „Beyond ‘predict and provide’: UK transport, the growth paradigm and climate change“ *Transport Policy* 32 (2014): 139-40, <http://sciencedirect.com> (staženo 21.3.2014).

²¹ Banister, *Transport Planning*, 169-76.

²² Michael Teutsch, „Regulatory Reforms in the German Transport Sector: How to Overcome Multiple Veto Points“, in Adrienne Héritier et al., *Differential Europe: The European Union Impact on National Policymaking* (Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, 2001), 133-48

Největší německé investice do veřejné dopravy plynuly od konce šedesátých let do řešení situace v okolí měst. K financování staveb sloužily zisky ze zvýšené spotřební daně z paliv. Důraz byl kladen na výstavbu příměstské železnice (*S-Bahn*) a městských rychlodrah. Spolkový plán rozvoje dopravní infrastruktury představil plán výstavby vysokorychlostních tratí (VRT) v roce 1973. Nové tratě měly zrychlit dopravu, vyřešit nevhodné směrové a výškové vedení tratí a kapacitní problémy na severojižní dopravní ose. Plán počítal s výstavbou nových úseků i modernizací stávajících. První německá VRT byla zprovozněna mezi Würzburgem a Hannoverem v letech 1988-1991 a měřila 327 kilometrů. Přes den slouží osobní dopravě a přes noc nákladní.²³ Plány rozvoje dopravní infrastruktury změnilo sjednocení země v roce 1990. Do popředí se dostaly projekty spojující západ a východ země.

1.4 Příčiny neúspěchu Společné dopravní politiky od padesátých do osmdesátých let

Doprava byla členskými státy chápána jako ryze vnitrostátní téma. Přes snahy Evropského společenství nedošlo až do poloviny osmdesátých let k významným posunům. Vnitrostátní doprava byla řízena vládami států a mezinárodní provoz řešily bilaterální dohody. Navíc ji zdržovaly dlouhé kontroly na hranicích mezi členskými státy.

Prvním pokusem o vytvoření společné politiky se stal návrh lucemburského komisaře Lamberta Schause z roku 1961. Hlavním motivem textu bylo odstraňování překážek blokujících vznik jednotného dopravního trhu. Plán počítal také s otevřením vnitrostátní dopravy. Memorandum nemělo šanci na schválení, neboť doprava byla přísně regulována. Stejně dopadly i další iniciativy Komise, mezi něž patřil návrh společného postupu při budování infrastruktury. Evropská rada nezaujala k těmto programům žádný oficiální názor.²⁴

Neúspěchy ve formování společné politiky byly sice zklamáním pro všechny strany, ale jednalo se o logické vyústění ideologického střetu. Ve Francii, Západním Německu a Itálii stát silně intervenoval. V těchto zemích se projevovala nedůvěra v liberální model dopravy. Na železnici byl uplatňován protekcionistický model a silniční doprava

²³ Konrad H. Naue a Leo Glatzel, „High-Speed Railway Lines in Germany: Situation in Japan, Europe and Germany“, *Structural Engineering International* 2 (1992): 78-80.

²⁴ Miroslav N. Jovanović, *The Economics of European Integration* (Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, 2013), 873.

byla omezována licencemi s důrazem na ochranu domácích dopravců. Opačnou stranu názorového spektra představovalo Nizozemsko a později také Spojené království. Obě země v poválečném období silniční dopravu liberalizovaly a na poli železniční dopravy byly také jedny z nejaktivnějších. Navíc měly zájem se stát významnými hráči na poli nákladní přepravy díky konkurenceschopnosti svých speditérů. Nizozemská vize liberalizovaného trhu byla však v ostrém kontrastu se zájmy výše zmíněných zemí.²⁵

Zablokovanou situaci nevyřešil ani Lucemburský kompromis z roku 1966, jenž sice změnil způsob hlasování z jednomyslného na kvalifikovanou většinu, avšak státy stále měly možnost vetovat návrhy, pokud byly proti jejich zájmům. Mezi tři nejvýznamnější příčiny selhání Společné dopravní politiky patřily příliš obecně formulované, ambiciózní a nedotažené návrhy, neochota ke spolupráci mezi státy a také široké užívání bilaterálních dohod jako snazšího řešení.²⁶

²⁵ Dieter Kerwer a Michael Teutsch, „Transport Policy in the European Union“ in Adrienne Héritier, et. al., *Differential Europe: The European Union Impact on National Policymaking* (Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, 2001), 24-38.

²⁶ Ibid.

2 Reformy na státní úrovni

V následujících odstavcích je kladen důraz na státy, jež vyvíjí reformní úsilí, protože pouze některé členské státy se rozhodly provést hlubší reformy. Francie a Itálie uplatňují spíše vyčkávací pozici či konzervují svůj systém. Práce se zabývá třemi odlišnými modely restrukturalizace železniční dopravy. Jako první je představen švédský model, jenž může být chápán jako pomyslný střed mezi kompletní decentralizací a privatizací ve Spojeném království a vybudováním železničního holdingu v Německu. Ideologický souboj se z národních úrovní později přesunul na evropskou, kde se v evropské legislativě objevuje nesourodost a tlaky na uplatňování modelu podle jednotlivých zemí.

Liberalizační index železnice společnosti IBM a Humboldtovy univerzity poskytuje dlouhodobý komparativní přehled liberalizace železniční dopravy v Evropě. Zahrnuje hodnocení právních i praktických překážek při vstupu na železniční trh. Tvůrci indexu se snaží simulovat skutečnou situaci firmy, jež má v úmyslu vstoupit na trh. Zkoumají podmínky a překážky znesnadňující přístup nových železničních společností na trh i výši utopených nákladů. Mezi praktické překážky patří například obtížnost homologace vozového parku či možnost údržby vlaků. V porovnání s předchozím obdobím udělaly všechny členské státy pokrok. Liberalizační index nejvýše hodnotil Švédsko, Spojené království a Německo. Tyto státy mohou být vzorem pro další členské země Evropské unie, ačkoliv každý stát zvolil odlišnou metodu liberalizace. Ostatní státy za touto trojicí zaostávají. Z výsledků také vyplývá, že pouze Francie mezi lety 2007 až 2011 projevila nadstandardní reformní úsilí a posunula se v žebříčku výše. Irsko a Řecko zůstávají dlouhodobě pozadu v implementaci evropského práva a liberalizaci železniční dopravy.²⁷

2.1 Švédský model

Švédsko disponuje kvůli nižší hustotě zalidnění a počtu obyvatel sítí o délce 11 800 kilometrů, což představuje zhruba dvě třetiny britské (17 100 km) a čtvrtinu velikosti německé sítě (41 100 km). Pro komplexnost práce má země nepostradatelný význam. Švédsko jako první započalo deregulační reformy, jejichž cílem bylo rozbít monopol státních drah, pomocí konkurenčního prostředí zvýšit atraktivitu železniční dopravy

²⁷ IBM Global Business Services a Christian Kirchner, „Rail Liberalisation index 2011“, https://www.deutschebahn.com/file/2236524/data/study_rail_liberalisation_index_2011_presentati on.pdf (staženo 3.5.2014).

a v neposlední řadě také zvýšit ekonomickou efektivitu.²⁸ Cílem následující kapitoly je analýza proběhnuvších železničních reforem a jejich vliv na společnou evropskou dopravní politiku.

Země procházela stejnými problémy (změny ve struktuře hospodářství či růst automobilismu) jako ostatní západoevropské státy s jedním rozdílem. Železniční síť v této severoevropské zemi se vyvíjela později. Nebylo postaveno takové množství lokálních tratí, síť lépe odpovídala ekonomickým potřebám, tudíž ani poměr zrušených tratí nedosahuje hodnot jako v západní Evropě.²⁹

Švédsko se rozhodlo jako první evropská země reformovat železnici odlišným způsobem než pouhým rušením přebytečných tratí. Ani přes dílčí změny, mezi něž patřilo například převedení organizace regionální dopravy do rukou místní samosprávy, se nedařilo krýt ztráty Švédských státních drah (*Statens Järnvägar*, SJ). Vláda došla k názoru, že je nutné organizačně a právně oddělit vlastníka železniční infrastruktury od provozovatele samotné dopravy. První fáze reformy proběhla v roce 1988.³⁰

Její podstatou byla vertikální separace, správní oddělení infrastruktury od provozu. Vznikl státní správce infrastruktury (*Banverket*, BV), dálková doprava byla stále v režii Švédských drah, ale regionální doprava se stala doménou místní samosprávy. V roce 1989 se uskutečnila první veřejná soutěž na provozování železniční osobní dopravy pořádaná místní samosprávou. Společnost s nejvýhodnější nabídkou získala licenci na provoz v oblasti na tři až pět let. Příjem z cestovného náležel místní správě. Během dalších let proběhla i liberalizace dálkové dopravy. Na rozdíl od regionální dopravy výtěžek náležel přímo dopravci. Tvorba jízdního řádu přešla následně od drah k správci infrastruktury, aby se zabránilo potenciální protekci státních drah vůči konkurentům.³¹

²⁸ Edward Calthrop, „Introduction“, in Community of European Railway and Infrastructure Companies, *Reforming Europe's Railways – An assessment of progress* (Hamburg: Eurailpress, 2005), 15-21, 39, 57, 81.

²⁹ Jordi Martí-Hennenberg, „European integration and national models for railway networks (1840–2010)“, *Journal of Transport Geography* 26 (2013): 134, <http://sciencedirect.com> (staženo 1.12.2013).

³⁰ Gunnar Alexandersson a Konstantinos Rigas, „Rail liberalisation in Sweden: Policy development in a European context“, *Research in Transportation Business & Management* 6 (2013): 89-90, <http://sciencedirect.com> (staženo 1.12.2013).

³¹ Gunnar Alexandersson a Staffan Hultén, „Sweden“, in Community of European Railway and Infrastructure Companies, *Reforming Europe's Railways – An assessment of progress* (Hamburg: Eurailpress, 2005), 39-43.

Mimo reforem, které iniciovala vláda, mezi něž patří vertikální separace, bylo možné zkoumat i reformu zezdola. Železniční zákon z roku 1988 neupravoval fungování nákladní dopravy. Přesto se společnost LKAB, zabývající se těžbou železné rudy v okolí Kiruny, rozhodla v roce 1991 exportovat rudu do přístavu Narvik vlastními silami. Banverket žádosti o přidělení dopravní cesty vyhověl. Touto aktivitou, poháněnou zezdola, se započala liberalizace nákladní dopravy. Právně byla nákladní doprava liberalizována až o pět let později.³²

Správce infrastruktury inkasoval za použití železniční tratě poplatek, který fungoval na kilometrickém principu podobném dálničnímu mýtu. Poplatek byl nízký a fakticky pouze pokrýval náklady na údržbu. Cílem nízkého poplatku bylo přilákání nových společností k podnikání na železnici a v nákladní dopravě měl umožnit konkurenci silniční dopravě. Politika velmi nízkých poplatků byla v uplynulých deseti letech částečně přehodnocena. I přes zvýšení mýta se Švédsko stále v Evropské unii řadí mezi státy s nejnižší sazbou.³³

Železniční doprava se stala v devadesátých letech politickým bojištěm. Zatímco pravicové vlády chtěly být v reformním úsilí důslednější, levicové vlády, podporovány odbory, preferovaly umírněnější formy restrukturalizace. Sociální demokracie upřednostňovala spíše institucionální úpravy fungování železnice – rozdělení a pozdější rozdrobení aktivit SJ. Pravicové vlády spoléhaly na tržní mechanismy a otevření konkurenčního prostředí. Švédsko kompletně liberalizovalo osobní dopravu k roku 2011.³⁴

Švédští autoři hodnotí reformy veskrze pozitivně. Upozorňují, že vertikální separace pomohla i státním drahám. Po zavedení vysokorychlostních vlaků X 2000 měly dráhy, z pozice pouhého provozovatele, lepší vyjednávací pozici ohledně požadavků na investice do železniční infrastruktury. Pro vládu se železniční doprava stala díky své ekologické udržitelnosti a relativní bezpečnosti prioritou. Roční investice do infrastruktury se zvýšily z 330 mil. eur na 1,1 mld. eur.³⁵

Během let 2000-2008 vzrostl podíl železniční nákladní přepravy o 25 %. Mimo reforem se na růstu také mohlo podílet dokončení mostu přes úžinu Øresund a faktické propojení

³² Alexandersson a Rigas, „Rail liberalisation in Sweden“, 90.

³³ Alexandersson a Hultén, „Sweden“, 50-55.

³⁴ Finger, „Governance of competition“, 8.

³⁵ Alexandersson a Hultén, „Sweden“, 51-52.

Švédska se zbytkem kontinentu. Hospodářská krize však těžce zasáhla nákladní železniční dopravu v celé Evropě. Ve Švédsku se krize projevila propadem o 30 %. Zatímco nákladní dopravu hospodářské problémy zasáhly, osobní doprava se těšila stabilnímu růstu. Ve sledovaném období se jednalo o více než třicetiprocentní navýšení, čímž se Švédsko zařadilo mezi země s největším progresem. Zvýšení počtu cestujících bylo zaznamenáno primárně díky zvýšenému zájmu o příměstskou železnici.³⁶ Není možné opomenout ani finanční stránku reformy. V období let 1993-1999 celý železniční segment uspořil 23 % nákladů, z nichž alespoň 13 % bylo přisuzováno reformám.³⁷ Tyto uspořené náklady však kompenzují rostoucí výdaje do obnovy a výstavby železničních tratí.

2.2 Britský model

Tato kapitola se věnuje pouze železniční dopravě ve Velké Británii, neboť železnice v Severním Irsku si prošla nezávislým vývojem. Severoirská železniční a autobusová doprava, včetně městských provozů, byly integrovány do společnosti *Translink*, jejímž vlastníkem je stát.³⁸

Největší starost pro britskou vládu představovala hromadící se ztráta Britských drah (*British Rail*, BR). Do konce šedesátých let byla uplatňována politika protěžování železniční dopravy na úkor silniční pomocí regulačních mechanismů. Silniční nákladní doprava byla ovšem již v roce 1968 liberalizována. Tržní podíl železniční dopravy na přepravě nákladu se dále snižoval a začaly se hromadit finanční ztráty. Pro pokrytí ztrát v osobní dopravě obdržely BR každoroční příspěvek od státu. S nástupem konzervativní strany v roce 1979 se pohled na železniční dopravu změnil. Hromadnou dopravu, včetně železniční, konzervativní strana vnímala jako nejnужnější servis za co nejméně peněz. Sociálním nebo environmentálním aspektům nebyl přikládán takový důraz. Vzhledem ke komplikovanosti struktury BR a nejednotnému postoji

³⁶ Alexandersson a Hultén, „Sweden“, 52-55.

³⁷ Arne Jensen a Petra Stelling, „Economic impacts of Swedish railway deregulation: A longitudinal study“, *Transportation Research Part E* 43 (2007) 532–534, <http://sciencedirect.com> (staženo 4.12.2013).

³⁸ „History“, *translink.co.uk*, <http://www.translink.co.uk/Corporate/About-Us/History/> (staženo 12.5.2014).

uvnitř konzervativní strany se nejdříve privatizovaly městské dopravní podniky k roku 1985.³⁹

Privatizace železnice byla v souladu s neoliberalní politikou konzervativní strany. Neoliberalismus se zakládal mimo jiné na snížení vlivu státu v ekonomice a deregulaci trhu, oba body privatizace splňovala. Stát tedy chtěl, aby se problémy železniční dopravy vyřešily pomocí trhu, avšak s nelibostí akceptoval nejnútnejší dotace do osobní dopravy. Zásadní otázka však zůstávala nezodpovězena. Jakým způsobem by se měly BR privatizovat? Nejjednodušší metodou se zdála privatizace drah jako celku. Ve vlně privatizací atraktivních telekomunikačních, plynárenských či energetických firem se mohlo stát, že by o zadlužené a nerentabilní dráhy nikdo neměl zájem. Čekání na vhodné načasování a neshody ohledně formy privatizace způsobily její odklad až do devadesátých let.⁴⁰

Po letech vyčkávání a doladování bylo v roce 1993 rozhodnuto Železničním zákonem o privatizaci BR. Zákon nařizoval kroky k privatizaci drah. Mezi ně patřilo oddělení infrastruktury (*Railtrack*) od provozu. Dále nákladní sekce byla rozdělena na pět regionálních částí a privatizována. Osobní doprava byla podle územního klíče reorganizována dokonce na 25 částí. Licence na provoz se přidělovaly ve veřejné soutěži s důrazem na úsporu nákladů. Inspirací pro tento tendrový model se stala proběhnuvší privatizace dopravních podniků, spočívající na podobném principu, jejíž výsledek si místní samosprávy pochvalovaly. Vozový park si společnosti pronajímaly od další nástupnické společnosti BR. Rozdrobení BR ještě před samotnou privatizací oslabilo pozici odborů. Odbory navíc nebyly v názoru na privatizaci úplně jednotné, neboť odborové skupiny kvalifikovanějších pracovníků (např. strojvedoucích) viděly v privatizaci zlepšení pracovních podmínek.⁴¹

Zákon byl schválen poměrně hladce, protože konzervativci měli v parlamentu většinu. Zároveň britský legislativní proces nedisponuje právy veta a opozice složená z labouristů, zájmových skupin a částečně z odborů neměla dostatečnou sílu. Labouristé však pohrozili, že po případném vítězství ve volbách roku 1997 privatizaci zastaví.

³⁹ Christoph Knill, „Reforming Transport Policy in Britain: Concurrence with Europe but Separate Development“, in Adrienne Héritier, et. al., *Differential Europe: The European Union Impact on National Policymaking* (Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, 2001): 61, 82-91.

⁴⁰ Robert Jupe, „A “fresh start” or the “worst of all worlds”? A critical financial analysis of the performance and regulation of Network Rail in Britain’s privatised railway system“, *Critical Perspectives on Accounting* 20 (2009) 175–80, <http://sciencedirect.com> (staženo 9.4.2014).

⁴¹ Knill., „Reforming Transport Policy in Britain“, 73-79, 87.

Proto konzervativní vláda urychlila proces a v roce 1996 prodala *Railtrack* na burze. *Railtrack* měl být plně závislý na příjmech z poplatků za využívání dopravní cesty. Nicméně kritici upozorňovali na nedostatečnou výši příjmů z těchto poplatků, a tedy ohrožení údržby tratí.⁴² Jak se později ukázalo, tyto obavy byly oprávněné.

Role státu se na konci devadesátých let omezila pouze na dvě kontrolní instituce. *The Office of Passenger Rail Franchising* (OPRAF) měla na starosti správu výběrových řízení, platbu dotací provozovatelům a také kontrolu jejich smluvních závazků a cenové politiky. Druhou organizací byl *The Office of the Rail Regulator* (ORR), v jehož kompetencích byla kontrola správce infrastruktury – *Railtracku*. Model dvou kontrolních orgánů byl zvolen proto, aby zajistil stabilní kontrolu infrastruktury, neboť se očekávaly periodické neshody ohledně financování osobní dopravy. *Railtrack* již od počátku svého vzniku trpěl nedostatkem financí, zároveň však musel investovat prostředky do dlouhodobě podfinancované infrastruktury. Poplatek za používání dopravní cesty se skládal ze dvou částí – fixní a variabilní. Fixní část představovala 91 % celkové částky, což soukromé dopravce motivovalo k zavádění nových spojů s minimálním nárůstem nákladů. Rostoucí počet spojů představoval kapacitní i technický problém. S vyšším počtem spojů se zvyšovalo opotřebení tratě, které ovšem nebylo dostatečně finančně kompenzováno.⁴³

Zlomovým rokem pro železniční dopravu ve Spojeném království se stal rok 2000. Nejprve ve výroční zprávě byl upraven poměr fixních a variabilních nákladů v poměru 80 ku 20 a navrženy vyšší investice do obnovy infrastruktury. Záhy došlo nedaleko Hatfieldu k nehodě způsobené defektem kolejnice. Hatfieldská nehoda byla v uplynulých čtyřech letech již třetí v pořadí. První dvě byly způsobeny nedostatečným vlakovým zabezpečovacím zařízením. Kvůli úsporám nebyl nainstalován moderní typ schopný vlak automaticky zastavit. Následně došlo k čelním srážkám a úmrtí skoro čtyřiceti osob. V této době také probíhala modernizace *West Coast Mainline* z Londýna do Glasgowu, jež se prodražila z původních 2,4 mld. na 6,2 mld. liber.⁴⁴ Všechny zmíněné nehody a problémy byly přičítány privatizaci.

⁴² Chris Nash, Andrew Smith a Bryan Matthews, „Britain“, in Community of European Railway and Infrastructure Companies, *Reforming Europe's Railways – An assessment of progress* (Hamburg: Eurailpress, 2005), 60-66.

⁴³ Gerald Crompton a Robert Jupe, „'Such a silly scheme': The Privatization of Britain's Railway“ *Critical Perspectives on Accounting* 14 (2003): 623–32, <http://sciencedirect.com> (staženo 14.5.2013).

⁴⁴ Nash, Smith a Matthews, „Britain“, 63-67.

Hatfieldská nehoda změnila nastavené trendy nastolené privatizací. Zatímco před kolizí byl pokládán důraz na efektivitu a spoření nákladů, po nehodě se do popředí dostala bezpečnost. V železničním průmyslu zavládla až panická hrůza z další možné nehody, což vedlo k označení 574 úseků pomalých jízd z důvodu špatného stavu železničního svršku. Rychlostní omezení znamenala pro *Railtrack* existenční ohrožení, neboť musel dopravcům vyplácet kompenzace za každou minutu zpoždění. V nejkrizovějším období let 2000-2001 činily tyto náhrady 586 milionů liber. Hlavní železniční trať *West Coast Mainline* musela být dokonce dočasně uzavřena, protože nebylo možné z důvodů rychlostních omezení sestavit jízdní řád. *Railtrack* se ocitl ve finančních problémech a celou situaci bylo potřeba řešit. Následující léta byla ve znamení úprav železniční reformy. Na *Railtrack* byla uvalena nucená správa a během následujících firma zanikla. Dohled nad infrastrukturou přešel pod nově vzniklou společností *Network Rail*, jež je sice soukromá, avšak nevyplácí dividendy (*company limited by guarantee*). Veškerý zisk ukládá do rezerv nebo do infrastruktury a je *de facto* řízena státem.⁴⁵

Labouristická vláda také chtěla zlepšit kontrolní mechanismy, aby předešla dalším haváriím. Po třech velkých kolizích se pozornost upjala na bezpečnost provozu a na investice do železniční infrastruktury. Investice do bezpečnosti však vyvolaly náklady, které musel pokrýt stát. Navíc v krizových letech na počátku století bylo v zájmu stability upuštěno od nových soutěží a byly prodlužovány stávající, již nevýhodné kontrakty. Finančně úsporný a spolehlivý systém, jenž byl zaveden privatizací, byl vážně narušen. Výdaje státu na železniční dopravu se od Hatfieldské nehody více než zdvojnásobily, jak kvůli výdajům na bezpečnost, tak kvůli vyšším dotacím provozovatelům. V uplynulých dvaceti letech byl zaznamenán dvojnásobný nárůst cestujících, který byl zapříčiněn zhoršováním situace v automobilové dopravě, novou tarifní politikou a také novým vozovým parkem.⁴⁶

2.3 Německý model

Německo se na sklonku osmdesátých let ocitlo v hluboké dopravní krizi. Silniční nákladní doprava fungovala na principu státních licencí, které již nepostačovaly pokrýt poptávku. Firmy pomocí vlastních zdrojů musely tento nedostatek řešit. Regulace silniční dopravy měla ochránit železnici výsadní postavení v německé ekonomice.

⁴⁵ Stephen Gibson, „Incentivising operational performance on the UK rail infrastructure since 1996“, *Utilities Policy* 13, č. 3 (září 2005): 225–9, <http://sciencedirect.com> (staženo 1.5.2013)..

⁴⁶ Nash, Smith a Matthews, „Britain“, 77-78.

Státní zásahy ovšem nebyly schopné udržet železnici konkurenceschopnou. Tržní podíl železnice v osobní i nákladní dopravě vytrvale klesal.

Od počátku osmdesátých se začaly ozývat hlasy z odborné sféry, jež podporovaly liberalizaci dopravy. V roce 1989, ještě před sjednocením Německa, zasedla odborná komise, jejímž cílem bylo vyřešit strukturální problémy železniční dopravy. Komise došla k tak odstrašujícím závěrům, že se začala hledat cesta k potřebnému konsenzu mezi rozdílnými názorovými skupinami. Kvůli reformě drah se musel změnit článek 87 Základního zákona, k čemuž bylo nutné získat dvoutřetinovou většinou v obou komorách parlamentu – Bundestagu i Bundesratu.⁴⁷

Předchozích sedmnáct návrhů neprošlo parlamentem právě kvůli nedostatečnému počtu hlasů. Koaliční vláda křesťanských demokratů (CDU/CSU) a liberálů (FDP) sice disponovala většinou v parlamentu, pro ústavní většinu však musela získat přízeň opozice. Opoziční sociální demokracie (SPD) reformu podporovala, avšak chtěla v rámci reformy komplexní řešení dopravní politiky a udržet vliv státu na budování infrastruktury po případné privatizaci. Největší odborová organizace (GdED) zaujala kooperativní stanovisko, protože díky spolupráci byla schopna prosadit alespoň část svých zaměstnaneckých požadavků. V případě odmítnutí spolupráce při reformě by na jejich připomínky nebyl vůbec brán zřetel. Největší problémy při schvalování reformy přestavovaly spolkové země, které se bály o osud lokálních tratí. Stát plánoval převést povinnosti organizace místní dopravy na země, zároveň však nechtěl změnit přerozdělování daňových výnosů. Vláda musela spolkovým zemím ustoupit ve dvou bodech, jinak by zákon neměl v Bundesratu šanci na úspěch. Přislíbila přerozdělení výnosů ze spotřební daně a také zrušila plán na privatizaci železniční infrastruktury.⁴⁸

Sjednocení Německa proces železniční reformy dále urychlilo. Východoněmecké dráhy (*Deutsche Reichsbahn*, DR) byly ještě v horší kondici než dráhy v Západním Německu (*Deutsche Bundesbahn*, DB). Řešení problému spočívalo v zániku jak DB, tak DR a jejich nahrazením akciovou společností Německé dráhy (*Deutsche Bahn AG*, DB AG) k 1. lednu roku 1994. Správní reforma drah byla odpovědí na schválenou evropskou směrnicí 91/440 EHS, jež požadovala účetní oddělení správce infrastruktury od přepravy. Změny v Německu by však byly provedeny i bez této směrnice a šly dál,

⁴⁷ Christian Kirchner, „Germany“, in *Reforming Europe's Railways – An assessment of progress* (Hamburg: Eurailpress, 2005), 83-84.

⁴⁸ Teutsch, „Regulatory Reforms“, 148-68.

než kodex požadoval. Vláda pouze korigovala vlastní plány s ohledem na evropské právo.⁴⁹

Na rozdíl od švédského nebo britského modelu neproběhla vertikální separace. Správu nad všemi hlavními částmi železnice držela DB AG od roku 1999 fungující jako holding sdružující dceřiné společnosti. Firma si prošla několika organizačními změnami. Holdingovou skupinu DB AG tvoří v současnosti tři hlavní části – správa infrastruktury (*DB Netz*), nákladní doprava (*DB Schenker Rail*) a osobní doprava (*DB Bahn*). Nová společnost musela převzít závazky obou zaniklých firem v hodnotě 34 mld. eur a dlouhodobě je splácet. Vznik nové společnosti také umožnil změnu statusu zaměstnanců železnice a ušetření mzdových nákladů. Ze státních zaměstnanců s širokými privilegii se stali pracovníci v komerční firmě, která neposkytuje takové benefity.⁵⁰

Reforma drah, zahrnující vznik akciové společnosti, počítala s možnou formou privatizace DB AG. Na tuto variantu firmu dlouhodobě připravoval generální ředitel drah Hartmut Mehdorn, který z DB AG vytvořil ziskovou logistickou firmu. První překážku plánu představovaly spolkové země, které si prosadily do základního zákona, že stát si udrží kontrolu nad infrastrukturou. Nejblíže k privatizaci menšinového čtvrtinového podílu se dostala vláda velké koalice v roce 2008. Projekt však byl odložen a nyní se počítá maximálně s privatizací logistické části.⁵¹

Německá reforma byla nejvíce kritizována za zneužívání dominantního postavení DB AG v několika rovinách. Společnost DB Netz zodpovídá za správu infrastruktury a přidělování tras. Ačkoliv právně byla zakotvena liberalizace dopravy a volný přístup na trh, nebylo ve skutečnosti možné získat prostor na trati. Vysoké poplatky za využití dopravní cesty dále znesnadňovaly přístup na otevírající se železniční trh. Správce infrastruktury čelil kritice také za snížení investic do tratí, kde vyhrál tendr na provoz regionální dopravy jiný dopravce než DB AG. Kontrola železniční dopravy přešla od roku 2006 pod *Bundesnetzagentur* (BNA). BNA je orgán, jenž dohlíží na hospodářskou soutěž také v telekomunikacích nebo energetice. Za jeho působnosti

⁴⁹ Martin Lodge, „Institutional Choice and Policy Transfer“, *Governance* 16, č. 2 (2003): 172.

⁵⁰ Kirchner, „Germany“, 84-87.

⁵¹ Peter Müller a Andreas Wassermann, „Makeover for Deutsche Bahn: German Government Plans Radical Railroad Reform“, *spiegel.de*, 19.1.2011, <http://www.spiegel.de/international/business/makeover-for-deutsche-bahn-german-government-plans-radical-railroad-reform-a-740182.html> (staženo 30.4.2014).

se postupně začaly odstraňovat diskriminační opatření uvalené DB AG na ostatní dopravce.⁵²

⁵² Heike Link, „Unbundling, public infrastructure financing and access charge regulation in the German rail sector“, *Journal of Rail Transport Planning & Management* 2(2012): 63–71, <http://sciencedirect.com> (staženo 1.12.2013).

3 Společná dopravní politika

Jednotný evropský právní rámec reforem scházel, protože situace v Evropské radě byla zablokována. Všechny pokusy o jejich řešení do konce osmdesátých let selhávaly. Strukturální problémy železnice se však prohlubovaly a členské země řešily tuto situaci po svém. Po zvýšení aktivity Společenství se začaly objevovat reformní návrhy, jež čerpaly ze změn v členských státech. Pohled do národních vzorů poskytl vzory pro aplikaci na evropské úrovni, avšak ukázal též přehmaty jednotlivých zemí. Cílem společné dopravní politiky by mělo být skloubení těch nejúspěšnějších reformních modelů a jejich aplikaci do evropského práva.

3.1 Přelomový rok 1985

Zlomovým rokem pro společnou dopravní politiku se stal rok 1985. Evropský soudní dvůr nejprve rozhodl v případě žaloby Evropského parlamentu na Evropskou radu číslo 13/83. Evropský parlament tvrdil, že Rada porušuje článek 174 Římské smlouvy, neboť ani po opakovaných výzvách se nezabývala návrhy předkládanými Parlamentem, čímž neumožňovala vykonávání společné dopravní politiky, což bylo porušením Římské smlouvy. V době podání žaloby na začátku roku 1983 se jednalo o celkem šestnáct legislativních návrhů, týkajících se především úpravy přeshraniční silniční nákladní dopravy, ke kterým se Rada nevyjádřila. Evropská rada tuto žalobu označila primárně jako právně nepřipustnou, až poté jako neopodstatněnou. Očekávaný verdikt neměl vliv pouze na dopravní politiku, ale také na celkové vymezení pravomocí v rámci Evropského společenství. Z obhajoby Rady byla patrná názorová nekonzistentnost ohledně dalšího směřování politiky. Naplno se projeví neshody mezi jednotlivými zeměmi a jejich strategiemi. Evropský soudní dvůr uznal, že došlo k porušení Římské smlouvy, neboť nebylo dosaženo volného pohybu služeb na poli mezinárodní dopravy a nepodařilo se stanovit podmínky, za nichž může dopravce – nerezident podnikat na území členského státu (kobotáž). Soudní dvůr nespécifikoval, jakými jednotlivými kroky by se měla dopravní politika ubírat. Pouze sdělil, že nějaké kroky by Rada měla podniknout.⁵³

⁵³ European Court of Justice, „Judgment of the Court of 22 May 1985. - European Parliament v Council of the European Communities. - Common transport policy - Obligations of the Council. - Case 13/83“, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:61983CJ0013&rid=1> (staženo 20.4.2014).

Druhým významným dokumentem z téhož roku se stala Bílá kniha o vnitřním trhu. V knize bylo popsáno 279 překážek znemožňujících vytvoření společného trhu. Regulovaná doprava byla chápána jako jeden z problémů pro vytvoření trhu, a proto bylo nutné se touto problematikou zabývat. Konkrétní opatření však do praxe nepřinesla. Dohoda ohledně kabotáže zboží byla schválena až v roce 1992 po dlouhých jednáních a stupňujícím tlaku na vytvoření společného trhu, celých sedm let od vnesení verdiktu Evropským soudním dvorem.⁵⁴

Otevírání evropského trhu poukázalo na další nedostatky železniční dopravy. Železnice byla od svého vzniku chápána jako prostředek k formování státu. Každá železniční firma a později stát měl vlastní koncepci výstavby tratí. Na poměrně malém evropském území se nachází tři druhy rozchodů kolejnic (standardní, iberský a ruský), čtyři hlavní napěťové soustavy, různé druhy zabezpečovacích zařízení fakticky unikátních pro každý evropský stát a v britském případě ještě navíc menší průjezdný profil nevhodný pro kontinentální vozidla.⁵⁵ Když se přičte ještě nedostatečná kapacita přeshraničních spojení a nutnost přeprahů lokomotiv bylo zřejmé, proč nemohla železniční doprava konkurovat silniční dopravě v mezinárodním obchodu. Výše zmíněné problémy dokládají nutnost společného postupu Společenství v železniční oblasti, neboť překážky nejsou pouze právního rázu, ale také technického a infrastrukturního.

3.2 Reformy devadesátých let

Zvýšená aktivita v Evropském společenství se projevila přijetím první reformní směrnice v roce 1991. Směrnice 91/440 EHS se stala základním právním rámcem železničních reforem na evropské úrovni. Znění vychází ze švédské reformy konce osmdesátých let. Požadovala snížení vlivu státu na chod železnice, oddlužení a dále efektivní řízení na bázi obchodní společnosti s vyrovnanou finanční strukturou. Zakazovala křížové financování mezi nákladní a osobní dopravou nebo mezi výdělečnými a prodělečnými tratěmi. Za užití tratí měl správce infrastruktury vybírat poplatky, členské státy si mohly definovat parametry zpoplatnění (kilometrický, hmotnostní, typový nebo časový). Výběr poplatku však nesměl být diskriminační. Kodex se od švédského modelu lišil v několika skutečnostech. Směrnice, jež vešla

⁵⁴ Petr Fiala a Markéta Pitrová, *Evropská unie* (Brno: Centrum pro studium demokracie, 2009), 434-38, 490.

⁵⁵ Martí-Hennenberg, „European integration and national models for railway networks“, 127.

v platnost v roce 1993, obsahovala velmi omezené otevření trhu v nákladní kombinované dopravě. Nejvýznamnějším rozdílem oproti švédské reformě byla povinnost pouhého účetního oddělení správce infrastruktury od provozovatele dopravy.⁵⁶

Ideologický rámec dalšímu vývoji reforem nastavila bílá kniha – Strategie obnovy železnice Společenství. Mimo již řešených témat, jako zadlužení drah či jejich vertikální separaci, kniha otevřela nová témata. Snažila se definovat příčiny poklesu nákladní dopravy a našla řešení v podobě intermodální spolupráce podpořené liberálním dopravním trhem. V osobní dopravě Evropská unie podporovala veřejné soutěže či dokonce přímou soutěž na železnici (tzv. *open-access*). Bílá kniha se dále věnovala odbourání překážek v infrastruktuře zlepšením přeshraničních spojení a v provozu standardizací železničních vozidel a bezpečnostních předpisů.⁵⁷

Lokomotivy a vagony vyráběly domácí firmy podle státních norem a členské země důsledně chránily svoje výrobce. Vlastní technické a jiné standardy jsou považovány za jednu z nejběžnějších netarifních překážek diskriminující zahraniční výrobce.⁵⁸ Standardizace vozidel měla nejen zjednodušit přeshraniční přepravu zboží a osob, ale také vytvořit skutečný průmyslový železniční trh a konkurenci mezi výrobci. Nezodpovězena zůstávala otázka harmonizace poplatků za užití dopravní cesty. Bílá kniha byla posledním varováním pro členské státy, že by měly začít s reformami, neboť bez reforem by se mohla stát zejména nákladní železniční doprava naprosto marginální.⁵⁹

3.3 Investice do železniční infrastruktury

Evropská unie se v devadesátých letech rozhodla řešit i další problematické segmenty železniční dopravy. S otevřením jednotného trhu se očekávalo, že současná infrastruktura nebude schopna pojmout vyšší poptávku po dopravě. Maastrichtská smlouva v článcích 129b a 129c představila program investic do dopravní infrastruktury. Jejich cílem bylo propojení národních dopravních systémů a napojení

⁵⁶ Council of the European Union, „Directive 91/440 EEC“, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31991L0440:en:HTML> (staženo 5.5.2014).

⁵⁷ European Commission, „COM (96) 421 final: White paper – a strategy for revitalising the Community's railways“, http://europa.eu/documents/comm/white_papers/pdf/com96_421_en.pdf (staženo 1.5.2014).

⁵⁸ Fiala a Pitrová, *Evropská unie*, 422.

⁵⁹ European Commission, „COM (96) 421 final: White paper – a strategy for revitalising the Community's railways“, http://europa.eu/documents/comm/white_papers/pdf/com96_421_en.pdf (staženo 1.5.2014).

ostrovních či ekonomicky periferních oblasti Společenství k jádrovým oblastem. Smlouva dala za úkol odborníkům vytipovat nejvhodnější projekty pro podporu z evropských zdrojů a navrhnout řešení k interoperabilitě (součinnosti) do té doby různorodých evropských sítí.⁶⁰

Evropská rada na základě doporučení vybrala v svém summitu čtrnáct nejlépe připravených prioritních projektů zahrnujících železniční, silniční i leteckou dopravu. Zařadila je do programu TEN-T (*Trans-European Transport Network*). Summit se konal na konci roku 1994 v Essenu a refletoval nové uspořádání Evropy včetně přijetí nových členských zemí. Program TEN-T skloubil dlouhodobé dopravní plány členských států a přiblížil je potřebám jednotného trhu Evropské unie.⁶¹

Železniční doprava v těchto projektech nově získala prioritu, neboť celých 80 % financí z celkového balíčku 91 mld. eur mělo směřovat do železnice. Investiční program měl vyřešit několik dlouhodobě odkládaných problémů železniční infrastruktury. Mezi ně patří kapacitní spojení jádrové oblasti severní Itálie s Německem a Francií spočívající ve vyřešení geografické překážky v podobě Alp. Významně se mělo zlepšit železniční spojení mezi centrálními státy Unie při pobřeží Severního moře (Benelux, Francie, Spojené království a Německo). Most přes úžinu Øresund a související infrastruktura napojily Skandinávii ke zbytku Evropy.⁶² Vysokorychlostní tratě (VRT) měly ve velkém proniknout také na Pyrenejský poloostrov. Posledním projektem se stal projekt nákladní tratě, která reflektovala zvýšenou poptávku po spojení průmyslových center Německa s přístavy u Severního moře.⁶³ Evropská Unie modifikovala a rozšířila projekty s ohledem na její další rozšíření. Některé stavby (např. most Øresund) již byly dokončeny, další jsou stále v projektové fázi nebo ve výstavbě.

Podpora modernizace a výstavby nových železničních tratí se měla stát jedním z prostředků k přesunu cestujících i nákladu ze silnice na železnici. Investice do železnice měly přednost z ekologických důvodů, ale také lépe splňovaly požadavek na vytvoření komplexní sítě a zlepšení situace ve více státech najednou, zatímco dálniční projekty byly více zaměřeny na vnitrostátní dopravu. Výše financování

⁶⁰ Treaty on European Union, http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:JOC_1992_191_R_0001_01&rid=2, (staženo 13.5.2014): 25.

⁶¹ Kvizda, *Železniční doprava*, 73-76.

⁶² Projekt počítal s tzv. skandinávským trojúhelníkem. Ačkoliv se nakonec Norsko nestalo členskou zemí Unie, trojúhelník v plánech zůstal.

⁶³ H. Sichelschmidt, „The EU programme „trans-European networks“ – a critical assessment“, *Transport Policy* 6 (1999): 169-80. <http://sciencedirect.com> (staženo 1.12.2013).

projektů se na území Společenství liší. Evropská unie pokrývá až polovinu nákladů na vypracování studií. Samotnou výstavbu podporuje půjčkami z Evropské investiční banky nebo dotacemi z programu TEN-T, Fondu soudržnosti a Evropského fondu pro regionální rozvoj. Výše dotací, sloužících k podpoře výstavby, dosahuje zpravidla 10 % až 20 %. U vybraných projektů v hospodářsky slabších oblastech však může EU přes Fond soudržnosti krýt až 80 % prostředků. Nová výstavba je ale závislá na finančních zdrojích členských států.⁶⁴

Investice do infrastruktury měly docílit maximalizace efektivity dopravy, vyšší mobilitu a sociální benefit v podobě rozvoje regionů. Argument, že zvýšené příspěvky pomáhají řešit ekonomické problémy regionů, může být sporný. Na případu Východního Německa autoři Michael Koetter a Michael Wedow označili tyto výdaje dokonce jako kontraproduktivní. Poukazují, že tyto chudší oblasti se stávají závislými na investicích z bohatších částí.⁶⁵

Další dva možné náhledy přináší český železniční odborník Tomáš Kvizda ve své knize *Železniční doprava*. První, kritický náhled argumentuje s faktem, že infrastruktura se podle plánů TEN-T nerozvíjí pouze v periferních oblastech, ale i v jádru Unie. Jádrové oblasti díky vyřešení kapacitních problémů dále rostou a rozdíl mezi bohatšími a chudšími částmi se prohlubuje. Druhý, optimističtější pohled naznačuje, že díky investicím se podařil vývoj sekundárních evropských center, mezi něž patří španělská Barcelona nebo irský Cork.⁶⁶

Vysokorychlostní tratě, podporované v projektech TEN-T, mohou mít paradoxně negativní vliv na železnici samotnou. Prvotní plány vysokorychlostních tratí byly odpovědí na nedostatečnou kapacitu tratí. Současné tratě podporované fondy EU, vybudované především na Pyrenejském poloostrově však vznikly především za cílem propojení regionů, nikoliv vyčerpání kapacity. Těmto tratím navíc schází lepší napojení na konvenční síť či letiště. VRT sice zaujímají stále větší podíl v přepravním mixu, ale úměrně klesá celkový význam konvenční železnice.⁶⁷

⁶⁴ Nash, „European rail reform“, 208.

⁶⁵ Michael Koetter a Michael Widow, „Transfer Payment Without Growth: Evidence for German Regions 1992-2005“ *International Journal of Urban and Regional Research* (2013): 18.

⁶⁶ Kvizda, *Železniční doprava*, 94-97.

⁶⁷ Moshe Givoni a David Banister, „Speed: the less important element of High Speed Train“, *Journal of Transport Geography* 22 (2012) : 306-7 <http://sciencedirect.com> (staženo 1.12.2013).

Evropská unie žádala větší zapojení soukromých investorů do infrastrukturních projektů pomocí programů PPP (*Public-private Partnership*). Velké projekty ale s výjimkou tunelu pod kanálem La Manche nepřilákaly soukromé investory, neboť doba výstavby je časově i finančně náročná a návratnost investice je dlouhodobá.⁶⁸ Nabízí se tedy zapojení soukromých investorů do méně náročných projektů s kratší návratností, které zároveň reflektují současné trendy.

Jedním z vhodných a potenciálně atraktivních projektů by se mohly stát intermodální terminály. Autor se domnívá, že spolupráce Unie a soukromého kapitálu při stavbě terminálů je atraktivní pro obě strany. Kontejnerová přeprava má vzestupnou tendenci. Za poměrně malé výdaje by se podařilo přiblížit železniční dopravu potřebám současného průmyslu. Díky kooperaci mezi jednotlivými druhy dopravy by mohl vzrůst podíl železniční dopravy v přepravním mixu. Evropská unie na tento trend zareagovala programem Marco Polo, jenž se zaměřil na intermodální spolupráci. Jeho hlavním přínosem je podpora vodní a železniční dopravy skrze výstavbu terminálů mezi jednotlivými druhy dopravy.⁶⁹

3.4 Železniční balíčky

Evropská unie shledala, že dosud přijatá legislativa nevede ke kýženým výsledkům. První železniční balíček, schválený v roce 2001, uvedl v praxi myšlenky sepsané ve výše zmíněné bílé knize – Strategie obnovy železnice Společenství. Balíček byl tvořen třemi směrnici (2001/12, 2001/13 a 2001/14 ES).

Směrnice 2001/12 navázala na původní směrnici 91/440 a rozšířila její znění. Oproti původnímu znění přikládala zvýšený důraz na kontrolní funkci, aby nedocházelo ke zneužívání dominantního postavení státních železničních společností. Ke kontrole měl sloužit národní regulátor dopravy. Směrnice požadovala spravedlivý a nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře. Ohledně vertikální separace se hlavní myšlenka nezměnila – dostačovalo účetní oddělení podniků. S ohledem na tragické nehody z přelomu století směrnice požadovala zvýšení bezpečnostních

⁶⁸ Peter Nijkamp, „From missing networks to interoperable networks“, *Transport Policy* 2, č. 3 (1995): 159-67. <http://sciencedirect.com> (staženo 1.12.2013)..

⁶⁹ „Marco Polo in action“, *ec.europa.eu*, http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/in-action/index_en.htm (staženo 10.5.2014).

standardů. Požadavky stanovené v kodexu měly být jen základem. Státy měly možnost liberalizaci železniční dopravy posouvat dál podle svých potřeb.⁷⁰

Zbylé části balíčku obsahovaly pravidla pro společná vydávání licencí dopravcům.⁷¹ Třetí směrnice podporovala vybudování vnitřního trhu a železniční dopravu jako udržitelný způsob dopravy. K tomu měla sloužit konkurence mezi dopravci. Směrnice zakazovala diskriminační přístup při tvorbě jízdního řádu a přidělování kapacit. Cílem bylo také omezit rozdíly mezi poplatky za užití dopravní cesty v členských zemích. Poplatky neměly být předmětem soutěže mezi státy.⁷²

Evropská komise představila v roce 2001 ideologický plán pro následující desetiletí. *Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout* ve své železniční části upozorňovala na setrvalý pokles významu železnice v osobní i nákladní dopravě. VRT byly stále považovány za způsob dosažení cílů v osobní dopravě. Kniha otevřela téma spolehlivosti spojů, která se měla výrazně zlepšit. Dokončení vnitřního železničního trhu v nákladní dopravě k roku 2007 bylo jedním ze stěžejních cílů publikace. Jako příklad sloužil efektivní americký trh, díky němuž se železnice podílela 40 % na celkovém objemu přepraveného zboží. Funkční trh však nemohl fungovat bez výrazného zrychlení nákladní dopravy. Bílá kniha udávala, že v roce 2001 činila průměrná rychlost nákladního vlaku pouhých 18 km.h⁻¹. Železnice se měla také stát jedním z prostředků ke splnění environmentálních cílů. Revitalizace železnice se stala nejen ekonomickým, ale také ekologickým zájmem Unie. Cílem pro nadcházející desetiletí bylo snížit emise oxidu uhličitého.⁷³

Na bílou knihu z roku 2001 navazoval druhý železniční balíček, který vstoupil v platnost v roce 2004. Směrnice 2004/49 ES definovala bezpečnostní standardy na konvečních a vysokorychlostních tratích. Pro dohled nad dodržováním provozních a bezpečnostních standardů byla založena Evropská železniční agentura (*European Railway Agency*, ERA). Směrnice 2004/50 ES se zabývala technickými náležitostmi

⁷⁰ European Parliament a Council of the European Union, „Directive 2001/12/EC“, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32001L0012&rid=2>, (staženo 8.5.2014).

⁷¹ European Parliament a Council of the European Union, „Directive 2001/13/EC“, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32001L0013&rid=1> (staženo 8.5.2014).

⁷² European Parliament a Council of the European Union, „Directive 2001/14/EC“, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32001L0014&rid=5> (staženo 8.5.2014).

⁷³ European Commission, „COM(2001) 370 final, White Paper European transport policy for 2010: time to decide“ http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf (staženo 1.5.2014): 26.

interoperability a plynulého mezinárodního provozu. Poslední směrnice druhého balíčku (2004/51 ES) umožnila dokončení dlouhodobého plánu Evropské unie. Právní norma schválila kabotáž v železniční dopravě. Nákladní doprava byla od roku 2007 liberalizována.⁷⁴

Ještě před finálním schválením druhého reformního balíčku byl Evropskému parlamentu předložen třetí balíček. Pozornost se přesunula od nákladní dopravy k osobní. Mezinárodní doprava se otevřela volné soutěži. Spoje mohou přepravovat i vnitrostátní cestující, avšak státy měly možnost omezit.⁷⁵ Od roku 2010 mohou železniční společnosti žádat o přidělení dopravní cesty. Zájem dopravců se však omezuje hlavně na atraktivní vysokorychlostní tratě. Jedním z plánovaných projektů je expanze vlaků DB AG na trasu do Londýna.⁷⁶

Harmonizace právních předpisů členských zemí byla posílena vznikem jednotných řidičských oprávnění pro strojvedoucí, což mělo přispět k časové úspoře a lepšímu využití pracovních sil. Reakcí na nedostatečnou přesnost vlaků bylo nařízení 1371/2007 ES, v němž Evropská unie představila základy ochrany práv cestujících, včetně možnosti odškodnění při zpožděních.⁷⁷ Naopak se nepodařilo prosadit povinné veřejné soutěže na regionální dopravu.⁷⁸

3.5 Implementace evropských reforem na národní úrovni

Členské země Evropské unie zaujaly ke společné dopravní politice odlišné postoje. Státy postupně zakomponovaly požadavky prvního železničního balíčku do své legislativy. Formulační neurčitost tohoto právního dokumentu však způsobila odlišnou implementaci norem na národní úrovni. Britská vláda přistoupila k vlastnímu řešení – úplnému oddělení provozu od infrastruktury včetně privatizace, což více než splňovalo podmínky směrnice. Oproti tomu Německo zvolilo metodu holdingu s účetním a manažerským oddělením jednotlivých divizí, a tudíž doslovně vyhovělo pokynům směrnice 2001/12 ES.

⁷⁴ Kvizda, *Železniční doprava*, 69-71.

⁷⁵ European Parliament a Council of the European Union, „Directive 2007/58/EC“, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32007L0058&rid=2> (staženo 13.5.2014).

⁷⁶ Nash, „European rail reform“, 209.

⁷⁷ Evropský parlament a Evropská rada, „Nařízení 1371/2007/ES“, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0014:0041:CS:PDF> (staženo 13.5.2014).

⁷⁸ Nash, „European Rail Reform“, 209.

Praktická stránka se řešila od přijaté legislativy. Komplikace mohly být částečně způsobeny nejasným zadáním. Vyskytla se i podezření, že některé členské státy nechtěly tato opatření přijmout, a proto je schvalovaly velmi pomalu. Unie upozorňovala na nedostatečnou nezávislost mezi správcem infrastruktury a dopravci, implementaci nařízení ohledně nediskriminačního zpoplatnění dopravní cesty a úspora nákladů manažera infrastruktury. Posledním vážným nedostatkem byla absence či nefunkčnost regulátora železniční dopravy.⁷⁹

V roce 2008, pět let po začátku platnosti prvního železničního balíčku, bylo vyšetřováno Evropskou komisí 24 z 25 členských států, na jejichž území je provozována železniční doprava. Ještě v roce 2009 Komise jednadvaceti z nich zaslala poslední varování, protože opakované výzvy se minuly účinkem.⁸⁰

Evropská komise proto podala žaloby k Evropskému soudnímu dvoru. Hlavním argumentem komise bylo tvrzení, že železniční systémy odporovaly směrnici 91/440 a jejím pozdějším úpravám. Nejsledovanějšími se staly procesy čtyř zemí – Německa, Rakouska, Maďarska a Španělska. Soud v případech Rakouska a Německa v roce 2013 shledal, že holdingová uspořádání železničních podniků jsou v souladu se zněním směrnice. Naopak u Maďarska a Španělska uznal soud argumenty Komise. Oba státy selhaly při vytvoření nezávislého správce infrastruktury, jenž měl zajistit rovný výběr poplatků za užití dopravní cesty a nediskriminační přístup na železnici.⁸¹

Z důvodů nepřesného znění byla v roce 2012 schválena revize prvního železničního balíčku. Obsahově nepřináší významné změny, avšak formulačně se liší od původní verze. Reflektuje nedostatky liberalizace železniční dopravy, které se vyskytly při implementaci reformy na národní úrovni. Dokument klade důraz na formální i praktickou nezávislost správce infrastruktury, jenž by neměl diskriminovat nové dopravce. Evropská komise také požadovala posílení funkce národního regulátora, jenž dohlíží na vztahy mezi dopravci a správcem infrastruktury.⁸²

⁷⁹ Nash, „European rail reform“, 205.

⁸⁰ „Member States warned over First Railway Package“, *Railway Gazette*, 9.10.2009, <http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/member-states-warned-over-first-railway-package.html> (staženo 13.5.2014).

⁸¹ „European Court of Justice rules on vertical separation“, *Railway Gazette*, 28.2.2014, <http://www.railwaygazette.com/news/policy/single-view/view/european-court-of-justice-rules-on-vertical-separation.html> (staženo 9.5.2014).

⁸² European Parliament a Council of the European Union, „Direction 2012/34/EU“, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:343:0032:0077:CS:PDF> (staženo 11.5.2014).

3.6 Hodnocení reforem

Cílem této kapitoly je zhodnocení reforem, které iniciovala Evropská unie. Hlavními oblastmi hodnocení jsou právní a technická harmonizace, liberalizace trhu, finanční úspory a růst podílu cestujících a nákladu v přepravním mixu.

Hlavním požadavkem reforem se stala vertikální separace v podobě oddělení účetnictví a vedení mezi částí spravující infrastrukturu a provozním sektorem. Jak bylo zmíněno výše, státy zaujaly ke směrnici odlišná stanoviska, avšak nakonec separaci v určité rovině provedly již v roce 2005.⁸³

Úplná vertikální separace však nebyla všemi státy přijata jako ideální řešení. Mezi nejvýznamnější argumenty odpůrců patřila finanční nevýhodnost separace. Dostupné studie, mapující finanční efektivnost vertikální separace v Evropě, předkládají odlišné výsledky, a tudíž nepřinášejí dostatečný důkaz o finančních negativěch nebo pozitivěch oddělení.⁸⁴

Čtvrtý železniční balíček, který je připravován od roku 2013, v sobě obsahuje povinnou úplnou vertikální separaci, otevření trhu v osobní dopravě a další prohloubení kontrolních a harmonizačních mechanismů. Požadavek na vertikální separaci je odmítán hlavně Francií a Německem. Odpor je tak silný, že ohrožuje přijetí celého balíčku.⁸⁵ Hlavním cílem kompletní vertikální separace není finanční úspora, ale zamezení diskriminace. Dosud existuje důvodné podezření, že se státní dopravci snaží omezit vstup konkurence na trh například prostřednictvím tlaků na regulátora dopravy.⁸⁶

Technické harmonizaci byl přikládán stejný důraz jako sjednocení právních norem. Problémy s rozdílnými trakčními soustavami se podařilo z větší části vyřešit díky technické inovaci – širšímu využití vícesystémových lokomotiv. Další nedostatky jsou

⁸³ Evropská Komise, „COM(2013) 32 final, Zpráva Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů o pokroku při dosahování interoperability železničního systému, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013DC0032&from=EN>, (staženo 10.5.2014).

⁸⁴ Nash, „European rail reform“, 205.

⁸⁵ „European Parliament waters down unbundling proposals“, *Railway Gazette*, 11.2.2014, <http://www.railwaygazette.com/news/policy/single-view/view/european-parliament-waters-down-unbundling-proposals.html> (staženo 12.5.2014).

⁸⁶ Thomas Hangen Zunder et al., „How far has open access enabled the growth of cross border pan European rail freight? A case study“, *Research in Transportation Business & Management* 6 (2013): 79, <http://sciencedirect.com> (staženo 4.12.2013).

spíše administrativního charakteru. Státy se stále odlišují v bezpečnostních, technických i dalších normách, což stále komplikuje a zdržuje mezinárodní přepravu.⁸⁷

Relativním evropským úspěchem v interoperabilitě se stalo zavedení jednotného zabezpečovacího zařízení ERTMS (*European Rail Traffic Management System*). Do uvedení jednotného systému se musely lokomotivy na hranicích vyměňovat. Nákladnějším řešením bylo osazení soupravy zabezpečovacím zařízením více států. Vysokorychlostní jednotka Thalys provozovaná na území Německa, Belgie, Nizozemska a Francie byla opatřena sedmi různými zařízeními, což zvyšovalo pořizovací i provozní náklady a také riziko možné nehody.⁸⁸

Nový systém se začal vyvíjet na konci osmdesátých let pod hlavičkou Mezinárodní železniční unie (*International Union of Railways*, UIC). Od devadesátých let projekt politicky zaštiťuje Evropská unie. První verze byla představena v roce 2001. Evropská unie plánovala použití systému na šesti nákladních koridorech. Do roku 2010 však bylo ERTMS vybaveno pouze 4 000 kilometrů celoevropské sítě. Menší státy systém poměrně rychle aplikovaly na významnou část tratí, avšak Francie nebo Německo zatím svoje tratě pokryly na úrovni pouhého procenta. Od rozšíření státy odrazuje především vysoká pořizovací cena. Odhad nákladů pro pokrytí páteřní německé sítě činí 4,5 miliardy eur. Moderní verze ERTMS 2 umožňuje zvýšení kapacity tratě v řádech desítek procent, což zlepšuje návratnost investice. Dokud však nebude základní síť dokončena, systém vytváří pouze další náklady. Pokrytí páteřní sítě novým systémem však může pomoci zvýšit konkurenceschopnost železnice díky interoperabilitě a vyšší kapacitě.⁸⁹

V souvislosti s vertikální separací byl vyvinut systém poplatků za užití dopravní cesty. Dopravci platí správci infrastruktury poplatek, z něhož by měla být primárně financována údržba sítě. Evropská unie se jejich výši snaží harmonizovat, avšak toto úsilí zatím nepřineslo výraznější úspěchy. V Evropě se vyvinuly dva modely. První z nich je založen na předpokladu, že dopravci pokryjí veškeré výdaje související s údržbou infrastruktury, čímž dochází k úspoře státních financí. Rozšířen je převážně

⁸⁷ Thomas H. Zunder, Dewan Md. Zahrul. Islam a Phil N. Mortimer, „Pan-European Rail freight transport; Evidence from a pilot demonstration result“, *Procedia – Social and Behavioral Sciences* 48 (2012): 1350, <http://sciencedirect.com> (staženo 18.12.2003).

⁸⁸ Kvizda, *Železniční doprava*, 53.

⁸⁹ Florent Laroche a Laurent Guihéry, „European Rail Traffic Management System (ERTMS): Supporting competition on the European rail network?“, *Research in Transportation Business & Management* 6 (2013): 81–86, <http://sciencedirect.com> (staženo 18.12.2013).

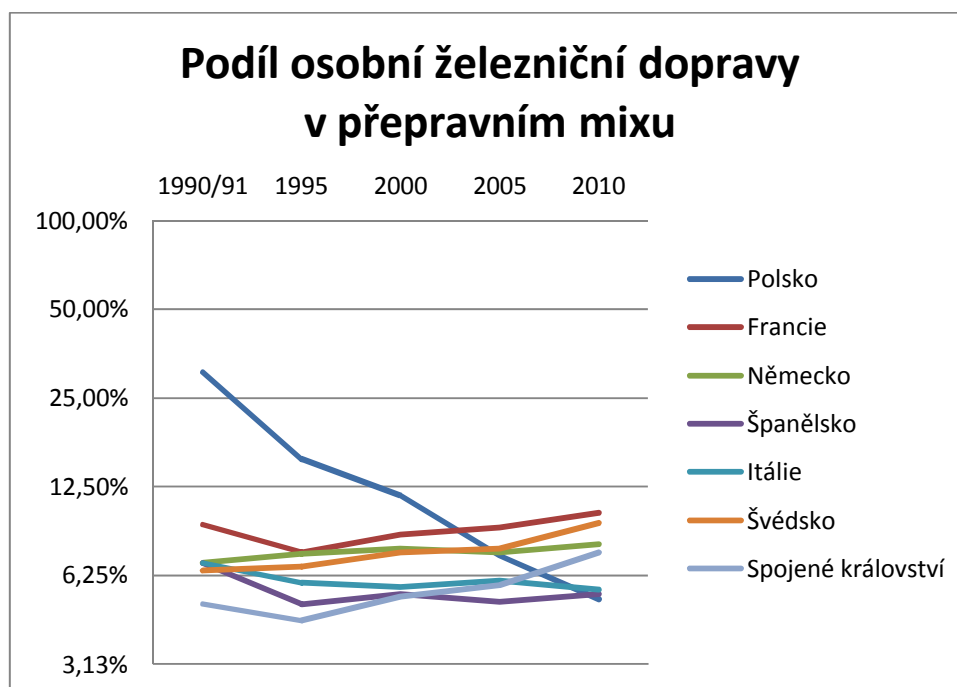
po střední a východní Evropě, avšak tento systém funguje pouze v pobaltských státech. Druhý model účtuje dopravce pouze na úrovni mezních nákladů – skutečných nákladů jednoho vlaku na údržbu tratě. Tuto metodu prosazuje také Evropská unie. Výše poplatku se však stále velmi liší. U nákladních vlaků cena za kilometr pohybuje od 50 centů ve Švédsku až po 8,5 eur na Slovensku.⁹⁰

Legislativní rámec liberalizace nákladní dopravy zajistil první a druhý železniční balíček. Podle druhého balíčku měla být nákladní doprava liberalizována od roku 2007 a zajištěn nediskriminační přístup k celoevropské železniční síti. Úroveň liberalizace trhu se v členských zemích liší. Zablokování přístupu na trh může být mimo jiné způsobeno příliš náročnými technickými požadavky, které je obtížné splnit. Ačkoliv přístup na trať a přidělování kapacity by mělo být nediskriminační, některé železniční společnosti našly metody, kterými brání vstupu konkurence. Například dráhy ve Francii či Španělsku neumožňují pronájem železničních dep nebo dalších zařízení sloužících k údržbě vlaků. Nová výstavba takové infrastruktury je finančně náročná a může odradit nové společnosti od podnikání. Úprava prvního železničního balíčku ovšem takový diskriminační přístup již nepřipouští. Další nevýhodou pro konkurenční firmy je skutečnost, že si musí pořídit vozový park ze svých prostředků, zatímco u státních drah jsou tyto výdaje kryty z veřejných rozpočtů.⁹¹

⁹⁰ Crish Nash, „Passenger railway reform in the last 20 years – European experience reconsidered“, *Research in Transportation Economics* 22 (2008): 66-67, <http://sciencedirect.com> (staženo 4.12.2013).

⁹¹ Paolo Beria et al., „A comparison of rail liberalisation levels across four European countries“, *Research in Transportation Economics* 36 (2012): 114-15, <http://sciencedirect.com> (staženo 18.12.2013).

Graf č. 2, Podíl osobní železniční dopravy v přepravním mixu (zdroj: eurostat⁹²)



Graf č. 2 se věnuje podílu osobní dopravy v přepravním mixu. Spolu s grafem č. 1 poskytuje komplexní přehled o vývoji železniční dopravy v uplynulém čtvrtstoletí. Zkoumaným vzorkem jsou stejné země jako u předešlého grafu. Cílem je zhodnotit úspěšnost železničních reforem v osobní dopravě. Bílá kniha z roku 2001 požadovala zvýšení podílu železnice v osobní dopravě z 6 % na 10 % a z 8% na 15 % v nákladní dopravě.⁹³

V osobní dopravě se Unii jako celku nepodařilo cíle dosáhnout, neboť se podíl cestujících udržuje okolo sedmi procent. Graf ovšem naznačuje významné rozdíly mezi zeměmi. Mírný růst Francie je způsoben zejména ztrojnásobením počtu cestujících na VRT, kteří pokryli výpadek na zbytku sítě. Také ve Španělsku podíl přepravených cestujících vysokorychlostními vlaky dosáhl poloviny veškerého objemu, avšak ani růst

⁹² „Modal split of passenger transport“, *eurostat*, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tsdtr210&plugin=1> (staženo 11.5.2014).

⁹³ European Commission, „COM(2001) 370 final, White Paper European transport policy for 2010: time to decide“ http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf (staženo 1.5.2014): 26.

významu VRT neměl pozitivní vliv na celkový *modal split*.⁹⁴ Pokles v případě Polska pouze ilustruje trend, jenž se vyskytuje ve všech nových členských zemích.

Z uvedených statistických údajů vyplývá, že největší růst ze sledovaných zemí vykázalo Spojené království a Švédsko. Podíl železniční dopravy se u obou států zvýšil zhruba o polovinu. Německo v relativních číslech mírně zaostává, avšak trend je pozitivní. Růst může být částečně zapříčiněn přetrvávajícími problémy v automobilové dopravě, avšak problémy s kongescemi se vyskytují v celoevropském měřítku, růst železniční dopravy se projevil pouze u některých z nich. Díky aktivní dopravní politice, veřejným soutěžím na provozování osobní dopravy spojené s růstem servisu pro zákazníky se podařilo dosáhnout kýženého přesunu cestujících na železnici.

Všechny tři výše zmíněné státy podporovaly systém veřejných soutěží pro regionální či dálkovou dopravu, avšak s odlišným finančním dopadem. Zatímco veřejné soutěže ve Švédsku či Německu ušetřily okolo 30 % prostředků, britský systém je finančně náročnější než v období před privatizací a souvisejícími reformami. Ve Velké Británii byl podporován systém, v němž stát dopravci zaplatí určitou částku za dopravní služby a provozovatel inkasuje veškerý zisk. Železniční firmy však často nadhodnotily příjmy z jízdného a dostaly se do finančních obtíží. Místní samosprávy radši přijaly méně výhodné nabídky, než aby ohrozily dopravní obsluhu. Problémy s licencemi se vyskytly i mimo Velkou Británii, nicméně nezpůsobily takové komplikace.⁹⁵

Výsledky nákladní dopravy z roku 2010 (17,1 %) dokonce přesáhly plán Evropské komise, avšak údaje jsou částečně zkresleny novými členskými zeměmi. Růst nákladní dopravy proběhl převážně v západní Evropě, zatímco všechny státy východní Evropy již více než dvacet let setrvale klesají. Podobně jako v osobní dopravě největší růst vykazují liberalizované trhy.⁹⁶

⁹⁴ European Commission, „EU transport in figures: Statistical pocketbook 2013“, <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2013/pocketbook2013.pdf> (staženo 11.5.2014): 46-53.

⁹⁵ Nash, „European rail reform“, 210.

⁹⁶ „Modal split of freight transport“, *eurostat*, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tsdtr220&plugin=1> (staženo 11.5.2014).

Závěr

Železnice přišla kvůli změnám v hospodářství v druhé polovině 20. století o významný podíl v přepravě nákladu a na nové trendy nestihla pružně zareagovat. Model křížového financování, ve kterém ziskové části drah dotovaly ztrátové, již nebyl kvůli nedostatku převezeného nákladu udržitelný. Reformy železnice byly potřebné, ale vyvolávaly odpor zejména mezi odboráři.

Do poloviny sedmdesátých let byla dopravní politika v západní Evropě silně ovlivněna rostoucím automobilismem. Investic do železniční infrastruktury se nedostávalo. Prvním zlomovým momentem se stala výstavba vysokorychlostní železnice ve Francii, která ukázala nové možnosti rozvoje železniční dopravy.

Společná evropská dopravní politika do konce osmdesátých let i přes návrhy reálně neexistovala. Přelom pro společnou dopravní politiku znamenal rok 1985. Kvůli otevření společného trhu se musela začít řešit technická, infrastrukturní i legislativní omezení znemožňující volný obchod. Otázka jednotného trhu byla natolik důležitá, že urovnala neshody členských států.

Řešení obtížné finanční situace železničních podniků nebylo v první fázi prioritou Společenství. Evropským průkopníkem reforem železniční dopravy se stalo Švédsko, které v roce 1988 rozdělilo státní dráhy na část zabývající se správou infrastruktury a dopravce. Regionální doprava a později i dálková doprava se staly předmětem soutěže více společností ve formě výběrových řízení. Švédsko dále prohlubovalo liberalizaci a dokončilo ji v roce 2011, kdy umožnilo volný přístup na vnitrostátní tratě.

Situace ve Velké Británii byla odlišná. Cílem konzervativní vlády bylo železnice privatizovat po vzoru dalších velkých státních firem. Nakonec byl schválen plán na vytvoření správce infrastruktury a provozní část drah byla rozdrobena do více než dvaceti společností. Privatizace zpočátku plnila svůj účel a vykazovala finanční úspory. Tyto úspory však znamenaly nedostatečné financování infrastruktury. Symbolem nevydařené privatizace se stala Hatfieldská nehoda, která byla způsobena nedostatečnou údržbou tratí. Důsledkem finančních problémů byl *Railtrack* zestátněn. Železniční síť se dočkala vylepšení, která ovšem zatížila státní pokladnu. Ačkoliv se na železnici ve Velké Británii objevily vážné nedostatky, počet přepravených cestujících každý rok stoupá.

Německo podstoupilo reformy krátce po svém sjednocení. Významnou roli sehrály spolkové země, které mohly celý proces zablokovat. Na rozdíl od dvou předešlých zemí státní dráhy byly reformovány odlišným způsobem. Stát nechal správu infrastruktury i provoz pod jednou firmou, což vyvolávalo obavy ohledně zneužívání dominantního postavení na trhu.

Prvním reformním návrhem a základem pozdější legislativy Společenství byla směrnice 440/91 ES, jež vyžadovala oddělení účtů správce infrastruktury a dopravce. V devadesátých letech se rozběhla výstavba nových železničních tratí, které měly propojit členské země. V novém tisíciletí se úsilí Evropské unie zaměřilo v rámci třech železničních balíčků na sjednocování technických norem a průběžné otevírání trhu nejprve v nákladní a posléze i v osobní dopravě.

Skutečný dopad společné dopravní politiky na národní státy se liší. Evropská unie požaduje nutné minimum, prohloubení liberalizace nad rámec evropské legislativy je právem každé členské země. Neochota přijmout základní první železniční balíček vedla k několika žalobám Evropské komise k Evropskému soudnímu dvoru. Nelze říci, že by dopravní politika ve formě, jakou prezentuje Evropská unie, byla pro všechny členské země atraktivní. Nejvážnější spor, zdali je výhodnější vertikální integrace nebo separace rezonuje již více než dvacet let. Evropská unie svůj názor prezentovala jasně, avšak vůči politicky a ekonomicky významným státům je odlišná koncepce neprůchodná.

Koncept liberalizace železničního trhu podle dostupných údajů přináší zlepšení. Zvýšení podílu železniční dopravy v přepravním mixu se nedaří plnit podle plánu, avšak ve státech, které podnikly reformní kroky, jsou viditelné lepší výsledky. Tržní prostředí ovšem potřebuje silného regulátora, aby nedocházelo k neuzívání dominantního postavení.

Evropská unie však stále nedosahuje významných posunů v harmonizaci norem. Poplatky za použití dopravní cesty se liší, zabezpečovací systém ERTMS zatím nepokrývá ani všechny páteřní tratě. Státní hranice stále představují bariéry, není možné dosud hovořit o jednotném železničním prostoru. Celkový dopad společné dopravní politiky v železniční dopravě je tedy rozporuplný.

Summary

The primary objective of the thesis was to analyze the Common Transport Policy of the European Union (CTP). The CTP did not exist until late 80's due to member states' different approaches to transport policy. The CTP was resurrected because of implementation of the internal market. Increased traffic flows caused by opening of the internal market demanded better coordination among member states. EU presented a new infrastructure program which should provide better transport connection.

First objective of European policy in railway sector was to improve fiscal conditions of the railway companies and impose market mechanisms. The key implemented measure was vertical separation between infrastructure manager and train operating companies. In the directive 91/440 EU required accounting separation as a minimum. Different interpretation of the directive led to various types of railway undertakings.

Since 2001, three railway packages were approved. These have completely liberalized freight transport and international passenger transport. Packages should have harmonized licenses, rolling stock and security standards. Nevertheless, the process of technical harmonization has not finished yet. Some member states have liberalized their railway market (e.g. Sweden or Great Britain) and the others have tried to block liberalization (e.g. Spain or France) by imposing discriminatory measures against rival companies.

The liberalization of the railway market led to desired modal shift from car to rail both in passenger and freight transport. However, this occurred only in the few most liberalized member states. The others suffer from ongoing decrease of railway transport. The results of the CTP thus remain inconsistent.

Použitá literatura

Prameny

Beeching, Richard. *The Reshaping of British Railways* (London: Her Majesty's Stationery Office, 1963),
http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/BRB_Beech001a.pdf (staženo 15.3.2014).

Council of the European Union, „Directive 91/440 EEC“, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31991L0440:en:HTML> (staženo 5.5.2014).

Department for Transport, „Transport Statistics Great Britain 2013“, *gov.uk*,
https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/264679/tsgb-2013.pdf (staženo 1.4.2014).

European Commission, „COM (96) 421 final: White paper – a strategy for revitalising the Community's railways“,
http://europa.eu/documents/comm/white_papers/pdf/com96_421_en.pdf (staženo 1.5.2014).

European Commission, „COM(2001) 370 final, White Paper European transport policy for 2010: time to decide“,
http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf (staženo 1.5.2014): 26.

European Commission, „COM(2001) 370 final, White Paper European transport policy for 2010: time to decide“,
http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf (staženo 1.5.2014): 26.

European Commission, „EU transport in figures: Statistical pocketbook 2013“,
<http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2013/pocketbook2013.pdf>
(staženo 11.5.2014): 46-53.

European Court of Justice, „Judgment of the Court of 22 May 1985. - European Parliament v Council of the European Communities. - Common transport policy -

Obligations of the Council. - Case 13/83“, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:61983CJ0013&rid=1> (staženo 20.4.2014).

European Parliament a Council of the European Union, „Directive 2001/13/EC“, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32001L0013&rid=1> (staženo 8.5.2014).

European Parliament a Council of the European Union, „Directive 2001/14/EC“, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32001L0014&rid=5> (staženo 8.5.2014).

European Parliament a Council of the European Union, „Directive 2001/12/EC“, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32001L0012&rid=2>, (staženo 8.5.2014).

European Parliament a Council of the European Union, „Directive 2007/58/EC“, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32007L0058&rid=2> (staženo 13.5.2014).

European Parliament a Council of the European Union, „Direction 2012/34/EU“, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:343:0032:0077:CS:PDF> (staženo 11.5.2014).

Evropská Komise, „COM(2013) 32 final, Zpráva Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů o pokroku při dosahování interoperability železničního systému, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013DC0032&from=EN>, (staženo 10.5.2014).

Evropský parlament a Evropská rada, „Nařízení 1371/2007/ES“, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0014:0041:CS:PDF> (staženo 13.5.2014).

International Transport Forum, „Goods transport: Inland freight tonne-km“, <http://stats.oecd.org//Index.aspx?QueryId=54688> (staženo 9.5.2014).

Marco Polo, „Marco Polo in action“, *ec.europa.eu*, http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/in-action/index_en.htm (staženo 10.5.2014).

Modal split of freight transport, *eurostat*

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tsdtr220&plugin=1> (staženo 11.5.2014).

„Modal split of passenger transport“, *eurostat*,

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tsdtr210&plugin=1> (staženo 11.5.2014).

BP Statistical Review of World Energy June 2013,

http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/statistical-review/statistical_review_of_world_energy_2013.pdf (staženo 8.5.2014).

Treaty on European Union, http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:JOC_1992_191_R_0001_01&rid=2,

(staženo 13.5.2014): 25.

Sekundární literatura

Odborné knihy

Banister, David. *Transport Planning*. London: Taylor & Francis, 2002.

Banister, David, Stead, Dominic, Steen, Peter, Akerman, Jonas, Dreborg, Karl, Nijkamp, Peter a Schleicher-Tappeser, Rugero. *European Transport Policy and Sustainable Mobility*. London: Spon Press, 2001.

Community of European Railway and Infrastructure Companies. *Reforming Europe's Railways – An assessment of progress*. Hamburg: Eurailpress, 2005.

Fiala, Petr a Pitrová Markéta. *Evropská unie*. Brno: Centrum pro studium demokracie, 2009.

Gourvish, Terrence Richard. *British Rail 1974-1997*. New York: Oxford University Press, 2002.

Héritier, Adrienne, Kerwer, Dieter, Knill, Christoph, Lehmkuhl, Dirk, Teutsch, Michael a Douillet, Anne-Cécile. *Differential Europe: The European Union Impact on National Policymaking*. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, 2001.

Jovanović, Miroslav N. *The Economics of European Integration*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, 2013.

Judt, Tony. *Poválečná Evropa: Historie po roce 1945*. Praha: Slovart, 2008.

Kvizda, Martin, Pospíšil, Tomáš a Seidenglanz, Daniel. *Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. Brno: Masarykova univerzita, 2007.

Odborné články

Alexandersson, Gunnar a Rigas, Konstantinos. „Rail liberalisation in Sweden: Policy development in a European context“. *Research in Transportation Business & Management* 6 (2013): 88-98. <http://sciencedirect.com> (staženo 1.12.2013).

Beria, Paolo, Quinet, Emile, de Rus, Gines a Schulz Carola. „A comparison of rail liberalisation levels across four European countries“. *Research in Transportation Economics* 36 (2012): 110-20. <http://sciencedirect.com> (staženo 18.12.2013).

Crompton Gerald a Jupe, Robert. „’Such a silly scheme’: The Privatization of Britain’s Railway“ *Critical Perspectives on Accounting* 14 (2003): 617–45. <http://sciencedirect.com> (staženo 14.5.2013).

Finger, Mathias. „Governance of competition and performance in European railways: An analysis of five cases“. *Utilities Policy* (2014): 1-11. <http://sciencedirect.com> (staženo 5.5.2013).

Gibson, Stephen. „Incentivising operational performance on the UK rail infrastructure since 1996“, *Utilities Policy* 13, č. 3 (září 2005): 222–9. <http://sciencedirect.com> (staženo 1.5.2013).

Givoni, Moshe a Banister, David. „Speed: the less important element of High Speed Train“, *Journal of Transport Geography* 22 (2012) : 306-7. <http://sciencedirect.com> (staženo 1.5.2013).

Goulden, Murray. Ryley, Tim a Dingwall, Robert. „Beyond ‘predict and provide’: UK transport, the growth paradigm and climate change“ *Transport Policy* 32 (2014): 139-47. <http://sciencedirect.com> (staženo 21.3.2013).

Jensen Arne a Stelling, Petra. „Economic impacts of Swedish railway deregulation: A longitudinal study“. *Transportation Research Part E* 43 (2007) 516–534.

<http://sciencedirect.com> (staženo 18.12.2013).

Jupe, Robert. „A “fresh start” or the “worst of all worlds”? A critical financial analysis of the performance and regulation of Network Rail in Britain’s privatised railway system“. *Critical Perspectives on Accounting* 20 (2009) 175–204.

<http://sciencedirect.com> (staženo 9.4.2014).

Johnson, Daniel a Nash, Chris. „Competition and the provision of rail passenger services: A simulation exercise“. *Journal of Rail Transport Planning & Management* 2 (2012): 14–22. <http://sciencedirect.com> (staženo 22.3.2014).

Koetter, Michael a Widow, Michael. „Transfer Payment Without Growth: Evidence for German Regions 1992-2005“. *International Journal of Urban and Regional Research* (2013): 1-18.

Link, Heike. „Unbundling, public infrastructure financing and access charge regulation in the German rail sector“, *Journal of Rail Transport Planning & Management* 2(2012): 63–71. <http://sciencedirect.com> (staženo 18.12.2013).

Laroche Florent a Guihéry Laurent. „European Rail Traffic Management System (ERTMS): Supporting competition on the European rail network?“. *Research in Transportation Business & Management* 6 (2013): 81–87. <http://sciencedirect.com> (staženo 18.12.2013).

Lodge, Martin. „Institutional Choice and Policy Transfer“. *Governance* 16, č. 2 (2003): 172.

Martí-Hennenberg, Jordi. „European integration and national models for railway networks (1840–2010)“. *Journal of Transport Geography* 26 (2013): 126-38.

<http://sciencedirect.com> (staženo 1.12.2013).

Nash, Chris. „European rail reform and passenger services – the next steps“. *Research in Transportation Economics* 29 (2010): 204-11. <http://sciencedirect.com> (staženo 4.12.2013).

Nash, Chris. „Passenger railway reform in the last 20 years – European experience reconsidered“. *Research in Transportation Economics* 22 (2008): 61-70.

<http://sciencedirect.com> (staženo 4.12.2013).

Naue, Konrad H. a Glatzel, Leo. „High-Speed Railway Lines in Germany: Situation in Japan, Europe and Germany“. *Structural Engineering International* 2 (1992): 78-80.

Nijkamp, Peter „From missing networks to interoperable networks“, *Transport Policy* 2, č. 3 (1995): 159-67. <http://sciencedirect.com> (staženo 1.12.2013).

Raiser, Martin, Schaffer, Mark a Schuschhardt, Johannes. „Benchmarking structural transition“. *Structural change and Economic Transition* 15 (2004): 47-81.

<http://sciencedirect.com> (staženo 4.5.2013).

Sichelschmidt, H. „The EU programme „trans-European networks“ – a critical assessment“, *Transport Policy* 6 (1999): 169-81. <http://sciencedirect.com> (staženo 1.12.2013).

Zunder, Thomas Hangen, Zahurul Islam, Dewan Md, Mortimer, Paul H. a Aditjandra Paulus Teguh. „How far has open access enabled the growth of cross border pan European rail freight? A case study“, *Research in Transportation Business & Management* 6 (2013): 71-80. <http://sciencedirect.com> (staženo 4.12.2013).

Zunder, Thomas H., Zahurul Islam, Dewan Md a Mortimer Phil N., „Pan-European Rail freight transport; Evidence from a pilot demonstration result“, *Procedia – Social and Behavioral Sciences* 48 (2012): 1346-55. <http://sciencedirect.com> (staženo 18.12.2003).

Webové odkazy

IBM Global Business Services a Christian Kirchner, „Rail Liberalisation index 2011“, https://www.deutschebahn.com/file/2236524/data/study__rail__liberalisation__index__2011__presentation.pdf (staženo 3.5.2014).

„History“, *translink.co.uk*, <http://www.translink.co.uk/Corporate/About-Us/History/> (staženo 12.5.2014).

Müller, Peter a Wassermann, Andreas. „Makeover for Deutsche Bahn: German Government Plans Radical Railroad Reform“, *spiegel.de*, 19.1.2011,

<http://www.spiegel.de/international/business/makeover-for-deutsche-bahn-german-government-plans-radical-railroad-reform-a-740182.html> (staženo 30.4.2014).

„Member States warned over First Railway Package“, *Railway Gazette*, 9.10.2009, <http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/member-states-warned-over-first-railway-package.html> (staženo 13.5.2014).

„European Court of Justice rules on vertical separation“, *Railway Gazette*, 28.2.2014, <http://www.railwaygazette.com/news/policy/single-view/view/european-court-of-justice-rules-on-vertical-separation.html> (staženo 9.5.2014).

„European Parliament waters down unbundling proposals“, *Railway Gazette*, 11.2.2014, <http://www.railwaygazette.com/news/policy/single-view/view/european-parliament-waters-down-unbundling-proposals.html> (staženo 12.5.2014).