

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut mezinárodních studií

Diplomová práce

2016

Bc. Jaromír Volf

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut mezinárodních studií

Bc. Jaromír Volf

**Budování jednotného evropského
železničního prostoru: reformy železničního
odvětví v České republice 2004-2014**

Diplomová práce

Praha 2016

Autor práce: **Bc. Jaromír Volf**

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

Rok obhajoby: 2016

Bibliografický záznam

VOLF, Jaromír. *Budování jednotného evropského železničního prostoru: reformy železničního odvětví v České republice 2004-2014*. Praha, 2016. 98 s. Diplomová práce (Mgr.) Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut mezinárodních studií. Katedra evropských studií. Vedoucí diplomové práce PhDr. Tomáš Nigrin, Ph.D.

Abstrakt

Diplomová práce *Budování jednotného evropského železničního prostoru: reformy železničního odvětví v České republice 2004-2014*, zkoumá europeizaci české železniční politiky na čtyřech aktérech – vláda, krajské samosprávy, České dráhy a soukromí dopravci. Zasazuje reformu evropskou železniční reformu do konceptu liberalizace síťových odvětví. Česká republika vstoupila do Evropské unie v roce 2004, proto neměla možnost ovlivnit její základy. Cílem práce bylo vyzkoumat, jakým způsobem Evropská unie ovlivnila české železniční prostředí a jestli došlo k posílení aktérů podporujících liberalizaci. Z práce vyplynulo, že i přes posílení těchto aktérů, nedošlo k vytvoření železničního trhu v osobní dopravě. Způsobeno to bylo zejména nedostatečnou institucionální a regulační schopností státu, který nebyl schopen zdárně dokončit žádné nabídkové řízení. V krajích je situace podobná, neboť v roce 2009 bylo schváleno desetileté memorandum na provoz regionální dopravy s Českými drahami. V případě krajů navíc došlo k velkému rozdílu v dopravních politikách, které bude stát pravděpodobně chtít řešit.

Abstract

This thesis *Construction of the Single European Railway Area: Reforms of railway sector in the Czech Republic 2004-2014* deals with the europeanisation of the Czech railway policies through the lens of four subjects – government, regional governments,

Czech railway and private railway companies. The work puts the issue of the European railway reform into the perspective of the concept of network industries liberalisation. The Czech Republic joined the European Union in 2004 and therefore had no chance in influencing its foundation. The thesis attempts to investigate the ways in which the EU affected the Czech railway environment and, simultaneously, if some kind strengthening of actors supporting liberalisation took place. The work concluded that although these actors have been strengthened, the railway market in passenger transport hasn't been created. As the work demonstrates, this was caused mainly by insufficient institutional and adjustment ability of the state that hasn't been able to successfully finish any public tenders. In the regions, the situation is similar – in 2009, a ten-year memorandum on operating of regional transport by Czech railways has been passed. Besides, each region has a different transport policy and the government will probably try to handle.

Klíčová slova

liberalizace železniční dopravy, Česká republika, Evropský unie, společná dopravní politika, europeizace, železniční trh, České dráhy, síťová odvětví, doprava, železnice

Keywords

railway liberalization, Czech republic, European Union, Common Transport Policy, railway market, Czech Railways, network industries, transport, railways

Rozsah práce: 168 503 znaků

Prohlášení

1. Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracoval/a samostatně a použil/a 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 13. května 2016

Bc. Jaromír Volf

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval svému vedoucímu PhDr. Tomáši Nigrinovi, Ph.D. za neutuchající podporu při psaní této práce a jeho mnoha cenným radám. Také bych rád poděkoval PhDr. Zuzaně Kasákové, Ph.D. za její rady a připomínky k práci. Velký dík si zaslouží i přátelé a moje drahá Janička.

Institut mezinárodních studií

Teze diplomové práce [doplňte formulář tezí podle zadání institutu]

[Zde vložte teze práce.]

Obsah

OBSAH	1
ÚVOD	3
VYMEZENÍ A STRUKTURA PRÁCE	7
ANALÝZA LITERATURY	9
1 VÝZKUMNÝ RÁMEC	12
1.1 EUROPEIZACE.....	12
1.2 RACIONÁLNÍ A HISTORICKÝ INSTITUCIONALISMUS.....	17
1.3 APLIKACE NA ZKOUMANÝ PŘÍKLAD	20
2 EVROPSKÁ ŽELEZNIČNÍ REFORMA V KONTEXTU LIBERALIZACE SÍŤOVÝCH ODVĚTVÍ	24
2.1 REFORMY SÍŤOVÝCH ODVĚTVÍ	25
2.2 SPECIFIKA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY	28
2.3 ŽELEZNIČNÍ TRH.....	29
2.4 EVROPSKÉ LIBERALIZAČNÍ ÚSILÍ V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ.....	34
2.4.1 <i>Neúspěchy společné dopravní politiky</i>	35
2.4.2 <i>Hledání inspirace pro vhodný model</i>	38
2.4.3 <i>Bílé knihy jako odrazový můstek společné politiky</i>	41
2.4.4 <i>Tři schválené balíčky a proměna železničního odvětví</i>	44
2.4.5 <i>Nedostatky současného modelu</i>	48
2.4.6 <i>Regulace regionální dopravy na evropské úrovni</i>	54
3 ČESKÉ ŽELEZNIČNÍ PROSTŘEDÍ PŘED VSTUPEM DO EVROPSKÉ UNIE	57
3.1 ŽELEZNICE V OBDOBÍ TRANSFORMACE HOSPODÁŘSTVÍ.....	58
4 ČESKÉ ŽELEZNIČNÍ PROSTŘEDÍ PO VSTUPU DO EVROPSKÉ UNIE	64
4.1 VLÁDA	64
4.2 KRAJSKÉ SAMOSPRÁVY	71
4.3 ČESKÉ DRÁHY	75

4.4 SOUKROMÍ DOPRAVCI.....	78
ZÁVĚR	84
SUMMARY	87
POUŽITÁ LITERATURA.....	89
PRIMÁRNÍ ZDROJE	89
SEKUNDÁRNÍ ZDROJE.....	91
<i>Knihy a sborníky.....</i>	<i>91</i>
<i>Odborné články</i>	<i>93</i>
INTERNETOVÉ ZDROJE.....	97

Úvod

Železniční doprava sehrála důležitou roli při formování moderních států a rozvoji industrializace a dlouhodobě si udržovala klíčové postavení v jejich hospodářství. Zlomový pro ni byl až rozvoj automobilové osobní i nákladní dopravy v druhé polovině 20. století. Nástup automobilové konkurence a změny v hospodářství přivodily železničním státním i soukromým společnostem finanční problémy a vedly k jejich vysokému zadlužování. Vzhledem k tomu, že se jednalo o problém napříč zeměmi Západní Evropy, stalo se i jeho řešení součástí procesu evropské integrace. V jejím průběhu byla vybrána unikátní cesta zamýšlející ozdravení a oživení železniční dopravy skrze inspiraci z jiných odvětví – na evropské železnici měl být vytvořen jednotný trh, na němž si dopravci budou přímo či nepřímo konkurovat.

Přeneseme-li se do nynější situace na železnici v České republice, může se na první pohled zdát, že zde byl zjednodušeně načrtnutý evropský plán zcela implementován. V roce 2016 si například cestující může na 350 kilometrů dlouhou cestu mezi Prahou a Ostravou vybrat ze čtyř různých produktů tří železničních společností. Taková možnost výběru je na evropské poměry naprosto unikátní. Dopravci si navzájem konkurují cenami, jízdou dobou, zastávkovou politikou i kvalitou služeb. Tento příklad ilustruje, že česká železniční doprava prošla za uplynulých deset let jedinečným vývojem. Ačkoliv se tedy může zdát, že český model předběhl celou Evropu, detailnější pohled ukazuje jisté nedostatky, kterým se tato diplomová práce věnuje.

Vraťme se ale nyní k počátkům železniční dopravy v Evropě. Již v období první fáze výstavby v polovině 19. století je možno rozlišit různé přístupy k jejich rozvoji. Zatímco ve Velké Británii se jednalo o čistě konkurenční boj, v němž soukromé firmy stavěly souběžně a vzájemně si konkurující železniční tratě ve Francii již od začátku probíhala výstavba jako součást centrálně budovaného státu a základní síť tvořily radiální směry vyvíjející z Paříže. V Německu byla situace ještě složitější, neboť v první fázi výstavby ještě Německo nebylo sjednocené a každý stát si rozvíjel svou síť podle vlastních priorit. Po vzniku Německého císařství v roce 1871 došlo k masivní výstavbě páteřního celoněmeckého systému, nicméně v určité míře regionální specifika

přetrvala do současnosti.¹ Na tomto příkladě je viditelné, jak evropské státy zaujímaly odlišný přístup k železniční dopravě již od jejího vzniku. Tyto preference přetrvaly celou historii železnic až do současnosti. Proto není překvapením, že státy mají odlišnou představu o současné společné dopravní politice Evropské unie.

Dopravní politika patří mezi sdílené pravomoci Evropské unie. Pro rozvoj integrace v této oblasti je nutná spolupráce států, jejichž zájmy se liší. Současná evropská situace ukazuje, že evropské a národní struktury mají stále odlišné představy o tom, k jakým cílům má společná dopravní politika sloužit. Lze pozorovat tři hlavní názorové proudy. První, nejkonzervativnější, podporovaný Francií, se snaží brzdit liberalizaci všemi možnými způsoby. Druhý tábor, reprezentovaný zejména Německem, není vysloveně proti liberalizaci dopravy, avšak nesouhlasí s její formou, především s principem úplné vertikální separace. Třetí skupina v čele s Velkou Británií, Nizozemskem a skandinávskými státy naopak podporuje liberalizaci dopravy podle evropského vzoru. Dopravní politiky obecně je také možno rozdělit na dva základní typy – anglo-saský a kontinentální. Anglo-saský model chápe dopravu jako standardní službu, na níž by měly být použity tržní nástroje k maximalizaci efektivity. Kontinentální model oproti tomu vnímá dopravu jako nástroj veřejné politiky, který slouží k dosažení různých ekonomických a sociálních cílů. Kontinentální model byl typický i pro postkomunistické země.²

Reforma železniční dopravy podle evropského vzoru zapadá svou architekturou do liberalizačního rámce vyzkoušeného v ostatních síťových odvětvích, které vykazují podobnou strukturu, a proto byly také obdobně reformovány. Primárním cílem reform je zavedení tržních principů na železnici. Hlavním nástrojem k jejich uskutečnění je tzv. vertikální separace, nebo také *unbundling*, během níž dochází k oddělení vlastníka infrastruktury od dodavatele služeb. Problematika vertikální separace je v práci blíže analyzována. Oddělení vlastníka infrastruktury od provozovatele bylo již vícekrát použito k dekonstrukci přirozených monopolů v síťových odvětvích, například v energetice. Podobně byla řešena i reforma letecké dopravy. Infrastrukturu (přenosovou síť, potrubí či letiště) zpravidla ovládají státy prostřednictvím vlastních společností a služby v těchto reformovaných segmentech zajišťují státem kontrolované

¹ Helene Dyrhaug, *EU Railway Policy-Making: On Track?* (London: Palgrave Macmillan, 2013): 15-31.

² Handley Stevens, *Transport Policy in the European Union* (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2003): 1-5.

či soukromé firmy v konkurenčním prostředí. Doprovodnou součástí liberalizace síťových odvětví byla zpravidla i privatizace státních podniků. V železniční dopravě však takový postup standardní nebyl. Dráhy se rozhodla privatizovat pouze konzervativní britská vláda pod vedením Johna Majora, avšak o několik let později byla železniční infrastruktura znovu zestátněna.

Ekonomická transformace v západní Evropě v 70. a 80. letech a pozdější, mnohem rychlejší transformace ve střední a východní Evropě výrazně uškodila nákladní železniční dopravě. Železnice byla vhodná pro přepravu velkého množství zboží najednou, ale nedokázala včas reagovat na vývoj hospodářství směrem k lehkému průmyslu a službám. Efektivita a adaptabilita na měnící se trendy v ekonomice byla nízká kvůli neefektivnímu vedení drah, politickým zájmům a v některých zemích také kvůli pokřivení přepravního trhu prostřednictvím regulace silniční nákladní i autobusové dopravy.³ Situace se dále zhoršila s ekonomickými krizemi v období dvou ropných šoků, během kterých většina západoevropských zemí přestala dotovat ztrátové průmyslové podniky. Klíčovým sektorem ekonomiky se postupně staly rozvíjející se služby. Ve střední Evropě však tato změna v první fázi vůbec neproběhla, naopak těžký průmysl přetrvával jako klíčová součást středoevropských hospodářských politik až do pádu Sovětského bloku.⁴ Navíc se proměnila i logistika. Rozvinul se tzv. systém *just-in-time*, který zkrátil a zrychlil celý výrobní řetězec dodáváním jednotlivých komponentů v přesně určený čas, což firmám přineslo úspory ve skladování. Tento systém potřebuje ke svému fungování častější dodávky materiálu, ale v mnohem menším množství. Je tedy ušitý na míru silniční či letecké nákladní dopravě. Do popředí politického i ekonomického zájmu se dostala intermodální doprava, která kombinuje výhody více druhů dopravy. Železniční doprava není konkurenceschopná na kratší vzdálenosti a přepravu ode dveří ke dveřím (*door to door shipping*), ale v dálkové dopravě mezi terminály může uplatit svoje výhody. Provoz takových ucelených vlaků vykazuje stabilní růst. Evropská unie si je této komparativní výhody vědoma a výstavbu intermodálních terminálů podporuje pomocí projektu Marco Polo.⁵

³ 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): 133-68.

⁴ Irah Kučerová, *Střední Evropa: Komparace vývoje ve střední Evropě* (Praha: Karolinum, 2015): 99-100.

⁵ 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): 71-74.

Oprávněně se nabízí otázka, proč státy podporovaly železniční dopravu, když vyžadovala stále více prostředků z veřejných zdrojů a nákladní doprava už nebyla schopná pokrýt ztráty z osobní dopavy. Nejprve je potřeba vyvrátit určitý mýtus, že železnice byly od počátku budovány za účelem zisku. Především druhá vlna výstavby na přelomu 19. a 20. století se zaměřila na cíle hospodářské soudržnosti s cílem napojit odlehlé oblasti na železniční síť a umožnit jejich rozvoj. Tyto lokální železniční tratě nebyly ziskové nikdy a ty nejztrátovější byly rušeny již v meziválečném období.⁶ Obě světové války se podepsaly na stavu infrastruktury a její obnova byla finančně náročná. Po druhé světové válce byly upřednostněny investice do rozvíjející se automobilové dopavy a železnicím se začalo nedostávat finančních prostředků na údržbu a rozvoj. Proto nebylo překvapením, že mnoho tratí bylo v rámci racionalizace sítě od 60. do 80. let v západní Evropě opuštěno. Nejznámějším a dodnes kontroverzním krokem byla zpráva ředitele Britských drah Richarda Beechinga, po níž došlo k uzavření celé třetiny britské železniční sítě.⁷

Obrat ve vnímání železniční dopavy nastal až v 80. letech. V západní Evropě začala sílit ekologická hnutí, která mimo jiné akcentovala negativní externality dopavy. Externality jsou činnosti, jejichž dopady nese někdo jiný než původce. Mezi negativní externality v dopravě patří zejména hluk, znečištění ovzduší, dopravní nehody, kongesce či zábor půdy a v tomto případě dopady nese stát. Podle dostupných odhadů se výše zmíněné dopravní externality podílí 4 % na HDP. Železniční doprava však v porovnání s dalšími druhy dopavy (silniční, leteckou či vodní) představuje pouze nepatrný zlomek dopravních externalit. Proto mělo zachování a rozvoj železniční dopavy i ekonomické opodstatnění, neboť železniční doprava v podstatě šetří státní výdaje.⁸

Vývoj ve střední a východní Evropě byl specifický ve skutečnosti tím, že se socioekonomické změny udály až po roce 1989, v době kdy v západní Evropě tyto změny jako například růst automobilismu či ekonomická transformace směrem ke službám již proběhly. Transformace české železnice byla formována nejprve pravicovými vládami, jež plánovaly železniční dopravu otevřít tržním mechanismům podobně, jak provedla vláda ve Velké Británii. Během přístupového procesu do

⁶ Martin Kvizda et. al., *Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie* (Brno: Masarykova univerzita, 2007): 135-41.

⁷ Dyhrhauge, *EU Railway Policy*, 31.

Evropské unie se česká národní politika začala postupně měnit. Také započala reforma železničního odvětví podle evropského vzoru.

Vymezení a struktura práce

Jednotný evropský železniční prostor je koncept vytvořený Evropskou komisí, jehož cílem je zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy na celoevropské úrovni. Klíčovým nástrojem, který má sloužit k dosažení vytyčeného cíle, je zavedení tržních principů do železniční dopravy. Cílem politiky je omezení vlivu monopolních dopravců a vstup konkurence. Skutečné snahy o společnou železniční politiku můžeme datovat buď k přijetí směrnice 91/440/ES, jež nastolila evropskou cestu vertikální separací účtů, nebo k Bílé knize o oživení železničního prostoru z roku 1996, která se věnuje oslabenému postavení železnice v tržním prostředí. Míra liberalizace se i po schválení třech liberalizačních balíčků v členských státech liší. K dovršení komplexní liberalizace železniční dopravy chybí čtvrtý železniční balíček, jehož projednávání na evropské úrovni trvá již tři roky a stále nebyla schválena finální podoba.

Diplomová práce je jednopřípadovou instrumentální studií věnující se proměně české železniční politiky od vstupu země do Evropské unie do konce mandátu komise Josého Barrosa v roce 2014, čímž vzniká desetileté období, které je možné podrobně analyzovat. Cílem práce není vytvořit novou teorii, ale do hloubky prozkoumat jeden problém a určit, zda a jakým způsobem Evropská unie proměnila českou železniční politiku. Dalším cílem je zjistit, které návrhy evropské železniční politiky byly bez problémů přijaty, a které se naopak staly v českém prostředí obtížně prosaditelnými. Metody nového institucionalismu vhodně vysvětlují, proč určité prvky společné dopravní politiky byly pro aktéry působící v železničním odvětví akceptovatelné, a kterým se naopak bránili.

První kapitola se věnuje teoreticko-metodologickému rámci práce, hlavním pojmům a termínům, které jsou v práci použity. Jedná se o uchopení konceptu europeizace, jak je s tímto termínem zacházeno a jak je definován. Důležité je také vysvětlit v čem se liší europeizace ve střední Evropě od europeizace starších členských států. Dále jsou přiblíženy dva druhy nového institucionalismu, které jsou v práci použity – racionální a historický.

⁸ Kvizda et. al., *Železniční doprava*, 14-16.

Druhá kapitola představuje hlavní argumenty, proč byla železniční doprava na evropské úrovni reformována pomocí liberalizace, jakým způsobem je možné zavést tržní principy na železnici a část této kapitoly je určena problematice vertikální separace. K lepšímu pochopení a zasazení do širšího kontextu slouží část věnovaná reformám síťových odvětví. Kapitola shrnuje příčiny neúspěšné společné dopravní politiky, zejména s ohledem na vytyčené politické cesty (*path dependence*), které bylo náročné opustit a nahradit novou politikou, evropskou. Europeizační snaha však nepřinesla ve všech členských zemích stejný účinek. Na několika případech jsou nastíněny odlišné představy členských států o dalším směřování společné dopravní politiky a různé podoby, kterých železniční reforma napříč Evropou nabyla.

Ve třetí kapitole je představena železniční politika České republiky před vstupem do Evropské unie. Prostor je věnován nejprve institucionálně-právnímu rámci a strukturálním problémům železnice před vstupem České republiky do Evropské unie, s důrazem na neoliberalní politiku vlád pod vedením Občanské demokratické strany a reakci Českých drah. Také jsou představeny podmínky, které musela Česká republika v železniční politice splnit.

Po vstupu země do Evropské unie je hlavní výzkum zaměřen na europeizaci české železniční dopravy prostřednictvím tří železničních balíčků, bílých knih a zvyklostí na vzorku čtyřech aktérů – státní moc, krajské samosprávy, dominantní dopravce (České dráhy) a soukromí dopravci. Jsou přiblíženy jejich rozdílné zájmy a přístupy k liberalizaci železniční dopravy. V této kapitole by měly být nalezeny hlavní příčiny nedostatečné implementace a také je analyzována ochota zakomponovat součásti evropského měkkého práva do české železniční politiky.

Evropská unie v uplynulých 25 letech vytvořila kombinaci tvrdého a měkkého práva nový rámec evropské železniční politiky. Cílem práce je vyzkoumat vliv Evropské unie na české železniční prostředí. Práce by měla odpovědět, zdali a jakým způsobem Evropská unie ovlivnila české železniční prostředí a zdali došlo k vytvoření železničního trhu, jakožto hlavního cíle reforem. Výzkum je prováděn pomocí analýzy aktérů, a proto by práce měla vyzkoumat proměnu jejich síly v železničním odvětví po vstupu České republiky do Evropské unie.

Analýza literatury

Akademický zájem se o oblast dopravy se v posledních letech v souvislosti s rostoucí aktivitou Evropské unie i členských států, zvyšuje. Výzkum v železniční oblasti je možno rozdělit do několika kategorií. První se snaží zasadit železniční dopravu do širšího kontextu s dalšími druhy síťových odvětví. V této oblasti jsou aktivní zejména švýcarští autoři Matthias Finger a Christian Jaag⁹, kteří ve své poslední rozsáhlé knize, vydané na konci roku 2015, zkoumali reformy všech síťových odvětví – energetiky, komunikací, dopravy i vodárenství. Věnují se současnému stavu odvětví, politickému regulatornímu rámci a perspektivě zkoumaných oblastí. Jedná se o komplexní dílo, které tyto příbuzné oblasti shrnuje do jedné knihy. Navazuje na podobnou, dříve napsanou publikaci, jež navíc obsahuje i případové studie jednotlivých zemí.¹⁰

Druhou skupinou jsou komparativní studie v rámci železniční dopravy. Nejrozsáhlejší publikací v tomto ohledu je dílo francouzské autorky Adrienne Heritiér *Differential Europe*,¹¹ která zdařile komparuje europeizaci silniční a železniční dopravy na případě západoevropských zemí v 80. a 90. letech. Na těchto dvou případech ilustruje, jak různých hodnot může europeizace v EU dosáhnout. Podobnou publikací, která primárně komparuje vertikálně separované a integrované modely po celém světě, napsal americký autor José Gómez-Ibañez o pět let později.¹² Akademické články se věnují aktuální komparaci jednotlivých zemí a různého dopadu evropské politiky. Pozornost je upřena i na státy, které železniční reformy protahují či jinak odmítají.¹³

Další oblastí akademického zájmu je samotný proces tvorby evropské dopravní politiky. Dánská autorka Helene Dyrhaug¹⁴ se ve své poměrně nové publikaci primárně věnuje vlivu členských států a jejich zájmů na evropskou politiku a na meziinstitucionální vztahy v Bruselu. Zároveň na rozdíl od většiny publikací zasazuje

⁹ Matthias Finger a Christian Jaag (eds.), *The Routledge Companion to Network Industries* (London: Routledge: 2015).

¹⁰ Matthias Finger a Rolf W. Künneke, *International Handbook of Network Industries* (Cheltenham: Edward Elgar, 2011).

¹¹ Adrienne Héritier et al., *Differential Europe: The European Union Impact on National Policymaking* (Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, 2001).

¹² Jose A. Gomez-Ibanez a Gines De Rus (eds.), *Competition in the Railway Industry: An International Comparative Analysis* (Cheltenham: Edward Elgar, 2006).

¹³ Paolo Beria, Emile Quinet, Gines de Rus a Carola Schulz. „A comparison of rail liberalisation levels across four European countries“. *Research in Transportation Economics* 36 (2012): 110-20 nebo Matthias Finger, „Governance of competition and performance in European railways: An analysis of five cases“, *Utilities Policy* 31 (2014): 278-88.

ve svém díle reformu železniční dopravy do širšího rámce. Věnuje se problematice udržitelného rozvoje, dominantního postavení monopolů nebo rozvoji dopravní sítě. V knize definuje tři základní přístupy železničních politik (německý, britský a francouzský) a snahu těchto zemí o jejich začlenění v co největší míře do společné dopravní politiky. Dopravní politiku více z teoretického pohledu zkoumá britský výzkumník Handley Stevens.¹⁵ Ve své knize komparoval evropskou politiku ve všech druzích dopravy. Navíc se zaměřil na politické pozadí současného směřování dopravní politiky. Současnou podobu liberalizace dopravy dává do souvislosti s využitím příležitosti britskými a nizozemskými politiky v době vytváření společného evropského trhu v 80. letech, kdy liberalizační cesta převážila nad regulatorní.

Z evropských zemí autoři největší pozornost věnují trojici nejliberálnějších států v Evropě – Velké Británii, Švédsku a Německu. V britském případě existují dva hlavní názorové proudy na privatizaci a liberalizaci odvětví. Nestranný přístup obhajuje například John Preston,¹⁶ naopak velice kriticky se k britským reformám staví například Andrew Bowman.¹⁷ Švédští autoři se zaměřují na základy a příčiny švédské reformní cesty, která se stala klíčovou pro evropskou reformu.¹⁸ V případě Německa mezi důležitá témata patří nedostatečná regulace železničního trhu,¹⁹ případně decentralizace německé dopravní politiky.²⁰

Pro státy střední a východní Evropy takové množství sekundární literatury k dispozici není. Avšak i zde je viditelný zvyšující se zájem, což dokládá nová publikace polských autorů Andrzeje Cieślíka a Jana Jakuba Michałka, kteří komparují liberalizaci všech druhů dopravy v Polsku.²¹ V českém prostředí jsou nejaktivnější autoři z brněnské Masarykovy univerzity, kteří vydali souhrnnou publikaci věnující se

¹⁴ Helene, Dyrhaug. *EU Railway Policy-Making: On Track?* (London: Palgrave Macmillan, 2013).

¹⁵ Handley Stevens, *Transport Policy in the European Union* (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2003).

¹⁶ John Preston a Dawn Robins, „Evaluating the long term impacts of transport policy: The case of passenger rail privatisation“, *Research in Transportation Economics* 39 (2013) 14-20.

¹⁷ Andrew Bowman, „An illusion of success: The consequences of British rail privatisation“, *Accounting Forum* 39 (2015): 51–63.

¹⁸ Gunnar Alexandersson a Konstantinos Rigas, „Rail liberalisation in Sweden: Policy development in a European context“, *Research in Transportation Business & Management* 6 (2013): 88-98.

¹⁹ 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.

²⁰ John Pucher a Stephan Kurth, „Verkehrsverbund: the success of regional public transport in Germany, Austria and Switzerland“, *Transport Policy* 2, č. 4 (1996): 279-81.

²¹ Andrzej Cieślík a Jan Jakub Michałek (eds.), *Liberalization of Transportation Services in the EU: the Polish Perspective* (Frankfurt am Main: Peter Lang, 2015).

českému železničnímu prostředí.²² Na výzkum českého železničního trhu nahlíží především z ekonomického, případně geografického pohledu. Výstupy z každoročních konferencí ve formě sborníků podrobně mapují aktuální vývoj na české a slovenské železniční scéně.

²² Martin Kvizda, Tomáš Pospíšil a Daniel Seidenglanz, *Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie* (Brno: Masarykova univerzita, 2007).

1 Výzkumný rámec

Dopravní politika patří mezi sdílené pravomoci Evropské unie a členských států. Železniční systémy a doprava obecně se však vyvíjely autonomně i v dobách, kdy byly státy západní Evropy již integrovány v Evropských společenstvích. Železniční reformy jsou jedním z nejdéle řešených politických témat. Kvůli nesouladu národních a evropských modelů je vhodné použití konceptu europeizace k výzkumu této oblasti.

1.1 Europeizace

V této práci je použit koncept europeizace na výzkum české železniční politiky. Tento koncept zkoumá vliv Evropské unie na členské státy. Jedná se o poměrně nový přístup ke zkoumání evropské integrace. Obrátil dříve dominantní směr výzkumu od formování jednotných politik či cílů evropské integrace směrem k vlivu Evropské unie a jejích politik na členské státy.

Ve druhé polovině 20. století byly dominantní dva teoretické přístupy k výzkumu evropské integrace – neofunkcionalismus a intergovernmentalismus. Tyto dva výzkumné přístupy však neříkají vůbec nic o dopadu dohodnutých opatření na národní úrovni. V akademické sféře však postupně vzrůstal zájem o výzkum dopadů evropských politik na národní úrovni. Panuje poměrně obecná shoda, že europeizace nevede k sjednocování zemí, ale naopak k větší heterogenitě. Rozsáhlé studie na toto téma poskytují například čeští²³ i zahraniční autoři.²⁴ Tyto závěry nejsou nijak zásadní pro tuto práci, spíše vyvolávají otázky o samotném procesu evropské integrace a jeho cílech.

Pojem europeizace přinesl do běžného akademického užívání americký politolog Robert Ladrech, který tak učinil ve svém článku věnujícím se proměnám francouzského politického systému v důsledku evropské regionální politiky. Podle Ladrecha se „europeizace liší od podobných termínů jako internacionalizace nebo globalizace

²³ Lenka Rovná, Zuzana Kasáková a Jan Váška (eds.), *Evropská unie v členských státech a Členské státy v Evropské unii* (Praha: VIP Books, 2007).

²⁴ Héritier, *Differential Europe* nebo Tanja A. Börzel, „Towards Convergence in Europe? Institutional Adaptation to Europeanization in Germany and Spain“, *Journal of Common Market Studies* 37, č. 4 (prosinec 1999).

především svým geografickým vymezením a také již existujícími vlastními strukturami, které zprostředkovávají proces přizpůsobení jak formálními, tak neformálními způsoby.²⁵

První komplikace při zkoumání europeizace je vůbec její samotná definice. V současnosti je europeizace chápána jako proces změny vedeny shora dolů (top-down), zespona nahoru (bottom-up), případně kombinaci obojího.

Pravděpodobně nejčastěji je europeizace definována podle italského politologa Claudia Radaelliho. Ten ji definuje jako: „procesy a) utváření, b) rozšiřování a c) institucionalizace formálních a neformálních pravidel, procedur, politických paradigmat, stylů, způsobů, „dělání věcí“ a sdílených hodnot a norem, které jsou nejprve definovány a konsolidovány v rámci politického procesu EU a následně začleňovány do logiky domácího diskursu, identit, politických struktur a veřejných politik.“²⁶

Dánský politolog, jeden ze zakladatelů nového institucionalismu, Johan P. Olsen však definuje europeizaci více zešíroka. Chápe ji jako změnu (rozšíření) vnějších hranic EU, vytváření institucí na evropské úrovni, pronikání evropské integrace do národních a sub-národních systémů, exportování forem politického systému EU mimo evropský prostor a v neposlední řadě také jako projekt politického sjednocení Evropy.²⁷ Robert Ladrech chápe europeizaci jako proces směřující shora dolů. Tento proces považuje za aplikovatelný také na proměny státních institucí a fungování politických stran. Změny analyzuje i na případech v zemích střední a východní Evropy. Jedním z nástrojů europeizace kandidátských zemí byl také princip kondicionality, tedy podmínění členství v Unii splněním podmínek definovaných na evropské úrovni.²⁸ Princip kondicionality dále rozvádí německý profesor Frank Schimmelfenning se svým spolupracovníkem Ulrichem Sedelmeierem, kteří zkoumali vliv tohoto principu na politický vývoj v zemích střední a východní Evropy. Její dopad byl nejvýraznější v zemích, jež lavírovaly na hraně mezi autoritativními a demokratickými režimy. Kondicionalita byla příčinou sjednocení a posílení liberálních či prodemokratických

²⁵ Robert Ladrech, „Europeanization of domestic politics and institutions: The case of France“, *Journal of Common Market Studies* 32, č. 1 (1994): 71.

²⁶ Claudio M. Radaelli, „Europeanisation: Solution or problem?“ *European Integration online Papers (EIoP)* 8, č. 16 (2004): 3, <http://eiop.or.at/eiop/texte/2004-016a.htm> (staženo 1. února 2016).

²⁷ Johan P. Olsen, „The many faces of Europeanization“, *Journal of Common Market Studies* 40, č. 5 (2002): 923–24.

aktérů, a tudíž přispěla k demokratizaci těchto zemí. Ale již v této fázi europeizace bylo viditelné formování aktérů s právem veta (*veto points*).²⁹

Mezi odborníky nepanuje jednoznačná shoda na tom, jestli se jedná o proces vedený shora dolů, jako bylo zmíněno v předchozích definicích, případně, či se jedná o ovlivňování evropské úrovně státy, nebo o kombinaci obojího. Italský profesor Paolo Graziano se svým nizozemským kolegou Maartenem Vinkem si uvědomují, že existuje poměrně živá akademická debata o různých směrech europeizace. Nicméně v jejich rozsáhlé publikaci věnované europeizaci veřejných politik je definována pouze ve směru shora dolů ve smyslu „domácí adaptace na evropskou regionální integraci“. Ta může probíhat i mezi geograficky nebo ekonomicky blízkými zeměmi, což je dále zpřesněno větou, že „nevymezují europeizaci pouze na adaptaci vůči EU.“³⁰

Klíčovým výzkumným cílem v europeizaci by měl proces změny, která nebude dosahovat ve všech zemích stejných hodnot. Prvním předpokladem míry změny je tvrzení, že vliv Evropské unie na členské státy se liší podle zemí a dotčených politik, což je možné vysvětlit testem shody mezi institucionálními nastaveními na evropské a národní úrovni a přítomností proměnných (mediačních faktorů). Německá politoložka Tanja A. Börzel tvrdí, že základním předpokladem pro europeizaci je nesoulad. A čím nižší kompatibilita národních a evropských politik a institucí, tím vyšší je tlak vyvíjený z Evropské unie. Tento nesoulad se mohou státy snažit vyřešit pomocí europeizace zespona nahoru a začleněním svého modelu na evropskou úroveň.³¹ Takový proces se označuje europeizací zespona nahoru.

Europeizaci zespona nahoru se věnuje také například dánská výzkumnice Helene Dyrhaug. Na problematiku nahlíží skrze kombinaci historického a racionálního institucionalismu, kterou aplikuje na vyjednávání a formulaci národních zájmů v Evropské unii. Podle autorky knihy je problém při tvorbě železniční politiky hluboce zakořeněn v odlišných prioritách členských států. Při vyjednávání evropské legislativy

²⁸ Robert Ladrech, *Europeanization and National Politics* (London: Palgrave Macmillan, 2010): 38-40.

²⁹ Frank Schimmelfenning a Ulrich Sedelmeier, „Candidate Countries and Conditionality“, in Paolo Graziano a Maarten P. Vink, *Europeanization: New Research Agendas*, Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2008): 91-93.

³⁰ Paolo Graziano a Maarten P. Vink, „Introduction“, in Paolo Graziano a Maarten P. Vink, *Europeanization: New Research Agenda* (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2008): 7-8.

³¹ Tanja A. Börzel, „Europeanization: How the European Union Interacts with its Member States“ in Simon Bulmer a Christian Lequesne, *The Member States of European Union* (Oxford: Oxford University Press, 2005): 50-51.

se státy chovají racionálně a mají snahu prosadit maximum ze svých historicky daných priorit.³²

Autoři Thomas Risse, Maria Green Cowles a James Caporaso definovali pět základních proměnných (mediačních faktorů), na kterých vysvětlují, proč v některých zemích dojde ke změně a u jiných nikoliv. Definovali je následovně: a) počet aktérů s právem veta (míra rozptýlení moci), b) existence formálních institucí se schopností využít příležitosti poskytované EU, c) politická kultura (konfrontace versus kooperace), d) rozdílná síla aktérů, e) učení (ochota přijmout nové evropské preference).³³

Tento pohled použila také francouzská odbornice na dopravní politiku Adrienne Héritier se svými spolupracovníky v rozsáhlé studii věnující se reformě nákladní a železniční dopravy v evropských zemích. Právě přítomnost mediačních faktorů vnímali autoři publikace jako naprosto klíčové. Nejdůležitějšími předpoklady pro úspěšnou europeizaci se jeví nízký počet aktérů s právem veta a přítomnost formálních institucí nakloněných změnám. Tato kombinace vede k přeskupení sil a k vyšší šanci na přijetí změny. Na rozdíl od předchozích autorů, Adrienne Héritier klade velký důraz také na načasování. Podle autorky velice záleží, v jakém stádiu se daná země nachází (předreformní, reformní či postreformní).³⁴

S rostoucím zájmem o studium europeizace roste také obava autorů o jejím správném uchopení. Zejména se to týká problému kauzality, tedy do jaké míry je skutečná změna důsledkem europeizace a není důsledkem jiných jevů. Této problematice se věnuje Claudio Radaelli se svým řeckým kolegou Theofanisem Exadaktylem, kteří ve své společné knize dávají prostor širokému vymezení výzkumu europeizace. Pro lepší pochopení kauzality doporučují kombinaci více výzkumných přístupů.³⁵

Němečtí politologové Christoph Knill a Dirk Lehmkuhl porovnávají mechanismy, které Evropská unie využívá k europeizaci jednotlivých politik. Europeizace na základě jejich výzkumu může proběhnout, aniž by byl přítomen nesoulad. Jedná se zejména o

³² Dyrhaug, *EU Railway Policy-Making*, 15-31.

³³ Thomas Risse, Maria Green Cowles a James Caporaso, „Introduction“, in Maria Green Cowles, James A. Caporaso, a Thomas Risse, *Transforming Europe: Europeanization and Domestic Change* (Cornell University Press, 2001): 2-12.

³⁴ Adrienne Héritier, *Differential Europe*, 1-19.

³⁵ Theofanis Exadaktylos a Claudio M. Radaelli, *Research Design in European Studies: Establishing Causality in Europeanization* (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2012).

politiky, ve kterých Evropská unie postupně zvyšuje svou aktivitu. Přístupy k výzkumu odlišují v závislosti na síle a vlivu Evropské unie na danou politiku.³⁶

Tanja A. Börzel rozlišuje dva způsoby, kterými se může europeizace projevit na národní úrovni. První označila jako redistribuci zdrojů. Tento způsob je založen na předpokladech racionálního institucionalismu a předpokládá, že vliv evropské politiky se projeví proměnou síly jednotlivých aktérů. Konečný stav však závisí na proměnných zmíněných výše. Druhou možností je změna skrze socializaci aktérů a proměnu jejich politického uvažování. Pro úspěch evropské politiky je důležité, aby ji domácí politická reprezentace přijala za svou. Čím více se politická vize na národní úrovni blíží evropské, tím je větší šance na úspěšnou implementaci politiky.³⁷ Podobné dělení také rozlišuje Adrienne Héritier s tím, že přidává i variantu úplné imitace evropského modelu.³⁸

Vivien A. Schmidt analyzovala politický diskurs a jeho vliv na europeizaci v hospodářských politikách. Pokud je národní diskurs nakloněn evropskému, je větší šance na jejich úspěšnou implementaci. Tento proces může být obousměrný. Státy mohou využít evropské úrovně k promítnutí svého diskursu a jeho rozšíření do celé Evropy. To je případ například britských liberalizačních reforem z 80. a 90. let.³⁹ Ke stejnému závěru došel i Handley Stevens, který tento krok vnímá jako rozhodující ve směřování evropských hospodářských politik od regulace k liberalizaci.⁴⁰

Nedostatkům ve výzkumu europeizace se věnuje britský politolog Simon Bulmer. Definoval čtyři základní nedostatky: a) již zmíněná příčinnost Evropské unie na změnu v členských státech, b) chybějící zejména teoretické uchopení horizontálního vztahu mezi vládami, regiony a zájmovými skupinami, c) mezery ve výzkumu vnitřního chodu politických stran a zájmových skupin a d) nedostatečné využívání metod historického institucionalismu v kontextu europeizace.⁴¹ Na druhou stranu by se výzkum europeizace neměl omezovat na vliv rozhodnutí na evropské úrovni a jejich dopad na národní politické systémy. Politické procesy by neměly být vnímány jako pouhé přijímání

³⁶ Christoph Knill a Dirk Lehmkuhl, „The National Impact of EU Regulatory Policy: Three Europeanization Mechanisms“, *European Journal of Political Research* 41, č. 2 (2002): 255-80.

³⁷ Börzel, „Europeanization: How the European Union Interacts with its Member States“, 52-54.

³⁸ Héritier, *Differential Europe*, 5.

³⁹ Vivien A. Schmidt, „Europeanization and the mechanics of economic policy adjustment“, *Journal of European Public Policy* 9, č. 6 (2002): 894-912.

⁴⁰ Stevens, *European Transport Policy*, 200-15.

zákonů či politik. Europeizace může probíhat, i pokud není schválena žádná závazná norma. Přítomnost nezávazných bílých knih a aktivita pracovních skupin může společně se socializací aktérů dopomoci k ovlivnění domácí politiky jako například v případě korporátních daní.⁴²

1.2 Racionální a historický institucionalismus

Racionální institucionalismus či také institucionalismus racionální volby je jedním ze tří součástí nového institucionalismu, jak byly definovány Peterem A. Hallem a Rosemary C. R. Taylor. V racionálním institucionalismu je klíčová role aktérů. Ti mají pevně určené preference a jejich chování je zaměřeno na dosažení těchto priorit. Aktéři navíc jednají promyšleně. V politickém procesu se aktéři dostávají do série dilemat, z nichž se snaží vybrat relativně nejlepší variantu. V rámci politického souboje aktéři od sebe navzájem očekávají, že jednají v zájmu maximalizace svého užitku. Instituce slouží jako místo pro formulaci a prosazení těchto zájmů. Vznik institucí je vysvětlen jako přidaná hodnota pro aktéry a jejich udržení tím, že není lepší varianta, která by se aktérům nabízela.⁴³

Pokud Hall a Taylor definují instituce jako místa pro prosazení svých zájmů, existují i obecnější definice. Například laureát Nobelovy ceny Douglas North chápe instituce jako pravidla hry, či formálněji jako člověkem vytvořená omezení, která ovlivňují lidské chování.⁴⁴ Další definici nabízí Helene Dyrhaug ve smyslu, že instituce jsou procesy, které formují preference a vztahy mezi aktéry.⁴⁵

Aktéři jsou si však vědomi svých možností a omezení. Na rozdíl od teorie, v praxi nemusí mít aktéři všechny dostupné informace. Proto vybírají možnost pouze na základě informací, které mají k dispozici.⁴⁶ Institucionalismus racionální volby dále

⁴¹ Simon Bulmer, „Theorizing Europeanization“ in Paolo Graziano a Maarten P. Vink, *Europeanization: New Research Agenda* (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2008): 55-57.

⁴² Claudio Radaelli, „How does Europeanization Produce Domestic Policy Change?“, *Comparative Political Studies* 30, č. 5 (1997): 553-75.

⁴³ Peter A. Hall and Rosemary C. R. Taylor, „Political Science and the Three New Institutionalisms“ in *Political Studies* 44, č. 5 (1996): 945-46.

⁴⁴ Douglas C. North, „A Transaction Cost of Politics“, *Journal of Theoretical Politics* 2, č. 4 (1990): 3.

⁴⁵ Dyrhaug, *EU Railway Policy-Making*, 7-9.

⁴⁶ Mark A. Pollack, „Rational Choice and EU Politics“, in Knud Erik Jørgensen, Mark Pollack, Ben Rosamond (eds.), *Handbook of European Union Politics* (London: SAGE Publications, 2006): 32.

rozpracoval Fritz Scharpf a převedl jej do teorie her. Pomocí této teorie vysvětluje odlišná řešení hospodářské krize v západní Evropě.⁴⁷

Racionální institucionalismus však v praxi naráží na limity, které není schopen obstojně vysvětlit.⁴⁸ Karl Magnus Johanson a Tapio Raunio tvrdí, že preference a možnosti výběru jsou vymezeny rámcem, který je historicky determinován.⁴⁹

Historický institucionalismus chápe instituce velice široce. Počítá do něj formální národní a nadnárodní instituce, soubory norem, byrokratickou kulturu, ale i neformální normy. Historický institucionalismus zdůrazňuje roli času a načasování v politickém procesu. Badatelé vnímají historický vývoj závislý na předchozích vzorech (*path dependence*), který však rozdělují zlomové okamžiky (*critical junctures*), jejichž dlouhodobý dopad je předem neznámý a těžko odhadnutelný.⁵⁰

Nabízí se kombinace racionálního institucionalismu s historickým, protože se vhodně doplňují a vzájemně si vykrývají svoje slabá místa.⁵¹ Síla historického institucionalismu spočívá v zaměření na *path dependence* a institucionální stabilitu, což je klíčový faktor pro vysvětlení, které politické možnosti jsou preferovány před ostatními.⁵² Historický institucionalismus dokáže lépe vysvětlit, proč ke změně nedochází. Naopak racionální institucionalismus lépe zachycuje proces samotné změny, zvláště pokud je náhlá.⁵³

Klíčovou studií *path dependence*, ze které vycházeli jak politologové, tak i ekonomičtí historikové a geografové, je článek Paula Davida o vývoji QWERTY klávesnice a zakonzervování jejího nevhodného uspořádání, na němž vysvětluje princip

⁴⁷ Na příkladu čtyř evropských zemí (Německo, Rakousko, Švédsko a Velká Británie) přibližuje možnosti, ze kterých mohli voliči, vlády a odborové organizace vybírat – udržení pracovních míst, cenová stabilita či růst mezd. Nebylo však možné dosáhnout všech cílů najednou. Rozdílné institucionální nastavení (politické priority vlád, síla a jednota odborů) v jednotlivých zemích vedlo ke čtyřem různým výsledkům. Fritz W. Scharpf, *Games real actors play: actor-centered institutionalism in policy research* (Boulder: Westview Press, 1997): 3-5.

⁴⁸ V návaznosti na předchozí Scharpfův příklad je možné argumentovat tím, že v případě Německa je zřejmé, že v důsledku zkušeností s meziválečnou hyperinflací, bude primárním cílem cenová stabilita. Racionální institucionalismus však není schopen tuto prioritu danou historickou zkušeností vysvětlit.

⁴⁹ Karl Magnus Johanson a Tapio Raunio, „Regulating Europarties Cross-Party Coalition on Incomplete Contracts“, *Party Politics* 11, č. 3 (2005): 518.

⁵⁰ Hall a Taylor, „Political Science and the Three New Institutionalisms“, 941-42.

⁵¹ Dyrhaage, *EU Railway Policy-Making* 10-11.

⁵² Johanson a Raunio, „Regulating Europarties Cross-Party Coalition“, 518.

⁵³ Berthold Rittberger a Jeffrey Stacey, „Conclusion: Stepping Out of the Shadow of History Making Integration“, *Journal of European Public Policy* 10, č. 6 (2003): 1021.

lock-in.⁵⁴ Ačkoliv na trhu existuje varianta, která se jeví jako efektivnější, nemá dostatečnou sílu se prosadit. Písaři nejsou ochotni se přeučovat na systém, který není nikde používán. Tím dochází k zakonzervování nevýhodného stavu. Tento stav se tak stává stabilním a neměnným. K *path dependence* mají sklony zejména odvětví, v nichž figurují vysoké fixní náklady a technická provázanost. Železniční doprava je právě jedním z takových odvětví a zaujala také výzkumné pracovníky, kteří zkoumali okolnosti vzniku standardního rozchodu kolejí⁵⁵ či komparativní nevýhody železniční dopravy v Británii vzniklé prvotním výběrem nevhodné technologie.⁵⁶

Brian W. Arthur shrnul dosavadní poznání o *path dependence* v ekonomii. Vymezil čtyři hlavní parametry, při jejichž splnění bude mít odvětví tendenci k *path dependence*. Mezi tyto parametry řadí a) vysoké vstupní či fixní náklady (s vysokým využitím se jednotková cena snižuje), b) učební efekt (tendence prohlubovat a zdokonalovat již vyvinuté), c) koordinační efekt (čím víc lidí službu využívá, tím je efektivnější) a d) přízpůsobivá očekávání (princip sebenaplňujícího se proroctví).⁵⁷

Paul Pierson přenesl tyto definice *path dependence* z oblasti historické ekonomie a hospodářské geografie a aplikoval ji na poli politických věd a vývoje institucí. Pierson netvrdí, že *path dependence* je nevratný krok, jen se s postupem času od poslední změny zvyšují transakční náklady na další změnu, tudíž se v závislosti na čase pravděpodobnost změny snižuje.⁵⁸ Margaret Levi *path dependence* přirovnává ke stromu plného větví. Pokud se člověk rozhodne šplhat po své větvi nahoru, je malá

⁵⁴ První psací stroje trpěly tím, že písař neviděl na popisovaný papír a zároveň se stroje rychle opotřebovávaly, protože nejčastěji používaná písmena byla u sebe. Nový psací stroj z 80. let 19. století sice oba problémy řešil, avšak nebyl tak efektivní jako ostatní, které byly vyvinuty o několik let později, avšak stále v době ještě nevyvinutého trhu. Výrobce psacího stroje záhy po uvedení na trh tento typ již v 90. letech označil jako univerzální. Navíc se v tomto živelném období začalo používat rychlejší psaní deseti prsty, které bylo přizpůsobeno právě na QWERTY klávesnici. Čím více písařů ovládalo psaní deseti, tím více zaměstnavatelů přejímalo tento systém, protože to bylo levnější než přeškolení personál. Načež stejně reagovali i výrobci a došlo ke standardizaci klávesnic psacích strojů. Již od počátku byly vyvíjeny efektivnější typy klávesnic, z nichž nejbliže k nahrazení typu QWERTY byla tzv. Dvorakova zjednodušená klávesnice ze 30. let 20. století. Během druhé světové války ji testovalo americké námořnictvo. Náklady na přecvičení pracovníků by se vrátily po pouhých deseti dnech práce, protože umožňovala psát o dvacet až čtyřicet procent rychleji. Přesto nebyla nikdy významněji rozšířena. Paul A. David, „Clio and the Economics of QWERTY“, *The American Economic Review* 75, č. 2 (květen 1985): 332-37.

⁵⁵ Douglas J. Puffert, „Path Dependence in Spatial Networks: The Standardization of Railway Track Gauge“, *Explorations in Economic History* 39 (2002): 282–314.

⁵⁶ Peter Scott, „Path Dependence and Britain's “Coal Wagon Problem”“, *Explorations in Economic History* 38 (2001): 366–385.

⁵⁷ Brian W. Arthur, *Increasing Returns and Path Dependence in Economy* (Ann Arbor: University of Michigan Press, 1994): 112.

pravděpodobnost výběru jiné větve. Asociace se stromem také odkazuje na další předpoklad historických institucionalistů, kterým je široká možnost dopadů a jejich nepředvídatelnost.⁵⁹

V posledních deseti letech se výzkum zejména v hospodářské geografii ubírá odlišným směrem. Nejvýznamnější odlišnost spočívá v odmítnutí principu *lock-in* – zablokování či ustrnutí vývoje, ze kterého je možné se vymanit pouze významnou vnější změnou. Takový stav je podle nich dosažitelný pouze ve vysloveně technických záležitostech, ale nelze jej uplatnit pro ekonomicko-geografické či politické potřeby, ve kterých dochází k trvalému vývoji a instituce se postupně reformují.⁶⁰ Z této teorie vychází například kolektiv autorů při výzkumu europeizace železničního prostředí na Ukrajině.⁶¹

Koncept *path dependence* jako celku byl podroben poměrně ostré kritice od ekonomů prosazujících teorii racionální volby. Ti tvrdí, že může existovat pouze *path dependence* ve smyslu geografickém (klastrování), které je výhodné pro všechny aktéry, například postupnou koncentrací jednoho druhu průmyslu do regionu. Pokud *path dependent* proces je pro aktéry nevýhodný, tak ho jednoduše zruší.⁶² Tomuto tvrzení oponuje Douglas North, který tvrdí, že politika má větší tendenci k neefektivnímu chování než byznys z důvodu, že ekonomický prospěch nemusí být nutně primárním cílem.⁶³

1.3 Aplikace na zkoumaný příklad

Hlavním konceptem, který práce následuje, je europeizace. Z pohledu metodologického se nejedná o pouhé přenesení evropské legislativy na národní úroveň a její dopady, ale hlavně o proměnu domácí politiky jako celku. Z pohledu tradičního tříúrovňového výzkumu politiky, je hlavní pozornost určena politickému procesu ve

⁵⁸ Paul Pierson, *Politics in time: history, institutions, and social analysis* (Princeton: Princeton University Press, 2004): 21.

⁵⁹ Margaret Levi, „A Model, a Method, and a Map: Rational Choice in Comparative and Historical Analysis“, in Mark I. Lichbach a Alan S. Zuckerman (eds.), *Comparative Politics: Rationality, Culture and Structure* (Cambridge: Cambridge University Press, 1997): 19-41.

⁶⁰ Ron Martin, „Roepke Lecture in Economic Geography—Rethinking Regional Path Dependence: Beyond Lock-in to Evolution“, *Economic Geography* 86, č. 1 (2010): 1-27.

⁶¹ Kateryna Grushevska, Theo Notteboom a Andrii Shkliar, „Institutional rail reform: The case of Ukrainian Railways“, *Transport Policy* 46 (2016): 7–19.

⁶² S. J. Liebowitz a Stephen E. Margolis, „Path Dependence, Lock-In and History“, *Journal of Law, Economics and Organization* 11, č. 1 (1995): 207.

⁶³ Douglas North, „A Transaction Cost of Politics“, *Journal of Theoretical Politics* 2, č. 4 (1990): 362.

smyslu *policy*. Europeizace je zkoumána pomocí kombinace racionálního a historického institucionalismu. Analýza je zaměřena na čtyři relevantní aktéry – výkonná státní moc, krajské samosprávy, státního dopravce (České dráhy) a soukromé dopravce. Základy společné dopravní politiky v železniční dopravě byly položeny v 90. letech a na přelomu tisíciletí, tudíž státy střední Evropy nedisponovaly přímým vlivem na její tvorbu. Vzhledem k této skutečnosti je v práci analyzováno, jakým způsobem Evropská unie ovlivnila Českou republiku, nikoliv naopak. Otázka vlivu České republiky na evropskou politiku však zůstává otevřená pro budoucí výzkum. Do budoucna se nabízí analýza zájmů České republiky vůči čtvrtému železničnímu balíčku.

Cílem práce je vyzkoumat vliv Evropské unie na české železniční prostředí, které se společně s celou ekonomikou transformovalo z centrálně plánovaného na tržní. Evropská unie vstupuje do tohoto procesu jako další aktér. Práce by měla odpovědět, zdali a jakým způsobem Evropská unie ovlivnila české železniční prostředí a zdali došlo k vytvoření železničního trhu, jakožto hlavního cíle reformy. Případně jaké byly jiné zdroje europeizačního vlivu. Železniční trh má určitá specifika, proto je jeho analýze věnován v práci prostor. Výzkum je zaměřen na postoje a vývoj aktérů. Práce by měla vyzkoumat změnu jejich síly, jestli došlo k posílení reformních aktérů v železničním odvětví po vstupu České republiky do Evropské unie, jak naznačují teorie.

Práce vychází z metodologických přístupů Christopa Knilla a Dirka Lehmkuhla, kteří analyzovali europeizaci environmentální, silniční a železniční politiky. Pro výzkum změn v železniční dopravě pokládali za nejvhodnější výzkum pomocí socializace domácích aktérů. Železniční politiku vnímali jako nejméně regulovanou, a proto se zdála být vhodná pro použití zkoumání procesu rámování, v němž Evropská unie určuje minimální politický rámec a přibližné cíle. Evropská unie se snaží přesvědčit různé národní aktéry k přijetí těchto cílů za své. Článek byl napsán v roce 2002 a odrážel tehdejší situaci v dopravní politice. Od té doby prošla železniční politika poměrně dynamickým vývojem. Proto je práce analyzována pomocí principu proměny národních aktérů. Knill a Lehmkuhl dospěli k závěru, že Evropská unie svými legislativními kroky přeskupila sílu aktérů a posílila národní aktéry podporující liberalizaci odvětví novými příležitostmi. Ačkoliv stále zůstávají některá témata železniční dopravy v oblasti měkkého práva, je o to přínosnější zkoumat, jaká je účinnost měkkého práva v železniční politice. Metoda rámování se v současnosti jeví

jako nejuplatnitelnější v regionální dopravě, v níž nemá Evropská unie v současnosti žádné významné regulační nástroje.

Aktéři byli vymezeni na základě analýzy různých zájmů uvnitř politického procesu. Následovné rozdělení aktérů je volně inspirováno přístupy popsány v knize Adrienne Héritier.⁶⁴

- (1) Prvním aktérem je výkonná moc reprezentována vládou. Cílem státu je na vlastním území mít efektivní dopravní obslužnost, která pomáhá naplňovat cíle politik zaměstnanosti či regionální soudržnosti. V jeho vlastním zájmu je podporovat finančně udržitelné dopravní odvětví. Vláda je zodpovědná za implementaci evropské legislativy, která prosazuje postupné otevírání trhu konkurenci. Nová situace zvyšuje nároky na regulační aktivity státu. Autor je si vědom potenciálního rozdílu priorit mezi pravicovými a levicovými vládami, nicméně po vstupu České republiky do Evropské unie panuje obecná shoda na základních cílech.
- (2) Krajské samosprávy jsou druhým aktérem. Mezi jejich pravomoci patří organizace regionální dopravy, na kterou mají vyčleněné omezené prostředky z krajského a státního rozpočtu. V tomto ohledu je pro kraje důležité dojednat co nejvýhodnější podmínky s ostatními aktéry. Kraje zároveň sledují vlastní politické cíle.
- (3) Třetím aktérem je dominantní železniční dopravce, v případě České republiky jím jsou České dráhy. Evropská politika má za cíl omezit roli dominantních dopravců vstupem konkurence. Takový proces je však pro dopravce nevýhodný a lze očekávat, že se bude konkurenčnímu prostředí bránit. V Českých drahách disponují velkým vlivem odborové organizace, které mohou svou silou vyvolat potřebný politický tlak.
- (4) Posledním zkoumaným aktérem jsou soukromí dopravci. Zpravidla se jedná o firmy podnikající v příbuzném oboru, a které se snaží proniknout na železniční trh. Jejich zájmy jsou opačné od preferencí dominantního dopravce. Usilují o co nejrychlejší liberalizaci železniční dopravy a snaží se získat podíl na trhu na úkor dominantního dopravce.

⁶⁴ Adrienne Héritier et al., *Differential Europe: The European Union Impact on National Policymaking* (Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, 2001).

Racionální institucionalismus předpokládá, že aktéři jednají vždy racionálně pro maximalizaci zisku nebo minimalizaci ztrát. Kritici z řad historických institucionalistů namítají, že existují historicky definované preference, které se projevují především v oblastech s vysokými fixními náklady. Železniční doprava je typickým odvětvím, které má tendenci k *path dependence*. Proto i v práci je použita analýza prostřednictvím těchto dvou institucionalismů.

Ke zkoumání aktérů je použita zejména analýza obsahu. Analyzovány jsou primární dokumenty vydané evropskými institucemi i národními aktéry. Práce se opírá o množství sekundární literatury, ačkoliv v českém prostředí je dostupná literatura poměrně roztržštěná mezi různé obory zkoumání. Práce má za cíl tyto ekonomické, geografické a politologické příspěvky začlenit do jednoho textu a utvořit nový pohled na české železniční odvětví. V omezené míře je použit denní tisk, ve kterém se nejvíce vyjadřují aktéři ze zájmových skupin – dopravci, odboráři atp. Tisk také slouží k pokrytí nejnovějších událostí, které nejsou ještě jinak zpracovány.

2 Evropská železniční reforma v kontextu liberalizace sít'ových odvětví

Sít'ová odvětví (*network industries*) je možné rozdělit do čtyř hlavních kategorií: energetika, doprava, komunikace a vodárenství.⁶⁵ Vykazují množství společných znaků a podobnou tří úroňovou strukturu. Sestávají se z pasivní infrastruktury, která vykazuje vysoké fixní nevratné náklady a zároveň značné úspory z rozsahu, v železničním případě se jedná o trať a zabezpečovací zařízení. Druhou vrstvu představuje aktivní infrastruktura, která je taktéž finančně náročná, avšak v porovnání s pasivní infrastrukturou jsou investiční cykly kratší a vynaložené náklady mají určitou návratnost, do této kategorie patří například železniční vozy nebo nádraží. Poslední kategorií jsou samotné služby. Provozování služeb je nejméně náročné s ohledem na počáteční investice, a proto je vhodnější pro hospodářskou soutěž. Pokud by neexistovalo oddělení infrastruktury od služeb, dominantní dopravce či dodavatel by měl díky úsporám z rozsahu komparativní výhodu vůči novým firmám. Mezi další společné rysy tohoto odvětví patří tzv. sít'ový efekt neboli sít'ové externality. Čím je infrastruktura vytíženější, tím je efektivnější, tudíž i zde se projevují úspory z rozsahu. A v poslední řadě se jedná o dvoustranný trh, v němž jsou uspokojovány potřeby odlišných typů zákazníků (například domácnosti a průmyslové podniky), což může mít za následek diskriminační cenové podmínky vůči určitým skupinám. Státy se takovému stavu snaží předejít cenovou regulací. Regulace může být dále jedním z nástrojů, jak kontrolovat dominantní hráče na trhu a zároveň plnit i další politické cíle, například závazky veřejné služby.⁶⁶

Po dlouhodobém procesu znárodnování byla až do 80. let všechna sít'ová odvětví vedena jako státní monopoly. Takový způsob byl v poválečném období, v němž hrály státy v ekonomice klíčovou roli, vnímán jako nejefektivnější pro sít'ová odvětví. Následující tři argumenty podporující monopolistické uspořádání se objevovaly nejčastěji. Zaprvé, na sít'ová odvětví bylo nahlíženo jako na přirozené monopoly, neboť duplikace sítě jiným provozovatelem byla ekonomicky značně nevýhodná, tudíž

⁶⁵ Matthias Finger a Christian Jaag ve své knize rozdělují sít'ová odvětví následovně: komunikace (telekomunikace a částečně poštovní služby), energie (plynárenství a elektrická energetika), doprava (letecká, vodní, železniční, městská a částečně poštovní služby).

⁶⁶ Matthias Finger a Christian Jaag, „Introduction“, in Matthias Finger a Christian Jaag (eds.), *The Routledge Companion to Network Industries* (London: Routledge, 2015): 1-8.

v každém státě byl prostor pouze pro jeden integrovaný například železniční podnik. Druhý argument se zaměřoval hlavně na sociální aspekt. V prostředí, které by bylo vedeno čistě tržními principy, firmy by neměly žádný zájem poskytovat služby v odlehlých oblastech. Vlády sledovaly cíle územní soudržnosti a dotovaly nevýdělečné služby. Nejednalo se pouze o dopravní obslužnost, ale například také o výstavbu a údržbu vedení vysokého napětí. Třetí argument byl postaven především na politických základech. Síťová odvětví sloužila státním zájmům v krizových situacích, jakými jsou války nebo živelné katastrofy. Zároveň tyto podniky zaměstnávaly velké množství populace – voličů, a proto by krácení výhodných zaměstnaneckých smluv mohlo mít důsledky ve volbách. Vlády a klíčové státní podniky byly často přímo personálně provázány.⁶⁷ Pozitiva převažovala nad negativy až do 80. let. V této době průmyslové podniky, utápějící se v krizi, požadovaly snížení cen energií či dopravy, aby byly schopné konkurovat s výrobci z rozvíjejících se trhů. Zákazníci taktéž požadovali lepší služby za nižší cenu. Tehdejší političtí ekonomové došli k závěru, že páteří sítě jsou vhodné pro hospodářskou soutěž. Pro takový posun však bylo třeba vymyslet vhodný institucionálně-právní rámec, zavést tržní principy a zabránit tzv. křížovému financování, v němž výdělečné divize firmy dotují prodávající.⁶⁸

2.1 Reformy sítových odvětví

S nástupem nových pravicových vlád na přelomu 70. a 80. let se však situace poměrně rychle proměnila. Základy nové pravicové neoliberální politiky, mezi jejíž nejvýznamnější postavy se řadí americký prezident Ronald Reagan a britská premiérka Margaret Thatcherová, byly spatřovány v kontrole množství peněz v oběhu (monetarismus), snižování státních výdajů či poklesu daně z příjmu. Tyto kroky měly mít za následek menší roli státu v ekonomice. Volební program Konzervativní strany z roku 1979 však nepředpokládal masivní privatizaci, spíše postupný prodej vybraných podniků.⁶⁹ Oproti tomu zmiňoval liberalizaci autobusové dopravy. Stát se zbavil podílů v autobusových společnostech a ty poté soutěžily mezi sebou o dopravní výkony

⁶⁷ Damien Geradin, „Twenty Years of Liberalization of Network Industries in the European Union: Where Do We Go Now?“ (listopad 2006): 2-4. Dostupné na SSRN: <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.102139> (staženo 10. února 2016).

⁶⁸ Ibid., 4-9.

⁶⁹ David Marsh, „Privatization Under Mrs. Thatcher: A Review of the Literature“, *Public Administration* 69 (1991): 459-80.

v závazku veřejné služby. Právě tato liberalizace se stala vzorem pro pozdější britskou železniční reformu.⁷⁰

Hlavní vlna privatizace přišla na řadu ve druhé vládě Margaret Thatcherové, během níž došlo k privatizaci většiny podniků ve vlastnictví státu, například plynárenského průmyslu (*British Gas*) či telekomunikací (*British Telecom*). Tento krok byl však motivován spíše politickými než ekonomickými cíli, neboť bylo politicky průchodnější prodávat státní majetek než výrazněji krátit výdaje. Mezi hlavní cíle privatizace patřilo zejména snížení vlivu státu na chod ekonomiky, zvýšení efektivity hospodářství, snížení rozpočtového schodku, oslabení role odborů prostřednictvím rozdrobení podniků, ale také probuzení investičního zájmu mezi obyvatelstvem a z potenciálního úspěchu privatizace poté politicky těžit. Britský politický poradce a pozdější akademik David Marsh, ve svém hojně citovaném článku věnujícím se britské privatizaci, definuje tento termín široce: a) prodej státních firem, b) deregulace státních monopolů, c) kontraktování sociálních služeb do rukou soukromých firem, d) snížení výdajů v sociální oblasti a e) bytového fondu do rukou soukromníků.⁷¹ V diplomové práci je však použita definice švýcarských autorů Christiana Jaaga a Matthiase Fingera, kteří definují privatizaci jako přesun vlastnictví z národních do soukromých rukou. Oproti tomu liberalizace je proces, během něhož dochází k „opuštění [státem] vyhrazených oblastí a otevření trhů pro nové provozovatele“.⁷²

Oba procesy mohou a často probíhají společně. Na druhou stranu je třeba připomenout, že privatizace nemusí nutně znamenat liberalizaci odvětví. Privatizace *British Gas* nevedla přímo k liberalizaci plynárenského průmyslu. Trh s plynem se vyvinul až později, privatizace však umožnila snazší liberalizaci, nebyla však přímou příčinou. Může nastat i opačná situace, během níž dojde k liberalizaci, ale na novém trhu podnikají i firmy, jež jsou částečně či úplně ve státních rukou. To se týká například elektrické energie⁷³ a v určité míře také železniční dopravy. Z těchto důvodů jsou tyto dva termíny v práci přísně odlišovány.

⁷⁰ 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.

⁷¹ Marsh, „Privatization“, 462.

⁷² Jaag a Finger, *Network Industries*, 4.

⁷³ Michael G. Politt, „The role of policy in energy transitions: Lessons from the energy liberalisation era“, *Energy Policy* 50 (2012): 128–37.

Podle neoliberální ekonomické teorie by zavedení tržních mechanismů mělo vést k úspoře nákladů, snížení cen a vyšší úrovni služeb. Nicméně některá síťová odvětví stále plně liberalizována nejsou a to zejména z politických příčin. Francie představuje typický příklad země, která odmítá liberalizaci železniční dopravy jako celku, jak s ohledem sociální, environmentální či dopravně-politické aspekty. Francouzští činitelé například nechtějí oslabovat železniční dopravu intramodální konkurencí, protože hlavní konkurenci vidí v automobilové a letecké dopravě.⁷⁴ Studie zabývající se liberalizací distribuce elektrické energie z Evropy a Ameriky odhalují další příčinu politického odporu k liberalizaci. Jako klíčový problém se jeví skutečnost, že u nízko příjmových skupin došlo kvůli zrušení speciálních tarifů k růstu cen energií. Liberalizace energetického průmyslu na počátku 21. století probíhala v době rostoucích cen komodit, snižování dotací, ale také nedostatečného technologického pokroku, který by umožnil stlačit ceny dolů.⁷⁵ Navíc regulatorní selhání, která vedla k rozsáhlým výpadkům dodávek elektřiny v Kalifornii, dokumentují náročnost takového procesu a neochotu politiků ke změnám.⁷⁶

Britský historik Michael Politt, zabývající se liberalizací energetického sektoru, se ve své rozsáhlé studii snažil shrnout hlavní dopady této politiky. Dospěl k názoru, že liberalizace přináší vyšší efektivitu odvětví, o 5 % nižší finanční náročnost, je atraktivnější pro nový kapitál, vede k lepší dostupnosti a kvalitě služeb. Jak již bylo zmíněno, může mít negativní dopad v podobě vyšších cen služeb pro určité skupiny. Liberalizace však také nepřímo přispěla ke zlepšení ovzduší díky nahrazení uhlí zemním plynem. Paradoxně liberalizace znamenala poměrně velké úspory ve výzkumu (v přepočtu na počet patentů) a došlo v této oblasti k cílenější alokaci investic. Michael Politt však tvrdí, že právě technologický rozvoj je nejdůležitější součástí síťových odvětví. Ilustruje to na příkladu úsporné zářivky, jež ušetřila více finančních prostředků než celá liberalizace energetického sektoru.⁷⁷

⁷⁴ Emile Quinet, „France: Avoiding Competition“ in Jose A. Gomez-Ibanez a Gines De Rus (eds.), *Competition in the Railway Industry: An International Comparative Analysis* (Cheltenham: Edward Elgar, 2006): 81-111.

⁷⁵ Carlo V. Fiorio a Massimo Florio, „«Would you say that the price you pay for electricity is fair?» Consumers' satisfaction and utility reforms in the EU15“, *Energy Economics* 33 (2011): 178–187.

⁷⁶ John Besant-Jones, „Reforming power markets in developing countries: what have we learned?“ *Mining and Energy Board Discussion Paper 19, World Bank* (2006).

⁷⁷ Politt, „The role of policy in energy transitions“, 128-37.

Reformy síťových odvětví se významně liší rychlostí a vykonanými změnami. Právě nejrychleji se inovující části síťových odvětví vykázaly největší pokrok i směrem k cenám pro odběratele. Nástup nízkonákladových aerolinií s revolučním přístupem v tarifní politice umožnil levné a rychlé cestování po celé Evropě.⁷⁸ Analogicky, masivní rozvoj mobilních technologií a vysokorychlostního internetu měl pozitivní dopad na ceny služeb v telekomunikacích.⁷⁹

Pro funkční tržní prostředí je nutné splnit několik předpokladů. Například musí být atraktivní pro nově vstupující firmy, což znamená, že v něm nesmí dominantní dodavatel těžit z výhod zmíněných výše a zneužívat svého postavení na trhu. Na celý trh musí dohlížet a kontrolovat nezávislý regulátor. Michael Politt se svým kolegou Toorajem Jamasbem ve své studii doporučují statní podniky v energetickém sektoru privatizovat, nicméně neexistuje žádná povinnost tak učinit. K podmínce vertikální separace tito autoři přidávají i podmínku horizontální separace. V případě energetického sektoru se jedná o oddělení produkce elektrické energie od jejího prodeje a také například o prodej elektráren z rukou dominantního hráče do rukou konkurentů, aby mohlo dojít ke skutečnému otevření trhu.⁸⁰ Dopad liberalizace na zákazníka je nejlépe zmapován v energetickém sektoru. Nelze vyvodit jasný závěr, avšak v porovnání dostupných údajů se jeví, že liberalizace má pozitivní dopad na stabilitu dodávek a také na průměrné ceny pro odběratele.⁸¹

2.2 Specifika železniční dopravy

V předchozích odstavcích byla nastíněna základní charakteristika a postupy, které státy použily k reformě síťových odvětví včetně jejich pozitivních či negativních dopadů. Železniční doprava však vykazuje několik odlišností od ostatních síťových odvětví, v jejichž důsledku je nutný zvýšený dohled státu pomocí nezávislého regulátora. Nejvýznamnějším rozdílem oproti ostatním odvětvím je skutečnost, že použití infrastruktury je vázáno na přesně určený čas. Navíc jednotlivé vlaky navíc

⁷⁸ Guillaume Burghouwt a Jaap G. de Wit, „In the wake of liberalisation: long-term developments in the EU air transport market“, *Transport Policy* 43 (2015): 104-13.

⁷⁹ European Commission, „Market Functioning in Network Industries - Electronic Communications, Energy and Transport“, *Occasional Papers* 129 (únor 2013).

⁸⁰ Tooraj Jamasb a Michael Pollitt, „Electricity Market Reform in the European Union: Review of Progress toward Liberalization & Integration“, *The Energy Journal* 26 (2005): 11-41.

⁸¹ Michael G. Pollitt, „The role of policy in energy transitions: Lessons from the energy liberalisation era“, *Energy Policy* 50 (2012) 128-37.

nejedou stejnou rychlostí, což má vliv na úhrnnou kapacitu tratě. Ke skutečnému provozu je třeba mít přístup k pomocné infrastruktuře, kam je možné řadit depa nebo seřaďovací nádraží. Přidělování dopravní trasy při tvorbě jízdních řádů a operativní řešení problémů klade na správce infrastruktury poměrně velkou zodpovědnost. Vlády také mohou prostřednictvím výše poplatků za použití dopravní cesty regulovat poměr osobní a nákladní dopravy podle svých priorit.⁸²

Role státu v novém modelu je zejména regulatorní. Státy by měly prostřednictvím nezávislého regulátora kontrolovat chování jednotlivých aktérů, zejména správce infrastruktury, které může vykazovat známky diskriminačního přístupu. Tato diskriminace může nabývat různých hodnot. Například může být znemožněn přístup na železniční síť či k dalším nezbytným zařízením. Dále správce infrastruktury může investovat prostředky pouze do míst, kde podniká dominantní (státní) dopravec. Otázka tvorby jízdního řádu vyvolává debatu nejen o samotném přidělení trasy, ale také otázku jeho kvality, například zdali je vůbec taková trasa časově konkurenceschopná s ostatními dopravci či jinými druhy dopravy. V zemích, které v posledních letech upřednostnily neúplnou vertikální separaci, je také klíčová kontrola finančních toků v rámci takové společnosti s cílem zabránit křížovému financování. Státy také musí dbát na bezpečnostní standardy, neboť zejména nové soukromé společnosti mají tendenci na těchto záležitostech šetřit. Zájmem členských zemí je též technická harmonizace, národní železniční prostředí však mohou obsahovat různé překážky, které harmonizaci brání. Posledním a také nejnovějším tématem je ochrana práv cestujících, které je třeba ještě lépe definovat a poté se jich domáhat.⁸³

2.3 Železniční trh

Železniční trh může nabývat různých hodnot v závislosti na geografické poloze, institucionálnímu zakotvení či primárním účelu železnice. Zejména je třeba rozlišovat mezi dopravou nákladní, jež je obecně vnímána jako výdělečná a dopravou osobní, která ve většině případů výnosná není. Státy či nižší územní celky přispívají v různé míře na provoz nevýdělečných linek zejména v regionální a příměstské dopravě. Národní nastavení dopravní politiky může sledovat anglosaský model, který je hodně

⁸² Chris Nash, „The evolving global railway industry“, in Matthias Finger a Christian Jaag (eds.), *The Routledge Companion to Network Industries* (London: Routledge, 2015): 86.

zaměřen na efektivitu a snaží se minimalizovat finanční zapojení států. Oproti tomu kontinentální typ využívá dopravu jako nástroj domácí politiky k dosažení jiných sociálně-ekonomických cílů, typicky regionální soudržnost a zaměstnanost. Četnější spoje sice umožňují lepší dopravní dostupnost, ale zároveň obnášejí vyšší finanční zapojení států.⁸⁴ Tato odlišnost platí zejména v regionální dopravě. V dálkové dopravě převažuje snaha o finanční soběstačnost. Významná evropská centra mohou poskytovat dostatečné proudy cestujících, aby byly dálkové spoje ziskové. Každý stát však reguluje provoz na takových tratích po svém.

Nezávislý výzkum evropského železničního trhu se provádí zhruba posledních deset let. Akademici z berlínské Humboldtovy univerzity ve spolupráci s firmou IBM vyvinuli index, pomocí něž hodnotí míru liberalizace v evropských zemích. Aktuální vydání reflektuje situaci v roce 2011. Skládá se ze dvou hlavních částí: a) LEG – právní ukotvení liberalizovaného prostředí, b) ACCESS – skutečná náročnost pro nové společnosti vstoupit na trh. V čele tohoto indexu je dlouhodobě trojice zemí Švédsko, Velká Británie a Německo. Na opačném konci jsou státy jižní Evropy, Irsko či Francie. Je vhodné zmínit, že státy, které přistoupily v letech 2004 a 2007 dosahují spíše průměrných hodnot. Česká republika však dosahuje nejvyšších hodnot zemí ze středoevropského prostoru a celkově se v posledním vydání umístila na devátém místě.⁸⁵ IBM index definuje referenční rámec evropských států a jejich ochotu k budování železničního trhu. Právě na státy s extrémními hodnotami je v práci upřena největší pozornost.

Jak již bylo zmíněno, železniční doprava má určitá specifika. Proto i hospodářská soutěž v železniční dopravě se liší od jiných odvětví. Mimo stále fakticky existujícího monopolního prostředí s dominantním dopravcem se v železniční dopravě vyvinuly tři hlavní typy, jakých může trh nabývat.

Nejstarší a nejtradičnější typ konkurence na železnici představuje soutěž vertikálně integrovaných společností, které spojují po rozdílných trasách dva stejné body. Tento systém se vyvinul již v 19. století během zlatého věku železnice a vedl k výstavbě víceméně rovnoběžných tratí. Na českém území bylo možno v minulosti

⁸³ Matthias Finger, „European rail policy and regulation“ in Matthias Finger a Christian Jaag (eds.), *The Routledge Companion to Network Industries* (London: Routledge, 2015): 217-18.

⁸⁴ Stevens, *European Railway Policy*, 1-5.

⁸⁵ IBM Global Services, *Summary of the Study Rail Liberalisation Index 2011* (Brussels: 2011).

pozorovat takovou koncesní soutěž při spojení Vídně s Pruskem či Saskem. Po zestátnění drah skončila konkurence dopravců a mnoho tratí ztratilo na významu či bylo přímo zrušeno.⁸⁶ V současnosti se tato soutěž vyskytuje hlavně v Severní Americe v nákladní dopravě a nejlépe je ilustrována v Kanadě na příkladu dvou železničních společností (*Canadian National* a *Canadian Pacific*), které spojují všechna hlavní kanadská centra a navzájem si konkurují.⁸⁷ V Evropě je možno pozorovat takovou soutěž v mnohem menším měřítku v osobní dopravě na vertikálně separované železnici ve Velké Británii. Cestující z Londýna si například pro cestu do Birminghamu může vybrat, zdali chce cestovat po *West Coast Main Line* nebo po *Chiltern Railway*. Provoz na každé z nich je zajišťován jiným dopravcem.

Druhým modelem je soutěž více dopravců na téže trati (*competition on the market* nebo také *open access*) v češtině uváděná jako konkurence na trhu. Takový stav je možno pokládat za cílový stav evropské liberalizace železniční dopravy. Nezávislý správce infrastruktury na základě objednávky dopravců přidělí trasy a neměl by žádného dopravce, při splnění zákonných požadavků, diskriminovat. Správce za provoz inkasuje poplatek, z něhož je infrastruktura v různé míře financována.⁸⁸ V současnosti se tento systém plně využívá v celoevropském měřítku v nákladní dopravě, která byla plně liberalizována druhým železničním balíčkem.

Cílem Komise je tento model implementovat i v osobní dopravě. Prozatím je osobní doprava liberalizována pouze v mezinárodní dopravě prostřednictvím třetího balíčku. Národní legislativy však mohou volnou soutěž umožňovat i ve vnitrostátní přepravě. Již delší dobu existují takové služby v omezené míře v Německu a Velké Británii především na trasách druhé kategorie. Na počátku současného desetiletí se však trend změnil a soukromí dopravci se rozhodli konkurovat státním drahám na hlavních tratích v Itálii, Německu, Rakousku, Švédsku, či právě v České republice, čemuž se práce podrobněji věnuje níže.

Open access vypadá pro národní vlády velmi lákavě, neboť v ideálním případě nepředstavuje výraznou finanční zátěž pro státní rozpočet. Navíc díky cenové válce mezi dopravci dochází ke snížení cen pro zákazníka. Dalším projevem vyšší hustota

⁸⁶ Martin Kvizda, *Ekonomické dějiny železniční sítě: mýty, omyly a iluze v hospodářské politice a path dependence železných drah* (Brno: Masarykova univerzita, 2006): 37-38.

⁸⁷ Zdeněk Tomeš, *Konkurence a výkonnost na evropských železnicích: Habilitační práce* (Brno: Masarykova univerzita, 2014): 23.

spojení v přepravních špičkách nebo vyšší kvalita služeb. Konkurence na trhu v osobní dopravě však není univerzálním lékem na problémy železnice, protože způsobuje další nežádoucí dopady. Z pohledu cestujícího se to týká zejména nepřenositelnosti cestovních dokladů mezi dopravci. Autoři studií, kteří se této problematice věnují, upozorňují na dlouhodobou nestálost takového systému, například na jedné trati není možné využívat úspor z rozsahu. Lze očekávat velkou fluktuaci dopravců, protože skutečná soutěž se v dlouhodobém měřítku může vyskytovat pouze na nejvytíženějších tratích. *Open access* může vyvolat také problémy na infrastruktuře, protože se proud cestujících rozloží na více vlaků s menší kapacitou, což vyvolává problémy s celkovou propustností tratí. Dalším negativním efektem je tzv. vyjídání rozinek (*cherry picking*), během nějž se dopravci zaměří pouze na tratě s nejvyšším počtem cestujících a primárně v časech nejvyšší poptávky.⁸⁹ Taková konkurence může v důsledku vést k oslabení provozu v sedlových obdobích a tím ohrozit celkovou síťovost železnice.

Důležitou otázkou ve vertikálně separovaném a konkurenčním modelu na trhu v osobní i nákladní dopravě je poplatek za použití dopravní cesty. Neexistuje však jediný model a pokrytí celkových nákladů na údržbu infrastruktury se liší. Například Švédsko vybírá poplatek pouze na úrovni mezních nákladů, který pokrývá pouze náklady na opotřebení tratě průjezdem vlaku. Oproti tomu ve Francii a Německu jsou poplatky na úrovni průměrných nákladů, jež zohledňují i náklady nejen na údržbu, ale i na modernizaci tratě.⁹⁰ Obecně je přijímán fakt, že nižší poplatky vedou k vyšší objednávce nových tras a také vstupu konkurenčních dopravců. Na druhou stranu, důsledkem růstu objemu přepravy se znovu objevuje problém s kapacitou. Navíc nízko nastavené poplatky nestačí pokrýt rostoucí výdaje do infrastruktury. Autoři zabývající se možnou konkurencí na nejvytíženější evropské vysokorychlostní trati mezi Paříží a Lyonem však zjistili, že vysoké poplatky mohou limitovat vstup konkurence, ale v tomto specifickém případě by byly vlaky ziskové i mimo přepravní špičky. Největší riziko autoři vidí v chování francouzských drah, které by pravděpodobně přistoupily k masivní cenové válce za účelem soukromého dopravce vytlačit z trasy.⁹¹

⁸⁸ Finger, „Governance of competition and performance in European railways“, 278-88.

⁸⁹ Daniel Johnson a Chris Nash, „Competition and the provision of rail passenger services: A simulation exercise“, *Journal of Rail Transport Planning & Management* 2 (2012): 14–16.

⁹⁰ Tomeš, *Konkurence a výkonnost na evropských železnicích*, 39.

⁹¹ Yves Crozet a Florian Chassagne, „Rail access charges in France: Beyond the opposition between competition and financing“, *Research in Transportation Economics* 39 (2013): 253.

Zatímco nákladní doprava v současnosti využívá konkurenci na trhu, v osobní dopravě mají stále silný vliv přímé zakázky dopravcům, nicméně i zde se situace začíná pomalu měnit. Komplikace spočívá v tom, že většina výkonů v osobní dopravě je ztrátová, proto není možné zavést plošně konkurenci na trhu. Důležitým nástrojem k zavedení tržních principů do osobní železniční dopravy je soutěž o trh (*competition for the market*). Objednatel dopravy, typicky ministerstvo dopravy nebo regionální rady, vyhlásí soutěž s určitými požadavky, do níž se mohou dopravci při splnění podmínek hlásit. Jedním z hlavních kritérií je i dotace či naopak poplatek za výhradní právo, za kterou dopravce bude provozovat objednaný objem služeb. Vítěz získává výhradní právo na vysoutěžené trasy, tzv. franšízy. Může však docházet k souběhu více franšíz obsluhujících jiný dopravní segment (například regionální a dálková doprava). Pro funkční systém nabídkového řízení je klíčové správné nastavení podmínek. Jedná se především o vozový park (vlastnictví a povinné standardy), četnost spojení, délka kontraktu či penalizace za neplnění podmínek smlouvy.⁹² Neexistuje ideální délka smlouvy, v každém nabídkovém řízení se tento parametr liší, avšak v průměru se uzavírají na dobu zhruba deseti let.⁹³

Existují dva typy nabídkového řízení. Prvním je systém tzv. brutto smluv (*gross-cost contracts*). Na dopravce se přenáší pouze nákladová rizika, proto musí správně odhadnout výši požadované dotace, protože jsou jediným příjmem dopravce, zatímco výnosy z jízdného jdou za objednatelem. Takový režim se jeví jako vhodný pro dotované služby v závazku veřejné služby, u nichž se neočekává ekonomický profit. Hlavní nevýhodou brutto smluv je velmi malý zájem dopravců na zlepšování služeb zákazníkům, protože dopravce negeneruje žádný zisk. Proto dochází k postupnému opouštění tohoto režimu směrem k netto smlouvám.⁹⁴

Netto smlouvy (*net-cost contracts*) jsou formou nabídkového řízení s jedním významným rozdílem oproti brutto smlouvám – dopravce nese na svoje bedra nejenom nákladová, ale též příjmová rizika. Po získání práva na přepravu dopravce hradí jak náklady, tak získává příjmy z jízdného. Netto smlouvy tudíž podporují dopravce ve

⁹² Department for Transport, „The Brown Review of the Rail Franchising Programme“, Cm 8526, https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/49453/cm-8526.pdf (staženo 10. ledna 2016): 5-12.

⁹³ Chris Nash, Jan-Eric Nilsson a Heike Link, „Comparing Three Models for Introduction of Competition into Railways“, *Journal of Transport Economics and Policy* 47 č. 2 (2013): 191-206.

⁹⁴ Gunnar Alexandersson, *The Accidental Deregulation: Essays on Reforms in the Swedish Bus and Railway Industries 1979-2009* (Stockholm: Stockholm School of Economics, 2010): 82.

snaze zvyšovat kvalitu či četnost spojení.⁹⁵ Oproti brutto smlouvám je obtížnější tarifní integrace. Jedná se o politicky komplikovaný problém jak přinutit různé dopravce spolupracovat a navzájem si uznávat jízdní doklady. Existuje více řešení s různou mírou integrace. Plnou míru integrace ilustruje německý model, v němž všichni dopravci musí akceptovat celostátní model Německých drah.⁹⁶ Důležité je také správné nastavení opatření v případě finančních problémů franšíz, kterému se blíže věnuje část věnovaná liberalizaci železniční dopravy ve Velké Británii.

Evropský model v nákladní dopravě je teoreticky dokončen zavedením konkurence na trhu. V osobní dopravě cílový stav liberalizované osobní dopravy by podle dlouhodobých vyjádření Evropské komise měl obsahovat blíže nespécifikovaný typ nabídkových řízení v kombinaci se soutěží na trhu. Takto vypadá v současnosti švédský trh. Tento plán však naráží na jedné straně na neochotu britské vlády rozšířit *open access* na úkor nabídkových řízení,⁹⁷ na druhé straně konzervativní státy preferují zadávat výkony ve formě závazku veřejné služby přímo dominantnímu dopravci. Oba tábory se společně obávají situace, v níž by nové komerční spoje odčerpaly cestující ze státem dotovaných vlaků. Státem objednané spoje by v důsledku byly ještě více prodělečné.⁹⁸

2.4 Evropské liberalizační úsilí v železniční dopravě

Většina akademických článků, které se věnují liberalizaci dopravy, berou současnou podobu liberalizace železniční dopravy jako fakt, se kterým přišly neoliberální vlády ve Velké Británii, či sociálně-demokratické ve Švédsku. Na základě jejich relativního úspěchu je Evropská komise přejala na evropskou úroveň a dále prostřednictvím svých legislativních pravomocí je šířila do dalších členských zemí Evropské unie. Avšak je třeba poznamenat, že vertikálně separovaný model, ve kterém je vlastník infrastruktury úplně oddělen od provozovatele služeb, je poměrně unikátní a

⁹⁵ Ibid., 182, 205.

⁹⁶ Tomáš Nigrin a Jiří Dujka, „Srovnání principů dopravní obslužnosti ve Spolkové republice Německo a v Rakousku“, in Martin Kvizda a Zdeněk Tomeš (eds.), *Standardy dopravní obslužnosti: centrální strategie vs. krajské priority* (Brno: Masarykova univerzita, 2014): 14-39.

⁹⁷ Department for Transport, „Competition in passenger rail services in Great Britain“, 17. června 2015 https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/446255/Passenger_rail_services_in_Great_Britain.pdf (staženo 30. ledna 2016).

⁹⁸ Paolo Beria et al., „A comparison of rail liberalisation levels across four European countries“, *Research in Transportation Economics* 36 (2012): 117-18.

geograficky omezený na oblast Evropy. Komparativní studie z oblastí energetiky⁹⁹ i železniční dopravy¹⁰⁰ tuto tezi potvrzují. Navíc ani v samotné Evropě nepanuje jednotný názor na způsob reformy. Nejpalčivějšími otázkami dodnes zůstává liberalizace vnitrostátní osobní dopravy a způsob reformy národního dopravce.¹⁰¹

Obecně je možné říci, že existují dva hlavní typy ekonomické integrace – pozitivní a negativní. Pozitivní integrace je chápána jako nastavení tržních pravidel pomocí nových legislativních nástrojů. Legislativa, zpravidla v podobě směrnic, je implementována členskými státy na národní úrovni. Například se může jednat o nové, přísnější požadavky v environmentální politice. Oproti tomu negativní integrace odstraňuje překážky, které zabraňovaly vůbec trhu vzniknout. To je právě případ politiky hospodářské soutěže či otázky monopolů v síťových odvětvích.¹⁰² Železniční doprava splňuje oba parametry, neboť z teoretického hlediska došlo k odstranění železničních monopolů a díky tomu může být zavedena hospodářská soutěž na železnici. Praktická zkušenost se však země od země liší. Pozitivní integrace na železnici probíhá formou nových železničních balíčků, které nastavují právní rámec novému tržnímu modelu a zaobírají se i dalšími otázkami, jakými jsou například práva spotřebitele v případě zpoždění.¹⁰³ Dlouhodobě se také pracuje na sjednocení technických norem pro železniční vozidla, zabezpečovací zařízení nebo strojvůdce.¹⁰⁴

2.4.1 Neúspěchy společné dopravní politiky

Společná dopravní politika byla součástí již zakládající Římské smlouvy podepsané v roce 1957. Stejně jako zemědělství, byla doprava vyčleněna do speciální kapitoly, neboť zakládající státy vnímaly tyto dvě politiky jako nevhodné pro standardní hospodářskou soutěž. Zatímco v zemědělské politice se jednalo především o potlačení nacionalistických tendencí členských států, v dopravní politice tento účel nebyl tak zřejmý. Nejasné znění této kapitoly vedlo k rozdílné interpretaci. Francie a Německo

⁹⁹ Michael Pollitt, „The arguments for and against ownership unbundling of energy transmission networks“, *Energy Policy* 36 (2008): 704–713.

¹⁰⁰ Jose A. Gomez-Ibanez a Gines De Rus (eds.), *Competition in the Railway Industry: An International Comparative Analysis* (Cheltenham: Edward Elgar, 2006).

¹⁰¹ V anglicky psané literatuře se používá pojem incumbent.

¹⁰² Robert Ladrech, *Europeanization and National Politics*, 179.

¹⁰³ Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě, 23. října 2007. *Úřední věstník Evropské unie*, L 315/14, 3. prosince 2007.

¹⁰⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES, kterou se mění a doplňuje směrnice Rady 95/18/ES o udělování licencí železničním podnikům, 26. února 2001. *Úřední věstník Evropské unie*, L 075, 15. března 2001.

uplatňovaly nejrigidnější možnou variantu a účinně blokovaly jakoukoliv integraci a plnění článků dopravní kapitoly.¹⁰⁵

Za zmínku však stojí fakt, že v prvních letech od podpisu smluv byl velký zájem na nastavení liberalizovaného rámce dopravy. Paradoxně hlavním zastáncem liberalizace dopravy na přelomu 50. a 60. let byly právě železniční společnosti, které se snažily narovnat trh v nákladní dopravě. Argumentovaly hlavně povinností železničních společností platit za použití dopravní cesty (železniční tratě), což tehdy v případě silniční dopravy neplatilo, neboť v současnosti široce využívaný nástroj platby mýtného se tehdy příliš nepoužíval.¹⁰⁶ Jako první záblesk nové legislativy je možné považovat memorandum lucemburského komisaře Lamberta Schause z roku 1961. Komise v něm, stejně jako v dalších svých dokumentech, navrhovala nástroje k odstranění překážek blokujících vznik dopravního trhu všech druhů dopravy, včetně vnitrostátní. Avšak tento i další podobné dokumenty Komise byly odloženy a Rada k nim nezaujala žádné stanovisko, čímž nikdy nemohly vstoupit v platnost.¹⁰⁷ O rok později navíc Rada schválila Nařízení 141/62, v němž vyjmula dopravu z pravidel Komise týkajících se hospodářské soutěže. Takový krok byl plně v souladu s francouzskou vizí kooperativní role dopravy. Do poloviny 80. let Evropské společenství přijalo několik legislativních návrhů, které měly umožnit soutěž v dopravě, avšak kvůli nezájmu většiny tehdejších států se ve skutečnosti příliš nezměnilo.¹⁰⁸

Určitou změnu vnímání společné dopravní politiky přineslo rozšíření Společenství o Velkou Británii. Společně s Nizozemskem se postavily do čela liberalizační koalice vůči tradičně intervenujícím státům – Německu, Francii a Itálii. V těchto zemích byl na železnici uplatňován protekcionistický model a silniční doprava byla omezována licencemi s důrazem na ochranu domácích dopravců. Naopak Velká Británie a Nizozemsko svou vnitrostátní silniční nákladní dopravu liberalizovaly a také v železniční dopravě patřily mezi nejaktivnější. Dopravci těchto států měly komparativní výhodu vůči svým konkurentům ze zemí, kde stát silně intervenoval, protože byly lépe připraveny pro otevření celoevropského trhu. Lze říci, že pozdější

¹⁰⁵ B. T. Bayliss, „Transport in the European Communities“, *Journal of Transport Economics and Policy* 13 (1979): 29.

¹⁰⁶ Dyrhaug, *EU Railway Policy-Making*, 32-33.

¹⁰⁷ Miroslav N. Jovanović, *The Economics of European Integration* (Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, 1997), 873.

¹⁰⁸ Dyrhaug, *EU Railway Policy-Making*, 33-36.

přijetí liberalizace dopravy jako oficiální evropské politiky bylo promítnutím vnitrostátních priorit na evropskou úroveň. Jednalo se o typický případ europeizace zespona nahoru.¹⁰⁹

Ani rozšíření použití hlasování kvalifikovanou většinou v Radě neznamenovalo výrazný posun. Státy stále prosazovaly bilaterální řešení otázek místo celoevropského rámce. Až rok 1985 se však stal zlomem díky dvěma zdánlivě nesouvisejícím událostem – vynesemím verdiktu Evropského soudního dvora, v žalobě týkající se neaktivity Rady ve společné dopravní politice a vydáním Bílé knihy o dokončení vnitřního trhu.

Evropský soudní dvůr vynesl v 70. a 80. letech několik rozhodnutí, které formovaly evropskou dopravní politiku, například zahrnutím námořní a letecké dopravy, které byly do těchto rozsudků z dopravní politiky vyčleněny. Komise v tomto období předložila celkem 16 návrhů, k nimž Rada nezaujala žádné stanovisko. Příklad 13/83 Parlament vs. Rada¹¹⁰ byl pozoruhodný nejenom tím, že prolomil nečinnost Rady v dopravní politice, ale také skutečností, že Parlament poprvé vznesl žalobu na nečinnost vůči Radě a soud dal Parlamentu zapravdu. Je na místě připomenout, že Evropský parlament měl do Maastrichtské smlouvy pouze nezávaznou konzultační pravomoc. Komise se v případě postavila, nikoliv překvapivě, na stranu Evropského parlamentu. Evropský soudní dvůr rozhodl, že Rada musí přijmout opatření ke stanovení podmínek, za nichž může dopravce – nerezident podnikat na území členského státu, tzv. kobotáž.¹¹¹

Tento verdikt byl velmi důležitý s ohledem na splnění jednoho z nejdůležitějších cílů Evropského společenství – dokončení společného trhu. V roce 1985 byla představena *Bílá kniha o dokončení vnitřního trhu*. Regulovaná doprava byla shledána jako jedna z několika nejzávažnějších překážek. Cesta ke skutečným krokům však byla velmi komplikovaná. Hlavní pozornost byla upřena na výkonově nejdůležitější silniční nákladní dopravu. Skutečné liberalizace se v období dokončování společného trhu

¹⁰⁹ 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.

¹¹⁰ 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).

¹¹¹ Iva Kocijan, „Revisiting the Formative Years of European Transport Policy“, *Zbornik PFZ 59* (2009): 537-39.

dočkala právě ona po stupňujícím se tlaku v roce 1992, celých sedm let od vynesení rozsudku.¹¹²

Zároveň v této době již převážilo anglosaské pojetí dopravní politiky. Ačkoliv jádro koalice spočívalo pouze ve Velké Británii a Nizozemsku, opoziční státy též nepředstavovaly v této době silnou homogenní skupinu. Rozhodnutí soudního dvoru přesvědčilo Německo o nutnosti dopravní odvětví reformovat. Navíc byly přítomny zájmy členských států na liberalizaci dopravy v automobilové (Belgie), letecké (Irsko, částečně Německo) či námořní (Dánsko, Řecko). V železniční dopravě byla opozice liberalizaci nejsilnější, v čele s Francií. Shoda na méně politicky ožehavých druzích dopravy umožnila vznik liberalizovaného dopravního trhu. U železnice musel být zvolen gradualistický přístup.¹¹³

2.4.2 Hledání inspirace pro vhodný model

První evropská železniční reforma proběhla ve Švédsku na přelomu 80. a 90. let. Cílem reformy bylo především stabilizovat finanční situaci Švédských drah (*Statens Järnvägar*, SJ), která se nezlepšovala ani po strukturálních úpravách odvětví, například převedení regionální dopravy pod správu regionů. V roce 1988 došlo k úplné vertikální separaci, nově vzniklý správce infrastruktury *Banverket* přejal finanční závazky drah, čímž došlo k faktickému oddlužení dopravce. Podobně důležitým cílem bylo také zvýšení atraktivity a efektivity železniční dopravy pomocí konkurence. Jen o rok později po uskutečnění vertikální separace proběhla první veřejná soutěž pomocí výběrového řízení v regionální dopravě prostřednictvím výše popsanych brutto smluv, v níž vítězný dopravce získal právo provozovat dopravu po dobu tří až pěti let. O několik let později se rozběhla i liberalizace dálkové dopravy pomocí soutěží, tentokrát však pomocí netto smluv.¹¹⁴

Liberalizace v nákladní dopravě byla mnohem spontánnější a vedena požadavky zezdola. Švédská těžební společnost LKAB se v roce 1991 rozhodla, že nebude k dopravě železné rudy do přístavu v Narviku využívat Švédské dráhy, ale zajistí si ji

¹¹² Petr Fiala a Markéta Pitrová, *Evropská unie* (Brno: Centrum pro studium demokracie, 2009), 434-38, 490.

¹¹³ Handley Stevens, *Transport Policy in the European Union* (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2003), 200-3.

vlastními silami. Požádala nově vzniklého správce železniční infrastruktury o přidělení trasy a žádosti bylo vyhověno, ačkoliv žádná tehdejší legislativa takové právo nezaručovala. Liberalizace nákladní dopravy byla uzákoněna až v roce 1996. Pozice správce infrastruktury byla ještě více posilována. Například získal pravomoc tvorby jízdního řádu, aby byla nastavena pravidla rovné hospodářské soutěže a nedocházelo k diskriminaci žádného dopravce. Švédský model se stal vzorovým příkladem pro evropskou železniční politiku.¹¹⁵

Britský případ sleduje především úspory peněz z veřejných rozpočtů. Liberalizace železniční dopravy měla vzor v předchozí privatizaci a liberalizaci autobusové dopravy. Britská konzervativní vláda, prosazující neoliberální politiku, dlouhodobě plánovala privatizaci britských drah. Nicméně se obávala, že v době privatizací úspěšných podniků z telekomunikací, plynárenství a dalších, by o nákup akcií drah byl velmi malý zájem.¹¹⁶ Proto k privatizaci došlo až v 90. letech poměrně dlouho po skončení hlavní vlny. Britské dráhy byly rozděleny na správce infrastruktury (*Railtrack*), 25 geograficky definovaných dopravních společností a také na firmu, jež měla ve vlastnictví vozový park dostupný pro dopravce. Dominantní dopravce přestal existovat. Zatímco mezi lety 1996 a 1998 získalo všech 25 dopravních společností ve veřejných soutěžích nového provozovatele, *Railtrack* byl privatizován přímo na burze.¹¹⁷

Tvůrci nového systému předpokládali, že firma bude díky příjmům z poplatků za použití dopravní cesty zisková, nicméně se takový předpoklad vůbec nepotvrdil. *Railtrack* trpěl již od svého vzniku na nedostatečný příjem z poplatků a neúměrně prodražující se investiční projekty. Finanční deficity vedly k nedostatečné údržbě tratí. Špatná údržba měla za cíl několik vážných nehod s oběťmi na životech. Nejznámější tragická nehoda u Hatfieldu v roce 2000 vyvolala bouřlivé reakce v celém odvětví. Strach z další nehody vedl k rychlostním omezením a skutečné paralýze železniční

¹¹⁴ Gunnar Alexanderson 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.

¹¹⁵ Gunnar Alexandersson a Konstantinos Rigas, „Rail liberalisation in Sweden: Policy development in a European context“, *Research in Transportation Business & Management* 6 (2013): 89-90.

¹¹⁶ 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.

dopravy. Mnoho dopravců se dostalo do finančních potíží kvůli výpadkům příjmů z jízdného, pro které vláda zajistila kompenzační mechanismy. Nová labouristická vláda dlouho s razantními opatřeními neotálela a na *Railtrack* uvalila nucenou správu a firma poté zanikla. Cílem současné, státem řízené, společnosti spravující železniční infrastrukturu *Network Rail* již není tvorba zisku. V následujících letech od havárií se britská vláda zaměřila na investice do bezpečnosti a železniční infrastruktury, což vedlo k uklidnění situace, ale také mnohem vyšší participaci státu v odvětví.¹¹⁸

Britská železniční reforma je na rozdíl od švédské dodnes plná emocí o správnosti vybraného postupu. Zevrubná vládní analýza, zhodnocující 15 let po privatizaci železnice, podporuje liberalizaci železniční dopravy a vidí v nabídkových řízeních budoucnost osobní dopravy. Největší úspěchy vidí v růstu počtu cestujících a navrácení finanční stability dopravců, což byl problém, který ohrožoval celý britský liberalizovaný model v jeho základech. Původně ve Velké Británii nesli veškeré břemeno rizik dopravci. Po sérii finančních problémů způsobených Hatfieldskou nehodou a následnými rekonstrukčními pracemi, které výrazně omezovaly provoz, a tudíž i příjmy z jízdného, byla nastavena kompenzační opatření v případě výpadku tržeb. Franšízanti nové příležitosti začali zneužívat a v nabídkových řízeních podávali nabídky vůbec neodpovídající situaci na trhu, neboť stát garantoval spoluúcast v případě finančních problémů. Proto se krytí příjmových rizik nově váže výhradně na makroekonomické ukazatele.¹¹⁹ Kritici namítají, že sice počet cestujících v post-privatizační době vzrostl, ale původní klíčový argument – úspora nákladů – se minula účinkem, neboť náklady na jednoho cestujícího i přes vyšší počet přepravených cestujících vzrostly. Důležitým argumentem proti stávajícímu systému je také růst cen hlavně v období dopravních špiček.¹²⁰ I přes problémy s nevydařenou a anulovanou

¹¹⁷ 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.

¹¹⁸ Stephen Gibson, „Incentivising operational performance on the UK rail infrastructure since 1996“, *Utilities Policy* 13, č. 3 (září 2005): 225–9.

¹¹⁹ Department for Transport, „The Brown Review of the Rail Franchising Programme“, Cm 8526, https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/49453/cm-8526.pdf (staženo 10. ledna 2016): 25-36.

¹²⁰ Andrew Bowman, „An illusion of success: The consequences of British rail privatisation“, *Accounting Forum* 36, č. 1 (2015): 51-63.

soutěží na klíčové magistrále *West Coast Mainline* britská vláda v současnosti plánuje pouze kosmetické změny systému.¹²¹

Švédský a britský model hrál klíčovou roli v přemýšlení Evropské komise ohledně železničních reforem. Řešení, které v současnosti Komise prosazuje jako vhodný evropský model, je založeno na kombinaci legislativních principů švédské reformy z konce 80. let a tržních principů britských změn z 90. let. Zjednodušeně řečeno, švédská teorie a britská praktická zkušenost přiměly Komisi k uskutečnění celoevropské politiky. V praxi to znamená úplnou vertikální separaci s nabídkovými řízeními na poskytování služeb v osobní dopravě a plnou konkurencí v nákladní dopravě. K takovému cíli měla sloužit metoda velkého třesku, během něž by došlo k plné liberalizaci nákladní i osobní dopravy. Meziinstitucionální vyjednávání však ukázala, že mezi členskými státy není pro takový krok dostatečná podpora v Radě. Komise tuto skutečnost vzala na vědomí, a proto bylo znění tří železničních balíčků, které jsou analyzovány níže, upraveno tak, aby byly balíčky průchodné v Radě.¹²²

2.4.3 Bílé knihy jako odrazový můstek společné politiky

Tato podkapitola se věnuje klíčovým dokumentům vydávaných Evropskou komisí – Bílým knihám. Bílé knihy upozorňují na problémy, které Komise vnímá jako nejzávažnější a nutné k řešení na evropské úrovni. Tyto dokumenty také slouží k formulaci vlastních priorit Komise a lze z nich vyčíst další uvažované směřování politik. Komparace se skutečně schválenými závaznými legislativními předpisy slouží jako náhled mezi představami Komise, podporovanými Evropským parlamentem, a Rady. Pro potřeby této práce se jeví jako vhodná analýza rozdílné implementace tvrdého a měkkého práva. Na příkladu České republiky je poté nastíněna účinnost těchto nezávazných opatření na českou železniční politiku. Je třeba však připomenout, že většina opatření se stala v průběhu let závaznými. Bílé knihy také ilustrují proměnu priorit v dopravní politice v průběhu času.

Bílá kniha: budoucí vývoj společné dopravní politiky z roku 1992 je zaměřena na otevírání dopravního odvětví. Důraz je mimo jiné kladen na rozvoj dopravní

¹²¹ Department for Transport, „The Brown Review of the Rail Franchising Programme“, Cm 8526, https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/49453/cm-8526.pdf (staženo 10. ledna 2016): 8-10.

¹²² Dyrhaug, *EU Railway Policy-Making*, 53-72.

infrastruktury s ohledem na nedostatečná přeshraniční spojení v západní Evropě a také potenciální komplikace s otevírajícími se trhy ve střední a východní Evropě. V železniční dopravě byly priority zaměřeny na rozvoj vysokorychlostních tratí a také na vstup nových aktérů do nákladní dopravy na základě rovného přístupu. Rozvoj železniční dopravy byl chápán jako důležitý hlavně v oblasti ochrany životního prostředí. Jinak však železniční doprava nebyla výrazněji upřednostněna vůči ostatním způsobům dopravy.¹²³

Velmi kritický postoj k tehdejšímu stavu železnice zaujímala *Bílá kniha: Strategie pro obnovu veřejné železniční dopravy* z roku 1996. Upozorňovala, že pokud se nezmění přístup států k železniční dopravě, tak by se její podíl v osobní i nákladní dopravě mohl stát marginálním. Vyzývala k ozdravení železničních společností a zavedení tržních principů do nákladní i osobní dopravy. Důležitým aspektem k řešení bylo také zlepšení státem dotovaných spojení, které trpěly nespolehlivostí a špatnou kvalitou služeb, u nichž mělo dojít k větší transparentnosti financování. Již v této Bílé knize se doporučovala u takových spojů nabídková řízení, která měla cílit na a vyšší kvalitu služeb i finanční stabilitu.¹²⁴ Návrhy tohoto dokumentu se z větší části postupně promítly v prvním, druhém a třetím železničním balíčku.

Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout vypracovaná Evropskou komisí v roce 2001 se věnovala všem druhům dopravy. Největší prostor byl však věnován železniční dopravě z důvodu důrazu na její ekologičnost a také proto, že silniční i letecká doprava již byly liberalizovány. Pro snížení negativních externalit ze stále rostoucí automobilové dopravy se železnice jevila jako nejvhodnější alternativa, hlavním cílem bylo převést dopravu na železnici i za cenu regulace silniční nákladní dopravy. Komise zdůrazňovala potřebu revoluce v železniční dopravě, což se týkalo odstranění technických překážek či přezaměstnanosti a akceptování tržních principů, bez nichž nebylo možné uvažovat o přesunu výkonů na železnici. Poprvé se v dokumentu zmínilo zavedení práv pro cestující. Podíl železniční dopravy na celkovém objemu se měl zvýšit ze 6 % na 10 % v osobní dopravě a z 8 % na 15 % v dopravě nákladní, čemuž mělo napomoci spravedlivější zpoplatnění různých druhů dopravy. Znovu se otevřela otázka nedostatečného propojení jadrových a

¹²³ European Commission, „White Paper: The future development of the common transport policy COM(92) 494 final.

periferních oblastí. Oproti tomu liberalizaci osobní dopravy nebyl věnován významnější prostor.¹²⁵ Tato Bílá kniha však byla shledána jako příliš ambiciózní a o pět let později Komise ustoupila zejména z environmentálních cílů na regulaci silniční dopravy. Oproti tomu byl kladen větší důraz na efektivitu jak finanční, tak energetickou.¹²⁶

Aktuální Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje zdůrazňuje propojení všech druhů dopravy do jednoho dopravního celku například provázáním letišť na síť vysokorychlostních tratí. Velký důraz je kladen na energetické a finanční úspory. Klíčovou součástí dokumentu je otevření železničního trhu pomocí vertikální separace, zajištění nediskriminačního přístupu na železniční síť a jednotných osvědčení pro vozidla a železniční společnosti. Bílá kniha navrhuje povinnost nabídkových řízení ve vnitrostátní dopravě.¹²⁷ Tyto návrhy se měly stát součástí čtvrtého železničního balíčku.

Bílé knihy ilustrují postupný posun priorit v posledních deseti letech směrem k vyšší efektivitě železničního odvětví. Také vyjadřují celkové naladění Komise na škále levice-pravice. Dokumenty z přelomu 80. a 90. let vnímají Evropskou unii jako jednotný dopravní prostor bez významnějších rozdílů mezi dopravními módy. Oproti tomu Bílé knihy z přelomu tisíciletí akcentují regulační nástroje environmentální politiky¹²⁸, například seshora řízený přesun objemu přepravy na železnici. Pro úspěšné zvládnutí tohoto cíle bylo třeba vybudovat novou železniční infrastrukturu. Poslední Bílá kniha se vrací zpět k liberální politice přelomu 80. a 90. let a více reflektuje potřeby vnitřní transformace odvětví a spolupráce s dalšími druhy dopravy. Navýšení objemu přepravy v železniční dopravě může být dosaženo přijetím tržních mechanismů, které má zajistit vyšší přizpůsobivost potřebám zákazníků. Je pozoruhodné, jak jsou si dokumenty z let 1992, 1996 a 2011 i přes svůj časový odstup svým celkovým vyzněním

¹²⁴ European Commission, „White Paper: A Strategy for Revitalising the Community's Railways“, COM(96) 421.

¹²⁵ European Commission, „White Paper European transport policy for 2010: time to decide“, COM(2001) 370 final.

¹²⁶ Dominic Stead, „Mid-term review of the European Commission's 2001 Transport White Paper“, *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 6, č. 4 (2006): 365-70.

¹²⁷ Evropská komise, Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje KOM(2011) 144 v konečném znění.

¹²⁸ Stevens, *Transport Policy in the European Union*, 203-4.

podobné. Ačkoliv se některé návrhy již promítly v evropském právu, jednotný železniční trh stále není ani po dvaceti letech snahy dokončen.

2.4.4 Tři schválené balíčky a proměna železničního odvětví

Prvním a naprosto zásadním legislativním aktem, který byl schválen v roce 1991, se stala směrnice 91/440/EHS. Tento dokument vytyčil cestu pro současnou dopravní politiku. Ve směrnici se objevily základní požadavky pro postupné otevření železničního trhu. Mezi ně je možno řadit zejména snížení vlivu státu na chod železnice, oddlužení a také efektivní řízení na bázi obchodní společnosti s vyrovnanou finanční strukturou. Tím byl oficiálně znemožněn do té doby běžný přesun zisků z nákladní dopravy na pokrytí ztrát vytvářených osobní dopravou. Směrnice se také věnovala zpoplatnění použití dráhy, které nemělo být diskriminační. Její nejdůležitější součástí však byl požadavek na účetní oddělení správce infrastruktury od provozovatele služeb.¹²⁹

Výzkumu dopadu této směrnice na jednotlivé členské státy se věnuje ve své knize francouzská výzkumnice Adrienne Héritier. Zatímco v Německu přijatá směrnice měla vliv na změnu chování národních aktérů a vedla k dlouho odkládané reformě železnice, Francie se znění směrnice přizpůsobila bez zásadních změn. Velká Británie měla v plánu provést vlastní reformu nezávisle na projednaném plánu a víceméně se jednalo o potvrzení o správnosti takového kroku.¹³⁰ Směrnice sama o sobě je obsahově skromná. Poskytla nespočet výkladů, které rozhodně nevedly k jednotnému železničnímu trhu. Na druhou stranu tento akt nastavil minimální právní rámec, ve kterém se měly státy pohybovat. Komise vlastní nástavbovou aktivitu členských států směrem k další liberalizaci jen vítala. Hlavním účelem směrnice nebylo její vydání jako takové, ale spíše její dlouhodobý dopad ve smyslu postupné proměny chování národních aktérů k přijetí liberalizační myšlenky.¹³¹

¹²⁹ Směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství, 29. července 1991. *Úřední věstník Evropských Společenství* L 237, 24. srpna 1991.

¹³⁰ Adrienne Héritier a Christoph Knill, „Differential Responses to European Policies: A Comparison“, in Adrienne Héritier et al., *Differential Europe: The European Union Impact on National Policymaking* (Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, 2001).

¹³¹ Dieter Kerwer a Michael Teutsch, „Transport Policy in the European Union“, Adrienne Héritier et al., *Differential Europe: The European Union Impact on National Policymaking* (Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, 2001): 47.

V roce 2001 byl schválen první železniční balíček se Směrnicemi 2001/12, 2001/13 a 2001/14. Směrnice 2001/12/ES potvrdila cestu nastolenou předchozí Směrnicí 91/440/EHS – povinnost účetní separace a naznačila první otevření trhu v nákladní dopravě prostřednictvím vzniku Transevropské nákladní železniční sítě (TERFN, *Trans-European Railway Freight Network*), která pokrývala hlavní celoevropské tahy a na níž měl být zajištěn nediskriminační přístup.¹³² Během schvalovacího procesu se naplno projevil tradiční neshody mezi Evropským parlamentem a Radou. Parlament prosazoval zavedení TERFN k roku 2003 a úplnou liberalizaci nákladní dopravy o pět let později. Rada se oproti tomu snažila liberalizaci nákladní dopravy posunout až na rok 2015. Výsledkem dohodovacího řízení bylo spuštění TERFN v roce 2003 s řadou výjimek, úplná liberalizace byla odložena na později.¹³³

Směrnice 2001/13/ES vyčlenila pravomoc licencovat železniční společnosti na nezávislý orgán¹³⁴ a Směrnice 2001/14/ES upravila pravomoci správce infrastruktury, zejména s ohledem na podmínky zpoplatnění dopravní cesty a organizaci provozu. Důležitou součástí byl také požadavek na vznik neutrálního národního regulátora, který by řešil vzájemné spory mezi dopravci a správcem infrastruktury.¹³⁵ Směrnice 2001/18/ES už nebývá označována jako součást prvního balíčku. Na rozdíl od předchozích třech aktů je zaměřena na technické nedostatky postupně otevírajícího se trhu, nikoliv na institucionálně-právní základ. Věnuje dlouhodobě neřešeným otázkám interoperability železniční sítě a zavedla jednotné evropské technické normy TSI.¹³⁶

Druhý železniční balíček vydaný v roce 2004 byl v porovnání s prvním více zaměřen na technické překážky jednotného trhu a reagoval na Bílou knihu z roku 2001 s cílem oživit evropskou železnici a ulehčit přetíženým silnicím. Směrnice 2004/49/ES

¹³² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES, kterou se mění a doplňuje směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství, 26. února 2001. *Úřední věstník Evropské unie*, L 075, 15. března 2001.

¹³³ Dyrhaug, *EU Railway Policy Making*, 57-58.

¹³⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES, kterou se mění a doplňuje směrnice Rady 95/18/ES o udělování licencí železničním podnikům, 26. února 2001. *Úřední věstník Evropské unie*, L 075, 15. března 2001.

¹³⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti, 26. února 2001. *Úřední věstník Evropské unie*, L 075, 15. března 2001.

¹³⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému, 19. března 2001. *Úřední věstník Evropské unie*, L 110, 20. dubna 2001.

se zabývala standardizací bezpečnostních norem.¹³⁷ Směrnice 2004/50/ES sjednotila a rozšířila TSI normy na konvenční i vysokorychlostní síť.¹³⁸ Nařízením 881/2004/ES vznikla Evropská železniční agentura (*European Railway Agency*, ERA), která zastřešuje technické náležitosti pro vytvoření jednotného trhu – bezpečnost a interoperabilitu.¹³⁹ Z dlouhodobého hlediska se jako nejdůležitější jeví směrnice 2004/51/ES, která plně liberalizovala nákladní železniční dopravu.¹⁴⁰ Parlament plánoval zahrnout ve druhém balíčku i osobní dopravu, avšak bylo dohodnuto, že otázka liberalizace osobní dopravy bude odložena do již vznikajícího třetího železničního balíčku.¹⁴¹

Třetí železniční balíček dále rozšířil liberalizované oblasti a také se zaměřil na další dosud neřešené problémy evropské železnice. Směrnice 2007/59/ES sjednotila pravidla pro vydávání osvědčení pro strojvůdce. Tento krok umožnil otevření trhu se strojvůdci, protože jejich osvědčení bylo nyní přenositelné mezi více dopravci a nemuseli absolvovat celý schvalovací proces znovu.¹⁴² Nicméně třetí balíček nechal mnoho dalších otázek nedořešených. Nařízení 1371/2007/ES otevřelo novou kapitolu na železnici a tou bylo posílení práv cestujících, zejména se akt týkal kompenzace za zpožděné či zrušené spoje.¹⁴³ Již tradičně se odehrál politický souboj mezi Komisí a Parlamentem na jedné straně a Radou na té druhé. Výsledkem jednání je, že tyto práva jsou dle stávající legislativy však uplatnitelná pouze při mezinárodních cestách. V dálkových vnitrostátních je pomocí přechodných opatření prodloužena účinnost nařízení až o 15 let a u příměstských spojů, v nichž se odehrává většina současných

¹³⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti, 29. dubna 2004. *Úřední věstník Evropské unie*, L 220, 21. června 2004.

¹³⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES, kterou se mění směrnice Rady 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému, 29. dubna 2004. *Úřední věstník Evropské unie*, L 220, 30. dubna 2004.

¹³⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice, 29. dubna 2004. *Úřední věstník Evropské unie*, L 164, 30. dubna 2004.

¹⁴⁰ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství, 29. dubna 2004. *Úřední věstník Evropské unie*, L 164, 30. dubna 2004.

¹⁴¹ Dyrhaug, *EU Railway Policy Making*, 62-63.

¹⁴² Směrnice Evropského parlamentu a rady 2007/59/ES o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství, 23. října 2007. *Úřední věstník Evropské unie*, L 315/51, 3. prosince 2007.

¹⁴³ Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, 23. října 2007. *Úřední věstník Evropské unie*, L 315/14, 3. prosince 2007.

výkonů v osobní dopravě, jsou odložena na neurčito. Přes jisté nedostatky stále tyto dva návrhy přispěly k přiblížení právní úpravy s dalšími druhy dopravy.¹⁴⁴

Podle podobného vzoru bylo postupováno v liberalizaci osobní dopravy. Směrnicí 2007/58/ES byla liberalizována mezinárodní osobní doprava s možností kabotáže (přepravovat cestující i ve vnitrostátním úseku).¹⁴⁵ Národní regulátor však dle stávající úpravy může shledat, že nová linka koliduje se stávajícím spojením v závazku veřejné služby a její provoz zakázat. Týká se to případů, v nichž usoudí, že cílem nové služby je především přeprava ve vnitrostátním úseku, čímž by došlo k narušení ekonomické stability dosavadních spojení. Právě nedořešený vztah mezi komerčními a dotovanými spoji je příčinou neúspěšné liberalizace vnitrostátní dopravy. Ani v dotovaných službách se situace příliš nezměnila, protože státy mají pravomoc stále zadávat zakázky přímo bez výběrového řízení.¹⁴⁶

Lze očekávat soutěž mezi dopravci zejména na vysokorychlostních tratích v západní Evropě, které mají potenciál být výdělečné. Zvláště národní dopravci plánují rozšířit svá spojení i za hranice. Například *Deutsche Bahn* plánovala rozšířit svoji nabídku o linku do Londýna.¹⁴⁷ Dosavadní výsledky liberalizace mezinárodní dopravy však nelze brát jako úspěch. Do provozu bylo dáno poměrně málo spojení bez významnějšího efektu. Mezi příčiny těchto neúspěchů patří obecně nižší přepravní proudy v mezinárodní železniční dopravě či technické překážky.¹⁴⁸ Státy však příliš nevyužívaly pravomoc zakazovat kabotáž. Jediným úsekem, který v roce 2013 podléhal zákazu kabotáže, byl nizozemský úsek vysokorychlostní tratě mezi Amsterdamem a Roosendalem spojující Nizozemsko s Belgií. Komise na základě nevýrazných výsledků doporučila liberalizovat vnitrostátní dopravu. Očekává se tím vznik mezinárodních

¹⁴⁴ Dyrhaug, *EU Railway Policy Making*, 64-65.

¹⁴⁵ Směrnice Evropského parlamentu a rady 2007/58/ES, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury, 23. října 2007. *Úřední věstník Evropské unie*, L 315/44, 3. prosince 2007.

¹⁴⁶ Carole Maczkovics, *The Railways at the Crossroads of Liberalisation and Public Service*, *European Procurement & Public Private Partnership Law Review* 4, č. 1 (2009): 26-41.

¹⁴⁷ Chris Nash, „European rail reform and passenger services – the next steps“, *Research in Transportation Economics* 29 (2010): 209.

¹⁴⁸ Technické překážky jsou nejlépe doložitelné na případu plánované linky *Deutsche Bahn* z Německa přes kanál La Manche do Londýna. Normy, které jsou platné v tunelu, jsou odlišné od celoevropských TSI norem, a proto znemožňují zavedení současných vysokorychlostních souprav ICE.

spojení jako součást výtěžných vnitrostátních vlaků.¹⁴⁹ Ostatně tento jev je analyzován v kapitole věnující se České republice.

2.4.5 Nedostatky současného modelu

Ačkoliv byly schváleny již tři železniční balíčky, implementace prvního balíčku vázla, jak dokládají průběžné zprávy Komise.¹⁵⁰ Způsobil to především odpor významných národních aktérů s právem veta, například odborových svazů nebo dominantních dopravců. S rostoucí silou těchto aktérů se zvyšuje pravděpodobnost, že výsledná podoba implementovaných návrhů se bude lišit od směru nastaveného Komisí.¹⁵¹ Proto v roce 2008 Komise vyzvala 24 členských států k vyjádření kvůli neplnění povinností k následujícím třem tématům – oddělení vlastníka infrastruktury od provozovatele, zavedení nediskriminačního způsobu výběru poplatku za použití dopravní cesty a vzniku nezávislého regulátora, který by dohlížel na hospodářskou soutěž.¹⁵²

V některých případech byly nedostatky spíše nedorozuměním mezi evropskými a národními úřednickými aparáty, avšak především u států s holdingovou strukturou železniční společnosti se jednalo o závažné porušení evropského práva ve smyslu nezávislosti správce infrastruktury. V roce 2009 poslala Komise odůvodněné stanovisko 22 státům v otázce prvního železničního balíčku a na 14 z nich později podala Komise žalobu u Evropského soudního dvora (ESD). Z těchto případů jsou nejvýznamnější dvě dvojice. V procesech vedených vůči Španělsku a Portugalsku, uznal ESD námitky Komise vůči nespravedlivému výběru poplatků za použití tratě, respektive nezávislosti vedení dominantního dopravce na státní správě. Tyto země reprezentují silnou roli vlád na chod železničních společností, kterého se nechtějí vzdát. Ve druhém případě však

¹⁴⁹ Evropská Komise, *Zpráva Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů o provádění ustanovení směrnice 2007/58/ES o otevření trhu mezinárodní osobní železniční dopravy*, COM(2013) 34 final, 30. ledna 2013. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013DC0034&qid=1463056317414&from=EN> (staženo 1. dubna 2016).

¹⁵⁰ Commission of the European Communities, *Report from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on the implementation of the first railway package*, COM(2006) 189 final, 3. května 2006, http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/doc/communication_implementation_1st_rail_pack.pdf (staženo 1. dubna 2016).

¹⁵¹ Dyrhaug, *EU Railway Policy Making*, 81-84.

¹⁵² „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).

neuznal žalobu Komise na holdingový model Německa a Rakouska jako oprávněnou. Holdingový model byl shledán jako legální, pokud splňuje další parametry dané evropskou legislativou. Navíc soud poznamenal, že v žádném právním aktu není požadavek na úplnou vertikální separaci. Přesto se v době zvýšené aktivity Komise při vymáhání práva většina států přiklonila k úplné vertikální separaci, což dodalo Komisi odvalu pokusit se prosadit tento model ve čtvrtém železničním balíčku.¹⁵³

V reakci na problematickou implementaci, Komise navrhla přepracované znění prvního balíčku, které vyšlo v platnost v podobě Směrnice 2012/34/EU. Zaměřila se na hlavní body, které způsobovaly problémy při implementaci prvního balíčku a také na překážky bránící rozvoji železniční dopravy. Jednalo se především o posílení nezávislosti železničního regulátora povinností vyčlenit jej z ministerstva dopravy a zvýšení transparentnosti financování dominantního dopravce pomocí zveřejňování výsledovek. Různá výše poplatků za použití dopravní cesty pro soupravy splňující moderní hlukové a bezpečnostní standardy zůstala na rozhodnutí národních správců. Dále bylo rozhodnuto o zavedení víceletých finančních plánů pro správce infrastruktury, aby došlo k lepší alokaci zdrojů a dlouhodobějšímu rozvržení investic do modernizace sítě.¹⁵⁴

Model schválený třemi železničními balíčky vyžaduje účetní oddělení správce infrastruktury od dopravců. V nákladní dopravě byla zavedena otevřená soutěž na základě nediskriminačního přístupu k síti. Na celý sektor má dohlížet národní regulační úřad, který řeší spory mezi dopravci a správcem infrastruktury. V osobní dopravě je situace komplikovanější. Mezinárodní doprava je liberalizovaná pomocí volného přístupu na trh. Státy však mohou tento model regulovat, pokud usoudí, že cílem těchto spojů je především vnitrostátní přeprava. Evropská komise u státům dotovaných spojů (spoje v závazku veřejné služby) doporučuje používat nabídková řízení, avšak žádný ze třech balíčků takové konání nepřikazuje.

I přes přijetí množství legislativních návrhů, evropský železniční trh nebyl stále dokončen. První překážka spočívá v nesouladu členských států na dalším směřování dopravní politiky. Dále k vytvoření jednotného trhu stále chybí kapacitní infrastruktura

¹⁵³ Dyrhaug, *EU Railway Policy Making*, 83-86.

¹⁵⁴ Směrnice Evropského parlamentu a rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepracované znění), 21. listopadu 2012. *Úřední věstník Evropské unie*, L 343/32, 14. prosince 2012.

spojující evropské regiony. Současný stav odráží nejednotnou implementaci železničních balíčků, což v nejextrémnější konzervativní variantě vede k faktickému znemožnění vstupu na trh soukromým dopravcům.

Situaci měl vyřešit čtvrtý železniční balíček, který by přinesl plnou liberalizaci vnitrostátní dopravy a také úplnou vertikální separaci. Od počátku vyjednávání však tento návrh narážel na řadu problémů, které jsou popsány níže. Čtvrtý balíček byl již na počátku vyjednávání s ohledem na jeho složitý průběh rozdělen na dvě části – politický a technický pilíř.¹⁵⁵

Plán na liberalizaci osobní dopravy, který je součástí politického pilíře, stále neprobíhá podle představ Komise. Jako hlavní nástroj k liberalizaci by měla sloužit nabídková řízení. Ostatně tento model je podporován i evropskou legislativou ve formě Nařízení 1370/2007/ES, které upravuje pravidla veřejných služeb v silniční a železniční dopravě. Jeho celkové vyznění je však nejasné. Nařízení však vzniklo na Generálním ředitelství pro vnitřní trh, umožňuje zadávat zakázky v železniční dopravě stále napřímo a obsahuje i přechodná opatření. Navíc článek 25 preambule Nařízení celou situaci ještě více zneprůhledňuje: „Cílem tohoto nařízení je stanovit právní rámec pro poskytování kompenzací nebo výlučných práv v případě smluv o veřejných službách, a nikoliv další otevírání trhu železničních služeb.“¹⁵⁶

Konzervativní státy obecně využívají nejrigidnější možnou formulaci norem, chybí zde politická vůle ke změnám, a proto se novelizace Nařízení 1370/2007/ES očekávala ve čtvrtém železničním balíčku. Z posledního dostupného vydání balíčku lze vyvodit, že nabídková řízení budou sice povinná, ale státy budou stále možnost mít určité tratě z této povinnosti vyčlenit a navíc má norma obsahovat další přechodná období.¹⁵⁷ Nabídková řízení jsou vnímána jako úspornější, avšak existují i studie, především zaměřené na Švýcarsko, které tento argument vyvracejí.¹⁵⁸ Soutěžení

¹⁵⁵ „Fourth Railway Package debated at the European Rail Summit“ *Railway Gazette*, 6. 10. 2014, <http://www.railwaygazette.com/news/policy/single-view/view/fourth-railway-package-debated-at-the-european-rail-summit.html> (staženo 15. 10. 2015).

¹⁵⁶ Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady č. 1191/69 a č. 1107/70, 23. října 2007. *Úřední věstník Evropské unie*, L 315/1, 3. prosince 2007.

¹⁵⁷ „Ministers agree on political pillar of Fourth Railway Package“, *Railway Gazette*, 8. 10. 2015, <http://www.railwaygazette.com/news/policy/single-view/view/ministers-agree-on-political-pillar-of-fourth-railway-package.html> (staženo 15. 10. 2016).

¹⁵⁸ Reto Bleisch, Bernhard Meier a Gregory Smith, „Development in the European railway sector: Challenges for railway service providers“, in Matthias Finger a Christian Jaag (eds.), *The Routledge Companion to Network Industries* (London: Routledge: 2015): 344-60.

jednotlivých linek či přímo celých územních celků je nyní standardem ve Velké Británii, Švédsku a v dalších zemích včetně Německa v případě regionální dopravy spravované spolkovými zeměmi. Výsledky z těchto zemí jsou však více než uspokojivé a došlo k úspoře nákladů zpravidla mezi 20 a 30 %. Navíc dochází i k růstu cestujících, lepším službám a častějším spojeními.¹⁵⁹

Druhým bolestivým místem je vertikální separace a její neúspěšné prosazování na celoevropské úrovni. Zatímco většina států tento model přijala za svůj, zároveň se zformovala silná koalice proti vertikální separaci v čele s Německem a Francií. Příčinu tomuto stavu do jisté míry dala již klíčová směrnice 440/91/EHS – povinnost pouze oddělení účtů, první železniční balíček přinesl povinnost manažerské separace, avšak stále se nejedná o úplné oddělení do nezávislých společností.¹⁶⁰ Již během vyjednávání bylo poměrně zřejmé, že požadavek na úplnou vertikální separaci má ještě menší naději na úspěch než povinná nabídková řízení. Z plánů tento požadavek vypadl, protože nebyl schválen ani Evropským parlamentem. Požadavek na posílení role nezávislého regulátora zůstal zachován.¹⁶¹

Hlavní důvod, kvůli kterému Evropská komise vertikální separaci prosazuje, je spravedlivý a nediskriminační přístup na železniční trh. Neexistuje jednoznačný důkaz, že vertikální separace je finančně úspornější než integrovaný model, avšak integrované systémy mají tendenci stranit dominantnímu dopravci. Nejviditelnější je tato situace na příkladu Německých drah (*Deutsche Bahn*, DB), které jsou holdingovou společností. Současný systém drahám vyhovuje, neboť na jedné straně získávají podíly v nákladních divizích evropských drah, rozšířily pole působnosti na kamionovou dopravu za účelem doplnění distribučního řetězce. DB se účastní nabídkových řízení napříč Evropou, po nákupu britského dopravce *Arriva* i v autobusové dopravě. *Deutsche Bahn* jsou politicky a ekonomicky silnou společností, avšak není úplně transparentní původ zdrojů, odkud DB čerpají finance na poměrně expanzivní celoevropskou politiku.¹⁶² Druhý bod je však ještě závažnější. Německé dráhy brání domácí trh před evropskou konkurencí prostřednictvím cenových, časových či technických znevýhodnění vůči ostatním

¹⁵⁹ Nash et. al., „Comparing Three Models“, 191-206.

¹⁶⁰ Dyrhaug, *EU Railway Policy-making*, 92-95.

¹⁶¹ European Parliament waters down unbundling proposals, *Railway Gazette*, 26. 2. 2014 <http://www.railwaygazette.com/news/policy/single-view/view/european-parliament-waters-down-unbundling-proposals.html> (staženo 15. 10. 2015).

¹⁶² Dyrhaug, *EU Railway Policy-making*, 72-80.

dopravcům. Situace se začala výrazněji vylepšovat až po zavedení jednotného regulátora síťových odvětví *Bundesnetzagentur* (BNA) a posílení jeho role.¹⁶³ Kritici evropské liberalizace namítají, že současný model vede právě ke vzniku kapitálově silných společností, které ovládají celý dopravní trh.¹⁶⁴

Ve výčtu nedostatků současného postupně se otevírajícího železničního trhu by neměla chybět vzájemná nekompatibilita sítí. Jak již bylo zmíněno, železnice byly budovány jako prostředek národní obrany a neexistoval zájem na výstavbě jednotné nebo alespoň kompatibilní celoevropské sítě. Mezi nejzávažnější nedostatky patří rozdíly v rozchodu kol, zabezpečovacím zařízení či napěťové soustavě.¹⁶⁵ Technické inovace a nový evropský zabezpečovací systém ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) by měly tento nedostatek postupně odstranit, nicméně investice jsou finančně náročné a členské státy EU poptávají podporu z evropských zdrojů. Na rozdíl od výše zmíněného politického pilíře, technické náležitosti čtvrtého balíčku se těší široké shodě.¹⁶⁶

Železniční síť trpí také nedostatečnou infrastrukturou. Již od období dokončování jednotného trhu se jako zásadní překážka jeví omezená kapacita přeshraničních spojení. Maastrichtská smlouva obsahuje transevropské sítě TEN-T (*Trans-European Transport Networks*) jako jednu z politik Unie. Evropská rada schválila na summitu v Essenu v roce 1994 prioritní projekty ve všech druzích dopravy.¹⁶⁷ Plán pak doznal změn a rozšíření především po tzv. Východním rozšíření v letech 2004 a 2007, aby lépe akcentoval potřeby rozšiřující se Evropské unie.¹⁶⁸ TEN-T projekty jsou klíčovou součástí kohezní politiky a zvláště chudší státy k nim upínají pozornost jako k prostředku pomáhajícímu k narovnání ekonomických disparit mezi evropskými regiony. Čistě z dopravního hlediska jsou tyto projekty zajisté nápomocny, neboť řeší hlavní kapacitní problémy či překonávají geografické překážky. Avšak studie

¹⁶³ 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.

¹⁶⁴ Reto Bleisch et. al., „Development in the European railway sector“, 344–60.

¹⁶⁵ Jordi Martí-Hennenberg, „European integration and national models for railway networks (1840–2010)“, *Journal of Transport Geography* 26 (2013): 127.

¹⁶⁶ Railway Gazette, „Technical pillar of the Fourth Railway Package agreed“, *railwaygazette.com*, 18. 6. 2015, <http://www.railwaygazette.com/news/policy/single-view/view/technical-pillar-of-the-fourth-railway-package-agreed.html> (staženo 17. 2. 2016).

¹⁶⁷ H. Sichelschmidt, „The EU programme “trans-European networks”—a critical assessment“, *Transport Policy* 6 (1999) 169–81.

¹⁶⁸ Daniel Seidenglanz, *Evropská dopravní politika* (Brno: Masarykova univerzita, 2005): 44–55.

zabývající se účinkem těchto projektů na regionální rozvoj a soudržnost přináší rozporuplné závěry.¹⁶⁹

Evropské priority se také nemusí shodovat s národními preferencemi. Pro členské státy je s ohledem na objem přepravy či jiné politické cíle zajímavější rozvíjet vnitrostátní spojení namísto mezinárodních. Například Francie upřednostnila výstavbu vysokorychlostní tratě do Alsaska, které má pro Francii zejména historicko-symbolickou hodnotu. Evropská komise však preferovala jižní větev propojující současnou francouzskou síť se španělskou. Tímto projektem sledovala lepší napojení Pyrenejského poloostrova na evropskou síť. Dánská výzkumnice Helene Dyrhaugová došla k názoru, že Evropská komise nedisponuje dostatečnými regulačními nástroji, prostřednictvím níž by mohla účinně směřovat národní prostředky na výstavbu evropských prioritních projektů. Je vhodné připomenout, že zvláště ve vyspělých státech tvoří stále většinu objemu prostředků na výstavbu finance z národních rozpočtů.¹⁷⁰

Existuje značný nesoulad mezi teoretickým nastavením a praktickým výstupem reformy. V prvních letech od schválení měla většina států problém s implementací nové železniční legislativy. To mohlo být způsobeno nejednoznačným zněním směrnic a nařízení, ale existuje také důvodné podezření, že některé státy mohly implementací norem bránit úmyslně, protože s takovou politikou jednoduše nesouhlasily. Komise ve svých hodnoceních dlouhodobě upozorňuje zejména na nedostatečnou nezávislost mezi správcem infrastruktury a dopravci, implementací nařízení týkajících se nediskriminačního výběru poplatku za použití dopravní cesty. Neexistence regulátora či jeho nefunkčnost je dalším rysem současné situace. Příklady ze Španělska a Francie ukazují, že stávající regulační mechanismy nejsou účinné.¹⁷¹ Dominantní dopravci jsou schopni stále nacházet cesty, jak zamezit vstupu nových hráčů na trh. Například nepronajímají depa a další zařízení potřebná k údržbě vozového parku. Výstavba takové infrastruktury je nákladná, představuje utopené náklady a může mít za následek nemožnost skutečné hospodářské soutěže.¹⁷²

¹⁶⁹ Seidenglanz, *Evropská dopravní politika*, 61-74.

¹⁷⁰ Dyrhaugová, *EU Railway Policy-Making*, 114-32.

¹⁷¹ Chris Nash, „European rail reform and passenger services – the next steps“, *Research in Transportation Economics* 29 (2010): 205.

¹⁷² Paolo Beria et al., „A comparison of rail liberalisation levels across four European countries“, *Research in Transportation Economics* 36 (2012): 114-15.

2.4.6 Regulace regionální dopravy na evropské úrovni

Poválečné decentralizační snahy příliš nesouvisely s tlakem vedeným z evropské úrovně. Jednalo se o proces zezdola vedený regiony, které se snažily uhájit si vlastní jazyková či jiná práva vymezující se proti stupňující se centralizaci. Větší důraz na regionalizaci začal být kladen v evropském integračním procesu až spolu se zavedením principu subsidiarity, který spočívá v přesunu rozhodovacích pravomocí na nejnižší možný stupeň nejbliže občanům, a který byl zakotven v Maastrichtské smlouvě. Subsidiarita posílila (či podpořila) aktéry snažící se o decentralizaci i v tradičně centralistických státech jako Francie.¹⁷³ Odlišný vývoj však probíhal u států střední a východní Evropy, v nichž se regionalizace stala jednou ze vstupních podmínek členství.¹⁷⁴

Vnitrostátní nastavení zodpovědnosti za organizaci veřejné dopravy není nijak na evropské úrovni formalizováno. Z pohledu evropského práva je nutné zajistit volný, nediskriminační přístup pro dopravce v nákladní dopravě a mezinárodní osobní dopravě. V extrémním případě může situace dojít do stavu, že bude provozována pouze nákladní doprava a několik málo výdělečných spojů v osobní dopravě a objednatel (stát, kraje) neobjedná žádnou dotovanou dopravu.¹⁷⁵ Pokud se objednatel rozhodne objednat službu, musí od prosince 2009 dodržovat pravidla pro kompenzace ztrát z osobní dopravy, která jsou popsána v Nařízení 1370/2007/ES. Pro každý sjednaný dopravní výkon musí existovat smlouva, v níž je popsáno transparentní vyúčtování kompenzací dopravcům. Objednávky mohou být stále v železniční dopravě zadávány napřímo, tedy bez vypsání nabídkového řízení, ačkoliv jejich vypsání Komise dlouhodobě prosazuje. V autobusové dopravě běží od roku 2009 desetileté přechodné období, v němž je možné taktéž zadávat objednávky napřímo, tedy bez soutěže.¹⁷⁶

¹⁷³ Andrew Scott, John Petterson a David Millar, „Subsidiarity: A ‘Europe of the Regions’ v. the British Constitution“, *Journal of Common Market Studies* 32, č. 1 (1994): 50-52.

¹⁷⁴ László Bruszt, „Multi-level Governance—the Eastern Versions: Emerging Patterns of Regional Developmental Governance in the New Member States“, *Regional and Federal Studies* 18, č. 5 (2007): 624.

¹⁷⁵ Martin Kvizda, „Regulace konkurenčního prostředí na železnici – čas rozhodnout“, in Martin Kvizda a Zdeněk Tomeš, *Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích: Sborník příspěvků ze semináře Telč 2013* (Brno: Masarykova univerzita, 2013): 93-114.

¹⁷⁶ Václav Rederer, „Veřejná doprava v České republice – její milníky a vliv společné dopravní politiky EU“, in Martin Kvizda a Zdeněk Tomeš, *Standardy dopravní obslužnosti: centrální strategie vs. krajské priority: Sborník příspěvků ze semináře Telč 2014* (Brno: Masarykova univerzita, 2014): 84.

Regionální doprava je z pohledu veřejných rozpočtů nejnáročnějším druhem železniční dopravy. Jedna její část, příměstská doprava, je kvůli dopravním zácpám na silnicích a pokračující suburbanizaci jedním z nevhodnějších a nejvíce rostoucích segmentů, ve kterém může železnice získat významný podíl na přepravě. Mohou k tomu přispět také restriktivní opatření zpoplatňující parkování či přímo vjezd do měst, které z veřejné dopravy učiní jedinou schůdnou alternativu. Důležitou součástí ekonomiky funkční příměstské dopravy je také vhodný vozový park. Používání elektrických nebo diesellových jednotek oproti klasickým, lokomotivou taženým vlakům má pozitivní dopad na flexibilitu provozu a finanční úspory v provozních nákladech.¹⁷⁷

V západní Evropě, a nejvíce v tehdejší Západní Německu, byla vnímána nekoncepčnost regionální dopravy jako problém již v 60. letech 20. století. Systém, v němž se vyskytovali soukromí i veřejní dopravci bez jakékoliv tarifní a časové integrace vedl spolu s rostoucí mírou automobilismu k odlivu cestujících. V Hamburku, ve městě, které si jako jedno prvních uvědomilo problém ve veřejné dopravě, došlo mezi lety 1956 a 1965 k poklesu počtu cestujících o 16 %. V roce 1967 proto došlo k dohodě 140 měst a obcí v okolí Hamburku a vytvořily první dopravní svaz. Mezi kompetence toho patřila organizace všech druhů veřejné dopravy na tomto území (MHD, autobusy, vlaky, trajekty), včetně tarifní i časové integrace. Svaz také dohlížel na technické standardy a kompenzace byly vypláceny na základě úhrnu poskytovaných služeb, nikoliv provozní ztráty. V následujících dvaceti letech vzrostl počet cestujících o 14 %. S ohledem na výraznou suburbanizaci a zvyšující se automobilizaci, se jednalo o skutečný úspěch. Proto nebylo překvapením, že další německá města začala zakládat svoje dopravní svazy a systém se rozšířil do Rakouska a Švýcarska. Ve všech zmíněných zemích železniční doprava plní úlohu páteřního prostředku.¹⁷⁸

V tzv. původních německých spolkových zemích se systém vyvíjel živelně podle potřeb místních samospráv ještě před převedením pravomocí dopravní obslužnosti na zemské vlády. Například v Bavorsku vzniklo 36 dopravních svazů různých velikostí, které nelze charakterizovat určitým systematickým přístupem k veřejné dopravě či tarifní integraci. Vzhledem k tomu, že koordinace regionální železniční dopravy se odehrává na úrovni Spolkové země Bavorsko, kterou koordinuje společnost BEG

¹⁷⁷ Chris Nash, „The evolving global railway industry“, in Matthias Finger a Christian Jaag (eds.), *The Routledge Companion to Network Industries* (New York: Routledge, 2015): 85.

(*Bayerische Eisenbahngesellschaft*), navazují na ni jako na páteřní spoj linky místní autobusové dopravy a městské dopravy koordinované jednotlivými svazy. Tarifní provázanost mezi jednotlivými svazy téměř neexistuje, s výjimkou populárního síťového *Bayern-Ticketu*. Oproti tomu saský systém byl budován po roce 1990 tzv. na zelené louce a mohl tak reagovat na klady i zápory západoněmeckých modelů. Na celé Sasko připadají čtyři dopravní svazy, které jsou skutečným strůjcem regionální dopravní politiky a jsou plně tarifně integrovány. Obě spolkové země používají ke sjednávání přepravních výkonů nabídková řízení (v současnosti netto smlouvy), což v bavorském případě vedlo k navýšení výkonů o 34 % při zachování totožných nákladů. Počet cestujících od poloviny 90. let vzrostl dokonce o 62 %, což je přičítáno zavedení pravidelné taktové dopravy a atraktivním tarifním podmínkám.¹⁷⁹

¹⁷⁸ John Pucher a Stephan Kurth, „Verkehrsverbund: the success of regional public transport in Germany, Austria and Switzerland“, *Transport Policy* 2, č. 4 (1996): 279-81.

¹⁷⁹ Tomáš Nigrin, „Příklady subsidiarity v organizování železniční dopravy v Bavorsku a Sasku“, in Martin Kvizda a Zdeněk Tomeš (eds.), *Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích: Sborník příspěvků ze semináře Telč 2013* (Brno: Masarykova univerzita, 2013): 151-59.

3 České železniční prostředí před vstupem do Evropské unie

Tato kapitola se věnuje proměně železniční politiky před vstupem do Evropské unie, tedy v rámci konvergenčního procesu. Analyzované aspekty jsou vybrány s ohledem na témata, která Evropská unie akcentuje ve své legislativě, nebo která ovlivnila nepřímo, ale mají vliv na současnou podobu železničního odvětví v České republice. Komparace s trendy před vstupem do EU dokazuje její vliv na českou dopravní politiku.

Důležitost železniční dopravy se napříč Evropou liší zpravidla v závislosti na míře industrializace. V případě Českých zemí hrál průmysl klíčovou roli při modernizaci. První vybudované tratě, v čele s Tratí císaře Ferdinanda vedoucí z Vídně severovýchodním směrem přes Moravu až do Haliče, byly jednoznačným ekonomickým úspěchem. K přepravě nákladu se rychle připojila doprava cestujících a vytvořil se úspěšný model využívající úspor z rozsahu, přesněji úspory ze škály sortimentu. Do 70. let 19. století byla hlavní železniční síť na českém území v podstatě dokončena za pomoci střídavě soukromého a státního kapitálu, případně kombinací obojího. Poté byla zahájena etapa výstavby levných lokálních tratí s horšími parametry, aby ekonomický rozmach, který železnici provázel, se dostal i do periferních oblastí. Tyto tratě pokryly většinu území a díky nim měly České země jednu z nehusťších železničních sítí v Evropě. Na druhou stranu, již od počátku lokální tratě trpěly nedostatečným vytížením a byly ztrátové již od svého vzniku. Často používaný argument o jedinečné hustotě české sítě je však třeba vyvrátit jako irelevantní. Hustota sítě nevyovídá nic o skutečné kvalitě infrastruktury, která zvláště v případě lokálních tratí byla a dosud je špatná.¹⁸⁰

Se vznikem Československa vzrostla potřeba po lepším propojení Českých zemí se Slovenskem ve vnitrozemí, protože dosavadní hlavní tratě vedly příliš blízko hranic s Rakouskem a především s Polskem na Těšínsku.¹⁸¹ V tomto období hrála železnice pro český průmysl stále klíčovou roli, je však viditelný pozvolný myšlenkový posun k automobilové dopravě, který dokládá návrh Jana Antonína Bati na výstavbu první

¹⁸⁰ Kvizda, Ekonomické dějiny železniční sítě, 45-49, 72.

¹⁸¹ Ibid., 62.

dálnice. Baťa již také upozorňoval na nepoměr v efektivitě mezi hlavními a vedlejšími tratěmi. Zatímco hlavní tratě byly přetížené, vedlejší tratě nebyly pro průmysl kvůli svým parametrům vhodné.¹⁸²

Po druhé světové válce započala hlavní fáze elektrizace sítě. Nejprve severní polovina Československa stejnosměrným napětím a poté jižní polovina střídavým. Tato metoda výrazně zkomplikovala konkurenceschopnost železnice kvůli vyšším finančním nárokům na hnací vozidla. Železnice přesto stále hrála významnou roli i během centrálně plánovaného hospodářství díky zaměření na těžký průmysl. Taková struktura hospodářství vycházela především z politických a ideologických cílů. Těžký průmysl byl prosazován až do pádu Sovětského bloku i přes jeho energetickou náročnost a nedostatečnou surovinovou základnu na českém území. Centrální plánování a velké objemy zboží využívaly předností železniční dopravy. Mezitím v západní Evropě průmysl ztrácel svou roli v ekonomice na úkor sektoru služeb. Objem přepravy v železniční dopravě byl zhruba pětinasobný v porovnání se srovnatelnými demokratickými a kapitalistickými zeměmi.¹⁸³

3.1 Železnice v období transformace hospodářství

Hospodářské změny, které probíhaly v západní Evropě postupně od 70. let, socialistická střední a východní Evropa vůbec nepocítila. Ani změna životního stylu vedoucí k individualismu, suburbanizaci a automobilismu nebyla již ze své podstaty, která odporovala socialistickému vidění společnosti, přijata. Umělá konzervace dosavadního stavu však pouze ztížila následný vývoj. Transformace ze socialismu na kapitalismus byla provázena rychlými a rozsáhlými změnami v ekonomice, politice i každodenním životě. Železniční doprava se rázem stala jedním z hlavních problémů transformující se ekonomiky.

Přeměna z centrálně plánovaných ekonomik na tržní byla provázena propadem produkce, především v segmentech úzce navázaných na železniční dopravě – v těžbě a těžkém průmyslu. Pokles objemu přepravy se již v prvních dvou letech pohyboval okolo 50 procent a v dalších letech se dále, již pozvolněji, prohluboval. Železniční podniky však na tento trend příliš nereagovaly úpravou svých nákladů, zejména pracovní síly.

¹⁸²Baťa, Jan Antonín, *Budujme stát pro 40 000 000 lidí*, (Krásná Lípa: Marek Belza, 2013).

¹⁸³Libor Židek, *Transformace české ekonomiky 1989-2004* (Praha: C.H. Beck, 2006): 8-15.

Zhoršující se finanční situace vedla k zastavení investic do infrastruktury a vozového parku, čímž se železnice dostala do začarovaného kruhu nízké kvality a vysokých nákladů.¹⁸⁴

Výrazným znakem transformace středoevropských ekonomik byla bezesporu privatizace. Tempo i rozsah se lišily v závislosti na dané zemi. Československá transformace a po roce 1993 česká pod vedením Václava Klause a Občanské demokratické strany (ODS) probíhala velice rychle s cílem se co nejdříve přizpůsobit tržnímu hospodářství. Hlavní dvě fáze privatizace se uskutečnily v letech 1991 (malá) a 1992 (velká, kuponová) a dotkly se většiny průmyslových odvětví a služeb. V souběhu s privatizací se odehrávaly také další součásti hospodářské transformace, například liberalizace cen a zahraničního obchodu či daňová reforma¹⁸⁵ Železnice se však dotkla privatizace spíše okrajově. Byly privatizovány části nesouvisející přímo s provozem – opravárenské dílny, elektrizace železnic či železniční zdravotnictví. Cenová deregulace proběhla ve dvou vlnách v letech 1990 a 1995. Obyčejné jízdné se zvýšilo o 100 %, respektive o 60 %.¹⁸⁶

Od roku 1993 naprostou většinu služeb na železnici zajišťovaly České dráhy, státní organizace, které byly nástupnickou organizací Československých drah. Kraje byly vytvořeny na přelomu tisíciletí, ale neměly ještě na sebe delegovány potřebné pravomoci, proto je v této části analyzován primárně vztah mezi vládou (ministerstvem dopravy) a Českými drahami jako relevantními aktéry.

Pravicové vlády měly poměrně ambiciózní plány, jak reformovat národního dopravce. Již v Zákoně o drahách 266/1994 Sb. existovalo právo vstupu soukromých dopravců. Zákon oddělil provozovatele dráhy od provozovatele drážní dopravy, což je možné chápat jako předstupeň vertikální separace. Rozlišil dráhy na celostátní a regionální, což hrálo důležitou roli v pozdějších plánech vlády. Tímto zákonem byl také zřízen Drážní úřad, jehož hlavním cílem byla homologace vozidel a vydávání povolení k užívání dráhy.¹⁸⁷

¹⁸⁴ Zdeněk Tomeš, *Habilitace*, 76-79.

¹⁸⁵ Kučerová, *Střední Evropa*, 177-81.

¹⁸⁶ Ministerstvo dopravy, *Dopravní strategie ČR na období 1997 - 2000 (2005)*, <http://ekolist.cz/staracisla/strateg.htm> (staženo 10. května 2016).

¹⁸⁷ Parlament České republiky, *Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách*, č. 79/1994 Sbirky zákonů.

Zákonodárná úprava nového drážního zákona předběhla většinu Evropy. Nediskriminační přístup na železnici byl sice zaveden v praxi Směrnicí 440/91/EHS, avšak její uplatnění bylo omezené a vymahatelnost taktéž. Český železniční trh se vyvíjel velmi pozvolna a první fázi výhradně v nákladní dopravě. První soukromí dopravci se zpravidla rekrutovali z firem zabývajících příbuznými obory – logistikou (např. intramodální terminály) či těžbou. Největší výhodu měly společnosti, které provozovaly vlečky či důlní dráhy vlastními lokomotivami a mohly rovnou vyrazit na trať jako například OKD Doprava.¹⁸⁸ Ačkoliv existoval převis kapacity u Českých drah, nadbytečné lokomotivy konkurenčním dopravcům neprodávaly. Jedinou cestou, jak získat lokomotivy, bylo odkoupit a nechat opravit vyřazené kusy určené k likvidaci v opravárenských dílnách.¹⁸⁹

Navržena byla reforma inspirovaná britským vzorem, která obsahovala rozdělení drah na oddělení vlastníka infrastruktury (vlastněného v českém případě státem), dopravce a doplňkové služby. Plán počítal se vstupem dalších dopravců do železničního segmentu, čímž mělo být vytvořeno tržní prostředí. Hrozba propouštění se stala jedním z nejsilnějších argumentů odpůrců reformy národního dopravce. Odborové svazy si však neuvědomovaly, že vstup nových dopravců, vyvolá i poptávku po kvalifikovaných zaměstnancích. Kvůli vládním reformním návrhům byla na přelomu let 1994 a 1995 vyhlášena stávková pohotovost. K uklidnění situace měla přispět i resignace ministra dopravy a dosazení Vladimíra Budínského, který působil v dozorčí radě Českých drah. Tato situace ukázala limity politické síly pro prosazení reformy.¹⁹⁰

Železniční odbory se bály oslabení své pozice vládní protiodborovou politikou. V politicky a ekonomicky nestabilním období v únoru 1997 využily vhodné příležitosti a ukázaly znovu svou sílu, kdy na pět dní paralyzovaly veškerý provoz na železnici. Odbory stávkou reagovaly na vládní plán privatizace množství lokálních tratí. Odbory ukázaly silnější pozici než o dva roky dříve. Síla odborů však narazila na svoje limity.

¹⁸⁸ „Milníky uplynulých 60 let Advanced World Transport a.s.“, *Advanced World Transport*, <http://www.awt.eu/cs/o-nas/historie/advanced-world-transport-a-s/milniky-uplynulych-60-let-advanced-world-transport-a-s> (staženo 11. května 2016).

¹⁸⁹ „Bývalé lokomotivy Českých drah ve službách OKD, Doprava, a. s.“, *Spolek přátel železnice*, http://spz.logout.cz/provoz/753_7okdd.html (staženo 11. května 2016).

¹⁹⁰ Lubomír Lízal, „Koordinace ekonomické politiky ČR v síťových odvětvích s praxí EU“, *Finance a úvěr* 50, č. 9 (2000): 498.

Plán na generální stávkou vůči vládním politikám pravicové vlády se nesetkal s dostatečnou podporou.¹⁹¹

Tehdejší ministr dopravy Martin Říman (ODS) v reakci na železniční stávkou přednesl projev, ve kterém definoval situaci na železnici a definoval další cíle vlády v železniční dopravě. V proslovu se vyjádřil pro nutnou reformu železnice, aby tím omezil odbory, které mají zájem akorát o svůj vlastní prospěch. V hlavní části se nejprve zaměřil na otázku vlastnictví infrastruktury: „Je třeba jasně říci, jakou síť chceme, aby byla v rukách státu, jednoznačně jakožto základní dopravní struktura, infrastruktura (...). A jaká síť má být nabídnuta v privatizačním procesu, případně zrušena.“ Budoucnost „koncept veřejné dopravy, tedy vztah osobní dopravy a státu, kde chceme, jak už bylo řečeno, sjednotit systém autobusové a železniční dopravy, nejen aby na sebe navazoval, ale aby zejména byl sjednocen jeho vztah ke státnímu rozpočtu.“ Poté se zaměřil na financování železnice. „Co se týče státní infrastruktury, pak stát bude jednoznačně ve vybraných programech podporovat státní dopravní cestu a bude podporovat investice do kolejových vozidel pro osobní dopravu. Nebude podporovat nákladní dopravu. To je tržní komodita, kde je třeba, aby České dráhy podstoupily jednoznačně konkurenční soutěž, kterou na trhu mají. Dále je to podpora veřejné dopravy, tedy jakási zakázka státu na zabezpečení určitého množství hromadné osobní dopravy.“ Otevřel však také úplně novou otázku regulace železničního trhu. „V okamžiku, kdy nabídneme určitou část sítě podnikatelským subjektům, ať už to budou privátní firmy, obce či společné podniky, dostaneme se do situace, kdy na dráze nebude podnikat jeden subjekt, ale bude podnikat několik subjektů. Samozřejmě tyto subjekty - a to už platí dnes podle zákona o drahách - musí mít přístup, budou-li to požadovat, na celou dopravní síť. Samozřejmě za poplatek, který musí být nějakým způsobem stanoven. Není to triviální otázka.“ V posledním bodě se zaměřil na budoucnost statutu Českých drah. „Domníváme se, že v jakési budoucnosti let je možné počítat i s transformací tohoto podniku na formu obchodní společnosti, jak je běžné v některých zemích Evropské unie. Dále tento podnik musí projevit daleko větší podnikatelský

¹⁹¹ Martin Myant, „Trade Union Influence in the Czech Republic since 1989“, *Sociologický časopis* 46, č. 6 (2010): 901-2.

přístup k věci, než je tomu dnes.“ Uvedení všech těchto opatření plánoval v horizontu dvou let.¹⁹²

Pro reformu železnice, kterou bylo možné brát na svoji dobu v evropském kontextu jako velmi ambiciózní, neměla ODS dostatečnou podporu v parlamentu ani příliš čas ji zrealizovat. Z důvodů vnitřních neshod uvnitř své strany podal Václav Klaus demisi a země směřovala k předčasným volbám, po nichž se vlády ujala ČSSD. Nakonec byl přijat poměrně skromný plán na privatizaci několika spíše periferních tratí. Jednalo se o tratě, u nichž České dráhy usoudily, že jejich provoz byl neperspektivní či byly poškozeny povodněmi v roce 1997.¹⁹³ Provozovateli tratí se staly buď firmy podnikající v příbuzném oboru jakým je stavebnictví (Viamont) nebo těžební průmysl (OKD). Případně začaly lokální tratě obsluhovat svazky obcí, jejichž správa byla vnímána jako efektivní. Nejznámějším příkladem je trať v Jeseníkách provozovaná Svazkem obcí údolí Desné, která navíc prošla rozsáhlou modernizací.¹⁹⁴

Česká republika se stala zemí, kde liberalizace všech síťových odvětví postupovala velmi pomalu. Například liberalizaci telekomunikací odložila vláda na nejzazší možné datum. Neochotu českých vlád k jejich liberalizaci vnímala Evropská komise jako jeden ze závažných problémů ve vstupních rozhovorech.¹⁹⁵

Nová vláda se zaměřila především na přijetí *acquis communautaire*, což představovalo v železniční dopravě implementaci prvního železničního balíčku, která musela být provedena do data vstupu země do Evropské unie. Pro toto období je typická europeizace formou stahování (*downloadingu*) evropských právních norem. Jednou z mnoha podmínek vstupu do Evropské unie bylo přijetí aktuální železniční legislativy do data vstupu. Klíčovou normou byl zákon č. 77/2002 Sb. v němž došlo k rozdělení státní organizace České dráhy na České dráhy, a.s. a Správu železniční dopravní cesty, státní organizace.¹⁹⁶ Stoprocentní podíl však v Českých drahách drží stát. Česká zákonodárná úprava tedy šla za požadavky formulované evropskou legislativou (účetní

¹⁹² Martin Říman, *Projev ministra dopravy v Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky k problematice železniční dopravy*, 27. února 1997, <http://www.psp.cz/eknih/1996ps/stenprot/008schuz/s008109.htm> (staženo 8. května 2016).

¹⁹³ Lízal, „Koordinace ekonomické politiky ČR“, 498.

¹⁹⁴ Rychlost schvalovacího procesu modernizace a její samotný průběh byl na české poměry nebývale rychlý. „Na trať do Koutů vyrazí po elektrifikaci za 393 milionů RegioPantery“, *idnes.cz*, 23. ledna 2015. http://olomouc.idnes.cz/elektrifikace-zeleznicni-trate-do-koutu-nad-desnou-fx1-/olomouc-zpravy.aspx?c=A150121_2133073_olomouc-zpravy_stk (staženo 11. května 2016).

¹⁹⁵ Lízal, „Koordinace ekonomické politiky ČR“, 501

¹⁹⁶ Rederer, „Veřejná doprava v České republice“, 82-83.

vs. úplná vertikální separace). Součástí *acquis* byl i požadavek na vytvoření regionálních struktur pro čerpání strukturálních fondů. Princip regionální samosprávy byl zmíněn v Ústavě České republiky. Většina středoevropských států se však takového kroku obávala z důvodů potenciální nestability či ztráty moci. V českém případě se jednalo především o odpor vlády Václava Klause vůči regionální politice, kterou vnímala jako symbol přerozdělování a ekonomického intervencionalismu. Většinu 90. let se však vedla debata spíše o geografickém vymezení regionů než o jejich pravomocích. Zemské rozdělení bylo velice brzy zavrhnuto kvůli obavám z česko-moravských tenzí. Evropská komise v roce 1997 zveřejnila zprávu, ve které kritizovala Českou republiku za malý pokrok v regionální politice (pouze vzniklo Ministerstvo pro místní rozvoj). Tato zpráva posílila národní aktéry podporující regionalizaci. Již na podzim 1997 byl schválen zákon, kterým oficiálně vznikly kraje, avšak nebyly stále definovány jeho pravomoci. Nová, levicová vláda byla regionální politice více nakloněna a svěřila krajům široké pravomoci, včetně organizace veřejné dopravy.¹⁹⁷ Vystávaly obavy o správnosti nastaveného systému. Týkalo se to odlišného vymezení NUTS 2 zodpovědných za čerpání evropských fondů a NUTS 3 volených krajských samospráv zejména s ohledem na skutečnost, že kraje byly zakládány právě s ohledem na čerpání strukturálních fondů.¹⁹⁸

¹⁹⁷ Dan Marek a Michael Baum, „The EU as a Regional Actor: The Case of the Czech Republic“, *Journal of Common Market Studies* 40, č. 5 (2002): 895–919.

¹⁹⁸ Dan Marek a Michael Baum, „Regional Policy and Decentralization in the Czech Republic“, *Regional and Federal Studies* 16, č. 4 (2006): 413-14.

4 České železniční prostředí po vstupu do Evropské unie

Vstup České republiky do Evropské unie přinesl železničnímu odvětví dva nové aktéry. Kraje, ustanovené ještě před vstupem země do EU, se postupně chopily svých pravomocí. Pokračující liberalizace železniční dopravy na evropské úrovni, která se projevila volnou soutěží v nákladní dopravě či legislativou podporující interoperabilitu, přinesla ve větší míře na český trh nové železniční dopravce.

Evropská unie pomohla alespoň zčásti vyřešit problém nedostatku investičních zdrojů do železniční infrastruktury. Strukturální fondy umožnily modernizaci další železniční sítě, včetně tratí nižšího významu či obnovu vozového parku. Finance na provoz a údržbu však museli jednotliví aktéři najít ve svých zdrojích.

4.1 Vlášda

Vláda by měla být vedoucím aktérem v železniční dopravě, protože disponuje přímým či nepřímým vlivem na chování dalších dvou aktérů – dominantního dopravce a krajských samospráv. Požadavky evropské železniční politiky však kladou poměrně náročné úkoly, se kterými se musí vlády vypořádat. Je zodpovědná za včasnou a správnou implementaci evropských norem. Zároveň by měla tento nově vznikající trh regulovat. Také by měl dbát na zájem státu jako dobrého hospodáře a efektivně vynakládat peníze z veřejných rozpočtů.

Česká republika musela implementovat první železniční balíček ještě před vstupem do EU. Ostatně jako u většiny zemí byl s implementací tohoto legislativního aktu problém. Česká republika však odmítla pochybení uvedená v odůvodněném stanovisku a v roce 2010 Komise proto podala žalobu na neplnění povinnosti na Českou republiku. Žaloba se týkala především špatné implementace směrnice 2001/14/ES. Evropský soudní dvůr uznal žalobní důvody v komise následujících případech: a) ČR stanovila maximální výši poplatků za použití infrastruktury, kterou nemůže provozovatel infrastruktury překročit, b) ČR nepřijala opatření, na základě kterých by se provozovatelům infrastruktury poskytovaly podněty ke snižování nákladů na zajištění infrastruktury a výše poplatků za přístup, c) systém odměňování výkonu povzbuzující podniky a provozovatele infrastruktury v minimalizaci závad a zvyšování výkonu železniční sítě a d) rozhodnutí regulačního subjektu (dražní správní úřad) podléhají v

české právní úpravě správnímu přezkumu, a nikoliv pouze soudnímu, jak stanoví směrnice. Náprava měla být provedena novelizací drážního zákona.¹⁹⁹ V porovnání s velkými evropskými kauzami týkající se implementace prvního balíčku, byla pře s Českou republikou spíše otázkou vyladění technických nedostatků. Součástí žaloby byla také problematika regulátora, které je věnován prostor níže.

Jak bylo zmíněno v předchozí kapitole, vláda měla po většinu 90. let zájem na reformě železničního odvětví, avšak kvůli protestům odborů a nedostatečné politické podpoře²⁰⁰ byl projekt hlubokých reforem odložen. Nabízí se tedy otázka, zdali není ochota k liberalizaci spíše problémem vnitrostátním, na jehož úspěšné dokončení nemá Evropská unie vliv. Komplikace spočívá částečně ve skutečnosti, že na evropské úrovni dočasně převládl regulatorní přístup k dopravě a toto období se přibližně kryje s vládou ČSSD v České republice.

Dopravní politika politika České republiky na léta 2005 – 2013, vykazovala značné známky europeizace. Dokument akcentoval rozvoj dopravní infrastruktury. Druhým cílem mělo být spravedlivé zpoplatnění druhů dopravy v závislosti na jejich ekologičnosti, s čímž souviselo zavedení mýtného systému pro kamiony. Podpořena měla být krajská snaha o integrované dopravní systémy. Konkurenčnímu prostředí se však výhled dopravní politiky věnoval spíše okrajově.²⁰¹ Text je tedy vyzněním velice podobný evropské Bílé knize z roku 2001.

Jistou míru institucionální europeizace lze vyvodit již z názvu nové koncepce 2014 až 2020. *Zelená kniha: Koncepce veřejné dopravy*, na kterou poté navázala Bílá kniha z přelomu let 2014 a 2015. Česká vláda zakomponovala systém zelených a bílých knih jakožto diskusního materiálu do své dopravní politiky. Vláda v tomto dokumentu zdůraznila, že po vzoru dalších evropských zemí je třeba změnit pohled na veřejnou dopravu. Moderní veřejná doprava „nestaví na veřejných prostředcích jako na pouhých *dotacích* z veřejných rozpočtů zajišťujících ekonomickou stabilitu dopravců, nýbrž naopak, je postavena na pohledu na veřejné prostředky jako prostředek pro zajištění kvalitních *veřejných služeb* pro cestující.“ Inspiraci pro reformu veřejné dopravy hledá

¹⁹⁹ Petr Mlsna, „Právní vývoj regulace železniční dopravy v Evropské unii v roce 2013 s dopadem na Českou republiku“, Martin Kvizda a Zdeněk Tomeš, *Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích: Sborník příspěvků ze semináře Telč 2013* (Brno: Masarykova univerzita, 2013): 135-44.

²⁰⁰ Druhá vláda Václava Klause mezi roky 1996 až 1998 byla menšinová.

v Německu a Švýcarsku ve smyslu železnice jako páteřního systému s taktovým jízdním řádem a definovanými standardy četnosti i kvality spojení. Otázku vhodnosti nabídkových řízení nechával na vyjádření zainteresovaných aktérů.²⁰²

Zatímco Zelená kniha byla v otázce liberalizace neutrální, v plánu *Dopravní politiky ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050* je plán poměrně jasně definován. Cílem je „Veřejné služby v přepravě cestujících zadávat postupně na základě jasného harmonogramu v souladu s principy Bílé knihy EU, tj. zejména prostřednictvím otevřených nabídkových řízení.“²⁰³

A v podobném duchu je zpracována Bílá kniha dopravní politiky, která je primárně zaměřena na nedostatky vzniklé regionalizací dopravy a snahu vytvořit celostátní systém veřejné dopravy, ale vychází i z priorit nové vlády avšak, která liberalizaci železniční dopravy označila jako svou prioritu. V roce 2014 schválila „harmonogram otevírání trhu veřejných služeb v objednávce MD, který obsahuje jasné zadání pro železniční sektor, aby bylo zřejmé, jakým způsobem bude nadále stát postupovat v oblasti objednávky dálkové a nadregionální dopravy“. Také vymezila část trhu, zejména mezinárodní linky, které soutěži podstoupeny být nemají. Vláda si však také byla vědoma situaci na železničním trhu kontrolovat, aby nedošlo k narušení síťového efektu. Chápe „potřebu nediskriminační liberalizace trhu, na druhé straně pokládá v souladu s dobrými zkušenostmi v této oblasti za nezbytné tento proces vyvážit v oblasti efektivních regulačních mechanismů (např. ochranou společensky významných veřejných služeb), které zajistí správnou funkci liberalizujícího se trhu železničních dopravních služeb.“²⁰⁴ Současná vláda přinesla zatím nejpřesnější vizi státní politiky v oblasti liberalizace železniční dopravy.

Když se však stát v uplynulých deseti letech pokusil tratě soutěžit, výsledek nebyl příliš úspěšný. V roce 2006 oznámila společnost Connex, že plánuje propojit svou

²⁰¹ Ministerstvo dopravy ČR, *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013* (červenec 2005), http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DP20052013_UZweb.pdf (staženo 17. 4. 2016).

²⁰² Ministerstvo dopravy, *Zelená kniha: koncepce veřejné dopravy*, <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/B5163C15-7B7F-48D7-B58D-E8F599231601/0/zelenakniha.pdf> (staženo 4. 5. 2016).

²⁰³ Ministerstvo dopravy, *Dopravní politiky ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050*, <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/6771FC27-DCCC-4B72-BD0E-3EF7E6118704/0/Dopravnipolitika20142020schvalena.pdf> (staženo 1. 5. 2016).

²⁰⁴ Ministerstvo dopravy, *Bílá kniha: koncepce veřejné dopravy 2015 – 2020 s výhledem do roku 2030* http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/09044F16-6D71-470D-88D8-727F6B52C117/0/MD_Bila_kniha.pdf (staženo 10. 5. 2016).

německou linku s Libercem. Ministerstvo dopravy chtělo využít příležitosti a pokusit se prostřednictvím nabídkového řízení modernizovat vozový park, a proto vyhlásilo soutěž na trasu Liberec – Pardubice. Souběžně probíhala soutěž na úsek Plzeň – Most. Obě soutěže vyhrály České dráhy s cenou 41 korun, respektive 18 korun za kilometr.²⁰⁵ Podle zprávy Nejvyššího kontrolního úřadu byly náklady výrazně podhodnocené.²⁰⁶ Na základě této zprávy začal v roce 2011 Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) případy vyšetřovat, avšak nedospěl k žádnému závěru.²⁰⁷

Špatná zkušenost jak Ministerstva dopravy, tak soukromých dopravců pozdržela další soutěže o několik let. V roce 2009 ministerstvo zvažovalo otevřít nabídková řízení, ale nakonec uzavřelo ministerstvo desetileté smlouvy na provoz rychlíků a expresů s Českými drahami, avšak až 75 % výkonů mohlo být během těchto deseti let soutěženo.²⁰⁸ Poměrně rozsáhlý plán se v praxi do konce roku 2014 ztenčil na jedinou trať. Do soutěže se překvapivě přihlásil jen Regiojet a Arriva, která byla vyřazena pro nesplnění podmínek. Protože nemůže být účastníkem nabídkového řízení pouze jeden dodavatel, byla soutěž zrušena. Nakonec se stát rozhodl udělit společnosti Regiojet zakázku napřímo za cenu schválenou v nabídkovém řízení.²⁰⁹ Ministerstvo dopravy nakonec smlouvu s Regiojetem nepodepsalo a provoz zůstal v režii ČD.

Hlavní výhodou vertikální separace je její otevřenost pro vstup nových aktérů. Bez konkurence nedává separace smysl, neboť rostou transakční náklady, které nejsou vykompenzovány vyšší efektivitou způsobenou konkurenčním bojem. Ve vertikálně separovaném modelu se střetávají s odlišné priority správce infrastruktury a dopravce, což se jeví jako klíčový problém zvláště v případě modernizací tratí, kdy došlo k zastavení osobní dopravy na čerstvě opravené trati. Správce infrastruktury v českém případě nebere příliš ohled na potřeby osobních ani nákladních dopravců a neúměrně prodlužuje výluky. Zodpovědnost však leží též na bedrech vlády a její investiční politiky, protože hlavní tratě se modernizují po poměrně malých etapách. Hlavní železniční koridory se modernizují již více než dvacet let a stále nebyly dokončeny.

²⁰⁵ Zdeněk Tomeš et al., „Competition in the railway passenger market in the Czech Republic“, *Research in Transportation Economics* 48 (2014): 274.

²⁰⁶ Nejvyšší kontrolní úřad, *Informace z kontrolní akce č. 09/23 Prostředky státního rozpočtu poskytované na úhradu ztráty ze závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě* (2009), <http://www.nku.cz/assets/media/informace-09-23.pdf> (staženo 9. 5. 2016).

²⁰⁷ Tomeš et. al., „Competition in the railway passenger market in the Czech Republic“ 274.

²⁰⁸ Michal Petr, „Postponed Liberalization of Passenger Transport by Rail in the Czech Republic“, *ENLR* 4 (2014): 313-15.

Dlouhodobé výluky vedou ke ztrátě zákazníků, a tudíž k propadům příjmů.²¹⁰ Nabízí se proto vytvoření určitého kompenzačního mechanismu, který by správce infrastruktury vyplácel dopravcům za každý odřeknutý či zpožděný spoj vlivem výluk. Takový systém je však třeba vyvážit. V případě kombinace příliš štědrých kompenzací a množství výluk hrozí finanční problémy správce infrastruktury.²¹¹

Právě stát by měl být vůdčí silou v železničním odvětví. Zdeněk Tomeš a Tomáš Pospíšil kritizují politiku státu vůči železničnímu odvětví, kdy jsou to železnice a ne stát, kdo určuje politiku. „Na rozdíl od obecně tradovaných představ jsou železnice velmi mocné. Podle teorie zájmových skupin je železnice optimálním příkladem, kdy dochází k jejich účinnému působení. Je centralizovaná a akceschopná, vedená společným cílem a výkonnou strukturou, která umožňuje účinné a výkonné hájení zájmů lidí, skupin a firem.“ Autoři také velmi kriticky vnímají finančně náročnou modernizaci sítě, v níž je poměr vynaložených peněz a dosažených výsledků neefektivní. Na druhou stranu přiznávají, že v České republice existuje dlouhodobá kladná politika státu vůči železniční dopravě, která je i voličstvem akceptována. Zdůrazňují však, že by stát měl dbát na její maximální efektivitu, což se zatím neděje. S ohledem omezené možnosti státního rozpočtu není částka okolo 15 mld. korun, kterou stát ročně SŽDC a Českým drahám dává pouze formě dotace provozních výdajů a dorovnávání ztrát z osobní dopravy, je oprávněný požadavek na racionalizaci těchto výdajů.²¹² Pádným argumentem pro úspory by mohla být právě liberalizace dopravy. Na základě výzkumu výsledku IBM indexu a provozních výdajů jednotlivých zemí, existuje silná korelace. Čím vyšší hodnocení v IBM indexu, tím úspornější provoz.²¹³

Modernizace infrastruktury je jednou z nejdůležitějších pravomocí a politik státu v železniční oblasti. Navíc je snaha vyčerpat maximální možné množství z evropských strukturálních fondů, dokud má stát možnost. Mezi všemi zainteresovanými aktéry v pohledu na modernizaci sítě panuje vzácná shoda. V České republice jsou však poplatky za použití dopravní cesty tak nízké, že nestačí pokrýt ani její provozní výdaje.

²⁰⁹ Tomeš et al., „Competition in the railway passenger market in the Czech Republic“, 274.

²¹⁰ Ibid., 275.

²¹¹ Peter Šulko a Martin Kendra, „Spoplatnenie obmedzenia prevádzkovej kapacity železničnej infraštruktúry“, *Perner's Contacts* 9, č. 3. (listopad 2014): 208-18.

²¹² Zdeněk Tomeš a Tomáš Pospíšil, „Ekonomické aspekty železniční dopravy“, 33.

²¹³ Zdeněk Tomeš, „Železniční reforma a veřejné dotace v evropských zemích“ in Martin Kvizda a Zdeněk Tomeš (eds.), *Regulace konkurenčního prostředí na železnici – teorie v centru a praxe v regionech* (Brno: Masarykova univerzita, 2011): 110.

Údržbu či investice do modernizace musí krýt stát ze svých zdrojů. Stát má fakticky dvě řešení, buď může zvýšit poplatky, což vyvolá zvýšení ceny služeb a případný přesun přepravy na silnici. Druhou možností, kterou si Česká republika vybrala, bylo výkonné zpoplatnění silniční dopravy (elektronické mýto). Vliv zavedení elektronického mýta však neznamenal zásadní posun v přesunu nákladu na železnici. Podíl nákladní dopravy zůstával stále okolo 23 %, naopak se pozvolna snižoval.²¹⁴

Rozhodnutí investovat do klíčové železniční infrastruktury je možné brát jako jeden z předpokladů, který umožnil rozvoj volné soutěže na trase Praha - Ostrava. Díky provedené modernizaci a zkrácení jízdních dob vykazuje železniční doprava na hlavní dopravní ose Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava komparativní výhodu vůči autobusu i osobnímu automobilu. Mezi další oblasti, ve kterých železnice disponuje komparativní výhodou je střední Morava a Ústecko, což jsou taktéž oblasti dobře napojené na železniční síť. Ostatní oblasti vykazují nízkou konkurenceschopnost, která může být narovnána pouze investicemi do modernizace sítě, což je případ západních a jižních Čech (III. a IV. tranzitní koridor).²¹⁵ Proto není překvapením, že výše zmíněné oblasti jsou těmi, o kterých se v rámci volné soutěže uvažovalo, případně v nich již přímo probíhá.

Časovou úsporu je možné ilustrovat na údajích z dostupných jízdních řádů. V jízdním řádu pro roky 1998/89 se jízdní doba rychlíků pohybovala okolo šesti hodin.²¹⁶ Je však nutné vzít na ohled častější zastavování a zajíždění a úvrat' ve stanici Přerov, které cestu prodlužovalo. Většina současných spojů Českých drah a Regiojetu má méně zastávek a Přerovu se vyhýbá. Za zmínku stojí skutečnost, že společnost Leo Express se v aktuálním jízdním řádu (2015/16) rozhodla pro velice podobnou zastávkovou politiku, jakou měly tehdejší rychlíky, což umožňuje poměrně relevantní komparaci. Moderní jednotky této společnosti ujedou tuto trasu na zmodernizované trati za 3 hodiny a 18 minut.²¹⁷

²¹⁴ Eurostat, „Modal split of freight transport“, ec.europa.eu/eurostat
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tsdtr220&plugin=1>
(staženo 10. 5. 2016).

²¹⁵ Stanislav Kraft a Michal Vančura, „Prostorová analýza konkurenceschopnosti železniční dopravy v české republice z hlediska časové efektivity“, in Martin Kvizda a Zdeněk Tomeš (eds.), *Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě - ekonomické a regionální aspekty regulace konkurenčního prostředí* (Brno: Masarykova univerzita, 2008): 108-23.

²¹⁶ Železniční jízdní řád pro rok 1988/89, <http://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika> (staženo 24. 4. 2016).

²¹⁷ „Jízdní řád 2015/16“, *LEO Express*, <http://www.le.cz/cms/jizdni-rad-109.htm> (staženo 29. 4. 2016).

Nastíněné problémy otevírajícího železničního trhu dokládají potřebu tuto odvětví regulovat a reagovat problémy, které nová situace přináší. Marc Laperrouza došel ve své stati k závěru, že nové členské země mají nastavený lepší regulační rámec než staré členské země a obecně země s kladným přístupem k liberalizaci dopravy mají vytvořené speciální úřady. Na druhou stranu upozorňuje, že regulátoři zatím neměli moc praktických zkušeností s vyřizováním stížností týkajících se diskriminace dopravců.²¹⁸ V praxi se však ukazuje, že regulátoři v nových členských zemích nemají dostatečnou legislativní, politickou či odbornou kapacitu k řešení sporů. V polském případě se problém týkal především přístupu soukromých dopravců k seřaďovacím nádražím či kontroverzní rozhodnutí o neudělení licence celoevropskému dopravci Connex. Tato zkušenost ukazuje nevhodnost inkorporace regulátora do struktur výkonné moci. I přes tyto překážky se povedlo soukromým dopravcům již v roce 2009 získat 30% podíl na polském trhu s nákladní železniční dopravou.²¹⁹

V České republice se ukazuje, že model, v němž technickou regulaci obstarává Drážní úřad a tržní regulaci má na starost Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS), příliš nefunguje. Ilustrují to zejména první nabídková řízení, v nichž České dráhy podávaly s vysokou pravděpodobností nabídky za dumpingové ceny. Pro regulátora byl však problém skutečně tak rozhodnout, protože nebyla obecná představa, jaká je standardní cena za kilometr. V roce 2011 ÚOHS oznámil, že na základě zprávy Nejvyššího kontrolního úřadu, vyšetřuje případy dvou nabídkových řízení (Plzeň – Most a Liberec – Pardubice) pro porušení pravidel hospodářské soutěže. Do roku 2014 však úřad nevydal rozhodné stanovisko.

Komise žalovala Českou republiku kvůli nedostatečným pravomocem ÚOHS, konkrétně, že dopravci nemají právo se domáhat svých práv, pokud se budou cítit poškozeni. Komise však v odůvodněném stanovisku vytýkala existenci dvou regulačních úřadů. Z důvodů této procesní chyby byla žaloba zamítnuta. Možnost dvou

²¹⁸ Marc Laperrouza, „Reforming railways“, Matthias Finger a Rolf W. Künneke, *International Handbook of Network Industries* (Cheltenham: Edward Elgar, 2011): 215-34.

²¹⁹ Podle polských zákonů má každý dopravce právo nediskriminačního přístupu k infrastruktuře, jež je ve vlastnictví správce infrastruktury. Během institucionální reformy některá seřaďovací nádraží zůstala v rukou dopravce, který odmítal infrastrukturu poskytovat ostatním dopravcům. Zřizovatelem tohoto úřadu bylo ministerstvo dopravy, které preferovalo státního dopravce, a proto ani nepřipravovalo změnu legislativy. Celkově polský systém vykazoval v prvních letech členství silné prvky protekcionismu a podřízení regulátora vládním složkám. Marcin Król, „Liberalization without a Regulator. The Rail Freight Transport Market in Poland in the Years 1996-2009“, *Yearbook of Antitrust and Regulatory Studies* 3, č. 3 (2010): 166-78.

regulačních orgánů v evropském právu zmíněna není a na základě striktního výkladu v ostatních případech, se dal očekávat v této otázce kladný verdikt, pokud by Komise neprovedla procesní chybu.²²⁰

Současný regulační model navíc není v souladu se směrnicí 2012/34/EU, která požaduje oddělení regulátora od Ministerstva dopravy, což dosavadní Drážní úřad nespĺňuje. Do konce roku 2014 však nový železniční regulátor zaveden nebyl, a proto jeho vznik je jedním z největších úkolů v železniční politice pro nadcházející období. Navíc současný regulátor nefunguje ani *de facto*. Regiojet podal na České dráhy stížnost za porušení hospodářské soutěže podnákladovými cenami v otázce konkurence na trati Praha – Ostrava již v roce 2012, ÚOHS se situací zabýval, avšak znovu nevynesl žádný verdikt. Pouze se omezil na vyjádření, že je obtížné určit, zda České dráhy provozovaly službu za podnákladové ceny.²²¹

4.2 Krajské samosprávy

Zájmem krajských samospráv by mělo být zajištění kvalitního spojení pro denní dojížděku za prací, do školy či na úřady. Kraje mají velkou svobodu ve výběru vlastní dopravní politiky. Musejí však brát ohled na omezené finanční zdroje přicházející ze státního rozpočtu na chod krajů a přímé doplatky na osobní dopravu.

Příklady z Německa dokládají účinnost principu subsidiarity v regionální dopravě, neboť regionální vlády či sdružení jsou schopny lépe dopravu koordinovat, pokud o to projeví zájem. Před analýzou české zkušenosti, je vhodné porovnat modely v sousedních zemích. Obzvláště polská zkušenost si zaslouží pozornost. Polská vojvodství disponují širokými pravomocemi v organizování dopravy. Polská vláda dokonce převedla na vojvodství regionální divizi polských drah (*PKP Przewozy Regionalne*, PKP PR). Záhy se však ukázalo, že společnost vlastněná všemi šestnácti vojvodstvími je obtížně koordinovatelná, proto si jednotlivá vojvodství začala zakládat vlastní železniční společnosti. Kombinace dvou veřejných dopravců vedla pouze k dalšímu zkomplikování situace a neexistuje mezi nimi společný tarif. Reforma v Mazovském vojvodství v okolí Varšavy, kde byly vlaky PKP PR nahrazeny

²²⁰ Mlsna, „Právní vývoj regulace železniční dopravy v Evropské unii“, 144-46.

²²¹ Zdeněk Tomeš et al., „Open access passenger rail competition in the Czech Republic“, *Transport Policy* 47 (2016): 206.

vojvodskými, se jeví jako mnohem zdařilejší.²²² Na Slovensku veškerou železniční dopravu do roku 2016 objednávalo tamní ministerstvo dopravy²²³, tudíž výsledky převedení zodpovědnosti na kraje ještě nejsou známy.

V České republice se prostřednictvím zákona č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům, ve znění pozdějších předpisů a novelizací zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách převedla pravomoc na krajské úřady. Od roku 2005 kraje objednávají osobní a spěšné vlaky, které zajišťují regionální dopravní obslužnost. Kraje mohou ze své pozice vyvíjet účinnější nátlak na dopravce, aby plnil cíle vytyčené krajskou dopravní politikou. V prvních letech největší slabiny nového systému spočívaly v redukci počtu spojení přes hranice krajů.²²⁴ Na tratích překračujících krajské hranice je možné pozorovat počet spojů o 30 % nižší než v oblastech v rámci jednoho kraje.²²⁵

Integrace regionální dopravy do jednoho systému se v České republice se liší kraj od kraje. Existují dvě hlavní skupiny krajů. První, jež dbá o rozvoj veřejné dopravy a druhá, v níž schází jakákoliv dlouhodobá koncepce veřejné dopravy. Nekoncepční rozhodování krajských samospráv poté v důsledku vede k nezájmu cestujících o veřejnou dopravu a logickému snižování počtu spojů z důvodu minimální poptávky.²²⁶ První skupinu aktivních krajů nejvýrazněji reprezentuje Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK), na opačném spektru se nachází Jihočeský kraj či Kraj Vysočina s minimálním zájmem zejména o rozvoj železniční dopravy.²²⁷

IDS JMK spravuje společnost KORDIS JMK založená Jihomoravským krajem a Statutárním městem Brno. Základy dopravní integrace kraje byly položeny již v roce

²²² Jakub Taczanowski, „The Effects of Liberalisation of the Passenger Railway Market on the Situation of Regional Rail Connections in Poland, Czech Republic, Slovakia and Austria“, *Review of Economic Perspectives* 15, č. 3 (2015): 252, 259.

²²³ Jozef Gašparík et al., „Objednávání výkonov vo verejnom záujme v železničnej doprave v SR“ in Martin Kvizda a Zdeněk Tomeš (eds.) *Konkurence na železnici – budoucnost pro 21. století nebo destrukce sítě?: Sborník příspěvků ze semináře Telč 2012*. (Brno: Masarykova univerzita, 2012): 18.

²²⁴ Tomáš Pospíšil, „Úhrada "prokazatelné" ztráty v železniční dopravě a její dopady na ekonomické jednání dopravce“, in *Rozvoj systémů osobní dopravy z hlediska respektování požadavků uživatele* (Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2007).

²²⁵ Daniel Seidenglanz, Tomáš Nigrin a Jiří Dujka, „Regional Railway Transport in Czech, Austrian and German Decentralised and Regionalised Transport Markets“, *Review of Economic Perspectives* 15, č. 4 (2015): 441.

²²⁶ Jan Hrabáček, „Konkurenceschopnost regionální železnice v systému veřejné dopravy“ in Martin Kvizda a Zdeněk Tomeš *Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě – ekonomické, právní a regionální faktory konkurenceschopnosti železnice: Recenzovaný sborník k semináři Telč 2009* (Brno: Masarykova univerzita, 2009): 16.

²²⁷ Seidenglanz et. al., „Regional Railway Transport“, 444.

2005 a postupně se během pěti let rozšířila na celé území Jihomoravského kraje. Od té doby se rozvíjí v podobě drobných přesahů do krajů sousedních a také do Rakouska a Slovenska. Systém splňuje požadavky na tarifní integraci jednotlivého i časového jízdného. Standardem je definice minimální dopravní obslužnosti, také taktový jízdní řád a provázanost autobusových a vlakových spojení. Obce mají možnost si připlatit nadstandardní spojení. Železnice se díky tarifní integraci stala součástí systému brněnské MHD. V současné době je prioritou společnosti příprava na nabídková řízení.²²⁸ Oproti tomu v případě Jihočeského kraje se klíčovým cílem dopravní politiky kraje jeví maximální finanční úspora, zejména v železniční dopravě. Vize rozvoje dopravy nebo její integrace není v dokumentu přítomna.²²⁹ Kraj Vysočina dopravní plán chápe spíše jako výčet spojení, než propracovaný plán do budoucna. Integrace dopravy v kraji neexistuje, stejně tak nejsou nastaveny standardy a k integrovanému tarifu se dle dokumentu staví kraj spíše skepticky.²³⁰

Současná *Zelená kniha: Koncepce veřejné dopravy* otevírá otázku, zdali je současný systém udržitelný. Stát se podílí třetinou výdajů na fungování veřejné dopravy v krajích, nemá na ní však žádný vliv. Nabízí se tedy definování určitých standardů na hlavních regionálních tratích či na úsecích, které přecházejí hranice krajů. Tyto spoje by byly hrazeny z prostředků státu a zbylé služby by řešily kraje v rámci svých zdrojů.²³¹

Krajské samosprávy, vědomy si finanční náročnosti provozování regionální dopravy, začaly hledat nová řešení pro její organizaci. Zvýšení atraktivity veřejné dopravy a potažmo tržeb mohlo být dosaženo pomocí integrace a promyšleného dopravního systému. Rezervy však existovaly i na nákladové straně. Kraje například vyvinuly tlak na rozklíčování nákladů, aby zjistily, kolik je stojí konkrétní spojení. V případech nevhodného vedení železničních tratí mimo sídelní celky se nabízí nahrazení vlaků autobusy. Takovému kroku se však dotčené obce snaží zabránit, neboť v dlouhodobějším horizontu jsou omezována i autobusová spojení. Tyto periferní regiony trpí závažnými strukturálními problémy v podobě sociální exkluze a přesunu

²²⁸ Jihomoravský kraj, *Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje pro období let 2012 až 2016*, říjen 2011, www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?PubID=176382&TypeID=7 (staženo 6. května 2016).

²²⁹ Jihočeský kraj, <http://docplayer.cz/1333387-Plan-dopravni-obslužnosti-uzemi-na-leta-2012-2016-jihocesky-kraj.html> (staženo 7. května 2016).

²³⁰ Kraj Vysočina, *Dopravní plán Kraje Vysočina*, listopad 2011. <http://kr-vysocina.cz/dopravni-plan/d-4040364> (staženo 7. května 2016).

aktivní pracovní síly do jádrových oblastí a postupným vylidňováním, čemuž nepřímo přispívá i špatná dopravní dostupnost.²³² Dopravní obsluha venkovských lokalit se často omezuje pouze na období špiček pracovních dnů. Česká republika však v porovnání s Polskem a Slovenskem uzavřela minimální počet tratí.²³³

Některé kraje začaly připravovat postupnou liberalizaci formou nabídkových řízení díky úspěšnému řízení vedeného Libereckým, Ústeckým krajem a saským dopravním svazem ZVON pro spoje vedoucí z Liberce přes Žitavu do Varnsdorfu. Vysoutěžená dotace společnosti Vogtlandbahn činila 112 Kč za kilometr vůči původním 138 korunám u ČD. Cestující se navíc mohli těšit na vyšší komfort zajištěný novými soupravami.²³⁴

Úspěšně lze vnímat i další řízení pořádané Libereckým krajem na provoz klíčové krajské tepny, Jizerskohorské dráhy mezi Libercem, Tanvaldem a Harrachovem. Stejně v tomto případě se mohli cestující těšit na nové soupravy. Vítězem se staly České dráhy a na nákladově extrémní dráze (nová vozidla, trakční náklady) s cenou 109 Kč za kilometr. Jednalo se o cenu mírně nadprůměrnou, což však kompenzují náročné podmínky.²³⁵

Zejména v Plzeňském kraji byla viditelná inspirace úspěšným bavorským modelem, včetně navázání vzájemné spolupráce. V roce 2009 měl Plzeňský kraj připravený poměrně propracovaný plán, jak postupně vysoutěžit celý kraj za pomoci desetiletých smluv. Ty by nejprve byly ve formě brutto (bez příjmového rizika pro dopravce), ale po dvou letech by se z nich staly netto smlouvy, aby měl dopravce větší zájem na zlepšování služeb.²³⁶

²³¹ Ministerstvo dopravy, *Zelená kniha: koncepce veřejné dopravy*, <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/B5163C15-7B7F-48D7-B58D-E8F599231601/0/zelenakniha.pdf> (staženo 4. 5. 2016).

²³² Marcel Horňák a Vladimír Tóth. „Aktuálne problémy verejnej dopravy v regióne Gemer“, in *Regulovaná a neregulovaná konkurencia na kolejičkách: Sborník príspevků ze semináře Telč 2013* (Brno: Masarykova univerzita, 2013): 49-62.

²³³ Taczanowski, „The Effects of Liberalisation of the Passenger Railway Market“, 249-68.

²³⁴ Marcela Benediktová, „Řízení na výběr dopravce pro provoz regionálních vlaků v Plzeňském kraji“ příloha k Martin Kvizda a Zdeněk Tomeš, *Ekonomické, právní a regionální faktory konkurenceschopnosti železnice: Recenzovaný sborník k semináři Telč 2009* (Brno: Masarykova univerzita, 2009).

²³⁵ Jiří Schmidt, „Zdánlivé fluktuace nákladové ceny železniční dopravy v režimu závazku veřejné služby na českém dopravním trhu“ in Martin Kvizda a Zdeněk Tomeš, *Ekonomické, právní a regionální faktory konkurenceschopnosti železnice: Recenzovaný sborník k semináři Telč 2009* (Brno: Masarykova univerzita, 2009): 88.

²³⁶ Benediktová, „Řízení na výběr dopravce pro provoz regionálních vlaků v Plzeňském kraji“.

Na úrovni Asociace krajů ČR však již během léta probíhala jiná bitva. Česká republikou zmítala hospodářská krize a stát oznámil, že bude nutné přistoupit k redukcí spojů. S takovým výsledkem se kraje nebyly ochotny smířit. Cílem chystané dohody měla být dlouhodobá smlouva mezi kraji a státem na finanční účasti státu v regionální dopravě. Zároveň měly být vyčerpány peníze z evropských fondů určené na obnovu vozového parku. Proto došlo k dohodě mezi Asociací krajů a vládou na *Memorandu o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti*. Tento dokument zajistil krajům dlouhodobé financování regionální dopravy, každoročně 2,65 miliardy korun po dobu 10 let. V podmínkách byla zakotvena povinnost obnovy vozového parku a především povinnost uzavřít dohodu pouze s jedním dopravcem.²³⁷

Smlouva byla uzavřena, nikoliv překvapivě s Českými drahami a všechna rozběhlá nabídková řízení byla ukončena. Pro soukromé dopravce tato situace znamenala zmrazení stavu na deset let. České dráhy naopak stejný čas získaly k přípravě na konkurenci o trh, díky dlouholeté smlouvě investovaly do vozového parku. Kraje získaly finanční jistotu v podobě desetiletého plánu a kvalitativního zvýšení dopravy i za cenu vyšších výdajů vůči ČD.

4.3 České dráhy

České dráhy jako dominantní dopravce se musí potýkat se skutečností, že cílem evropské dopravní politiky je liberalizace odvětví. Vstup nových dopravců nutí dominantu ke změně chování. Vertikální separace připravila ČD o velké množství pracovníků, kteří přecházejí do SŽDC, čímž pomalu klesá silná vyjednávací pozice drah a ze subjektu železniční politiky se tak stávají objektem. Z pohledu nákladní dopravy bylo největší prioritou narovnání nákladů s kamionovou dopravou, což se alespoň částečně stalo zavedením elektronického mýta.

Z pohledu dopravce lze nazírat na Zákon č. 77/2002 Sb. z jiné perspektivy. České dráhy rozděleny na České dráhy a.s. a Správu železniční dopravní cesty, s.o., avšak SŽDC v prvních letech neměla finanční ani lidskou kapacitu svoje služby vykonávat, a tudíž se příliš věcí z organizačního hlediska nezměnilo. Pro hospodaření Českých drah bylo klíčové oddlužení. Veškeré provozní i investiční dluhy převzala SŽDC, čímž se

²³⁷ *Memorandum o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční dopravou uzavřené mezi Českou republikou a Asociací krajů ČR*, http://www.praha.eu/public/c4/51/48/579762_62687_Memorandum.pdf (staženo 5. 5. 2016).

drahám po finanční stránce ulevilo a mohlo začít s čistým štítem. Na druhou stranu ČD po transformaci stále disponovaly nádražími a dalšími pozemky a byly také vlastníkem zabezpečovacího zařízení.²³⁸

Od roku 2003 existoval v České republice tzv. francouzský model organizace železniční dopravy. Vlastník infrastruktury je v něm sice úplně nezávislý na dopravcích, avšak klíčové funkce – údržba tratí a organizace provozu – svěřuje právě do rukou dopravce.²³⁹ V českém případě se jednalo o kompletní zabezpečení provozu či tvorbu jízdního řádu, které v následujících letech postupně přešlo do správy SŽDC. Avšak systém nastavený v období mezi roky 2003 až 2007 byl pro České dráhy velmi výhodný. Dráhy platily správci infrastruktury v průměru 5,7 mld. korun ročně za použití tratě, ale na oplátku získaly od SŽDC 11,5 mld. korun za řízení provozu a provozuschopnost tratí. Nejednalo se o úplně transparentní postup, ale ani neodporoval evropskému právu, protože se jednalo o křížové financování, ale o vzájemnou fakturaci služeb. České dráhy v této době vykazovaly velmi netransparentní vnitřní vyúčtování. Existují podezření, že část nákladů dráhy účtovaly na vrub osobní dopravě. Tento proces navenek působil dojmem, že dráhy jsou dobrým hospodářem, neboť nákladní doprava je v kladných číslech a osobní je třeba zkrátka více dotovat.²⁴⁰

Jedním z možných vysvětlení finanční neefektivity je skutečnost, že jak správce infrastruktury (SŽDC), tak především dominantní dopravce (ČD) jsou vzorovými firmami s tzv. měkkými rozpočtovými omezeními. Systém financování veřejné dopravy z veřejných zdrojů spočívá na principu úhrady prokazatelné ztráty, což je rozdíl mezi ekonomicky oprávněnými náklady a příjmy z osobní dopravy plus přiměřený zisk. České dráhy tak nejsou motivovány k navyšování tržeb ani úspoře nákladů. Vzhledem k tomu, že součástí dozorčí rady jsou zástupci vlády a parlamentu, je zodpovědností státu situaci řešit. Dosavadní praxe řešení finančních problémů drah spočívá v narovnání ztráty vyšší úhradou přiměřeného zisku, převzetí závazků či například finanční injekcí od státu. SŽDC tak v roce 2008 nakoupila z veřejných zdrojů pozemky a budovy od Českých drah za 12 miliard korun.²⁴¹ Je na místě zmínit, že tento majetek

²³⁸ Rederer, „Veřejná doprava v České republice“, 82-83.

²³⁹ Chris Nash, „Passenger railway reform in the last 20 years – European experience reconsidered“, *Research in Transportation Economics* 22 (2008): 61–70.

²⁴⁰ Tomeš a Pospíšil, *Ekonomické aspekty železniční dopravy*, 23-24.

²⁴¹ Tomáš Pospíšil, „Analýza alokační efektivity české železnice“, in Martin Kvizda a Zdeněk Tomeš (eds.), *Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích: Sborník příspěvků ze semináře Telč 2013* (Brno: Masarykova univerzita, 2013): 186-9.

získaly ČD bezplatně během první fáze oddělení v roce 2003. Plná zodpovědnost s organizací provozu na SŽDC přešla až v roce 2011. Stále zůstávají v majetku Českých drah nádražní budovy, tudíž lze v další fázi očekávat prodej těchto aktiv do rukou SŽDC k završení celého procesu vertikální separace. Existuje však riziko, že tento prodej bude považovat Evropská komise za nedovolenou podporu.²⁴²

Vertikální separace byla vnímána jako riziko pro správu drah a jejich politický vliv. Odboráři dodnes tento krok kritizují a poukazují na komparativní nevýhodu vůči konkurenčním zahraničním dopravcům, kteří zůstali v holdingovém uspořádání (Německo, Rakousko či Polsko). Tato výtky je však v základu oprávněná. Chování kapitálově silných dopravců bylo zmíněno v části věnované nedostatkům současného evropského modelu. Vstupy zahraničního zvýhodněného kapitálu a firem, které omezují práva zaměstnanců, jsou hlavním odborův argumentem proti pokračování liberalizace průmyslu.²⁴³ Argument o pracovních podmínkách byl však v britském případě vyvrácen. Z důvodu rostoucích výkonů na liberalizované železnici společnosti brzo narazily na limity nedostatečného počtu kvalifikovaného personálu, především strojvedoucích. Dopravci se začali o strojvedoucí přetahovat prostřednictvím zvýšení mzdy a zaměstnanci tak dosáhli mnohem lepšího platového ohodnocení.²⁴⁴

V roce 2007 byla po dlouhém procesu vyčleněna nákladní divize ČD Cargo jako dceřiná firma Českých drah. Cargo tím mělo získat zejména finanční prostředky pro svůj rozvoj, aby nedocházelo ke křížovému financování uvnitř společnosti. Vedení drah proto očekávalo, že vláda přijde s novým systémem financování osobní dopravy. ČD Cargo bylo také vyčleněno z důvodů možné privatizace. Jedním z uvažovaných návrhů bylo sjednocení nákladní divize českých a slovenských drah do jednoho podniku, čímž by vzniknul třetí největší evropský nákladní dopravce.²⁴⁵ V době hospodářské krize byla

²⁴² Petr, „Postponed Liberalization of Passenger Transport by Rail in the Czech Republic“, 314.

²⁴³ „Jaroslav Pejša: Na železnici nefunguje regulace. Kdo přijde, ten jezdí“, *e15.cz*, 12. 6. 2013, <http://nazory.e15.cz/rozhovory/jaroslav-pejsa-na-zeleznici-nefunguje-regulace-kdo-prijde-ten-jezdi-996973> (staženo 4. května 2016).

²⁴⁴ Chris Nash, „European Transport Policy“ (Přednáška hostujícího profesora na půdě Ekonomicko-správní fakulty, Masarykovy univerzity, Brno, Česká republika, 25. – 26. dubna 2016).

²⁴⁵ Railway Gazette, „CD Cargo leaves the nest“, 27. listopadu 2007, <http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/cd-cargo-leaves-the-nest.html> (staženo 9. května 2016).

privatizace několikrát blízko realizaci i s ohledem na výpadek příjmů. Současná vláda však privatizaci ČD Cargo neplánuje.²⁴⁶

Ještě před otevřením ostré konkurence na hlavní trati, musely České dráhy podstoupit konkurenční souboj s autobusovými dopravci. V první fázi na tento stav ČD reagovaly buď nijak, nebo zavedením relačních akčních jízdenek. Ve druhé fázi se vrhly do velkého modernizačního procesu vozového parku. ČD postupně vylepšují vozový park, ale za cenu vysokého zadlužení, které v roce 2013 dosáhlo 22 miliard korun.²⁴⁷

4.4 Soukromí dopravci

Přijetí druhého železničního balíčku neznamenovalo pro Českou republiku liberalizaci nákladní dopravy. V České republice existovala možnost konkurence právně a v omezené míře i fakticky již od roku 1995. Místním dopravcům se však evropskou liberalizací otevřela možnost expandovat na okolní trhy a využít přednosti, které má železniční doprava pro přepravy na delší vzdálenosti. Pro dopravce znamenalo přijetí balíčku i vyřešení problému se schvalováním lokomotiv. Moderní lokomotivy navíc zvyšují efektivitu železniční dopravy. Problémem nákladní dopravy zůstávají vozové zásilky, které nejsou pro dopravce výhodné, ale na druhou stranu pomáhají plnit cíle dopravní politiky a přesouvat nákladní dopravu ze silnice na železnici. V nákladní dopravě se podíl konkurenčních dopravců Českých drah zvýšil ze 4 % v roce 2004²⁴⁸ na 33 % v roce 2014.²⁴⁹ Nicméně tržní podíl dominantního dopravce se pomalu blíží pod úroveň 50 %, což je bráno jako pomyslná hranice pro definici monopolní postavení.²⁵⁰

Česká vláda v poměru s ostatními zeměmi střední a východní Evropy investuje velké množství do obnovy a modernizace železniční infrastruktury. Spojení většiny významných center doznalo výrazného zlepšení v uplynulých dvaceti letech. Z těchto zlepšení těží i nákladní dopravci. Nedostatečný důraz však byl kladen na rozvoj

²⁴⁶ Projev Bohuslava Sobotky na zasedání Ústředí Odborového sdružení železničářů, 24. března 2016, <http://www.bohuslavsobotka.cz/cs/chceme-aby-ceske-drahy-zustaly-klicovym-dopravcem-privatizace-to-ne> (staženo 1. května 2016).

²⁴⁷ „České dráhy se chlubí novými vlaky, kvůli nim však mají rekordní dluhy“, *idnes.cz*, 2. 3. 2013
Zdroj: http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-a-dluhy-kvuli-novym-vlakum-dhr-ekonomika.aspx?c=A130501_213117_ekonomika_ert (staženo 10. 5. 2016).

²⁴⁸ Správa železniční dopravní cesty, Výroční zpráva za rok 2004, <http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc/archiv.html> (staženo 1. 5. 2016).

²⁴⁹ Správa železniční dopravní cesty, Výroční zpráva za rok 2014, <http://www.szdc.cz/soubory/vysledky-hospodareni/2014-vz.pdf> (staženo 1. 5. 2016).

²⁵⁰ Dyrhaug, *EU Railway Policy Making*, 73.

infrastruktury v okolí hlavních ekonomických center, zejména Prahy a Brna.²⁵¹ S probíhajícím procesem suburbanizace roste potřeba přepravy cestujících v předměstí do center, s tím roste objednávka příměstských spojů. Nákladní dopravě tím však už nezbývají volné trasy, protože státní politika upřednostňuje osobní dopravu před nákladní. I samotné krajské samosprávy již narazily na limity kapacity infrastruktury a nemohou objednávat další vlaky.²⁵² Na zmodernizované infrastruktuře dochází k dopravní indukci. Z tohoto důvodu je hlavní trať mezi Prahou a Českou Třebovou již na hranici svojí kapacity. Nabízí se zvýšení poplatků za použití dopravní cesty pro vlaky osobní dopravy, ale proti tomuto kroku se vyhradil Regiojet.²⁵³

Zájem soukromých dopravců je ovládnout co největší podíl na trhu. Železniční trh může obnášet konkurenci o trh (nabídková řízení), jejichž problematika v českém prostředí byla již analyzována. Druhou možností je konkurenci na trhu (volná soutěž). Nabídková řízení pro dopravce představují vyšší jistotu, protože obsahují přesně definované podmínky plnění služeb a finanční dotace na předem určenou dobu. V případě netto smluv má dopravce poměrně vysokou motivaci pro zlepšování služeb, jelikož příjmy z jízdného dostává dopravce. Pokud vozový park zajišťuje objednatel, dopravce nepodstupuje ani velká nákladová rizika. Dopravci se snažili upozornit veřejnost na možnost liberalizace železnice i netradičními nástroji, jakými byly například krátkodobé předvádějící cesty s moderními vozidly v provozu s cestujícími. Nicméně nabídková řízení však kvůli dumpingovým cenám dominantního dopravce a slabým schopnostem státu při jejich organizaci zatím skončila neúspěchem. Na regionální úrovni je do roku 2019 nabídkové řízení omezeno (nikoliv zcela znemožněno) vládním memorandem. Proto se v České republice zbývala jediná možnost vstupu konkurenčních dopravců a to v podobě volné soutěže.

Volná soutěž (*open access*) je cílem evropské politiky v komerčních, dálkových spojích. V současnosti mají členské státy ve vnitrostátní dopravě poměrně volné pole působnosti. Mohou regulovat vstup nových dopravců prostřednictvím vysokých poplatků za použití dopravní cesty (Francie) či různě nenápadně omezovat vstup za

²⁵¹ Tomeš et al., „Competition in the railway passenger market in the Czech Republic“, 275-76.

²⁵² Jihomoravský kraj, *Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje pro období let 2012 až 2016*, říjen 2011, www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?PubID=176382&TypeID=7 (staženo 6. května 2016).

²⁵³ Ministerstvo dopravy, *Bílá kniha: koncepce veřejné dopravy 2015 – 2020 s výhledem do roku 2030* http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/09044F16-6D71-470D-88D8-727F6B52C117/0/MD_Bila_kniha.pdf (staženo 10. 5. 2016).

pomocí technických bariér, například nedostupností relevantního vozového parku (Německo).²⁵⁴ Další metodou je již zmíněné využívání zákazu kabotáže na vymezených úsecích (Nizozemsko). Britský regulátor dovoluje *open access* pouze v omezené míře u spojů, které přináší přidanou hodnotu. Oproti tomu Švédsko plně liberalizovalo svoji vnitrostátní dopravu.²⁵⁵ V České republice na základě Zákona 277/1994 Sb. může každý schválený dopravce požádat o přidělení trasy. Český případ volné soutěže zapadá do nového rámce, v němž soukromé firmy se snaží konkurovat dopravci přímo na hlavních trasách, což je případ Rakouska a Itálie. V těchto zemích spolu soutěží dva dopravci, v České republice provozují svoje služby mezi Prahou a Ostravou tři firmy, což je evropský unikát.

Jedním z důvodů, proč neexistuje více tratí s volnou soutěží, jsou nízké přepravní proudy a kolize s dotovanými spoji, což by učinilo komerční projekt dlouhodobě neživotaschopným. Na trati mezi Prahou a Ostravou soutěž začala poměrně nenápadným krokem, jehož dopady na současný stav nebyly úplně očekávány. Ministerstvo dopravy zrušilo státní dotace na tento úsek. Z pohledu racionálního institucionalismu ministerstvo cílilo na finanční snížení nákladů, neboť dospělo k závěru, že tato trať je výdělečná, a proto není třeba České dráhy dotovat. S odstupem času však lepší vysvětlení pozdějších dopadů tohoto kroku nabízí historický institucionalismus. Zrušení dotace je možno vnímat jako zlomový moment (*critical juncture*), po níž se vydal vývoj vlastní, původně nezamýšlenou cestou. České dráhy od roku 2011 provozovaly svoje spoje na komerční riziko.²⁵⁶ Stát pouze doplácel kompenzace jízdného pro skupiny, které měly ze zákona nárok na slevu, převážně studenti a důchodci. Nová situace však poměrně rychle přilákala soukromé dopravce, kteří mohli účinně konkurovat státnímu dopravci.

Historie volné soutěže na hlavní trati je poměrně bohatá, avšak většinou skončilo pouze u přípravných fází. Nejblíže ke vstupu měla česká společnost Railtrans podnikající v logistice. V jízdním řádu 2006/07 jí byla přidělena trasa. Drážní úřad však

²⁵⁴ Tomáš Nigrin, „Open Competition or Discrimination on Tracks? Examples of Anti-competitive Behaviour of the Deutsche Bahn“, *Review of Economic Perspectives* 14 (2014): 16-33.

²⁵⁵ Chris Nash et. al., „Comparing Three Models“, 191-206.

²⁵⁶ „Stát přestane dotovat vlaky z Prahy do Ostravy, nechá je konkurenčnímu boji“, *idnes.cz*, 28. 4. 2011, http://ekonomika.idnes.cz/stat-prestane-dotovat-vlaky-z-prahy-do-ostravy-necha-je-konkurencnimu-boji-164/-eko-doprava.aspx?c=A110425_203617_eko-doprava_jan (staženo 10. května 2016)

neschválil lokomotivu pro provoz na území České republiky, kterou Railtrans plánoval na svoje spoje nasadit.²⁵⁷

České dráhy, které disponovaly schváleným vozovým parkem, nebyly příliš ochotny lokomotivy prodávat konkurenci. Podnikatel Radim Jančura, zakladatel společnosti Student Agency v roce 2007 avizoval v médiích rozšíření svého podnikání o železniční dopravu.²⁵⁸ Jeho prvotní návrhy obsahující moderní vlak o šesti třídách s kinem na palubě se postupně proměnily v reálnější projekt. Student Agency se podařilo v Itálii zakoupit zánovní československé lokomotivy řady 162, jejichž poslední sérii Československé dráhy v roce 1992 z finančních důvodů odmítly převzít a byly zakoupeny italskou firmou. Lokomotivy doplnil vyřazovanými vagony z Rakouska a tím vznikl prvotní vozový park. V září 2011 vyrazily v omezeném provozu „žluté vlaky“ dceřiné společnosti Regiojet do pravidelného provozu. Vstup Regiojetu je možné z pohledu historického institucionalismu brát jako historický zlomový okamžik. V jednu chvíli byly k dispozici jak schválené lokomotivy, tak i dostatek levných ale nadprůměrně kvalitních vagonů. Rakouské spolkové dráhy v témže čase obnovovaly svůj vozový park jednotkami railjet a desítky vozů se tak staly nadbytečnými. Regiojet tím získal i komparativní výhodu vůči Českým drahám, které se v té době potýkaly s nedostatkem vozů splňující vyšší standard kvality – klimatizace, připojení k internetu, uzavřený systém WC apod.

Odlišnou cestou se vydal třetí dopravce LEO Express, který modifikoval příměstskou jednotku pro provoz na delší tratě. Na rozdíl od předchozích neúspěšných pokusů, tento typ byl schválen a již na konci roku 2012 vyrazil na hlavní železniční tepnu třetí dopravce. Současné jednotky však mohou být používány pouze na tratích se stejnosměrným napětím. Pokud by chtěl LEO Express expandovat na tratě v jižní polovině České republiky, například do dříve avizovaných Českých Budějovic, musel by znovu investovat do vozidel.

Soutěž na trati mezi Prahou a Ostravou víceméně potvrdila teoretické modely. Dopravci se v rámci svých finančních a provozních možností snažili dorovnat nabídku

²⁵⁷ „Stát zadusil snahy konkurovat Českým drahám“, *aktualne.cz*, 21. 9. 2007, <http://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/ceska-ekonomika/stat-zadusil-snahy-konkurovat-ceskym-draham/r~i:article:508619/> (staženo 29. 4. 2016).

²⁵⁸ „Jančura: Můj vlak bude mít šest tříd a kino“ http://ekonomika.idnes.cz/jancura-muj-vlak-bude-mit-sest-trid-a-kino-fph-/ekonomika.aspx?c=A071002_173324_ekonomika_maf, *idnes.cz*, 2. 10. 2007 (staženo 29. 4. 2016).

Českých drah. Byla vidět snaha maximalizovat počet spojů v přepravních špičkách. Nejvíce se soutěž projevila na cenách. Regiojet nastavil jednotnou základní cenu na 295 korun, což bylo o zhruba 150 korun méně než v případě Českých drah. V případě prémiového produktu národního dopravce – Supercity Pendolino, byla cena vyšší ještě o 200 korun za povinnou místenku. Pravidelní cestující však využívali zákaznické jízdné, a tudíž rozdíl jízdného nebyl v první fázi markantní. České dráhy zavedly akční relační jízdné na úrovni Regiojetu a u většiny Pendolin snížily cenu povinné místenky.²⁵⁹ Zatímco Regiojet se snažil prezentovat především vyšší úroveň služeb, LEO Express se prezentoval agresivní cenovou politikou s tzv. zahradou cen, známou z nízkonákladových aerolinek. Cena nejlevnějších jízdenek se ocitla až na úrovni 78 korun. Standardní ceny se pohybují výše, v průměru okolo 250 korun.²⁶⁰

Konkurence má pozitivní dopad na růst cestujících. Podle dostupné studie se počet cestujících mezi Prahou a Ostravou zvýšil o zhruba 40 %. Soukromí dopravci částečně získali pasažéry Českých drah, ale zároveň přilákali úplně nové. Lepší je také celková efektivita dopravy, protože vlaky jedou v průměru více obsazené. Odhadovaný poměr cestujících na trase mezi jednotlivými dopravci je založen na terénním měření, kterého se autor diplomové práce osobně zúčastnil. Podle výzkumu byl v roce 2013 poměr následující: Supercity Pendolino ČD 17 %, Intercity ČD 28 %, Regiojet 38 % a LEO Express 17 %. Na základě vyplácených kompenzací Ministerstva dopravy je rozdělení následující: 50 % ČD jako celek, 35 % Regiojet a 15 % LEO Express. Soutěž se navíc postupně posouvá i za hranice České republiky. Nejdříve vyjely první spoje do Žiliny a od prosince 2014 soupeří všichni tři dopravci na celé trati mezi Prahou a Košicemi.²⁶¹ Konkurence v mezinárodní dopravě se vyvinula z domácího silného trhu, jak ostatně předvíдалa zpráva Komise k třetímu balíčku.

Z pozice správce infrastruktury, objednatelů spojů a státní pokladny výsledky již nevypadají tak zářně. Počet spojů mezi lety 2010 a 2013 postupně zvýšil z 23 na 40 párů denně. Avšak denní kapacita míst vzrostla pouze z 10 600 na 13 400,²⁶² z čehož lze vyvodit kratší vlaky, což z pohledu kapacity infrastruktury není ideální stav. Tento jev

²⁵⁹ Monika Jandová, Václav Rederer, „Milníky vývoje na dopravním rameni Praha–Ostrava“, *Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích: Sborník příspěvků ze semináře Telč 2013* (Brno: Masarykova univerzita, 2013): 76-93.

²⁶⁰ Zdeněk Tomeš et. al., „Open access passenger rail competition in the Czech Republic“, *Transport Policy* 47 (2016): 203–211.

²⁶¹ *Ibid.*, 209.

²⁶² Jandová et. al., „Vývoj na rameni Praha-Ostava“, 76-93.

má také za následek delší jízdní dobu osobních vlaků, které musí častěji uhýbat expresním spojům. V roce 2014 kapacita poklesla na 11 650 míst, taková změna je přičítána snížení počtu spojů v mimošpičkovém období.²⁶³

Soutěž na rameni Praha – Ostrava je ilustrativním přístupem *path dependence* v praxi. Nenápadný krok, kterým bylo zrušení dotace, přilákal dva konkurenční dopravce k soutěži na hlavní české železniční trase. Vyšší nabídka spojů však vedla ke kapacitním problémům na trati. Kompenzace za studentské a důchodcovské jízdné se pohyboval v roce 2013 okolo 85 milionů korun ročně²⁶⁴ a lze očekávat další růst. Pro stát taková situace není výhodná. Úspěch, který tato soutěž vyvolala mezi cestujícími, jejichž počet vzrostl o desítky procent a ceny se snížily v průměru na polovinu, činí z této situace dokonalý *lock-in* z pohledu státu.

Volná konkurence je však omezeným segmentem železniční dopravy a nemůže být praktikována na celém území České republiky při zachování síťové obslužnosti. V roce 2014 nebyl ani jeden z dopravců na hlavní trase ziskový. Pro dopravce bude klíčové otevření trhu prostřednictvím nabídkových řízení, jejichž organizaci stát zatím nezvládá. Švédsko standardně soutěží všechny výkony v železniční dopravě, ačkoliv je přítomen dominantní dopravce. Obdobná situace je v Německu na případě regionální dopravy. Pokud stát či kraj dobře definují podmínky, což je velmi důležitý předpoklad, může ušetřit finanční prostředky v řádu desítek procent. Etablování evropští soukromí dopravci, například Arriva, mají velký zájem na otevírání železničního trhu nabídkovými řízeními.²⁶⁵

Situace v osobní dopravě se zlepšila více než v nákladní. V roce 2013 měla železniční doprava podíl 8,5 % na celkovém přepravním mixu, což je nejvyšší hodnota od roku 1998. Od roku 2009 vykazuje železniční doprava stabilní růst, který byl pravděpodobně podpořen konkurenčním bojem, neboť mezi roky 2011 a 2012 vzrostl podíl meziročně o 0,7 %.²⁶⁶

²⁶³ Tomeš et. al., „Open Access“, 210.

²⁶⁴ Ministerstvo dopravy, „Kompenzace jízdného“, <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/90C00878-E0A2-45ED-A98F-736263092E72/0/147o.pdf> (staženo 10. 5. 2016).

²⁶⁵ „Konkurence bez pravidel se státu na dráze prodražila“, *dotyk.cz*, http://www.dotyk.cz/byz-11-2015/7_konkurence-na-trati-praha-ostrava-se-statu-prodrazila (staženo 10. 5. 2016)

²⁶⁶ Eurostat, „Modal split of passenger transport“, *ec.eurostat.eu*, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tsdtr210&plugin=1> (staženo 10. 5. 2016).

Závěr

Železniční politika České republiky byla již od období transformace nakloněna reformnímu úsilí. Její liberální reformy však byly účinně zastaveny odborovými svazy. Mezitím se pozice železniční dopravy v osobní i nákladní dopravě dále zhoršovala a její financování se stalo ještě větší finanční zátěží pro omezené státní zdroje.

V evropské unii po dlouhých letech neaktivity výrazně zpřesnily a posunuly požadavky na reformu železničního odvětví. Klíčovým nástrojem pro postupné otevírání železničního trhu konkurenčním vlivům se stala vertikální separace, jejíž přesná definice je stále na evropské úrovni ožehavým tématem. V rozmezí šesti let byla přijata klíčová evropská legislativa, která formuje železniční odvětví dodnes. První železniční balíček více specifikoval vertikální separace a formalizoval zavedení poplatku za použití tratě. Druhý balíček liberalizoval nákladní dopravu a zjednodušil technické normy. Třetí balíček otevřel mezinárodní osobní dopravu konkurenci. Otevírání železničního trhu však není bez komplikací. Státy, pro které je liberalizace dopravy nežádoucím jevem, se snaží tento proces v legislativní i praktické úrovni narušit. Čtvrtý železniční balíček, který by určil finální rámec železniční dopravy v Evropské unii, právě s ohledem na neshody členských států, stále chybí. Evropská komise tak formuluje priority pomocí Bílých knih a tím se snaží ovlivnit domácí prostředí právě v oblastech, která nejsou ohraničena právně závaznými dokumenty.

Železniční doprava od vstupu České republiky do Evropské unie prošla dynamickým vývojem. Proměnou prošlo institucionální prostředí formou úplného oddělení státních drah na správce infrastruktury, čímž vyšla vstříc doporučením Komise. Vertikálně separovaný model má ulehčit vstup konkurenci tím, že se oslabí pozice dominantního dopravce, který tak nemůže blokovat jejich vstup. České dráhy se postupnou transformací majetkově i personálně zmenšily, jejich politická síla však zejména ve finanční oblasti zůstala silná. Z odprodeje majetku ČD získávají nezanedbatelné příjmy pro svůj provoz. Vládě chybí politická odvaha k zásadním vnitřním reformám Českých drah.

Krajské samosprávy, jimž byla svěřena organizace regionální veřejné dopravy, vyvíjely vlastní iniciativu k nabídkovým řízením, avšak během hospodářské krize došlo k dohodě mezi vládou, kraji a Českými drahami na desetiletých smlouvách, čímž se liberalizace na krajské úrovni výrazně zpomalila. Dopadem regionalizace železniční

dopravy byl také velký rozdíl v kvalitě a dostupnosti dopravní obslužnosti v jednotlivých krajích. Napravení tohoto stavu bude jednou z priorit vlády pro další období.

Nabídková řízení v dálkové dopravě jsou pravděpodobně největším úskalím pro českou železniční politiku. Všechna dosavadní řízení skončila buď zjevně podnákladovými cenami Českých drah, či přímo jejich zrušením. Vláda vypracovala v posledních letech několik koncepcí soutěží, dochází však k postupnému odsunu jejich termínů. Pro soukromé dopravce jsou z dlouhodobého hlediska mnohem zajímavější nabídková řízení než volná soutěž, protože generují stabilní zisk a chrání investované prostředky. Pro objednatele je to naopak možnost k výrazné úspoře nákladů. Poměrně malý vzorek nabídkových řízení však zatím nedovoluje udělat jasný závěr se zkušenostmi s tímto typem soutěže v České republice.

Soukromí dopravci se tak mohli výrazněji etablovat pouze na hlavní trase mezi Prahou a Ostravou. Hlavním bonusem pro cestujícího byl výrazný pokles cen jízdného. Konkurence pomohla i celkovému zvýšení úrovně cestování. Počet spojů se celkově zvýšil, ale přesunul se více do období přepravních špiček, což má dopad na narušení síťového efektu dráhy. Z pohledu státu problém vyvstal růstem nákladů, protože kompenzuje dopravcům zlevněné jízdné pro vybrané skupiny cestujících. Druhým vážným problémem je hraniční kapacita tratí, která znemožňuje další rozvoj regionální i nákladní dopravy v dopravních uzlech. Zvláště v případě mimořádných událostí vyvstává problém nad celkovou organizací provozu. Celý železniční trh vykazuje jistou míru chaotičnosti. Dopravcům chybí faktická možnost si stěžovat u nezávislého regulátora. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže dlouhodobě řeší několik stížností soukromých dopravců na České dráhy. Ani po několika letech však nebyl schopen dojít k závěru. Aktuálně platná evropská legislativa vyžaduje silného a nezávislého regulátora, tudíž vláda bude muset tuto otázku řešit, jinak může očekávat další žalobu na neplnění povinností.

Evropská unie ovlivnila české železniční prostředí, avšak různě v oblasti nákladní a osobní dopravy. V případě nákladní dopravy došlo k etablování nových aktérů, kteří postupně získávají větší podíl na trhu. Železniční trh v nákladní dopravě vzniknul, cíle Evropské unie na zvýšení přepravy zboží po železnici však zatím v České republice nesplnil. Aktéři podporující liberalizaci jednoznačně posílili, plně se etabloval sektor soukromých dopravců. Vláda mohla svoji pozici posílit ještě více, ale

nedostatečná regulační a organizační kapacita tento proces přibrzdily. V osobní dopravě je železniční trh velmi omezený. Existuje pouze živelná konkurenční soutěž, která však není bez vysokých politických nákladů řešitelná. Budoucnost ukáže, do jaké míry je provoz tří dopravců rentabilní. V případě rozvoje nabídkových řízení se stane úlohou státu prosadit systém, který by udržel tarifní integraci, aby mohl cestující na jeden cestovní doklad využít služeb více dopravců.

Do budoucna lze očekávat pokračující trend liberalizace dopravy. V roce 2019 skončí desetileté krajské memorandum a některé kraje se již ozvaly, že by chtěly otevřít krajský trh pomocí nabídkových řízení. Stát navíc plánuje koupit vozidla a pronajímat je dopravcům, což sníží finanční náročnost pro dopravce. Na trase Praha – Ostrava je pravděpodobné, že zůstane v provozu stávající model. Budoucnost ukáže, zdali je tato trať dostatečně rentabilní pro všechny dopravce či nikoliv. Případně, jestli soukromí dopravci zkusí konkurovat Českým drahám i na dalších úsecích. Klíčovým krokem k dlouhodobě stabilnímu železničnímu trhu je především vznik silného regulátora odvětví.

Summary

Railway policy of the Czech Republic has been in favour of reform efforts since the transformation period. However, its liberal reforms have been effectively halted by trade unions. Meanwhile, the position of both passenger and freight railway transport continued to deteriorate and its financing has become a greater financial burden on scarce state resources.

In the European Union after years of inactivity raised efforts to execute reform of the rail sector. Vertical separation has become a key tool for gradual opening of the rail market to competitive influences. The first railway package specified vertical separation and formalized the introduction of fee for using the track. The second package liberalized freight transport and simplified technical norms. The third package opened up international passenger services for competition. This process is not without complications. States, for which liberalization is an undesirable phenomenon, are trying to disrupt this process on legislative and practical level. The fourth railway package, which would create final frame for railway transport in the European Union, is still missing, because of disagreements among the member states. The European Commission formulates priorities through "White books" and is trying to influence domestic environment in areas that are not determined by legally binding documents.

Railway transport has undergone dynamic development since the Czech Republic joined the European Union. Vertically separated model seeks to facilitate entry of competitors by weakening the position of the dominant carrier, which would then not be able to block their entry. Czech Railways reduced their material and human resources, however their political power stayed strong, especially in the financial sector. ČD gained big earnings for its operation by selling their assets. The government lacks political courage for major internal reform of Czech Railways.

Regional governments, which have been entrusted with the organization of regional public transport, developed their own initiative to the tendering process, but an agreement was reached between the government, counties and Czech Railways during the economic crisis on ten-year contracts, thereby liberalization at regional level slowed significantly. Also the big difference in quality and availability of public transport in regions was the impact of regionalization of railway transport. Remedy of this situation will be one of the priorities of the government for the next period.

Tendering of long-distance transport is perhaps the greatest challenge for Czech railway policy. All previous proceedings ended either in Czech Railways' below-cost prices, or even in their abolition. The government has in recent years developed several concepts of the competitions, but there is a gradual postponing of their terms. For private carriers in the long run are tender competitions more interesting than free competition, because they generate stable income and protect invested funds. For the customer, it is a possibility to save costs. Relatively small sample of tenders but does not allow a clear conclusion about experiences with this type of competition in the Czech Republic at the moment.

Private carriers were able to significantly establish only on the main route between Prague and Ostrava. Drop in fares was the main bonus for passengers. The competition also helped to increase the overall standard of travelling. The number of connections is increased, but moved more into the peak hours, resulting in the disruption of the network effect. From the perspective of the state, there is a problem with a rise in costs, since it compensates carriers reduced fares for certain groups of passengers. Another serious problem is the maximal capacity of the routes, which prevents further development of regional and freight transport in transport hubs.

Especially in the case of emergencies, there is problem with general organization of the traffic. The entire railway market shows a certain degree of chaos. Carriers lack possibility to complain to an independent regulator. The Office for the Protection of Competition is trying to solve several complaints from private operators on the Czech Railways, even after several years, it is unable to reach a conclusion. EU legislation requires a strong and independent regulator, therefore the government will have to tackle this issue, otherwise we can expect further action for not fulfilling obligations.

Actors supporting liberalization clearly strengthened, the sector of private carriers has fully established itself. The government could strengthen its position even more, but the lack of regulatory and organizational capacity slowed this process down. In passenger transport, rail market is very limited. There is only natural competitive contest, which is not manageable without high political costs. Future will show to what extent the operation of three carriers is profitable. In case of development of tenders, the job of the state will be to enforce a system that would keep the tariff integration to enable passengers to use services of multiple carriers on one ticket.

Použitá literatura

Primární zdroje

Department for Transport, „The Brown Review of the Rail Franchising Programme“, Cm 8526, https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/49453/cm-8526.pdf (staženo 10. ledna 2016).

Department for Transport, „Competition in passenger rail services in Great Britain“, 17. června 2015 https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/446255/Passenger_rail_services_in_Great_Britain.pdf (staženo 30. ledna 2016).

European Commission, „White Paper: The future development of the common transport policy COM(92) 494 final.

European Commission, „White Paper: A Strategy for Revitalising the Community's Railways“, COM(96) 421.

European Commission, „White Paper European transport policy for 2010: time to decide“, COM(2001) 370 final.

European Commission, „Market Functioning in Network Industries - Electronic Communications, Energy and Transport“, *Occasional Papers 129* (únor 2013).

European Commission, *Report from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on the implementation of the first railway package*, COM(2006) 189 final, 3. května 2006, http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/doc/communication_implementation_1st_rail_pack.pdf (staženo 1. dubna 2016).

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).

Eurostat, „Modal split of freight transport“, *ec.eurostat.eu* <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tsdtr220&plugin=1> (staženo 10. 5. 2016).

Eurostat, „Modal split of passenger transport“, *ec.eurostat.eu*, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tsdtr210&plugin=1> (staženo 10. 5. 2016).

Evropská komise, Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje KOM(2011) 144 v konečném znění.

Evropská Komise, *Zpráva Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů o provádění ustanovení směrnice 2007/58/ES o otevření trhu mezinárodní osobní železniční dopravy*, COM(2013) 34 final, 30. ledna 2013. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013DC0034&qid=1463056317414&from=EN> (staženo 1. dubna 2016).

Jihomoravský kraj, *Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje pro období let 2012 až 2016*, říjen 2011, www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?PubID=176382&TypeID=7 (staženo 6. května 2016).

Jihočeský kraj, <http://docplayer.cz/1333387-Plan-dopravni-obsluznosti-uzemi-na-leta-2012-2016-jihocesky-kraj.html> (staženo 7. května 2016).

Kraj Vysočina, *Dopravní plán Kraje Vysočina*, listopad 2011. <http://kr-vysocina.cz/dopravni-plan/d-4040364> (staženo 7. května 2016).

Memorandum o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční dopravou uzavřené mezi Českou republikou a Asociací krajů ČR, http://www.praha.eu/public/c4/51/48/579762_62687_Memorandum.pdf (staženo 5. 5. 2016).

Ministerstvo dopravy ČR, *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013* (červenec 2005), http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf (staženo 17. 4. 2016).

Ministerstvo dopravy, *Zelená kniha: koncepce veřejné dopravy*, <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/B5163C15-7B7F-48D7-B58D-E8F599231601/0/zelenakniha.pdf> (staženo 4. 5. 2016).

Ministerstvo dopravy, *Dopravní politiky ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050*, <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/6771FC27-DCCC-4B72-BD0E-3EF7E6118704/0/Dopravnipolitika20142020schvalena.pdf> (staženo 1. 5. 2016).

Ministerstvo dopravy, *Bílá kniha: koncepce veřejné dopravy 2015 – 2020 s výhledem do roku 2030* http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/09044F16-6D71-470D-88D8-727F6B52C117/0/MD_Bila_kniha.pdf (staženo 10. 5. 2016).

Ministerstvo dopravy, „Kompenzace jízdného“, <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/90C00878-E0A2-45ED-A98F-736263092E72/0/147o.pdf> (staženo 4. května 2016).

Ministerstvo dopravy, *Dopravní strategie ČR na období 1997 - 2000 (2005)*, <http://ekolist.cz/staracisla/strateg.htm> (staženo 10. května 2016).

Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, 23. října 2007. *Úřední věstník Evropské unie*, L 315/14, 3. prosince 2007.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice, 29. dubna 2004. *Úřední věstník Evropské unie*, L 164, 30. dubna 2004.

Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady č. 1191/69 a č. 1107/70, 23. října 2007. *Úřední věstník Evropské unie*, L 315/1, 3. prosince 2007.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES, kterou se mění a doplňuje směrnice Rady 95/18/ES o udělování licencí železničním podnikům, 26. února 2001. *Úřední věstník Evropské unie*, L 075, 15. března 2001.

Nejvyšší kontrolní úřad, *Informace z kontrolní akce č. 09/23 Prostředky státního rozpočtu poskytované na úhradu ztráty ze závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě (2009)*, <http://www.nku.cz/assets/media/informace-09-23.pdf> (staženo 9. 5. 2016).

Parlament České republiky, *Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách*, č. 79/1994 Sbirky zákonů.

Projev Bohuslava Sobotky na zasedání Ústředí Odborového sdružení železničářů, 24. března 2016, <http://www.bohuslavsobotka.cz/cs/chceme-aby-ceske-drahy-zustaly-klicovym-dopravcem-privatizace-to-ne> (staženo 1. května 2016).

Říman, Martin. *Projev ministra dopravy v Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky k problematice železniční dopravy*, 27. února 1997, <http://www.psp.cz/eknih/1996ps/stenprot/008schuz/s008109.htm> (staženo 8. května 2016).

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES, kterou se mění a doplňuje směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství, 26. února 2001. *Úřední věstník Evropské unie*, L 075, 15. března 2001.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES, kterou se mění a doplňuje směrnice Rady 95/18/ES o udělování licencí železničním podnikům, 26. února 2001. *Úřední věstník Evropské unie*, L 075, 15. března 2001.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti, 26. února 2001. *Úřední věstník Evropské unie*, L 075, 15. března 2001.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému, 19. března 2001. *Úřední věstník Evropské unie*, L 110, 20. dubna 2001.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti, 29. dubna 2004. *Úřední věstník Evropské unie*, L 220, 21. června 2004.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES, kterou se mění směrnice Rady 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému, 29. dubna 2004. *Úřední věstník Evropské unie*, L 220, 30. dubna 2004.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství, 29. dubna 2004. *Úřední věstník Evropské unie*, L 164, 30. dubna 2004.

Směrnice Evropského parlamentu a rady 2007/59/ES o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství, 23. října 2007. *Úřední věstník Evropské unie*, L 315/51, 3. prosince 2007.

Směrnice Evropského parlamentu a rady 2007/58/ES, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury, 23. října 2007. *Úřední věstník Evropské unie*, L 315/44, 3. prosince 2007.

Směrnice Evropského parlamentu a rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepřacované znění), 21. listopadu 2012. *Úřední věstník Evropské unie*, L 343/32, 14. prosince 2012.

Směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství, 29. července 1991. *Úřední věstník Evropských Společenství* L 237, 24. srpna 1991.

Správa železniční dopravní cesty, Výroční zpráva za rok 2004, <http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc/archiv.html> (staženo 1. 5. 2016).

Správa železniční dopravní cesty, Výroční zpráva za rok 2014, <http://www.szdc.cz/soubory/vysledky-hospodareni/2014-vz.pdf> (staženo 1. 5. 2016).

Sekundární zdroje

Knihy a sborníky

Arthur, Brian W. *Increasing Returns and Path Dependence in Economy* (Ann Arbor: University of Michigan Press, 1994).

Baťa, Jan Antonín, *Budujme stát pro 40 000 000 lidí*, (Krásná Lída: Marek Belza, 2013).

Bulmer, Simon a Christian Lequesne, *The Member States of European Union* (Oxford: Oxford University Press, 2005).

Ciešlik, Andrzej a Jan Jakub Michałek (eds.), *Liberalization of Transportation Services in the EU: the Polish Perspective* (Frankfurt am Main: Peter Lang, 2015).

Dyrhaug, Helene. *EU Railway Policy-Making: On Track?* (London: Palgrave Macmillan, 2013).

Exadaktylos, Theofanis a Claudio M. Radaelli, *Research Design in European Studies: Establishing Causality in Europeanization* (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2012).

Finger, Matthias a Christian Jaag (eds.), *The Routledge Companion to Network Industries* (London: Routledge, 2015).

Finger, Matthias a Rolf W. Künneke, *International Handbook of Network Industries* (Cheltenham: Edward Elgar, 2011).

Gomez-Ibanez, Jose A. a Gines De Rus (eds.), *Competition in the Railway Industry: An International Comparative Analysis* (Cheltenham: Edward Elgar, 2006).

Graziano, Paolo a Maarten P. Vink, *Europeanization: New Research Agendas*, Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2008).

Green Cowles, Maria. James A. Caporaso, a Thomas Risse, *Transforming Europe: Europeanization and Domestic Change* (Cornell University Press, 2001).

Héritier, Adrienne et al., *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, 1997).

Jørgensen, Knud Erik, Mark Pollack, Ben Rosamond (eds.), *Handbook of European Union Politics* (London: SAGE Publications, 2006).

Kučerová, Irah, *Střední Evropa: Komparace vývoje ve střední Evropě* (Praha: Karolinum, 2015).

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

Kvizda, Martin *Ekonomické dějiny železniční sítě: mýty, omyly a iluze v hospodářské politice a path dependence železných drah* (Brno: Masarykova univerzita, 2006).

Kvizda, Martin a Zdeněk Tomeš (eds.), *Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě - ekonomické a regionální aspekty regulace konkurenčního prostředí: Recenzovaný sborník k semináři Telč 2008* (Brno: Masarykova univerzita, 2008).

Kvizda, Martin a Zdeněk Tomeš (eds.), *Ekonomické, právní a regionální faktory konkurenceschopnosti železnice: Recenzovaný sborník k semináři Telč 2009* (Brno: Masarykova univerzita, 2009).

Kvizda, Martin, a Zdeněk Tomeš (eds.), *Regulace konkurenčního prostředí na železnici – teorie v centru a praxe v regionech, Sborník příspěvků ze semináře Telč 2011* (Brno: Masarykova univerzita, 2011).

Kvizda, Martin, a Zdeněk Tomeš (eds.) *Konkurence na železnici – budoucnost pro 21. století nebo destrukce sítě?: Sborník příspěvků ze semináře Telč 2012.* (Brno: Masarykova univerzita, 2012).

Kvizda, Martin, a Zdeněk Tomeš (eds.), *Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích: Sborník příspěvků ze semináře Telč 2013* (Brno: Masarykova univerzita, 2013).

Kvizda, Martin, a Zdeněk Tomeš (eds.), *Standardy dopravní obslužnosti: centrální strategie vs. krajské priority: Sborník příspěvků ze semináře Telč 2014* (Brno: Masarykova univerzita, 2014).

Levi, Margaret, „A Model, a Method, and a Map: Rational Choice in Comparative and Historical Analysis“, in Mark I. Lichbach a Alan S. Zuckerman (eds.), *Comparative Politics: Rationality, Culture and Structure* (Cambridge: Cambridge University Press, 1997): 19-41.

Nash, Chris 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).

North, Douglas C. *Institutions and Institutional Change and Economic Performance*, (Cambridge: Cambridge University Press, 1990).

Pospíšil, Tomáš, „Úhrada "prokazatelné" ztráty v železniční dopravě a její dopady na ekonomické jednání dopravce“, in *Rozvoj systémů osobní dopavy z hlediska respektování požadavků uživatele* (Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2007).

Pierson, Paul, *Politics in time: history, institutions, and social analysis* (Princeton: Princeton University Press, 2004).

Rovná, Lenka, Zuzana Kasáková a Jan Váška (eds.), *Evropská unie v členských státech a Členské státy v Evropské unii* (Praha: VIP Books, 2007).

Scharpf, Fritz W. *Games real actors play: actor-centered institutionalism in policy research* (Boulder: Westview Press, 1997).

Seidenglanz, Daniel, *Evropská dopravní politika* (Brno: Masarykova univerzita, 2005).

Stevens, Hanley. *Transport Policy in the European Union* (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2003).

Tomeš, Zdeněk. *Konkurence a výkonnost na evropských železnicích: Habilitační práce* (Brno: Masarykova univerzita, 2014).

Quinet, Emile „France: Avoiding Competition“ in Jose A. Gomez-Ibanez a Gines De Rus (eds.), *Competition in the Railway Industry: An International Comparative Analysis* (Cheltenham: Edward Elgar, 2006): 81-111.

Židek, Libor *Transformace české ekonomiky 1989-2004* (Praha: C.H. Beck, 2006).

Odborné články

Alexanderson, Gunnar 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.

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

Alexandersson, Gunnar, *The Accidental Deregulation: Essays on Reforms in the Swedish Bus and Railway Industries 1979-2009* (Stockholm: Stockholm School of Economics, 2010).

Bayliss, B. T. „Transport in the European Communities“, *Journal of Transport Economics and Policy* 13 (1979).

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

Besant-Jones, John „Reforming power markets in developing countries: what have we learned?“ *Mining and Energy Board Discussion Paper 19, World Bank* (2006).

- Bowman Andrew, „An illusion of success: The consequences of British rail privatisation“, *Accounting Forum* 39 (2015): 51–63.
- Börzel, Tanja A. „Towards Convergence in Europe? Institutional Adaptation to Europeanization in Germany and Spain“, *Journal of Common Market Studies* 37, č. 4 (prosinec 1999).
- Bruszt, László, „Multi-level Governance—the Eastern Versions: Emerging Patterns of Regional Developmental Governance in the New Member States“, *Regional and Federal Studies* 18, č. 5 (2007).
- Burghouwt, Guillaume a Jaap G. de Wit, „In the wake of liberalisation: long-term developments in the EU air transport market“, *Transport Policy* 43 (2015): 104-13.
- Crozet, Yves a Florian Chassagne, „Rail access charges in France: Beyond the opposition between competition and financing“, *Research in Transportation Economics* 39 (2013).
- David, Paul A. „Clio and the Economics of QWERTY“, *The American Economic Review* 75, č. 2 (květen 1985): 332-37.
- Fiala, Petr a Markéta Pitrová, *Evropská unie* (Brno: Centrum pro studium demokracie, 2009).
- Finger, Matthias „Governance of competition and performance in European railways: An analysis of five cases“, *Utilities Policy* 31 (2014): 278-88.
- Fiorio Carlo V. a Massimo Florio, „«Would you say that the price you pay for electricity is fair?» Consumers' satisfaction and utility reforms in the EU15“, *Energy Economics* 33 (2011): 178–187.
- Geradin, Damien „Twenty Years of Liberalization of Network Industries in the European Union: Where Do We Go Now?“ (listopad 2006). Dostupné na SSRN: <http://dx.doi.org/10.2139> (staženo 10. února 2016).
- Gibson, Stephen , „Incentivising operational performance on the UK rail infrastructure since 1996“, *Utilities Policy* 13, č. 3 (září 2005).
- Grushevska, Kateryna Theo Notteboom a Andrii Shkliar, „Institutional rail reform: The case of Ukrainian Railways“, *Transport Policy* 46 (2016): 7–19.
- Hall, Peter A. and Rosemary C. R. Taylor, „Political Science and the Three New Institutionalisms“ in *Political Studies* 44, č. 5 (1996): 945-46.
- IBM Global Services, *Summary of the Study Rail Liberalisation Index 2011* (Brusseles: 2011).
- Jamasb, Tooraj a Michael Pollitt, „Electricity Market Reform in the European Union: Review of Progress toward Liberalization & Integration“, *The Energy Journal* 26 (2005): 11-41.
- Johanson, Karl Magnus a Tapio Raunio, „Regulating Europarties Cross-Party Coalition on Incomplete Contracts“, *Party Politics* 11, č. 3 (2005).
- Johnson, Daniel a Chris Nash, „Competition and the provision of rail passenger services: A simulation exercise“, *Journal of Rail Transport Planning & Management* 2 (2012).
- 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).
- Knill, Christoph a Dirk Lehmkuhl, „The National Impact of EU Regulatory Policy: Three Europeanization Mechanisms“, *European Journal of Political Research* 41, č. 2 (2002): 255-80.
- Kocijan, Iva, „Revisiting the Formative Years of European Transport Policy“, *Zbornik PFZ* 59 (2009): 537-39.

- Król, Marcin, „Liberalization without a Regulator. The Rail Freight Transport Market in Poland in the Years 1996-2009“, *Yearbook of Antitrust and Regulatory Studies* 3, č. 3 (2010): 166-78.
- Ladrech, Robert. „Europeanization of domestic politics and institutions: The case of France“, *Journal of Common Market Studies* 32, č. 1 (1994).
- Liebowitz, S. J. a Stephen E. Margolis, „Path Dependence, Lock-In and History“, *Journal of Law, Economics and Organization* 11, č. 1 (1995).
- 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.
- Lizal, Lubomír „Koordinační ekonomické politiky ČR v síťových odvětvích s praxí EU“, *Finance a úvěr* 50, č. 9 (2000).
- Maczkovics, Carole, The Railways at the Crossroads of Liberalisation and Public Service“, *European Procurement & Public Private Partnership Law Review* 4, č. 1 (2009): 26-41.
- Marek, Dan a Michael Baum, „The EU as a Regional Actor: The Case of the Czech Republic“, *Journal of Common Market Studies* 40, č. 5 (2002): 895–919.
- Marek, Dan a Michael Baum, „Regional Policy and Decentralization in the Czech Republic“, *Regional and Federal Studies* 16, č. 4 (2006): 413-14.
- Martin, Ron „Roepke Lecture in Economic Geography—Rethinking Regional Path Dependence: Beyond Lock-in to Evolution“, *Economic Geography* 86, č. 1 (2010): 1-27.
- Marsh, David „Privatization Under Mrs. Thatcher: A Review of the Literature“, *Public Administration* 69 (1991): 459-80.
- Martí-Hennenberg, Jordi, „European integration and national models for railway networks (1840–2010)“, *Journal of Transport Geography* 26 (2013).
- Myant, Martin, „Trade Union Influence in the Czech Republic since 1989“, *Sociologický časopis* 46, č. 6 (2010).
- Nash, Chris, Jan-Eric Nilsson a Heike Link, „Comparing Three Models for Introduction of Competition into Railways“, *Journal of Transport Economics and Policy* 47 č. 2 (2013): 191-206.
- Nash, Chris, „European rail reform and passenger services – the next steps“, *Research in Transportation Economics* 29 (2010).
- Nash, Chris „Passenger railway reform in the last 20 years – European experience reconsidered“, *Research in Transportation Economics* 22 (2008): 61–70.
- Nash, Chris „European Transport Policy“ (Přednáška hostujícího profesora na půdě Ekonomicko-správní fakulty, Masarykovy univerzity, Brno, Česká republika, 25. – 26. dubna 2016).
- Nigrin, Tomáš, „Open Competition or Discrimination on Tracks? Examples of Anti-competitive Behaviour of the Deutsche Bahn“, *Review of Economic Perspectives* 14 (2014): 16-33.
- North, Douglas, „A Transaction Cost of Politics“, *Journal of Theoretical Politics* 2, č. 4 (1990).
- Olsen, Johan P. „The many faces of Europeanization“, *Journal of Common Market Studies* 40, č. 5 (2002).
- Petr, Michal, „Postponed Liberalization of Passenger Transport by Rail in the Czech Republic“, *ENLR* 4 (2014).

- Politt, Michael G. „The role of policy in energy transitions: Lessons from the energy liberalisation era“, *Energy Policy* 50 (2012): 128–37.
- Pollitt, Michael, „The arguments for and against ownership unbundling of energy transmission networks“, *Energy Policy* 36 (2008): 704–713.
- Pucher, John a Stephan Kurth, „Verkehrsverbund: the success of regional public transport in Germany, Austria and Switzerland“, *Transport Policy* 2, č. 4 (1996).
- Puffert, Douglas J. „Path Dependence in Spatial Networks: The Standardization of Railway Track Gauge“, *Explorations in Economic History* 39 (2002): 282–314.
- Preston, John a Dawn Robins, „Evaluating the long term impacts of transport policy: The case of passenger rail privatisation“, *Research in Transportation Economics* 39 (2013) 14-20.
- Radaelli, Claudio „How does Europeanization Produce Domestic Policy Change?“, *Comparative Political Studies* 30, č. 5 (1997): 553-75.
- Radaelli, Claudio. „Europeanisation: Solution or problem?“ *European Integration online Papers (EIoP)* 8, č. 16 (2004): 3, <http://eiop.or.at/eiop/texte/2004-016a.htm> (staženo 1. února 2016).
- Rittberger, Berthold a Jeffrey Stacey, „Conclusion: Stepping Out of the Shadow of History Making Integration“, *Journal of European Public Policy* 10, č. 6 (2003): 1021.
- Schmidt, Vivien A. „Europeanization and the mechanics of economic policy adjustment“, *Journal of European Public Policy* 9, č. 6 (2002): 894–912.
- Scott, Peter, „Path Dependence and Britain’s “Coal Wagon Problem”“, *Explorations in Economic History* 38 (2001): 366–385.
- Scott, Andrew, John Petterson a David Millar, „Subsidiarity: A ‘Europe of the Regions’ v. the British Constitution“, *Journal of Common Market Studies* 32, č. 1 (1994).
- Seidenglanz, Daniel, Tomáš Nigrin a Jiří Dujka, „Regional Railway Transport in Czech, Austrian and German Decentralised and Regionalised Transport Markets“, *Review of Economic Perspectives* 15, č. 4 (2015).
- Sichelschmidt, H. „The EU programme “trans-European networks”—a critical assessment“, *Transport Policy* 6 (1999) 169–81.
- Stead, Dominic, „Mid-term review of the European Commission’s 2001 Transport White Paper“, *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 6, č. 4 (2006): 365-70.
- Šulko, Peter a Martin Kendra, „Spoplatnenie obmedzenia prevádzkovej kapacity železničnej infraštruktúry“, *Perner's Contacts* 9, č. 3. (listopad 2014): 208-18.
- Taczanowski, Jakub, „The Effects of Liberalisation of the Passenger Railway Market on the Situation of Regional Rail Connections in Poland, Czech Republic, Slovakia and Austria“, *Review of Economic Perspectives* 15, č. 3 (2015).
- Tomeš, Zdeněk, Martin Kvizda, Monika Jandová a Václav Rederer., „Open access passenger rail competition in the Czech Republic“, *Transport Policy* 47 (2016).
- Tomeš, Zdeněk Martin Kvizda, Tomáš Nigrin a Daniel Seidenglanz, „Competition in the railway passenger market in the Czech Republic“, *Research in Transportation Economics* 48 (2014).
- Zunder, Thomas Hangen 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).

Internetové zdroje

- „Bývalé lokomotivy Českých drah ve službách OKD, Doprava, a. s.“, *Spolek přátel železnice*, http://spz.logout.cz/provoz/753_7okdd.html (staženo 11. května 2016).
- „CD Cargo leaves the nest“, 27. listopadu 2007, <http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/cd-cargo-leaves-the-nest.html> (staženo 9. května 2016).
- „České dráhy se chlubí novými vlaky, kvůli nim však mají rekordní dluhy“, *idnes.cz*, 2. 3. 2013
Zdroj: http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-a-dluhy-kvuli-novym-vlakum-dhr-/ekonomika.aspx?c=A130501_213117_ekonomika_ert (staženo 10. 5. 2016).
- „European Parliament waters down unbundling proposals“, *Railway Gazette*, 26. 2. 2014
<http://www.railwaygazette.com/news/policy/single-view/view/european-parliament-waters-down-unbundling-proposals.html> (staženo 15. 10. 2015).
- „Fourth Railway Package debated at the European Rail Summit“ *Railway Gazette*, 6. 10. 2014,
<http://www.railwaygazette.com/news/policy/single-view/view/fourth-railway-package-debated-at-the-european-rail-summit.html> (staženo 15. 10. 2015).
- „Jančura: Můj vlak bude mít šest tříd a kino“ http://ekonomika.idnes.cz/jancura-muj-vlak-bude-mit-vest-trid-a-kino-fph-/ekonomika.aspx?c=A071002_173324_ekonomika_maf, *idnes.cz*, 2. 10. 2007 (staženo 29. 4. 2016).
- „Jaroslav Pejša: Na železnici nefunguje regulace. Kdo přijde, ten jezdí“, *e15.cz*, 12. 6. 2013,
<http://nazory.e15.cz/rozhovory/jaroslav-pejsa-na-zeleznici-nefunguje-regulace-kdo-prijde-ten-jezdi-996973> (staženo 4. května 2016).
- „Jízdní řád 2015/16“, *LEO Express*, <http://www.le.cz/cms/jizdni-rad-109.htm> (staženo 29. 4. 2016).
- „Konkurence bez pravidel se státu na dráze prodrazila“, *dotyk.cz*, http://www.dotyk.cz/byz-11-2015/7_konkurence-na-trati-praha-ostrava-se-statu-prodrazila (staženo 10. 5. 2016).
- „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).
- „Ministers agree on political pillar of Fourth Railway Package“, *Railway Gazette*, 8. 10. 2015,
<http://www.railwaygazette.com/news/policy/single-view/view/ministers-agree-on-political-pillar-of-fourth-railway-package.html> (staženo 15. 10. 2016).
- „Milníky uplynulých 60 let Advanced World Transport a.s.“, *Advanced World Transport*,
<http://www.awt.eu/cs/o-nas/historie/advanced-world-transport-a-s/milniky-uplynulych-60-let-advanced-world-transport-a-s> (staženo 11. května 2016).
- „Na trať do Koutů vyrazí po elektrifikaci za 393 milionů RegioPantery“, *idnes.cz*, 23. ledna 2015.
http://olomouc.idnes.cz/elektrifikace-zeleznicni-trate-do-koutu-nad-desnou-fx1-/olomouc-zpravy.aspx?c=A150121_2133073_olomouc-zpravy_stk (staženo 11. května 2016).
- „Stát přestane dotovat vlaky z Prahy do Ostravy, nechá je konkurenčnímu boji“, *idnes.cz*, 28. 4. 2011,
http://ekonomika.idnes.cz/stat-prestane-dotovat-vlaky-z-prahy-do-ostavy-necha-je-konkurencnimu-boji-164-/eko-doprava.aspx?c=A110425_203617_eko-doprava_jan (staženo 10. května 2016).
- „Stát zadusil snahy konkurovat Českým drahám“, *aktualne.cz*, 21. 9. 2007,
<http://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/ceska-ekonomika/stat-zadusil-snahy-konkurovat-ceskym-draham/r~i:article:508619/> (staženo 29. 4. 2016).

„Technical pillar of the Fourth Railway Package agreed“, *railwaygazette.com*, 18. 6. 2015, <http://www.railwaygazette.com/news/policy/single-view/view/technical-pillar-of-the-fourth-railway-package-agreed.html> (staženo 17. 2. 2016)..

„Železniční jízdní řád pro rok 1988/89“, <http://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika> (staženo 24. 4. 2016).