

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Filozofická fakulta

Katedra politologie a evropských studií

Ján Marjenka

Liberalizácia železničnej dopravy v EÚ s dôrazom na Českú republiku

Bakalárska práca

Vedúci bakalárskej práce: Doc. Daniel Marek, PhD., M.A.

Olomouc 2015

Prehlasujem, že som túto bakalársku prácu vypracoval samostatne a uviedol som všetky použité
pramene a literatúru.

V Olomouci dňa 26. 4. 2015

Podpis.....

Ďakujem Doc. Danu Markovi Ph.D., M.A. za odborné vedenie bakalárskej práce, poskytnuté konzultácie, rady a pripomienky k obsahovej i formálnej stránke textu. Taktiež ďakujem Mgr. Michalovi Kolárikovi za pomoc pri korektúre mojej práce.

Obsah

Úvod	5
1. Charakteristika sektora železničnej dopravy v EÚ	11
1.1. Dopravná politika a hospodárska integrácia.....	11
1.2. Železničná doprava vo vzťahu k štátu	12
1.3. Faktory ovplyvňujúce pokles významu železničnej dopravy	14
2. Liberalizácia železničnej dopravy v Európskej únii	17
2.1. Pojem liberalizácia vo vzťahu k železničnej doprave	17
2.2. Vplyvy, ktoré vyústili v liberalizačný proces	18
2.3. Index liberalizácie železničnej dopravy	20
3. Legislatívny rámec EÚ v oblasti železničnej dopravy.....	23
3.1. Počiatky liberalizácie EÚ v 90. rokoch 20. storočia.....	23
3.2. Prvý železničný balíček ako krok k hlbšej liberalizácii	25
3.3. Druhý železničný balíček zakladajúci železničnú agentúru	27
3.4. Tretí železničný balíček určuje povinnosti a práva cestujúcich	29
4. Liberalizácia železničnej dopravy v Českej republike.....	31
4.1. Železničná doprava v ČR pred vstupom do EÚ	31
4.2. Oddelenie infraštruktúry od prevádzkovateľa dopravy v ČR.....	33
4.3. Železničné úrady v ČR ako odozva liberalizácie EÚ	36
4.4. Súkromní osobní dopravcovia na diaľkovej trati v ČR.....	38
Záver.....	40
Pramene a literatúra.....	44
Zoznam skratiek	51
Abstrakt	52
Abstract	52

Úvod

Európska únia sa dá charakterizovať ako jeden veľký chrám, zastrešujúci 28 členských štátov pod jednou strechou. Tie sa usilujú o spoluprácu, mier, integráciu a ekonomickú prosperitu. Neoddeliteľnou súčasťou ekonomickej prosperity a hospodárskej integrácie je doprava, ktorá je úzko spojená s dobudovaním vnútorného trhu, ktorý bol stanovený ako primárny cieľ Európskeho spoločenstva. Vytvorenie jednotného európskeho trhu, teda voľného pohybu osôb, služieb, tovaru a kapitálu na tak veľkej ploche, akou je EÚ, by nebolo možné bez efektívnej a dobre fungujúcej dopravy. Najmä táto skutočnosť spôsobila, že dopravná politika patrí medzi prvé spoločné politiky EÚ, čo znamená, že spadá do jej úplnej kompetencie.

Za posledných 60 rokov urobila Európska únia obrovský pokrok v oblasti dopravy, ktorá, okrem iného, výrazne prispieva k zamestnanosti. V súčasnej dobe je v celej dopravnej infraštruktúre zamestnaných okolo desať miliónov ľudí, čo predstavuje približne 4,5 % zamestnanosti v celej únii. Okrem tohto faktoru sa doprava výrazne podieľa aj na tvorbe HDP, z ktorého doprava v EÚ tvorí približne 7 %. Dôležitosť dopravy podčiarkuje aj fakt, že domácnosti na ňu minú v priemere až 13,5 % svojich príjmov, čo je po nákladoch na bývanie druhá najvyššia položka domáceho rozpočtu. (Politiky Evropské unie 2014: 3)

Súčasťou a dôležitým článkom dopravy v EÚ je železničná doprava. Tá prešla turbulentným historickým vývojom od jej vzniku počas priemyselnej revolúcie až do súčasnej doby. V počiatku fungovali železnice ako súkromný sektor, na prelome 19. a 20. storočia boli zoštátnené a spravované ako štátne inštitúcie, nie ako podniky s cieľom byť efektívne. Tým sa znižovala ich konkurencieschopnosť vo vzťahu k ostatným druhom dopravy. V druhej polovici 20. storočia sa už železničná doprava presunula do úzadia a nedokázala ďalej držať krok so vzrastajúcou intermodálnou konkurenciou, najmä automobilovou a leteckou dopravou, ktoré sa ukázali ako omnoho flexibilnejšie a dynamickejšie. Aj napriek tomu, že sú železnice najbezpečnejším a najšetrnejším spôsobom dopravy voči životnému prostrediu, stali sa z nich neohrabané kolosy s vysokou mierou štátnej byrokracie. Počas svojej existencie prešli od revolučného spôsobu dopravy, ktorý bol dominantný a nezastupiteľný, až po zápas o oprávnenie a zmysel ich existencie. Aj keď absolútne výkony železníc trvale rastú, na celkových prepravných výkonoch značne strácajú.

V záujme najmä svojich potrieb a vízií do budúcnosti, jednotnému hospodárskemu priestoru, musela EÚ zareagovať na tento nepriaznivý vývoj a nelichotivý trend v železničnej

doprave zmeniť. Na začiatku 90. rokov sa uskutočnili prvé kroky na reštrukturalizáciu a zlepšenie postavenia železničnej dopravy, inak nazývané aj liberalizácia.

Európska únia, respektíve Európska komisia, sa snaží už vyše dve desaťročia reštrukturalizovať, zliberalizovať a tým pádom posilniť pozíciu železničnej dopravy. Vo svojich krokoch sa sústreďuje na tri hlavné oblasti. Prvá, zásadná, je vytvorenie súťaže na železničnom trhu, teda zabezpečiť intramodálnu konkurenciu. Druhá kladie dôraz na zvýšenie prevádzkyschopnosti a bezpečnosti národných sietí a posledná sa zaoberá rozvíjaním železničnej dopravnej infraštruktúry. (European Commission 2014) V rámci všetkých druhov dopravy v EÚ bola liberalizácia železničnej zahájená ako posledná zo všetkých a je považovaná za najproblematickejšiu.

Na to, aby EÚ mohla presadiť svoju politiku, využíva európske právo, tzv. *acquis communautaire*. V prípade železničnej dopravy sú najvýznamnejšie železničné balíčky, tvorené smernicami a nariadeniami. Tie spoločne tvoria sekundárne právo, ktoré je tvorené orgánmi EÚ. Európska komisia vydala doposiaľ tri železničné balíčky a štvrtý čaká na svoje schválenie. Železničné balíčky musia byť implementované do práv národných štátov a odzrkadľujú plnenie záväzkov štátov voči Únii. Výnimkou nie je ani Česká republika, ktorá sa snaží tieto záväzky plniť.

Cieľom mojej práce je charakterizovať smernice a nariadenia EÚ, ktoré tvoria železničné balíčky a posúdiť ich dopad na prostredie tohto segmentu dopravy v Českej republike. V práci budem využívať metódu prípadovej štúdie. Cieľom tejto štúdie je zistiť aké kroky podnikla Európska únia na ceste k liberalizácii železničnej dopravy a ako na tieto kroky zareagovala Česká republika. V práci sa nám naskytajú dve relevantné premenné. Nezávislou premennou rozumieme právne akty vydané EÚ, teda smernice a nariadenia, ktoré tvoria sekundárne právo EÚ. Závislá premenná je reálny dopad na železničnú dopravu v Českej republike. Pomocou kvalitatívneho výskumu sa budem snažiť zodpovedať na dve výskumné otázky: *Podarilo sa Českej republike liberalizovať železničnú dopravu a aktívne zareagovať na smernice a nariadenia vydané Európskou úniou? Aké sú konkrétne dopady liberalizácie železníc v prostredí osobnej železničnej dopravy v Českej republike?*

Práca obsahuje celkovo štyri kapitoly, z ktorých každá obsahuje podkapitoly. Prácu som sa snažil rozdeliť systematicky, aby bolo možné zodpovedať na dve dané výskumné otázky. Celkovo by sa dala práca rozčleniť na tri základné časti. Prvé dve kapitoly tvoria prvú časť práce a charakterizujú sektor železničnej dopravy a jeho liberalizáciu. Druhá časť práce tvorí

tretia kapitola, ktorá sa sústreďí na európsky legislatívny rámec. Posledná časť, piata kapitola, zhodnocuje reálny dopad legislatívneho rámca EÚ na prostredie národného štátu, Českej republiky.

V prvej kapitole charakterizujem sektor železničnej dopravy v Európskej únii. Táto kapitola ma celkovo tri podkapitoly, ktoré slúžia na vykreslenie železničnej dopravy, ale aj hospodárskej integrácie, ktorá je podmienená kvalitne fungujúcou dopravou. V prvej podkapitole riešim práve symbiózu medzi dopravou a jednotným ekonomickým priestorom, pretože bez jeho existencie, by nebol dôvod zlepšovať ani dopravu, tým pádom ani železničný sektor, ktorý je jej súčasťou. V druhej časti tejto kapitoly opisujem vzťah železničnej dopravy a štátu, ktorého angažovanie v tomto druhu dopravy sa v súčasnosti ukazuje ako nežiadúce. Posledná časť tejto kapitoly sa zaoberá faktormi, ktoré spôsobili pokles významu železničnej dopravy. Aj keď je veľmi zložitá určiť ten najzásadnejší, pretože sú vzájomne prepojené, ja som pre svoju prácu určil tri, ktoré podľa môjho názoru najvýznamnejším spôsobom tento stav ovplyvňujú.

V druhej kapitole sa zameriavam na pojem liberalizácie. V prvej časti tejto kapitoly opisujem samotný pojem a jeho vzťah ku železničnej doprave. V podkapitole druhej uvádzam tri zásadné vplyvy, ktoré naštartovali Európsku úniu smerom k liberalizácii sektora železničnej dopravy. Ako zásadné vidím podanie žaloby Európskeho parlamentu na Európsku komisiu smerom k ESD za nečinnosť v oblasti dopravnej politiky a nástup Jacqua Delorsa na post predsedu Európskej komisie. Posledný vplyv, ktorý odštartoval liberalizačný proces v EÚ, je reštrukturalizácia švédskych železníc, kde sa podarilo oddeliť prevádzkovateľa infraštruktúry od dopravcu a stať sa tak príkladom budúcich reforiem v EÚ. V poslednej časti sa zaoberám indexom liberalizácie, tzv. Rail Liberalization Index, ktorý vypracovala spoločnosť IBM, pod vedením profesora Christiana Kirchnera z Humboltovej univerzity. Celkovo bola táto štúdia vypracovaná trikrát, a to v rokoch 2002, 2007 a posledná v roku 2011.

Predposledná kapitola sa nazýva Legislatívny rámec EÚ v oblasti železničnej dopravy a ako naznačuje jej názov, rozoberám v nej legislatívny rámec, ktorý bol prijatý v Európskej únii. Ide o súhrn železničných balíčkov, ktoré sú tvorené smernicami a nariadeniami. Táto kapitola obsahuje päť podkapitol. Prvá sa venuje 90. rokom minulého storočia, kedy boli podniknuté prvé kroky smerom k liberalizácii. Následné tri podkapitoly už rozoberajú železničné balíčky, ktoré výrazne ovplyvnili formovanie európskych železníc, teda aj Českej republiky.

Najdôležitejšou kapitolou mojej práce je kapitola posledná, v ktorej hodnotím dopad európskych smerníc na železničné prostredie v Českej republike. Najprv sa zameriavam na

obdobie pre vstupom do EÚ, kedy vznikla spoločnosť České dráhy ako následnícky subjekt Československých štátnych dráh. Na zákon, ktorý utvoril ČD nadväzoval ďalší, ktorý naštartoval ČR smerom k liberalizácii, aj keď len v rovine právnej. Celé obdobie 90. rokov 20. storočia sa nieslo v zmysle prispôsobovaní sa podmienkam pre vstup do EÚ a inak tomu nebolo ani v oblasti železničnej dopravy. Táto podkapitola zachytáva veľmi dôležitý dokument českej vlády z roku 1998, ktorý stanovil podmienky železničnej doprave, ktoré bolo nutné splniť pre prístupenie do Európskej únie. Najdôležitejšou podmienkou bolo oddelenie prevádzkovateľa infraštruktúry od dopravcu, ktoré bolo nutné splniť pre naplnenie prvej smernice EÚ z roku 1991. Celým procesom tohto oddelenia sa zaoberá druhá podkapitola. Tento priebeh a problémy s ním spojené sú stále neukončené, pretože chýba doriešiť problém s vlastníctvom železničných budov, ktoré sú stále majetkom ČD. V tretej podkapitole s názvom Železničné úrady v ČR ako odozva liberalizačnej politiky EÚ charakterizujem súčasné dve inštitúcie, ktorých koncepcia a úloha súvisí priamo či nepriamo s procesom liberalizácie. Posledná podkapitola sa zaoberá už reálnymi dopadmi liberalizácie ČR v oblasti železničnej dopravy. Vďaka liberalizačnej politike, ktorá bola naštartovaná v Českej republike v roku 2003 oddelením infraštruktúry od dopravcu, mohli na celoštátnu trať vstúpiť súkromní dopravcovia. Tí sa okrem toho, že skvalitňujú železničný trh, snažia spolu bojovať proti dominantnej moci Českých dráh.

Vo svojej práci využívam niekoľko zdrojov a prameňov. Pre celkové pochopenie rozoberanej problematiky uvádzam štyri základné diela. Pre prvotné pochopenie celej problematiky témy bola pre mňa najužitočnejšia publikácia *Dopravní politika*. Tá bola napísaná autormi pod vedením Antonína Peltráma, pôsobiacich na Univerzite v Pardubiciach. Okrem všetkých segmentov dopravy tu bola stručne a jasne opísaná aj železničná politika a jej historický vzťah k štátu. Ďalším významným dielom pre mňa bola kniha *Společné politiky Evropské Unie: Historie a současnost se zaměřením na Českou republiku* od dvojice Lenka Fojtíková a Marian Lebiedzík. Kapitola o spoločnej dopravnej politike mi poskytla komplexný náhľad na celú problematiku. Nemenej dôležitou pre moju prácu bola štúdia od Daniela Seidenglanza, ktorý pôsobí na Ekonomicko – správnej fakulte na Masarykovej univerzite v Brne. Štúdia s názvom *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika* sa stala základným zdrojom pre napísanie podkapitoly, v ktorej sa venujem úpadku železničnej dopravy. V tejto podkapitole je potrebné zmieniť aj dielo od Iva Drahotského a Pavla Šaradína s názvom *Dopravní politika*, ktorý v nej poskytl ucelený náhľad na vzostup konkurentov železničnej dopravy. Pre kompletné zhrnutie a objasnenie toho, ako sa celý liberalizačný proces v Únii vyvíjal, som objavil štúdiu s názvom *Railways: EU Policy*, ktorá sa stala nevyhnutnou pre

pochopenie železničnej legislatívy. Jej autorkou je britská odborníčka na dopravu Louise Butcher, ktorá vydáva svoje publikácie a pôsobí v Snemovni poslancov vo Veľkej Británii.

Pre popis pojmu hospodárskej integrácie bolo pre mňa veľmi významným dielo *Evropská spoločenství: První pilíř Evropské unie* od Miroslava Hada a Luděka Urbana. Užitočné informácie pre túto časť práce som našiel aj na stránkach Európskej Komisie, kde vyšiel anglický článok s názvom *Economic and Monetary Union*. Ďalšie prospešné zahraničné zdroje sa stali základom pre napísanie podkapitoly o faktoroch, ktoré vyústili v liberalizačný proces. V prvom rade išlo o sťažnosť Európskeho parlamentu smerom k Európskemu súdnemu dvoru za nečinnosť Komisie. Opis tohto procesu a finálne rozhodnutie ESD, som čerpal na stránkach GoogleBooks, konkrétne dielo od Paula Dempseyho – *European Aviation Law*. Pre pochopenie a deskripciu Bielej knihy z roku 1985 som využil prameň na stránkach Európskej únie s názvom *White paper from the Commission to the Council: Completing the Internal Market*. Ako podklad pre poslednú podkapitolu mi slúžili dve diela. Na objasnenie švédskej situácie a dôvodov ich reštrukturalizačných krokov som využil dielo od Rona Kopickeho a Louisa Thompsona – *Best Methods of Railway Restructuring and Privatization*. Výsledok a konečné riešenie švédskej vlády oddeliť prevádzkovateľa dopravnej cesty od nájomcu, je veľmi prehľadne opísaný v článku *The Swedish Railway Deregulation Path*, ktorý publikovali Gunnar Alexandersson a Staffen Hultén v časopise *Review of Network Economics*. Pre pochopenie a definovanie liberalizačného indexu, ktorý je súčasťou druhej kapitoly, som použil primárnu štúdiu s názvom *IBM Global Business Services*, ktorá je vydávaná spoločnosťou IBM, pod vedením profesora Christiana Kirchnera. Sklamaním pre mňa bol fakt, že spoločnosť IBM deklarovala nový výskum a vytvorenie liberalizačného indexu na rozhraní rokov 2014-2015, no nestalo sa tak.

Základom tretej kapitoly, ktorú tvorí legislatívny rámec EÚ, bola stránka európskeho práva *eur-lex.europa.eu*, kde som našiel všetky potrebné smernice a nariadenia či už v slovenskom, alebo anglickom jazyku. Keďže smernice a nariadenia tretieho železničného balíčka sú veľmi neprehľadné, využil som publikáciu *Podnikanie v železničnej doprave* od trojice autorov Bibiána Buková, Eva Nedeliaková a Jozef Gašparík. Druhá menovaná, Eva Nedeliaková, pôsobiaca na Žilinskej univerzite, je odborníčka na liberalizáciu železničnej dopravy. Svojimi cennými radami mi pomohla k štruktúrálnej úprave môjho textu. Primárne pramene som použil aj v kapitole poslednej, kde som využíval zákony, ktoré boli schválené v Českej republike. Tento zákon som našiel na stránke *pravnepredpisy.cz*. Dôležitým pre pochopenie a časový vývoj liberalizácie železničnej dopravy v Českej republike bol článok *Liberalizace osobní*

železniční dopravy v Česku, ktorý publikoval odborník na osobnú aj nákladnú dopravu v Českej republike – Petr Štefek. V posledných dvoch podkapitolách, teda závere mojej práce, som využíval domovské webové stránky jednotlivých subjektov. Pre Železničnú inšpekciu to bola webová stránka *dicr.cz*, ktorá bola omnoho zrozumiteľnejšia a prehľadnejšia ako stránka Železničného úradu *ducr.cz*. Pre charakteristiku najdôležitejších súkromných dopravcov išlo o *regiojet.cz* a *le.cz*, ktoré boli svojím obsahom a spracovaním na veľmi vysokej úrovni. V porovnaní so stránkami úradov boli diametrálne na vyššej úrovni, a to najmä po obsahovej stránke.

Z geografického vymedzenia práce sa zameriavam na oblasť Českej republiky, ktorá sa snaží implementovať európsky legislatívny rámec v oblasti železničnej dopravy a prijímať potrebné kroky na jeho realizáciu. Na objasnenie a vznik reformy, ktorá bola jedným z prvkov, ktoré naštartovali EÚ k liberalizačným procesom, zachádzam do Švédska, primárne sa však práca zameriava na Českú republiku. Z časového hľadiska je pre moju prácu dôležité časové obdobie od začiatku 90. rokov, kedy sa stala liberalizácia železníc súčasťou politiky EÚ, až po súčasnosť, kedy proces liberalizácie stále nie je ukončený. Výnimkou je kapitola s názvom vplyvy, ktoré vyústili v liberalizačný proces. Táto kapitola je situovaná do obdobia 80. rokov 20. storočia a vysvetľuje okolnosti, ktoré spôsobili liberalizáciu železničnej dopravy v Európskej únii.

1. Charakteristika sektora železničnej dopravy v EÚ

1.1. Dopravná politika a hospodárska integrácia

Neodmysliteľnou súčasťou hospodárskej integrácie a zlepšovania kvality života je dobre fungujúca dopravná sieť. Doprava veľmi významným spôsobom vplýva na fungovanie a rozvoj ekonomiky. Podieľa sa a je neodmysliteľnou súčasťou obchodu, priemyslu, poľnohospodárstva a v neposlednom rade významným spôsobom zaručuje mobilitu obyvateľstva. (Protimonopolný úrad SR 2011)

Dopravný systém v EÚ je jedným z najrozvinutejších systémov sveta, zamestnáva milióny ľudí a dlhodobo prispieva k tvorbe hrubého domáceho produktu. (Jones 1996: 209) „*Na dopravný systém sa da pozerat' ako na dôležitý medzičlánok medzi trhom prepravných služieb a sieťou dopravných ciest. Pritom práve trh prepravných služieb a jeho fungovanie je tým prvkom, ktorý odráža efektívnosť dopravného systému.*“ (Fojtíková, Lebieczik 2008: 119) Práve vďaka tomuto faktoru, je jedným zo základných cieľov EÚ v oblasti dopravnej politiky liberalizovaný trh s prepravnými službami. Celkový výsledok by mal zabezpečovať vysokú mobilitu firiem a jednotlivcov, ktorí by bez väčších problémov boli schopní prekonávať tak veľkú vzdialenosť medzi krajinami, ktoré EÚ ponúka. Mobilita by mala zabezpečovať ekologické aspekty, efektívne a úsporné využívanie energetických zdrojov. V neposlednom rade by mali byť v sektore dopravy dodržiavané práva zamestnancov a jej celková inovácia v tomto sektore. Všetky tieto aspekty napomáhajú Európskej únii k rastu svojej ekonomiky a prehĺbeniu integrácie. (Fojtíková, Lebieczik 2008: 119)

Hospodárska integrácia je neuskutočniteľná bez efektívnej a fungujúcej dopravy. Európske spoločenstvo sa už od svojho vzniku snažilo o hospodársku integráciu, čo v praxi znamená odstránenie bariér medzi štátmi a zavedenie obchodných stykov medzi nimi. Tento fakt spôsobuje zlučovanie národných trhov, vytváranie jednotného veľkého tržného kolosu, ktorý prináša výhody všetkým zúčastneným, aj napriek tomu, že štáty si ponechávajú svoju samostatnosť. (Had, Urban 2000: 11)

Vrcholným rozhodnutím v oblasti hospodárskej integrácie bol rok 1991, kedy sa Európska rada rozhodla vytvoriť hospodársku a menovú úniu. Neskôr sa toto rozhodnutie stalo súčasťou Maastrichtskej zmluvy, a tým získala svoju reálnu podobu. V praxi hospodárska a menová únia znamená koordináciu tvorby hospodárskej politiky, fiškálnych politik medzi všetkými členskými štátmi. Veľmi dôležitá je nezávislá menová politika, ktorá je riadená Európskou

centrálnou bankou a v neposlednom rade jednotná mena a eurozóna. (European Commission 2014)

Existencia veľkého ekonomického priestoru má značné ekonomické výhody. V prvom rade ide o zväčšovanie výrobných kapacít, znižovanie nákladov na výrobu, kvalitnejšiu špecializáciu výroby, a teda vyššiu produktivitu práce. V konečnom dôsledku to pocíti občan, teda spotrebiteľ, ktorý si môže vybrať z väčšieho množstva kvalitnejších a lacnejších výrobkov. (European Commission 2014)

Na to, aby takýto jednotný celok mohol vzniknúť, je potrebný súhlas všetkých zúčastnených krajín a právo, ktorým sa budú riadiť. Toto právo sa v prostredí EÚ nazýva *acquis communautaire*¹ a štáty sú zaviazané plniť ho a dodržiavať. Musia byť schopné prekonať tradičný systém vládnutia a svoju moc delegovať na supranacionálnu úroveň, Európsku úniu. Vďaka európskemu právu, môžeme v Európskej únii rozmýšľať o spoločnom trhu, mene, voľnom obchode, prostredí bez hraníc a v konečnom dôsledku zlepšovaní kvality nášho života. (Dvořák, Kašička 1998: 31-34)

Doprava v Európskej únii je jedným zo základných faktorov hospodárskej integrácie a otvorenia trhu medzi členskými krajinami. Okrem toho, sa výrazným spôsobom podieľa na zamestnanosti a hrubom domácom produkte v EÚ. Jej význam smerom k cieľom, ktoré si EÚ stanovuje, je nemierne dôležitý, preto by mala byť snaha členských štátov aktívne pristupovať k dopravnej politike. Jej dôležitou súčasťou je práve železničný sektor.

1.2. Železničná doprava vo vzťahu k štátu

Železnice sú so svojimi finančnými požiadavkami veľmi nákladnou súčasťou dopravy, najmä preto zohrávali vždy veľkú úlohu v rozvoji ekonomiky a zamestnanosti. Keď pridáme k týmto dvom faktorom ešte sťaženosť prepravy v prípade vojenského útoku, bolo jasné, že železnice boli izolované a vyvíjali sa na územiach národných štátov, ktoré ich spravovali s plnou kompetenciou. (Peltrám et al. 2003: 23)

Štátne organizácie, ktoré spravovali dráhy vo väčšine krajinách EÚ, uplatňovali tri hlavné zásady pri tvorbe cien a stanovovaní prepravných podmienok. Týmito zásadami boli legalita, publicita a egalita. Legalita znamená dodržiavanie planých zákonov, ktorých v železničnej doprave existovalo mnoho. Okrem iného sa veľká časť venovala aj novej škodlivosti dominantného, monopolného postavenia, ktoré by malo neblahý vplyv na konkurenčné

¹ Súbor práv a povinností Európskej únie siahajúci do roku 1958. Zahŕňa všetky druhy európskych dohôd, právne záväzných aj nezáväzných dokumentov, rozhodnutia súdov atď. (Vaughne 2011: 1)

prostredie. Publicita znamená zverejňovanie sadzieb a podmienok a slúžila najmä na kontrolu zo strany verejnosti, teda spotrebiteľov. A posledná uplatňovaná zásada, egalita, znamenala rovnaké tarifné a prepravné podmienky pre všetkých. (Peltrám et al. 2003: 23)

Uplatňovanie vysokej regulácie z pohľadu štátu malo opodstatnenie len v dobe, kedy železničná doprava mala monopolné postavenie. S nárastom dôležitosti automobilovej dopravy, sa regulačné opatrenia a prísne riadenie železníc štátom stali škodlivými. Železnice boli takmer vo všetkých krajinách Európy brané ako „zásobáreň“ štátnych zamestnancov, ktorí využívali množstvo benefitov. Slúžili ako štátne páky dotované priamo či nepriamo a výrazne sa podieľali na rozvoji spoločnosti a ekonomiky. Došlo k celospoločenskému názoru, že podnikanie vo verejnom sektore nie je výhodné. Dôležité je ale spomenúť fakt, že súkromný sektor podniká iba vo sfére, kde môže byť ziskový. To znamená, že súkromná doprava bude fungovať iba tam, kde môže profitovať. Na druhej strane je štát, ktorý dotuje stratové aktivity, ktoré sú ale prospešné a pre obyvateľov nevyhnutné. Ide najmä o regionálne trate na krátku vzdialenosť, ktoré nie sú ziskové, ale štát by mal mať záujem o ich prevádzku, pretože sú nesmierne dôležité pre ľudí, aj keď iba pre úzku skupinu. „*V oblasti verejných služieb podľa výkladu práva EÚ a väčšiny rozvinutých štátov s liberalizovanou ekonomikou nejde doposiaľ, až na výnimky, v prvom rade o prevod činností, hradených predtým zo štátneho rozpočtu alebo iných verejných rozpočtov, na súkromný sektor, ale o uplatnenie podnikateľských princípov aj vtedy, ak je majiteľom týchto organizácií štát alebo územná samospráva.*“ (Peltrám et al. 2003: 24-25)

Neviditeľná ruka trhu môže mať aj negatívny účinok a zaviesť ekonomiku nesprávnym smerom. Ide o prípad odohrávajúcí sa v monopolných podmienkach, v podmienkach rozsiahlych externalít atď., preto sa vyspelé ekonomiky snažia vyhnúť týmto stavom pomocou „*kombinácie trhov a viditeľnou rukou štátnej makro regulácie.*“ (Nedeliaková, Dolinayová 2009: 69) V dnešnej dobe so súčasnými podmienkami v sektore železničnej dopravy, nie je možné tento sektor riadiť len trhom alebo len štátnymi reguláciami. Štát tvorí pravidlá a je garantom vytýčeného smeru vývoja ekonomiky. Štát prostredníctvom svojho riadiaceho centra, vytvára ekonomické a legislatívne pravidlá, ktorými sa snaží viesť úspešnú ekonomiku. Podnikateľské subjekty, v tomto prípade železničné podniky, sa snažia v týchto ekonomických a legislatívnych hraniciach viesť svoje podnikateľské aktivity. Štát by sa mal snažiť prostredníctvom ekonomickej stimulácie regulovať investičnú politiku, a to nielen z hľadiska krátkodobého, ale najmä dlhodobého charakteru. Jeho úloha je dôležitá pri oživovaní ekonomiky, pretože platí zásada, že kde sú investície, tam je úspech. Vytvorením optimálnych podmienok na železničnom trhu pri primeranej miere štátnej intervencie, zameranej

predovšetkým na „*ekonomickú efektívnosť, rovnováhu a stabilitu celkového ekonomického systému, je možné zabezpečiť efektívny rast a rozvoj železničnej dopravy na dopravnom trhu.*“ (Nedeliaková, Dolinayová 2009: 69) Za základné regulácie železničnej dopravy považujeme dane, dotácie, objednávky výkonov vo verejnom záujme, regulácie cien v osobnej doprave a za použitie dopravnej cesty či verejné súťaže, alebo zriadenie nezávislých regulátorov. (Nedeliaková, Dolinayová 2009: 70)

Železničnú dopravu ovplyvňuje výrazným spôsobom dopravná politika daného štátu. Práve ten rozhoduje o celkovom smerovaní dopravnej politiky, jej cieľoch, preferenciách a na rozložení financií medzi jednotlivé módy dopravy. Tieto štátne rozhodnutia výrazne ovplyvňujú ekonomické a spoločenské kritériá². (Kvizda 2006: 7)

1.3. Faktory ovplyvňujúce pokles významu železničnej dopravy

Strata významu železníc v prostredí dopravy môže byť spôsobená následkom viacerých faktorov. Okrem pravdepodobne toho najdôležitejšieho, jej zoštátnením, monopolného postavenia a v konečnom dôsledku neefektívneho riadenia, existuje niekoľko ďalších faktorov, ktoré tejto skutočnosti nepriamo či priamo napomohli. Keďže sa vzájomne prekrývajú, je veľmi zložitá určiť najzásadnejší dôvod tohto trendu. S určitosťou vieme povedať, že tento trend nastal po druhej svetovej vojne, reálne a jasné kontúry nabral v 70. rokoch minulého storočia a pokračoval aj v novom miléniu. (Seidenglanz 2006: 22)

Jedným z najvýznamnejších faktorov, ktorý podľa významných odborníkov v tejto oblasti spôsobil pokles významu železničnej dopravy, je ich vývoj v prostredí národných štátov, teda „*politicky fragmentárnom prostredí*“. (Seidenglanz 2006: 22) Aj napriek tomu, že Európska únia sa už desiatky rokov integruje v politickej či ekonomickej oblasti, železnice sa pasujú s veľkým množstvom technických rozdielností, ktoré narúšajú tzv. interoperabilitu³. (Seidenglanz 2006: 22) Dokonca, podľa názoru W. Tietzeho a M. L. Steinmann-Tietzeové boli tieto technické odlišnosti budované zámerné, a to najmä z dôvodu medzinárodnej konkurencie a národných záujmov. (Tietze, Steinmann-Tietzeová 1999: 41) Asi najzávažnejším problémom je rozdielnosť rozchodu koľajníc, ktorý je najcitlivejší v Španielsku. Španielsky rozchod koľajníc je 1688 milimetrov, zatiaľ čo európsky je 1435 milimetrov. Tento fakt spôsobuje, že Španielsko je prakticky v železničnej doprave odrezané od zvyšku Európy a veľmi významne

² Za spoločenské kritériá považujeme také, ktoré ovplyvňujú jednanie štátu v snahe obmedziť negatívne alebo naopak zvýšiť pozitívne dopady železničnej dopravy na spoločnosť, a ktoré zároveň nie sú dokázateľné tržnými silami. (Kvizda 2006: 7)

³ Prevádzková a technická prepojenosť európskeho železničného priestoru, zjednodušene sa dá povedať o technicky jednotnej európskej železnici. (Čech 2010: 82)

doplatilo na rozdielny vývoj ich stavby. Práve rozchod španielskych železníc je veľmi diskutovanou témou, ale ich reálne riešenie je zatiaľ v nedohľadne. Jediným významným krokom v tejto problematike bolo rozhodnutie, že vysokorýchlostná trať AVE⁴, bude mať rozchod európsky, tým pádom bude môcť byť v budúcnosti prepojená s francúzskym vysokorýchlostným systémom LGV/TGV. (Seidenglanz 2006: 22) Tento krok spôsobil nápravu reputácie Španielska v oblasti liberalizácie, ktorá je podľa hodnotení jednou z najslabších v EÚ.

Ďalšou výraznou technickou odlišnosťou, ktorá bráni v železničnej integrácii, sú zabezpečovacie a komunikačné systémy, ktorých existuje v Európskej únii vyše 20. Tieto systémy sú navzájom nekompatibilné, dajú sa však harmonizovať prostredníctvom špeciálnych zariadení vo vlakoch. Tieto zariadenia sú finančne náročné, hrozí pri nich väčšie riziko nespoľahlivosti a taktiež sú náročné na údržbu. Takéto špeciálne zariadenie používa francúzsko-belgická spoločnosť Thalys⁵. Ďalšími technickými rozdielmi, ktoré sťažujú vytvorenie jednotnej európskej železnice, sú rozdielne elektrizačné systémy, výška nástupných hrán či normy a predpisy. Práve tie sa snaží Európska komisia harmonizovať. (Seidenglanz 2006: 22-23)

Dôležitým faktorom, ktorý spôsobuje znižovanie významu železničnej dopravy v posledných desaťročiach, je taktiež lacná výstavba železníc v minulosti. V 19. storočí prešlo mnoho štátov v Európe čo najlacnejšou výstavbou. Tento trend sa netýkal len lokálnych, tzv. druhoradých tratí v Česku a na Slovensku, ale napríklad aj železníc vo Veľkej Británii. Rozdiel vo výstavbe týchto druhoradých koľají oproti hlavným spočíval najmä v tom, že mohli mať tieto koľajnice podľa platných zákonov mnoho výhod. (Seidenglanz 2006: 23-24)

Na začiatku 20. storočia bola preprava veľkého množstva tovaru alebo osôb výhradnou doménou železničnej dopravy. Po druhej svetovej vojne a najmä na konci storočia, sú na vzostupe dva druhy dopravy – automobilová a letecká, ktoré jej začali veľmi rýchlo konkurovať a vďaka svojej flexibilitě aj prevyšovať. Tento trend spôsobil jej výrazné zníženie tržných podielov. (Seidenglanz 2006: 24)

⁴ (Alta Velocidad Española) je vysokorýchlostná trať, vlastnená španielskymi národnými železnicami. Všetky provinčné španielske centrá majú byť vďaka nej rýchle prepojené. Momentálne sú v prevádzke niektoré trate a ďalšie projekty sú v rôznych fázach plánovania.

⁵ Je medzinárodná spoločnosť, vlastnená francúzskymi a belgickými dráhami. V minulosti mala podiel v tejto spoločnosti aj nemecká Deutsche Bahn. Tá však operuje na tejto trase so svojimi vlakmi, preto svoj podiel predala. Vlaky sa radia do skupiny vysokorýchlostných a operujú na trase Paríž – Brusel – Amsterdam – Kolín a Düsseldorf. (Briginshaw 2013)

Po druhej svetovej vojne zaznamenala obrovský nárast automobilová doprava. Zo všetkých druhov dopravy patrí v ekonomicky vyspelých a ekonomicky sa rozvíjajúcich štátoch jednoznačne k najdôležitejšiemu druhu dopravy. Vo vzťahu k železničnej doprave, je tento fakt spôsobený niektorými faktormi. Najzákladnejšou výhodou automobilovej dopravy oproti železničnej je jej dostupnosť. Zatiaľ čo vlaky môžu premávať iba po presne stanovených trasách, automobilová doprava využíva veľmi hustú dopravnú sieť, ktorá spôsobuje jej vysokú operatívnosť. Práve v 20. storočí prišlo k enormnému nárastu výstavby pozemných komunikácií, ktoré boli jeden z dôvodov úspechu práve tohto odvetvia dopravy. S vysokou operatívnosťou je spojená jej schopnosť reagovať na zmenu ponuky a okamžite ju riešiť. Ďalším faktorom, ktorý je nutné spomenúť, sú diametrálne nižšie vstupné náklady na automobilovú dopravu, oproti tej železničnej. (Drahotský, Šaradín 2003: 13) Jedným z faktorov, ktoré sa taktiež môžu podieľať na úspešnej automobilovej doprave, môže byť aj fakt, že auto predstavuje demokratický ideál a cestovanie v ňom zabezpečuje vyššiu mieru osobného súkromia a intimity. (Seidenglanz 2006:26)

Druhým zo skupiny hlavných konkurentov je letecká doprava, ktorá súperí so železnicami najmä v preprave na veľké vzdialenosti. V súčasnosti môžeme hovoriť o najprogresívnejšom type dopravy, ktorý ale naráža na veľký problém. Tým je jej vyčerpaná kapacita letového priestoru, najmä okolo veľkých letísk a vo významných vzdušných koridoroch. (Drahotský, Šaradín 2003: 19) To, že letecká doprava nemá úplne ružové vyhliadky do budúcnosti v smere zvyšovania svojich kapacít, nemení nič na fakte, že dokázala konkurenčne prevýšiť železnice. Tento fakt bol spôsobený najmä technologickým vývojom lietadiel⁶, zvyšovaním príjmov civilného obyvateľstva, ktoré si mohlo finančne dovoliť letieť a v neposlednom rade deregulácii tohto druhu dopravy. (Seidenglanz 2006: 26)

Určiť faktor, ktorý najviac vplýva na oslabenie významu železničnej dopravy v Európskej únii, by bolo veľmi zložité. Na túto situáciu vplýva prepojenie všetkých spomínaných skutočností. Pre zlepšenie železničnej dopravy, robí EÚ kroky najmä v oblasti interoperability, teda technického prepojenia železníc, ktoré je v členských krajinách značne neharmonizované.

⁶ Výroba tryskových lietadiel, ktoré boli schopné lietať na väčšie vzdialenosti (Seidenglanz 2006: 26)

2. Liberalizácia železničnej dopravy v Európskej únii

2.1. Pojem liberalizácia vo vzťahu k železničnej doprave

Liberalizácia je v ekonomickom poňatí chápaná ako obmedzovanie zásahu štátu do ekonomickej činnosti krajiny. Je to postupný proces, ktorý vedie k odstráneniu obmedzení obchodného, colného aj necolného charakteru, za účasti hospodárskej, sociálnej a obchodnej politiky. (Sheffrin, O'Sullivan 2002: 385) Ide o rozhodnutie štátu, ktorý otvára svoj trh iným stranám, v prípade železničnej dopravy železničným podnikom, ktoré prevádzkujú túto činnosť na vlastné riziko. V prípade, že splnia podmienky, ktoré sú dané v smerniciach EÚ, môžu vstúpiť na trh a, naopak, kedykoľvek z neho vystúpiť. (Henry 2006: 1)

Liberalizácia si kladie za primárny cieľ zvýhodnenie spotrebiteľa, tesnejšie prepojenie nákladov a cien, čo vedie k ich znižovaniu pre určité skupiny spotrebiteľov a zväčšeniu ponuky, avšak nikdy sa nezaobíde bez zvýhodňovania určitej skupiny obyvateľstva⁷. Kladie si za cieľ zabezpečiť, aby určité odvetvie alebo podnik fungovali bez štátnych dotácií, ktoré by nejakým spôsobom zvýhodňovali niektorú zo zúčastnených strán. (Sheffrin, O'Sullivan 2002: 385)

Liberalizácia je prepojená s pojmom univerzálna služba, čo v praxi znamená nevyhnutné služby, ktoré je potrebné zabezpečiť trhom, aj v prípade absencie štátu a vytvára priestor pre vstup ďalších podnikov na trh daného odvetvia. Tie vedú k optimalizácii hospodárskej súťaže, ktorá vytvára konkurenciu. Konkurencia sa prejavuje znížením cien, skvalitnením služieb a tým pádom k vyššej spokojnosti spotrebiteľov. V praxi znamená liberalizácia železničnej dopravy zefektívnenie celého tohto segmentu dopravy, ktorý bol dlhé roky pod výsadnou správou a zásahov štátov. Jej cieľom je ozdraviť tento sektor, znížiť štátne dotácie a ponúknuť spotrebiteľom kvalitnejšie cestovanie. Pod pojmom kvalitnejšieho cestovania rozumieme zníženie nákladov naň, komfortnejšie prostredie vlakov či nadštandardné služby⁸. (Sheffrin, O'Sullivan 2002: 386-387)

Účinkov, ku ktorým mala viesť samotná liberalizácia železničnej dopravy, je niekoľko a členské krajiny sú vo svojom plnení v rôznych štádiách. Najzásadnejším účinkom celej liberalizačnej politiky má byť zvýšenie kvality železničnej dopravy, zvýšenie podielu na

⁷ Napríklad liberalizácia poštových služieb zasiahne iba tú skupinu obyvateľstva, ktorá využíva poštové zásielky ako formu komunikácie.

⁸ Pod nadštandardnými službami môžeme rozumieť napríklad možnosť občerstvenia, obsluhy, internetového pripojenia či možnosti pozerať filmy, čítať noviny alebo počúvať hudbu prostredníctvom médií vo vlaku.

dopravnom trhu, príchod nových subjektov na železničný trh, a tým pádom zníženie zaťaženia štátu týmto segmentom dopravy. (Evropský parlament 1999)

Železničná doprava bola už od počiatku súčasťou dopravnej politiky, a teda bola zmienená už v samotných zakladajúcich Rímskych zmluvách Európskeho spoločenstva, ktoré deklarovali nutnosť zavedenia spoločných pravidiel v medzinárodnej doprave, teda harmonizáciu, liberalizáciu dopravných služieb, nediskrimináciu všetkých druhov dopravy či zahraničných prepravcov, ktorí by boli ochotní vstúpiť na trh inej krajiny. Aj napriek tomuto faktoru bola jej nutnosť liberalizovať prehliadaná až do 90. rokov minulého storočia. V 80. rokoch 20. storočia prišlo k sérii niekoľkých vplyvov, ktoré liberalizačný proces v oblasti železničnej dopravy naštartovali. (Fojtíková, Lebieczik 2008: 138-139)

2.2. Vplyvy, ktoré vyústili v liberalizačný proces

Európske spoločenstvo bolo desaťročia nečinné v oblasti spoločnej železničnej politiky. Tento fakt bolo treba zmeniť po roku 1985, kedy na príkaz Európskeho súdneho dvora musela Rada Európskej únie konať. Navyše v tom istom roku bola Delorovou komisiou vydaná Biela kniha o dobudovaní vnútorného trhu. Tento cieľ by nebolo možné splniť bez efektívnych a zharmonizovaných pravidiel v doprave. Základ pre prvú reformu, respektíve príklad, sa stala švédskou reformou železníc, ktorá zaviedla separačný model. Ten slúžil ako „odrazový mostík“ pre Európsku komisiu, ktorá na popud neho vydala svoju prvú smernicu týkajúcu sa železničnej dopravy.

V roku 1983 využil Európsky parlament svoje právomoci, podľa článku 265⁹ Zmluvy o fungovaní Európskeho spoločenstva¹⁰ (ďalej len ZFES), a podal žalobu za nečinnosť k Európskemu súdnemu dvoru (ďalej len ESD). Parlament podal žalobu proti Rade ministrov dopravy za to, že nekonala v oblasti spoločnej dopravnej politiky. Súčasťou sťažnosti bolo aj obvinenie z porušovania ZFES. Parlament poukazoval konkrétne na 16 bodov, ktoré boli vydané EK a porušované kvôli svojej nečinnosti. Trval na tom, že nečinnosť v spoločnej dopravnej politike znamená priame porušovanie ZFES. Súdny dvor v roku 1985 v judikáte 13/83 rozhodol o tom, že sťažnosť je oprávnená a Rada ministrov nekoná v harmonizácii spoločnej dopravnej politiky medzi členskými krajinami. Vo svojom rozhodnutí súd uložil Rade

⁹ Ak Európsky parlament, Európska rada, Rada Európskej únie, Európska komisia alebo Európska centrálna banka nejakým spôsobom porušia zmluvy svojou nečinnosťou, môžu ostatné orgány Únie, ale aj štáty podať žalobu k Súdnemu dvoru Európskej únie. (European Parliament 2015)

¹⁰ Jedna z dvoch tzv. Rímskych zmlúv

povinnosť začať jednať. V histórii EÚ sa prvýkrát stalo, že ESD v sťažnosti na nečinnosť dal za pravdu strane, ktorá sťažnosť podala. (Dempsey 2004: 30)

Dlhotrvajúce úsilie o politickú a ekonomickú integráciu v Európe vyvrcholilo príchodom Jacqua Delorsa na čelo Európskej komisie, ktorý sa snažil intenzívnejšie o presadenie tejto myšlienky. J. Delors si veľmi dobre uvedomoval, že na vytvorenie hospodárskej a politickej únie je potrebné posilňovať nadnárodný princíp, tzv. supranacionalitu. O tejto myšlienke sa snažil presvedčiť nielen Radu ministrov, ale celú európsku spoločnosť. Jeho hlavným cieľom bolo dobudovanie spoločného vnútorného trhu ako primárneho cieľa a posunutie hospodárskej integrácie na novú úroveň – hospodársku a menovú úniu. Termín dokončenia jednotného trhu bol stanovený na prvého januára roku 1993. (Pavlíková 2005)

Dobudovanie spoločného trhu a posunutie sa v oblasti hospodárskej integrácie by bolo takmer nemožné bez kvalitne fungujúcej dopravy. To si uvedomoval aj Jacques Delors, a preto v jeho Bielej knihe má doprava svoje významné miesto.

V prvom rade sa v nej avizuje potreba zrušenia hraníc a kontrol na nich, pretože práve tento fakt spomaľuje celkovú integráciu. Obmedzujúce sú aj kvóty, ktoré existujú medzi krajinami, a tým sa celý integračný proces iba spomaľuje. V druhom rade, je dôležitá celková harmonizácia dopravných politík naprieč EÚ, ktorá odstráni hranice a kontroly medzi jednotlivými štátmi. (Commission of the European Communities 1985: 15-16)

Prvý reálny krok v prostredí EÚ vytvorilo Švédsko, preto by sa dalo v oblasti železničnej dopravy nazvať priekopníckou krajinou v Európe. Ako väčšina európskych štátov malo taktiež veľké problémy s udržateľnosťou železničnej dopravy a jej praktického významu. Odzrkadlilo sa tu v plnej miere neefektívne riadenie železníc štátnou firmou, ktorá bola neustále dotovaná štátom. Vedenie firmy sa orientovalo prevažne na technický charakter a pri tom zabúdalo na potreby zákazníkov. Vysoké platy zamestnancov, úbytok cestujúcich a predražená starostlivosť štátu o železnice viedli švédsku vládu k radikálnej reforme. Svoje prvé kroky v oblasti liberalizácie a reštrukturalizácie dopravy začala na konci 80. rokov. Výsledkom bol Transport Policy Act, ktorý zaviedol tzv. separačný model. (Pokorná 2012: 10)

Potrebu niečo zmeniť si švédská vláda naplno uvedomila v roku 1986, kedy predstavili švédske štátne železnice, Statens Järnvagärf (ďalej len SJ), ich rozpočet na rok 1987-1988. Žiadali vládu o neuveriteľnú jednu miliardu švédskych korún, čo je v prepočte približne tri

miliardy českých korun¹¹. Švédska vláda ďalej neváhala a rozhodla sa riešiť tento problém zostavením pracovnej skupiny, ktorá mala prísť s nápadom ako pomôcť železničiarom. Pracovná skupina prišla s bodmi, ktoré by napomohli prehľadnejšiemu financovaniu a spravovaniu štátnych dráh. V podstate išlo o kopírovanie modelu, ktorý fungoval v automobilovej doprave. (Kopicki, Thompson 1995: 181) Štát prevzal plnú kompetenciu v oblasti železničnej infraštruktúry, prostredníctvom novovzniknutej štátnej firmy Banverket¹² (ďalej len BV). BV mal za úlohu spravovanie celej infraštruktúry, jej investície a údržbu, zatiaľ čo SJ sa pretransformovala na železničnú spoločnosť prevádzkujúcu vlakové spojenia. Tá si musela, po novom ako užívateľ vlakové cesty, platiť za využívanie dopravnej cesty (ďalej len DC), ktorých cena sa rovnala hraničným výdavkom, ktoré BV využili na ich údržbu. (Alexandersson, Hultén 2008: 23) Ďalším významným krokom bola decentralizácia, keď štát delegoval svoje právomoci v regionálnej doprave na krajské úrady. (Glenn, Engwall 2002: 202)

Švédsku sa ako prvej krajine v Európe podarilo oddeliť prevádzkovateľa DC od objednávateľa DC, teda zabezpečiť vertikálne a horizontálne rozdelenie štátnych železníc, čím vytvorilo predpoklad intramodálnej konkurencii aj napriek tomu, že nebola zmienená v tomto zákone. V každom prípade sa v tej dobe zákon pokladal za jedinečný a stal sa predpokladom prvého kroku EK smerom k liberalizácii na začiatku 90. rokov, kedy vyšla prvá smernica číslo 91/440.

2.3. Index liberalizácie železničnej dopravy

Index liberalizácie železničnej dopravy, LIB index, predstavuje relatívny stav liberalizácie železničných dopravných trhov v Európskej únii, Nórsku a Švajčiarsku. Pod relatívnym stavom liberalizácie rozumieme stupeň otvorenosti trhu v prostredí železničnej dopravy, a taktiež možnosti prístupu železničných podnikov z hľadiska ich ochoty a schopnosti vstúpiť. (IBM Global Business Services 2012)

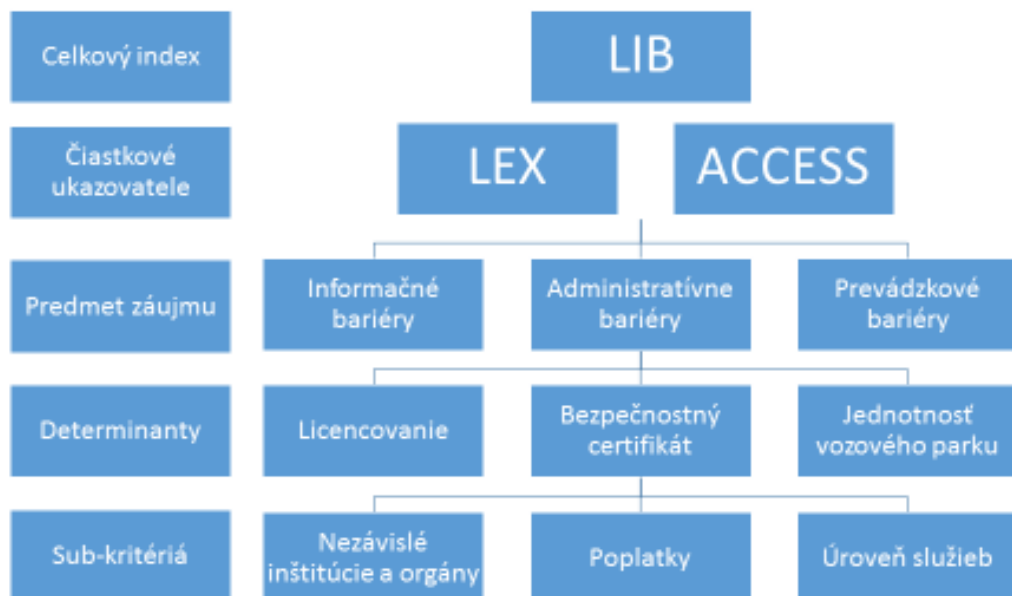
Tento projekt neslúži len ako štatistický údaj odzrkadľujúci stupeň liberalizácie, ale aj ako materiál slúžiaci akademickej verejnosti. Okrem toho je jeho cieľ zvýšiť povedomie a podporiť liberalizáciu a kroky, ktoré EÚ alebo členské štáty vytvárajú týmto smerom. (IBM Global Business Services 2012)

¹¹ Pre porovnanie, České dráhy si na roky 2010-2019 vyžiadali štátnu dotáciu vo výške približne štyroch miliárd českých korun. (Student Agency)

¹² V roku 2009 rozhodla švédska vláda o spojení Banverket (železničný prevádzkovateľ) a Vägverket (prevádzkovateľ ciest) do jedného celku Trafikverket. Bol to krok k ďalšiemu zefektívneniu dopravy, keď v jednej spoločnosti sa súčasne riadilo prevádzkovanie železníc aj ciest. (Canea)

LIB index pozostáva z dvoch ukazovateľov, z takzvaného LEX indexu a ACCESS indexu. LEX index sa podieľa 20 % a ACCESS index 80 % na hodnote celkového LIB indexu. LEX index hodnotí stupeň liberalizácie vo vzťahu k legislatíve. To znamená, akým spôsobom sú liberalizačné kroky a otvorenosť trhu zakomponované v práve členského štátu. Neodrkadľuje reálny stupeň liberalizácie, len jeho právnu podobu. Druhú zložku LIB indexu tvorí ACCESS index, ktorý je reálnym ukazovateľom možností a bariér prístupu na trh danej krajiny. Obidva indexy sú merané stupňom informačných, administratívnych a prevádzkových bariér. Determinanty tvorí možnosť získania licencie na prevádzkovanie železničnej dopravy, bezpečnostné certifikáty a jednotnosť vozového parku. Ďalšími kritériami pre výpočet celkového aj čiastkových indexov sú nezávislé inštitúcie a orgány, poplatky za prenajímanie infraštruktúry a úroveň služieb, ktoré sú v oblasti železničnej dopravy v danej krajine poskytované. (IBM Global Business Services 2012)

Meranie stupňa liberalizácie



(IBM Global Business Services 2012)

LEX index je vypočítavaný z troch základných faktorov. Prvým je organizačná štruktúra dominantného operátora na trati, druhým regulácia prístupu na trh a posledným právne kompetencie regulačného úradu. Hodnotu LIB indexu ovplyvňujú informačné bariéry,

administratívne a prevádzkové prekážky, podiel dostupného domáceho trhu a predajné služby v osobnej doprave. (IBM Global Business Services 2012)

Liberalizačný index sa stal významným ukazovateľom liberalizácie železničnej dopravy v EÚ. Z jeho záverov vychádzala aj Európska komisia, ktorá každoročne hodnotila proces liberalizácie železničnej dopravy v samotných členských krajinách.

3. Legislatívny rámec EÚ v oblasti železničnej dopravy

3.1. Počiatky liberalizácie EÚ v 90. rokoch 20. storočia

Prvý významný krok na oživenie železničnej dopravy sa udial v januári roku 1990, keď Európska komisia pripravila Bielu knihu s názvom – Oznámenie o železničnej politike Spoločenstva¹³. Táto kniha bola pripravená pre Radu ministrov a cieľom tohto dokumentu bolo podporovať efektívnosť a súťaživosť železníc prostredníctvom liberalizácie. O rok na to, nadviazala na túto aktivitu Rada vydaním prvej dôležitej smernice v oblasti železníc 91/440/EHS, ktorá zahŕňala kroky odzrkadľujúce v Bielej knihe. (Butcher 2013: 3)

Hlavným cieľom smernice 91/440/EHS bolo zvýšenie efektivity celého železničného systému, ktorý by sa dokázal integrovať do konkurenčného trhu s prihliadnutím na špecifické rysy železničnej dopravy. Na to, aby EK dokázala zaistiť efektívnosť a konkurencieschopnosť tohto segmentu dopravy musela zabezpečiť, aby sa železničné podniky stali nezávislými prevádzkovateľmi, stratili spätosť so štátom a stali sa z nich klasické komerčné spoločnosti. Až vtedy je šanca zaviesť komerčné správanie, ktoré bude navyše vyhovovať požiadavkám trhu. V každom prípade by bolo vhodné, aby si členské štáty zachovali všeobecnú zodpovednosť za rozvoj infraštruktúry, ktorá má zásadný vplyv na pohodlie a služby poskytované občanom. (Smernica č. 91/440/EHS)

Táto smernica zaručovala oddelenie riadenia infraštruktúry od dopravnej prevádzky. Najdôležitejším prvkom tohto oddelenia je spravovanie účtov, zvlášť pre riadenie infraštruktúry, zvlášť pre dopravnú prevádzku. Podpory z jednej oblasti nemôžu byť presúvané do oblasti druhej, pričom manažér infraštruktúry stanoví cenu za prenájom DC, ktorá bude pre všetkých prenajímateľov rovnaká. Členské štáty spolu s riadením infraštruktúry musia stanoviť pravidlá a ceny, ktoré budú musieť zaplatiť železničné podniky a ich zoskupenia za užitie DC. Takéto pravidlá a ceny nesmú byť pre užívateľov diskriminačné, ale rovné. Obidve nariadenia vyplývajúce z tejto smernice, mali zabezpečiť zlepšenie finančnej situácie železničných podnikov a ich prístup k železničnej infraštruktúre. Pri prístupe k železničnej infraštruktúre však chýbal legislatívny rámec, ktorý by stanovoval podmienky, za ktorých železničný podnik môže vstúpiť na trh. (Smernica č. 91/440/EHS)

Túto problematiku vyriešila smernica Rady číslo 95/18 z roku 1995, ktorá stanovila podmienky, za akých by mali byť tieto licencie udeľované. Ich udeľovanie a spravovanie

¹³ Communication on a Community Railway Policy

prenechalo Spoločenstvo na samotných štátoch, ktoré k tomuto procesu vytvorili licenčné úrady. Tieto úrady vydávajú licencie na prevádzkovanie železničnej dopravy podľa stanovených podmienok, ktoré musia železničné podniky splniť. Medzi tieto podmienky patrí dobrá povest¹⁴, finančná spôsobilosť¹⁵, odborná spôsobilosť¹⁶ a primerané poistenie¹⁷. (Smernica č. 95/18) Dôležitým bodom v tejto smernici je aj článok 12, ktorý hovorí, že železničný podnik musí byť zlúčený s vnútroštátnymi predpismi. Ide najmä o špecifické požiadavky v technickej a prevádzkovej oblasti, požiadavky bezpečnosti zamestnancov, vybavenie vozového parku a organizačnú štruktúru železničného podniku. V neposlednom rade zabezpečenie „*zdravotných, bezpečnostných, sociálnych podmienok a práv pracovníkov a spotrebiteľov.*“ (Smernica č. 95/18/ES)

Zatiaľ čo prvé dve smernice určili podmienky oddelenia infraštruktúry železníc a licencie, ktoré železničné podniky musia získať na ich činnosť, ďalšia smernica z roku 1995 rieši systém alokácie, teda prerozdelenia kapacity železničnej infraštruktúry a jej spoplatnenie, ktoré musí byť nediskriminačné v celej Európskej únii. Systém alokácií, tak isto ako v prípade vydávania železničných licencií, ponechala EÚ na členských štátoch, podľa princípu subsidiarity¹⁸. EÚ síce určila všeobecné obrysy systému alokácií, ale podrobnejšie a praktické prevedenie ponechala na členských krajinách, ktoré majú zaručiť ich efektívnosť, optimálne využitie a samozrejme transparentnosť a nediskrimináciu. V tomto prípade je veľmi dôležité, aby sa železničné podniky, v prípade nespokojnosti s orgánmi zodpovednými za alokáciu, mohli odvolať na nezávislú inštitúciu, ktorá podľa tejto smernice musí byť založená. Dôležitým faktom, ktorý podľa tejto smernice odráža rozumné stanovenie poplatkov za infraštruktúru je stav, kedy účty manažéra infraštruktúry budú približne vyrovnané, to znamená, že sa vyrovnajú príjmy a výdavky. Na strane jednej sú štátne príspevky a príjmy za prenájom DC a na strane druhej výdaje na udržiavanie infraštruktúry. Cena prenájmu za využívanie DC je stanovená

¹⁴ Pod podmienkou dobrá povest sa rozumie podnik, ktorý nebol odsúdený za spáchanie trestného činu (vrátane trestných činov obchodnej povahy), nebol na neho vyhlásený konkurz, neporušil v minulosti platné predpisy platné v oblasti dopravy, nebol odsúdený za porušovanie sociálneho alebo pracovného práva či neporušil nariadenia týkajúce sa bezpečnosti a ochrany zdravia zamestnancov. (Smernica Rady č. 95/18)

¹⁵ Podmienka finančnej spôsobilosti zahŕňa preukázanie sa schopnosti, že daný podnik dokáže plniť súčasné alebo potencionálne finančné záväzky na obdobie 12 mesiacov. Odborná spôsobilosť železničného podniku je splnená, ak má takýto podnik „*znalosti a skúsenosti potrebné na vykonávanie bezpečného a spoľahlivého prevádzkového riadenia a dozoru nad typom činností uvedených v licencií.*“ (Smernica Rady č. 95/18)

¹⁶ Musí byť splnená aj kvalifikovanosť všetkých zamestnancov, ktorý zodpovedajú za vysokú bezpečnosť a potreba vlastniť vozový park, s ktorým budú tento druh činnosti prevádzkovať (Smernica Rady č. 98/18)

¹⁷ Železničný podnik musí byť poistený do takej výšky, aby bol schopný zabezpečiť krytie v prípade nehôd, s ohľadom na cestujúcich, batožinu, náklad poštu a tretie strany. (Smernica Rady č. 95/18)

¹⁸ Zásada subsidiarity v praxi znamená posunutie právomoci EÚ na nižšiu úroveň (v tomto prípade štát), v prípade, že na tejto úrovni sa dané záležitosti dajú riešiť efektívnejšie. EÚ je oprávnená zasiahnuť len vtedy, ak je schopná tieto záležitosti riešiť schopnejšie ako nižšia úroveň, teda štát. (European Union 2010)

členským štátom, po konzultácií s manažérom infraštruktúry. Táto cena musí zohľadňovať „povahu služby, dobu služby, situáciu na trhu, typ a opotrebenie infraštruktúry.“ (Directive n. 95/19/EC)

Zmienené smernice vytvorili pevný základ pre liberalizáciu železničnej dopravy a nasmerovali Európsku úniu k revitalizácii a oživeniu železničnej dopravy, ktoré vyústilo do vydania prvého železničného balíčka v roku 2001.

3.2. Prvý železničný balíček ako krok k hlbšej liberalizácii

V roku 1996 bola Európskou komisiou vydaná Biela kniha: Stratégia revitalizácie železníc spoločenstva, ktorá okrem iného obsahovala aj správu EK o plnení záväzkov členských štátov, vyplývajúcich zo smernice vydané v roku 1991. Podľa záveru tejto správy, členské štáty nevykladajú dostatok úsilia na revitalizáciu železníc a plnenie tejto smernice, čo spôsobuje stály úpadok železničnej dopravy. Na druhej strane, členské krajiny namietali, že nie je preukázateľná výhoda otvoreného železničného trhu. Aj napriek tomuto faktu, bol vtedajší komisár pre dopravu, Neil Kinnock, presvedčený o nevyhnutnosti liberalizácie tohto odvetvia a naďalej plnou mierou podporoval revitalizáciu a slobodný prístup na železnice. Biela kniha určila nový smer železničnej kultúry, ktorý striktne predstavoval súťaživosť medzi jednotlivými prepravcami na trhu, čo by spôsobilo skvalitnenie jej služieb. Taktiež vyzývala na zjednotenie európskych krajín, ktoré by zabezpečilo rýchlejšie a efektívnejšie transeurópske spojenie. (Butcher 2013: 5)

V roku 1998 nadviazala EK na Bielu knihu a kroky podniknuté v 90. rokoch a predstavila súbor smerníc, ktoré predstavovali tzv. prvý železničný balíček. Ten by mal existujúce tri smernice nahradiť a zefektívniť. (European Commission 2013) Balíček vstúpil do platnosti 15. marca 2001 a do vnútroštátneho práva mal byť implementovaný najneskôr do 15. marca 2003. (Buková, Nedeliaková 2009: 60)

Prvou smernicou, ktorá zmenila smernicu 91/440/EHS z roku 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva, bola smernica Európskeho parlamentu a Rady číslo 2001/12/EHS. Tá je založená na otvorenom prístupe medzinárodnej nákladnej dopravy k železničnému trhu, tzv. „Open Access“, čo v praxi znamená umožnenie vstupu na trh ktoréhokoľvek železničného podniku, ktorý spĺňa podmienky na udelenie licencie. Dôležitou zmenou bolo nariadenie, ktoré by zabezpečilo oddelenie výkazov ziskov, strát a rozváh. Tie mali by byť podľa tejto smernice úplne oddelené. Prevádzkovateľ infraštruktúry mal svoje výkazy ziskov, strát a rozváh viesť vlastným spôsobom a prenajímateľ, teda železničný podnik, vlastným. V neposlednom rade,

aby bol zabezpečený nediskriminačný a spravodlivý prístup k železničnej infraštruktúre, je potreba zriadiť regulátora, ktorý bude vykonávať kontrolnú činnosť. (Smernica č. 2001/12)

Druhá smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/13/ES zmenila a doplnila smernicu 95/18/EHS o udeľovaní licencií železničným podnikom. Táto licencia menila licenčné podmienky nákladnej dopravy na tratiach európskej železničnej siete, čiže stanovuje tieto podniky už na každý železničný podnik. Členské štáty môžu z tejto smernice vylúčiť železničné podniky, ktoré prevádzkujú svoju činnosť v osobnej železničnej doprave v mestskej alebo prímestskej doprave. Taktiež sa táto smernica nemusí týkať podnikov, ktoré svoju činnosť prevádzkujú na mestskej alebo regionálnej infraštruktúre. Ďalším dôležitým bodom tejto smernice je inštitucionálny rámec, ktorý prikazuje kompetentnému orgánu na pridelovanie licencií, aby bol úplne nezávislý od železničných podnikov. Taktiež každé vydanie novej licencie musí byť oznámené Európskej komisii. (Smernica č. 2001/13/ES)

Posledná smernica z 90. rokov 20. storočia 95/19/EHS o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, za jej spoplatnenie a bezpečnostnej certifikácii bola úplne nahradená smernicou 2001/14/ES. Nová smernica ma za úlohu zvýšiť transparentnosť v oblasti pridelovania kapacity infraštruktúry a vo vyberaní poplatkov za ňu. Od manažéra infraštruktúry smernica vyžaduje, aby zverejnil všetky náležitosti týkajúce sa železničnej siete. Smernica stanovuje manažérovi infraštruktúry, aby vypracoval a zverejnil podmienky používania dopravnej cesty, poplatky, za ktoré bude umožnený prístup k infraštruktúre a všetky náležité pravidlá a postupy pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry. Ďalej táto smernica nariaďuje zriadenie národného regulačného orgánu. Ten musí byť nezávislý na štáte, od manažéra infraštruktúry a od orgánov, ktoré vyberajú poplatky za prenájom DC. Taktiež musí byť nezávislý na orgánoch, ktoré majú za úlohu pridelovanie kapacity DC. Tento regulačný orgán má za úlohu rozhodovať o sťažnostiach, týkajúcich sa smernice a taktiež je oprávnený činiť rozhodnutia o poplatkoch za jednotlivé trasy. Podľa tejto smernice musia mať železničné podniky bezpečnostné osvedčenie zlúčené s právom Európskeho spoločenstva, ktoré platí na území štátu, ktorý ho vydal. Železničnému podniku je udelená povinnosť poskytnutia dokladov o odbornej spôsobilosti sprievodného aj vlakového personálu. Železničný podnik musí mať taktiež potrebné osvedčenie o vozňovom parku, ktorý musí zodpovedať platným európskym predpisom. (Smernica č. 2001/14)

3.3. Druhý železničný balíček zakladajúci železničnú agentúru

Už po prijatí prvých smerníc v oblasti železničnej dopravy v 90. rokoch 20. storočia, sa finančné výsledky železníc v Európskej únii značne zlepšili. V tom čase, v 15 krajinách EÚ, sa stali železnice životaschopnejšie a od roku 1995 do roku 2001 zaznamenali celkový nárast dopravy v celej Únii. Aj napriek lepším finančným výsledkom, železnice nedokázali zvýšiť svoj podiel na dopravnom trhu. Ešte pred návrhom druhého železničného balíčka, bola v septembri roku 2001 vydaná Biela kniha: Európska dopravná politika do roku 2010: Čas rozhodnúť. (Buková, Nedeliaková 2009: 59-61) Európska komisia v tejto Bielej knihe zdôrazňuje svoje úsilie v oblasti efektívnosti, kvality a bezpečnosti železničnej dopravy. Pre železnice bolo hlavným cieľom do roku 2010 udržať podiel na železničnom trhu, ktorý by bol zhodný s rokom 1998, a tým pádom by zvrátil nepriaznivý trend posledných 30 rokov, kedy železničná doprava na svojom podiele na dopravnom trhu značne strácala. Biela kniha navrhovala v oblasti železničnej dopravy niekoľko opatrení. Medzi najdôležitejšie patrí rozvoj spoločného prístupu k bezpečnosti, zaistiť prevádzkovú prepojitelnosť a ustanovenie efektívneho riadiaceho železničného orgánu. Celkovo sa tento dokument zaoberá problematikou, ako zvládnuť globalizáciu dopravy. (Peltrám 2003: 186)

Rok po vydaní Bielej knihy, Európska komisia pokračovala vo svojich aktivitách v oblasti železničnej dopravy a 23. januára 2002 navrhla druhý železničný balíček opatrení, zameraný na revitalizáciu tohto sektora. Na popud Bielej knihy, bolo jeho hlavným cieľom taktiež zastaviť stratu podielu železničnej dopravy na trhu. Toto odhodlanie bolo posilnené skutočnosťou, že automobilová doprava sa dostávala do bodu svojho preťaženia. Tento balíček mal zabezpečovať otvorenie celej EÚ medzinárodnej aj vnútroštátnej preprave tovarov na celej európskej sieti. Ďalšími cieľmi boli štrukturálne opatrenia, ktoré by zabezpečili vyššiu bezpečnosť a interoperabilitu. Tvorili ho tri smernice a jedno nariadenie, ktorým sa ustanovila Európska železničná agentúra. (Buková, Nedeliaková 2009: 61)

Prvou smernicou tohto balíčka, ktorou sa zmenila a doplnila smernica 91/440/EHS o rozvoji železníc Európskeho spoločenstva, bola smernica Európskeho parlamentu a Rady číslo 2004/51, ktorá zavádza veľmi dôležitú liberalizáciu v oblasti železničnej nákladnej dopravy. Táto smernica upravuje termín prístupu všetkých druhov medzinárodnej nákladnej dopravy. Zatiaľ čo smernica v prvom balíčku počítala s prístupom od roku 2008, nová smernica ho posúva na začiatok roku 2006. (Directive n. 2004/51)

Druhým dokumentom bola smernica číslo 2004/49 o bezpečnosti železníc Európskeho spoločenstva. Tá menila dve predchádzajúce smernice. Zameriavala sa najmä na zvýšenie bezpečnosti tohto sektora dopravy a zlepšenie prístupu pre služby železničnej dopravy. Bezpečnosť sa týka celého systému, vrátane riadenia dopravnej prevádzky, infraštruktúry spolupôsobenia medzi železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry. Navrhuje harmonizáciu pravidiel v tejto oblasti, okrem iného aj spôsoby školenia vlakového personálu a prístup k nemu. Zavádza spoločný prístup národných bezpečnostných orgánov za *„uplatňovanie, reguláciu a riadenie bezpečnostných predpisov, spoluprácu medzi bezpečnostnými orgánmi a vypracovanie správ o bezpečnosti.“* (Buková, Nedeliaková 2009: 62) Posledným dôležitým bodom tejto smernice je potreba vytvorenia národných orgánov, ktoré budú kompetentné v oblasti nehôd na trati. (Smernica Európskeho parlamentu a Rady č. 2004/49) Posledná smernica tohto balíčka sa týkala interoperability systému transeurópskych sietí a menila dve predchádzajúce smernice číslo 96/48 a 2001/16 Európskeho spoločenstva.

Posledným dokumentom druhého železničného balíčka bolo nariadenie číslo 881/2004, ktoré založilo Európsku železničnú agentúru ERA¹⁹. (Regulation n. 881/2004) Založená bola v roku 2004 vo francúzskom meste Valenciennes a jej hlavnou prioritou bolo zlepšovanie bezpečnosti európskych železníc. Je to nástroj Európskej únie, ktorý využíva na budovanie bezpečnej, integrovanej a efektívnej železničnej dopravy. Tá je neodmysliteľnou potrebou v dôsledku hospodárskej integrácie a spoločného trhu. Jej hlavným cieľom je rozvoj spoločných technických štandardov na tratiach v EÚ a bezpečnosť na nich. Európska železničná agentúra pracuje na štyroch základných cieľoch, ktoré sa snaží svojimi právomocami ovplyvňovať. V prvom rade, je to spomínaná bezpečnosť železníc, ktorá je definovaná smernicou v tomto balíčku, interoperabilita, teda vytvorenie transeurópskeho železničného priestoru s harmonizovanými technickými predpismi, vytvorenie jednotných signalizačných zariadení v celej EÚ a ekonomické ohodnotenie, čo znamená pomoc pri znižovaní rivality železničných podnikov. (Európska únia) Okrem týchto základných cieľov má agentúra za úlohu aj vydávanie certifikátov subjektom, ktoré majú na starosti údržbu vozidiel, čo je jeden z prvkov železničnej bezpečnosti. Dôležitým poslaním železničnej agentúry je zabezpečovanie harmonizácie na udeľovanie licencií rušňovodičom. Do jej kompetencie spadá smernica, ktorá je vydaná

¹⁹ European Railway Agency

v treťom železničnom balíčku o certifikácii rušňovodičov. Spolupracuje s príslušnými orgánmi na zaistenie interoperability licencií rušňovodičov. (Evropská unie)

3.4. Tretí železničný balíček určuje povinnosti a práva cestujúcich

Tretí železničný balíček je najobsiahlejší zo všetkých troch doposiaľ prijatých balíčkov EÚ. Európska komisia ho predložila v roku 2004. Týkal sa revitalizácie európskych železníc a zameriaval sa na práva cestujúcich. (Buková, Nedeliaková 2009: 61)

Prvým dokumentom bolo oznámenie Európskej komisie o ďalšej integrácii Európskeho železničného systému, ktorý predstavuje nový rámec pre železničnú dopravu s cieľmi, ktoré boli obsiahnuté v Bielej knihe z roku 2001. Tieto ciele a ich implementácia mali byť zaistené prostredníctvom nových návrhov. Prvým bol návrh o nariadení skvalitnenia služieb v železničnej doprave, s prihliadnutím na nákladnú dopravu, kde by boli zákazníci a železničné podniky povinní určiť si požiadavky kvality služieb v nákladnej doprave a prípadné sankcie za ich nedodržiavanie. Tento návrh napokon nebol prijatý. Druhým návrhom bol návrh smernice o otvorení trhu pre služby v oblasti železničnej dopravy, ktorá by menila existujúcu smernicu číslo 91/440/ES. Táto smernica mala umožniť zohľadnenie platných právnych predpisov o pridelení licencií, čo by koexistovalo s verejným záujmom. EK zverejnila zámer, ktorý by otvoril trh osobnej prepravy a zároveň by obsahoval opatrenia na ochranu práv a cestujúcich. Týka sa medzinárodnej dopravy, kde stanovuje zásadu pre vykonávanie služieb osobnej dopravy a kobotáže, ktorá má byť uskutočnená najneskôr do prvého januára 2010. (Buková, Nedeliaková 2009: 62-63)

Významným bodom, ktorý obsahoval tretí železničný balíček, bol návrh nariadenia o povinnostiach a právach cestujúcich v medzinárodnej železničnej doprave. Toto nariadenie stanovuje zásady pre oblasti prepravnej zmluvy, informáciách a dokladov, ktoré sú potrebné na prepravu. Zaväzuje železničné podniky zodpovedať za prepravu cestujúcich a ich batožiny. (Regulation n. 1371/2007) Dôležitým bodom bola asistancia telesne postihnutým ľuďom, ktorá by mala byť zavedená od roku 2009. (Marusičová) Asistancia sa týka bezproblémovej prístupnosti týchto osôb na stanicu, nástupišťa a do vlaku odstránením akýchkoľvek prekážok. Taktiež zavádza kompenzačný systém v prípade meškania vlaku, avšak jedine za podmienky, že toto meškanie spôsobila daná železničná spoločnosť. Podľa tejto legislatívy, by mali mať cestujúci nárok na vrátenie 25 % z ceny cestovného v prípade, že ide o meškanie vyššie ako 60 minút a 50 % z ceny cestovného, keď ide o meškanie vyššie ako 120 minút. Tieto opatrenia nie

sú záväzné len pre medzinárodnú dopravu, ale aj pre vnútroštátnu a sú výsledkom úspešných rokovaní delegácie Európskeho parlamentu. (Európsky parlament 2007)

Poslednou významnou časťou tretieho železničného balíčka, je návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o certifikácii vlakového personálu obsluhujúceho rušne a vlaky na železničnej sieti Európskeho spoločenstva. Parlament v tomto presadil, aby sa certifikácia nevzťahovala iba na rušňovodičov, ale na celý vlakový personál. (Európsky parlament 2007) *„Dopravnú činnosť môžu vykonávať iba zamestnanci, ktorí spĺňajú predpoklady na odbornú, zdravotnú a psychickú spôsobilosť, podľa všeobecne platných právnych predpisov.“* (Železnice Slovenskej republiky 2011)

Zatiaľ čo prvý a druhý železničný balíček riešili železničnú dopravu komplexne, alebo sa viac zameriavali na nákladnú železničnú dopravu, tretí železničný balíček už vymedzuje základné práva v oblasti osobnej železničnej dopravy, a to aj v medzinárodnom, aj vnútroštátnom meradle. Mimo pôsobnosti jeho dokumentov však naďalej zostáva regionálna a prímestská doprava. Implementácia tohto balíčka bola pre európske krajiny najmenej problémová, keďže išlo o právne úpravy, ktoré si nevyžadujú dlhé politické diskusie a finančné dopady, ako je to v prípade oddelenia infraštruktúry od dopravcu.

4. Liberalizácia železničnej dopravy v Českej republike

4.1. Železničná doprava v ČR pred vstupom do EÚ

Po Nežnej revolúcii prešla v 90. rokoch 20. storočia Česká republika transformáciou k trhovému hospodárstvu a tento faktor sa odzrkadlil aj v železničnej doprave. Rozdelením Československa vznikla 1. 1. 1993 samostatná Česká republika. Tento historický fakt mal vplyv aj na vývoj železničnej dopravy, keďže existujúce Československé štátne dráhy sa rozdelili a vznikla štátna organizácia České dráhy (ďalej len ČD), ktorú ustanovil zákon o ČD číslo 9/1993 Sb. (Zákon č. 9/1993 Sb.) ČD boli unitárnym podnikom, ktorý bol zároveň prevádzkovateľom trate a aj osobným a nákladným dopravcom. (Štefek 2011)

Prvým zákonom, ktorý legislatívne naštartoval liberalizáciu železničnej dopravy v Českej republike, bol zákon o dráhach číslo 266/1994 Sb., ktorý nadobudol platnosť 1. januára 1995. V tomto zákone sa prvýkrát oddeľuje pojem prevádzkovateľ dráhy a prevádzkovateľ železničnej dopravy. Toto oddelenie má len pojmový charakter, nie reálny. (Štefek 2011) Zároveň už existuje oddelenie účtov medzi infraštruktúrou siete a jej prevádzkovaním a je zakázané finančné prostriedky medzi týmito oddelenými účtovnými subjektami akokoľvek prevádzať, čo je silná odozva voči prvej smernici EÚ v oblasti liberalizácie 91/440/EHS, ktorá toto oddelenie zavádza. (Zákon č. 212/1993 Sb. 1993)

Dôležitou súčasťou zákona o dráhach bolo rozdelenie tratí na celoštátne a regionálne. Do tohto momentu boli všetky trate vlastnené ČD. Týmto zákonom sa mali regionálne trate pomaly previesť do vlastníctva obcí, byť privatizované, prípadne zrušené. Vo vlastníctve ČD mali ostať iba celoštátne, teda medzinárodné trate. Tento zákon bol vo svojom období revolučný, a to najmä z dôvodu, že legislatívne zavádzal možnosti vstupu na dopravný trh akéhokoľvek dopravcu s platnou licenciou, bez ohľadu na to, či išlo o trať celoštátnu alebo regionálnu. Taktiež nezáležalo na tom, kto túto trať vlastní alebo ju spravuje. Nová legislatíva v oblasti železničnej dopravy, teda zavádzala možnosť vstupu konkurentov na železničnú sieť vlastnenú ČD a pravidlá pre prideľovanie licencií, ktoré zavádza európska smernica číslo 95/18. (Štefek 2011) Tento vstup a prideľovanie licencií je však regulovaný úradom, ktorý je súčasťou ministerstva dopravy, a teda je pri jeho rozhodnutiach vysoká pravdepodobnosť diskriminácie. (Evropský parlament 1999)

V praxi sa tento zákon prejavil len veľmi sporadicky a týkal sa len nákladnej dopravy na krátku vzdialenosť. Súkromní osobní dopravcovia sa do železničného trhu nijako nezapojili, pretože nemohli konkurovať štátnej spoločnosti ČD a tento zákon nemal v skutočnosti žiadny

reálny dopad na tento segment železničnej dopravy. Bolo to spôsobené skutočnosťou, že ČD bola dotovaná priamo štátom, potencionalni súkromní prepravcovia nie. V úvahu pripadalo prevádzkovanie súkromnej dopravy na regionálnej úrovni, keďže by títo dopravcovia mohli byť dotovaní priamo z rozpočtu miestnych samospráv. To však bolo pre samosprávy extrémne nevýhodné, keďže ČD na regionálnych tratiach jazdila za štátne dotácie. Tým pádom boli samosprávy oslobodené od akýchkoľvek dotácií pre tohto štátneho dopravcu na svojich tratiach. V prípade súkromných dopravcov, by museli samosprávy vynaložiť veľké finančné úsilie. Poslednou skutočnosťou, ktorá zamedzovala prístupu súkromných dopravcov na trh, bol nedostatok vhodných vozidiel na prevádzkovanie osobnej dopravy. Všetky vhodné vozidlá boli v majetku štátu, spravované ČD. (Štefek 2011)

Prvý dokument, ktorý bol schválený českou vládou v oblasti dopravnej politiky, bol Dopravní politika České republiky. Tento dokument bol schválený vládou premiéra Tošovského v polovici júna roku 1998 a zaoberal sa najmä podporou verejnej dopravy, s cieľom plnenia záväzkov voči verejnej službe, stabilizácií financovania a pravidiel pre jednotlivé subjekty obsluhujúce verejnú dopravu. Tento dokument obsahoval niekoľko bodov v oblasti železničnej dopravy, ktoré si ministerstvo dopravy Českej republiky stanovilo splniť. (Peltrám 2003: 126)

V prvom rade si ministerstvo dopravy stanovilo za cieľ vytvoriť a predložiť vláde konsolidačný program, ktorý by zahrňoval, okrem iného, aj obsluhu dlhu Českých dráh a sociálne programy v tejto oblasti. Ďalej si stanovilo za cieľ predložiť vláde koncepciu obnovy vozového parku, ktorý je dôležitým ukazovateľom komfortnosti cestovania, teda s tým spojenou aj liberalizáciu celého železničného sektora. Výrazným cieľom tohto dokumentu bolo prispôbovanie dopravných subjektov podmienkam EÚ, nevynímajúc železničný sektor. Podľa stanovených liberalizačných trendov v EÚ, si ministerstvo stanovilo za cieľ predložiť návrh privatizácie železníc za podmienok voľného prístupu na trh. (Peltrám 2003: 127)

Tento dokument sa dá charakterizovať ako významný krok Českej republiky na ceste k EÚ v oblasti celého sektora dopravy. Obsahoval aj rozpočtový výhľad štátneho a národného programu stratégie príprav, na členstvo v EÚ. V železničnej doprave stanovoval cieľ harmonizácie práva s EÚ, ktorý by mal za následok vytvorenie rovného konkurenčného prostredia, teda harmonizácii železničnej dopravy Českej republiky a EÚ, ešte pred jej vstupom. Bolo nevyhnutné zapracovať na transformácii tej časti Českých dráh, ktorá ešte nebola stanovená v novelizácii zákona o dráhach. (Peltrám 2003: 127-128)

90. roky 20. storočia sa dajú nazvať ako úspešné z pohľadu implementácie európskej legislatívy do národného práva Českej republiky, avšak stále existoval monopol štátnej firmy ČD, ktorá zamedzovala prístupu súkromných prepravcov na trh, a tak reálny dopad táto implementácia nezískala. Dôležité bolo tento fakt zmeniť a pokračovať v implementácii ďalších smerníc, ktoré v roku 2001 priniesol prvý železničný balíček a pokračovať v implementácii legislatívneho rámca EÚ do národného sektora.

4.2. Oddelenie infraštruktúry od prevádzkovateľa dopravy v ČR

V roku 2002 predstavila vláda ČR zákon 77/2002, ktorý sa neskôr ukázal ako historický míľnik vo vývoji železničnej dopravy v Českej republike. Zákon sa snažil vyriešiť najdôležitejšiu podmienku liberalizačnej politiky EÚ, a to oddelenie prevádzkovateľa infraštruktúry od dopravcu. (Jurman 2002)

Ešte pred prijatím samotného zákona a uvedenia ho do Zbierky zákonov, vznikli v Českej republike kraje, ktoré mali byť predzvesťou pozvoľnej liberalizácie. Kraje prevzali z ministerstva dopravy na seba zodpovednosť za objednávanie regionálnej dopravy, ale aj napriek tomu, je regionálna doprava v rukách ČD až do súčasnosti. (Štefek 2011)

Na základe zákona 77/2002 zanikla štátna spoločnosť České dráhy a k 1. januáru vznikla v Českej republike akciová spoločnosť České dráhy, ktorej 100% akcií vlastnil štát a štátna organizácia Správa železniční dopravní cesty (ďalej SŽDC). České dráhy sa razom presunuli pod právne pomery obchodného zákonníka. (Zákon č. 77/2002)

Pod správu SŽDC prešla väčšina majetku a záväzkov, súvisiacich s prevádzkovaním dráhy. Týmto majetkom rozumieme v prvom rade koľajisko, zabezpečovacie zariadenia, trakčné vedenia atď. Pod pojmom záväzky, rozumieme správu železničnej infraštruktúry, jej údržbu a rozvoj. V rukách ČD však ostali naďalej dôležité a strategické železničné nástupišt'a, s väčšinou prvých nástupíšť k nim patriacim a zamestnanci riadiaci dopravu. (Správa železniční dopravní cesty 2003: 2-3)

Zákon z roku 2003 síce oddelil prevádzkovateľa infraštruktúry od dominantného dopravcu, neurčil však SŽDC ako prevádzkovateľa infraštruktúry. Tá naďalej ostala v rukách ČD, čím nebol splnený zámer prvého železničného balíčka EK, ktorý stanovil nezávislého manažéra infraštruktúry. ČD tak stále vlastnil v rukách rozhodujúcu moc, teda prevádzkovanie dráhy, vďaka ktorej bol príchod súkromného dopravcu na trh takmer nemožný. SŽDC sa stalo len správcom zvereného majetku, ktorý v podstate nemal vplyv na zvýšenie konkurencieschopnosti

a efektívnosti železničnej dopravy v ČR. Implementácia európskej legislatívy do prostredia ČR, ešte stále nebola dotiahnutá do konca a nasledujúce české vlády museli činiť kroky k náprave.

Dôležité kroky k náprave a implementácií európskej legislatívy do prostredia ČR učinila vláda pod vedením Mirka Topolánka. V roku 2007 sa zhodla na tom, že kompletná správa a zodpovednosť za riadenie infraštruktúry musí byť prevedená na SŽDC, ktorá sa novelizáciou zákona z roku 2002, stáva 1. 8. 2008 oprávneným prevádzkovateľom dráhy. S týmto krokom súvisel aj prevod časti zamestnancov a značného majetku, aby SŽDC túto funkciu mohla vykonávať. Od tohto momentu sa naplnila časť legislatívneho rámca EÚ, kedy manažér infraštruktúry zabezpečuje prevádzku trate vlastnými silami. (Stavební noviny 2010) Prevedenie zodpovednosti za prevádzkovanie dráhy zo strany ČD na SŽDC sprevádzalo značné problémy. Išlo najmä o prevod majetku v hodnote 12 miliárd českých korún. (České dráhy 2008) Tento prevod bol mnohými odborníkmi braný ako diskriminačný, pretože podľa ich slov bol prevádzaný majetok nadhodnotený a financie zaň zvýhodňovali finančnú situáciu ČD, vo vzťahu k potencionálnym záujemcom o prevádzkovanie železničnej dopravy. Pod správou ČD naďalej ostalo mnoho zamestnancov, ktorých pracovný výkon priamo súvisel s riadením infraštruktúry, čo stále nezodpovedalo úplnej nezávislosti infraštruktúry a prevádzky dopravy.

Ešte predtým, ako Česká republika stihla zaistiť nezávislosť dopravcu od infraštruktúry, ju v roku 2010 Európska komisia zažalovala k Európskemu súdnemu dvoru za jej nečinnosť a nedostatočnú implementáciu prvého železničného balíčka, teda nedostatočnej nezávislosti manažéra infraštruktúry. (Sušanka 2010) Na túto sťažnosť zareagovala vláda Petra Nečasa a v roku 2011 rozhodla o presune takmer 10 000 zamestnancov ČD pod správu SŽDC. Ich výkon funkcie priamo súvisel s riadením a prevádzkou infraštruktúry²⁰, teda mal logické opodstatnenie a dôležitý dopad na oddelenie. Tento prevod stál SŽDC, teda štát, takmer 400 miliónov korún, ktoré opäť pripadli na účet ČD. (Česká televize 2011) Tento fakt sa odzrkadlil najmä v oblasti finančných príjmov ČD, ktoré síce získali za prevod jednorazovú sumu 400 miliónov korún, stratili však omnoho viac. Od doby transformácie ČD každoročne platila SŽDC približne päť miliárd českých korún, ktoré si ČD účtovala za zamestnancov pracujúcich práve s prevádzkou a údržbou trate. SŽDC mnohokrát naznačovala, že táto suma je nadhodnotená a ČD inkasuje viac ako minie v súvislosti s touto prevádzkou. Po tomto kroku sa zamestnanci z tejto oblasti presunuli už pod správu SŽDC, zefektívnilo sa ich financovanie a najmä sa učinil krok, ktoré opäť posunul ČR k úplnému oddeleniu infraštruktúry od dopravcu.

²⁰ V tomto prípade ide o výpravcov, dispečerov, výhybkárov, staničných robotníkov atď. (Šindelář 2011)

Posledný krok, ktorý ostáva vyriešiť k úplnej oddelenosti infraštruktúry od dopravcu, sú nádražné budovy a príslušné prvé nástupištia k nim, ktoré sú stále majetkom ČD. Medzi rokmi 2008 až 2011 síce došlo k zmene prevádzkovateľa dráh, prevodu majetku a osôb, strategické nádražné budovy však stále zostali v rukách dopravcu, čo sťažuje podmienku úplnej otvorenosti trhu novým dopravcom. Prevod nádražných budov z dopravcu na prevádzkovateľa dráhy významným spôsobom prispeje k liberalizácii českej železničnej dopravy v niekoľkých bodoch. Tým prvým je skutočnosť, že nádražné budovy a ich priestory, budú nediskriminačným spôsobom poskytované cestujúcim aj oprávneným dopravcom. Ich správa a financie na prevádzku budú jednotné, čo zaručí zefektívnenie celého systému ich riadenia. Posledným, veľmi významným dopadom prevodu nádražných budov na štátnu spoločnosť, je zjednodušenie investícií do ich prestavieb a rekonštrukcií. Za stavu, kedy sú majetkom akciovej spoločnosti ČD, je financovanie a podpora európskych fondov veľmi problematická. V prípade, že sa ich vlastníkom stane štátna spoločnosť, toto využitie bude jednoduchšie a kroky na ich prestavbu a rekonštrukciu naberú reálny spád. (Ministerstvo dopravy ČR)

Prevod nádražných budov ako podmienky liberalizácie železničnej dopravy, obsahuje smernica až v štvrtom železničnom balíčku, ktorý ešte stále čaká na svoje schválenie na pôde Európskeho parlamentu, teda tento akt v súčasnosti nie je nevyhnutný pre naplnenie liberalizačnej politiky EÚ. Avšak jeho dlhoročná diskusia českých vlád a nejasnosť naplnenia tohto prevodu, spôsobuje nemalé problémy, na ktoré doplácajú cestujúci aj súkromní dopravcovia. Ukázkovým príkladom je hlavná stanica v Pardubicách, ktorá už niekoľko rokov chátra a nutne potrebuje rekonštrukciu. ČD do jej opráv investovať nechcú, pretože už čoskoro môže byť prevedená na štát, teda SŽDC. Na druhej strane, potenciálny vlastníak SŽDC investovať do tejto rekonštrukcie nemôže, pretože je to cudzí majetok. A tak pardubická hlavná stanica naďalej chátra, a tento problém môže vyriešiť len skorý prevod nádražných budov v ČR.

Oddelenie prevádzkovateľa infraštruktúry od dopravcu nemalo v ČR vôbec hladký priebeh. Celý proces začal v roku 2003 a jeho dokončenie môže byť ukončené už tento rok, kedy vláda Bohuslava Sobotky avizovala prevod zostávajúceho majetku týkajúceho sa infraštruktúry, nádražných budov. Tento prevod by vyriešil aj ďalší problém, a to nediskriminačný prístup súkromných dopravcov k týmto budovám a ich priestorom.

4.3. Železničné úrady v ČR ako odozva liberalizácie EÚ

Orgán v Českej republike, ktorý vykonáva štátnu správu v oblasti železničnej dopravy, sa nazýva Železničný úrad²¹ (ďalej len ŽÚ). Bol založený zákonom číslo 266/1994 a prevzal na seba všetky kompetencie spojené so železničnou dopravou. Patrí pod pôsobnosť ministerstva dopravy, a teda nie je nezávislý na štáte. Tento úrad vydáva licencie dopravcom na prevádzkovanie železničnej dopravy, vykonáva dozor nad prevádzkovaním dráhy a dopravy, rieši sťažnosti a ukladá pokuty za nedodržiavanie nariadení prevádzkovateľovi dráhy a dopravcom. V neposlednom rade dohliada na dodržiavanie povinností a práv cestujúcich, ktoré vyplývajú z nariadenia Európskeho parlamentu a Rady číslo 1371/2007. (Dražní úřad České republiky 2014) Železničný úrad zároveň vykonáva povinnosti bezpečnostného a regulačného orgánu železničnej dopravy v ČR, čo je v rozpore so smernicou 2001/14, ktorá nariaďuje, aby bol regulátor úplne nezávislý subjekt na štáte, prevádzkovateľovi trate a aj na dopravcoch. ŽÚ vydáva licencie aj českým rušňovodičom, ktorých podmienky sú zverejnené v smernici v tretom železničnom balíčku.

Náprava v tejto v oblasti sa chystá na rok 2016, kedy má vzniknúť úplne nový regulačný orgán. Ten prevezme právomoc od SŽDC o pridelení dopravnej cesty a bude riešiť prípadné sťažnosti a spory medzi dopravcami, ktoré momentálne sú v kompetencií ŽÚ. (Dopravní noviny 2014) Tým sa naplní podstata prvého železničného balíčka EÚ, ale taktiež smernice z roku 1995 o nezávislom orgáne, ktorý rieši sťažnosti v oblasti železničnej dopravy.

Druhým, v súčasnosti pôsobiacim železničným úradom v Českej republike, je Železničná inšpekcia²² (ďalej len ŽI), ktorá bola založená už v roku 2003 zákonom číslo 77/2002. Okrem vykonávania štátneho dozoru na dráhach je to jediný oprávnený orgán, ktorý zisťuje a šetrí mimoriadne udalosti na železnici. Je úplne nezávislá na prevádzkovateľovi dráhy a aj na dopravcoch. Má celkovo 48 zamestnancov, železničných inšpektorov, ktorí svojím štátnym dozorom a zisťovaním príčin mimoriadnych udalostí, pôsobia na celom území Českej republiky. Hlavným poslaním tejto inšpekcie je predchádzanie vzniku mimoriadnych udalostí, teda prevencia. Tú zaisťuje odhaľovanie nedostatkov ohrozujúcich bezpečnosť či už u prevádzkovateľa dráhy, alebo u dopravcov. Pri zistení nedostatkov predkladá opatrenia, ktoré ich odstráni a taktiež dohliada na proces ich splnenia. Pokiaľ už dôjde k mimoriadnej udalosti na trati, je povinná zistiť okolnosti ich vzniku. Pri preventívnom dozore sleduje a vyhodnocuje

²¹ Dražní úřad

²² Dražní inspekce

kompletný²³ technický stav infraštruktúry a železničných vozidiel, systém organizácie prevádzky, ktorý musí spĺňať bezpečnostné kritériá a dodržovanie tohto systému jednotlivcami. Vykonáva neohlásené kontroly väčšinou zamerané na rizikové javy. Pri zistení nedostatku vydá prehlásenie, v ktorom vyzve prevádzkovateľa železničnej dopravy, aby ich v stanovenom termíne napravil. V závažných nedostatkoch oboznámi príslušný správny orgán, ktorý licenciu na prevádzkovanie dopravcovi vydal. Pokiaľ nedôjde k náprave v stanovenom termíne, môže ŽI tuto licenciu odobrať. Za svoju vyše 12-ročnú činnosť, zabránil tento úrad vo veľa prípadoch k priamemu ohrozeniu železničnej dopravy. (Dražní inspekce)

Oba železničné úrady sú už od svojho vzniku veľmi dôležitými subjektami v železničnej doprave. Dôležitejším orgánom je Železničný úrad, ktorý má širšie kompetencie a jeho pôsobnosť je ďalekosiahlejšia. Tento fakt je spôsobený najmä akumuláciou svojich kompetencií, z ktorých sú niektoré nad legislatívny rámec EÚ. Ide o sťažnosti a spory medzi dopravcami, ktoré má riešiť nezávislá inštitúcia, no v prípade Železničného úradu tomu tak nie je. Už v roku 2016 by malo prísť k náprave a mal by vzniknúť úplne nový orgán, úplne nový nezávislý orgán, ktorý tieto právomoci preberie. Druhou dôležitou železničnou inštitúciou v ČR je Železničná inšpekcia. Jej poslanie by sa dalo prirovnať k polícii na železnici. Vykonáva štátny dozor na trati a rieši prípadné vzniknuté mimoriadne udalosti, ale aj ich predchádzanie. Pri týchto udalostiach úzko spolupracuje s políciou. Zatiaľ čo ŽI vedie celé vyšetrowanie, polícia má na starosti trestnoprávnu zodpovednosť konkrétnych osôb. Vznik ŽI v roku 2003 v Českej republike je braná ako nadčasová. V Európskej únii vznikla ako jedna z prvých inšpekcií vôbec a dokonca aj predbehla európsku legislatívu, ktorá vznik tejto inštitúcie nariaďuje až v roku 2004, smernicou číslo 2004/49. Obidva úrady navzájom spolupracujú a vymieňajú si nadobudnuté informácie k zlepšeniu stavu v železničnej doprave.

²³ Pod pojmom kompletný máme na mysli dopravnú cestu, ktorá zahŕňa stav koľajníc, zabezpečovacích a signalizačných zariadení, výhybiek, staníc atď.

4.4. Súkromní osobní dopravcovia na diaľkovej trati v ČR

Najdôležitejším ukazovateľom liberalizácie železničnej dopravy v danej krajine, je účasť súkromných dopravcov na trhu. V Českej republike pred začatím liberalizácie v roku 2003 ich bolo približne 40, v roku 2012 už viac ako 70. (Správa železniční dopravní cesty. 2012) V tomto prípade ide najmä o nákladnú dopravu, dopravcov so zameraním na výletný charakter či združenia obcí, ktoré si samé prevádzkujú osobnú dopravu medzi nimi. Výraznejší vstup súkromného dopravcu prišiel až v roku 2011.

Súkromní osobní dopravcovia síce prevádzkovali dopravu na železnici už od roku 1995, kedy spoločnosť Jindřichohradecké místní dráhy spustila svoju výletnú prevádzku, no prvý výrazný vstup na diaľkovú trať prišiel vďaka spoločnosti RegioJet (ďalej len RJ), člena skupiny Student Agency. (Dopravní noviny 2012) RJ prevádzkoval príležitostnú dopravu už v roku 2010, no pravidelná linka v osobnej doprave bola spustená až 26. septembra 2011. RJ začal prevádzku svojej činnosti na trati Praha – Ostrava – Žilina. (E15 2013) V roku 2014 predĺžil svoju linku až do Košíc. Už od spustenia prevádzky v roku 2011 až do súčasnosti, RJ nedokázal vo svojej činnosti vytvoriť zisk. V prvom roku išlo o stratu približne 59 miliónov korún, v roku 2012 táto strata narástla na 79 miliónov a v roku 2013 dokonca na viac ako 90 miliónov korún. (RegioJet) S narastajúcou finančnou stratou prekvapivo narastal aj počet cestujúcich, ktorí využili služby tejto spoločnosti. V roku 2012 prepravil RJ viac než jeden milión zákazníkov, v roku 2013 jeden a pol milióna a v minulom roku rekordných takmer dva a pol milióna cestujúcich. (RegioJet) Svoju klientelu láka najmä svojimi cenami, komfortom a nadštandardnými službami, ktoré na svojich palubách ponúka.

Druhou významnou súkromnou spoločnosťou v osobnej železničnej doprave v ČR, je spoločnosť Leo Express (ďalej len LE). Tá začala svoju prevádzku na rovnakej trati ako RJ, avšak o rok neskôr. Svojimi kapacitami a prepravenými cestujúcimi ďaleko zaostáva za RJ, svojimi stratami ho však preyšuje. Pri prepravených 800 000 cestujúcich v roku 2012, vykazoval LE stratu viac než 85 miliónov korún. V roku 2013 zvýšil počet cestujúcich len o približne 90 000, avšak svoju stratovosť na takmer 160 miliónov korún. (Leo Express) Rovnako ako RJ, predĺžil LE svoju linku až do Košíc a spoločne obaja prepravcovia docielili to, že už aj na slovenskom území nastalo konkurenčné prostredie. Tak isto ako RJ, LE ponúka na svojich palubách nový komfort cestovania.

Vstup spoločností RegioJet a LeoExpress na súkromnú diaľkovú dopravu v Českej republike je v prvom rade reálnym odzrkadlením dlhoročného procesu liberalizácie, ktorý to

umožnil. Cestujúci majú v súčasnosti na trase Praha – Ostrava - Havířov na výber medzi tromi dopravcami, čo môžeme nazvať konkurenčným prostredím. Okrem vzniku konkurencie, obe súkromné spoločnosti „bojujú“ proti ešte stále dominantnému postaveniu ČD. To sa snažia minimalizovať aj vďaka právnym krokom, ktoré už od svojho založenia činia.

Výrazným krokom, ktorý učinil Radim Jančura proti monopolnému postaveniu ČD a zneužívania ich moci, bola sťažnosť k Európskej komisii za prevod majetku medzi SŽDC a ČD v roku 2008. Radim Jančura²⁴ si stál za názorom, že tento prevod v hodnote 12 miliárd českých korún bol nadhodnotený a ČD by ho na trhu nepredala ani za polovičnú sumu, teda šesť miliárd českých korún. Sťažnosť Radima Jančuru k Európskej komisii v roku 2010 sa netýkala len nadhodnoteného majetku pri prevode medzi ČD a SŽDC, ale aj pri zmluve, ktorú uzavreli ČD so samosprávnymi krajinami v roku 2009. Podľa tejto zmluvy, podpísali kraje zmluvu o prevádzkovaní osobnej železničnej dopravy s ČD na 10 rokov bez výberového konania, čo je v rozpore s liberalizačnou politikou EÚ. (Sůra 2015) Prvá sťažnosť na tento avizovaný nedovolený prevod bola adresovaná Európskej komisii v roku 2010, tá však po dvoch rokoch šetrenia tento proces pozastavila, s odvolaním sa na nedostatok informácií. (Česká televize 2012) Po zozbieraní väčšieho množstva informácií týkajúcich sa oboch riešených skutočností adresoval Radim Jančura svoju sťažnosť opäť v apríli roku 2015.

Leo Express sa taktiež zúčastňuje právneho boja proti ČD. Najvýznamnejším právnym krokom, ktorý učinil, je žaloba týkajúca sa podnákladových cien ČD na trase Praha – Ostrava. Leoš Novotný²⁵ obviňuje ČD zo snahy vytlačiť konkurenciu z trhu, a to dotovaním tejto trasy z financií získaných z dotovaných trás, teda regionálnej dopravy. Dožaduje sa od ČD 418 miliónov korún ako náhradu ušlého zisku. (Leo Express 2014) K tejto sťažnosti sa pripojil aj Radim Jančura.

Oba súkromné subjekty na diaľkovej trase Praha – Ostrava – Havířov sú konkurentmi, ale zároveň udržiavajú nadštandardné vzťahy, ktoré im pomáhajú v boji proti ČD. Radim Jančura a Leoš Novotný sa netaja svojimi dobrými vzťahmi, často spolupracujú a snažia sa o zlepšenie trhového prostredia železničnej dopravy v Českej republike. Samozrejme, v prvom rade im ide o vlastné zisky, ale veľmi významným spôsobom zmenili trend celej železničnej dopravy v ČR.

²⁴ Majiteľ spoločnosti RegioJet

²⁵ Majiteľ spoločnosti LeoExpress

Záver

Európska únia sa už vyše dve desaťročia snaží aktívne pristupovať k železničnej dopravnej politike. Po jej úpadku v druhej polovici 20. storočia, si samotná EÚ uvedomovala jej dôležitosť a potrebu tento stav zmeniť. Proces zmeny naštartovalo niekoľko faktorov, ktoré sa udiali v 80. rokoch 20. storočia. Tieto faktory viac či menej, boli podnietené myšlienkou jednotného hospodárskeho priestoru, ktorý by bol nemožný bez kvalitne fungujúcej dopravy, teda aj železničného sektoru, ktorý je jej súčasťou.

Oživenie alebo reštrukturalizácia tohto segmentu dopravy, v kontexte Európskej únie, sa nazýva liberalizácia. Jej začiatok datujeme v roku 1991, kedy bola vydaná prvá smernica a proces pokračuje až dodnes, kedy sa na pôde EÚ prerokováva v poradí už štvrtý železničný balíček. Problémy s jeho schvaľovaním sú spojené s ďalšími podmienkami oddelenia prevádzkovateľa infraštruktúry od dopravcu, ktoré sa ukázalo ako najproblematickejší a najrizikovejší bod celej liberalizácie železničnej dopravy naprieč Európskou úniou, nevynímajú Českú republiku.

Moja práca sa zaoberá liberalizačným procesom, ktorý podnikla EÚ na ceste k oživeniu životaschopnosti klesajúcej efektivity železničnej dopravy a jeho dopadu na prostredie jej členského štátu Českú republiku. Cieľom mojej práce bolo charakterizovať obsah smerníc a nariadení, ktoré EÚ od začiatku 90. rokov 20. storočia vydala pod označením železničné balíčky a zistiť ako na ne zareagovala Česká republika. Pre splnenie cieľa mojej práce som si stanovil dve výskumné otázky, ktoré sú zodpovedané v poslednej kapitole, zameriavajúcej sa na reálne kroky Českej republiky, ktoré podnikla na dosiahnutie stanovených liberalizačných cieľov EÚ v oblasti železničnej dopravy.

Podarilo sa Českej republike liberalizovať železničnú dopravu a aktívne zareagovať na smernice a nariadenia vydané Európskou úniou? Politika liberalizácie Českej republiky v oblasti železničnej dopravy, začala už pred jej vstupom do EÚ, aj keď iba formálnymi úpravami legislatívy, ktoré nemali žiaden reálny dopad na prostredie českých železníc. Prvým skutočným krokom smerom k liberalizácii, bolo oddelenie prevádzkovateľa infraštruktúry od dopravcu, čo je najzásadnejší krok k oživeniu železničnej dopravy. Tento proces nie je ukončený dodnes a rovnako ako mnohých v krajinách EÚ, je veľmi problematický, spôsobuje komplikácie a vysoké finančné náklady. Aj napriek tomu, Českej republike sa podarilo aktívne zareagovať v oblasti oddelenia tohto sektora, aj keď za dlhší časový horizont a pod tlakom sťažnosti Európskej komisie v roku 2010. To, čo Európska komisia stanovila v oblasti

oddelenia infraštruktúry a dopravy, bolo v Českej republike dokončené v roku 2011, kedy došlo k presunu pracovníkov z ČD na SŽDC. Nedoriešené stále ostali železničné budovy, ktoré však v súčasnosti nie sú podmienkou EK, keďže sú súčasťou štvrtého železničného balíčka, ktorý čaká na svoje schválenie. Aj napriek tomu, je Česká republika naďalej aktívna, aj mimo nariadenia EÚ, a súčasná vláda deklaruje ich presun pod správu SŽDC na rok 2016.

Dôležitým ukazovateľom liberalizácie v ČR sú železničné úrady, ktorým sa venovala tretia podkapitola štvrtej časti. Na jednej strane stojí Železničný úrad, ktorý má kompetencie nad rámec pôsobnosti, ktoré sú obsiahnuté v európskych smerniciach, na strane druhej Železničná inšpekcia, ktorá bola v ČR zriadená ako jedna z prvých v EÚ vôbec a dá sa považovať za reformnú. Nedodržanie smernice, ktorá stanovuje nezávislý orgán v oblasti sporov medzi dopravcami, by mala byť taktiež vyriešená v roku 2016. Avizovaný rok má vzniknúť nová inštitúcia, ktorá prevezme právomoci práve Železničného úradu, a tak sa naplní ďalšia zo smerníc legislatívneho rámca EÚ.

Z legislatívneho hľadiska treba dotiahnuť niektoré kroky, aby sme mohli označiť Českú republiku za úspešnú krajinu, plniacu si záväzky voči EÚ. Jej súčasný stav však ukazuje veľký pokrok, ktorý ČR urobila od roku 2003 až po súčasnosť. Z hľadiska reálnych dopadov je to už horšie. Zatiaľ čo legislatívny rámec v ČR by dal nazvať ako veľký pokrok smerom k liberalizácii železničnej, jeho reálne výsledky na trati zaostávajú. Príčinou je stále dominantné postavenie Českých dráh, ktoré toto postavenie stratili len na diaľkovej nedotovanej trati medzi Prahou a Ostravou. Regionálna doprava je konkurencii stále uzavretá, a to z dôvodu vysokej vyjednávacej a politickej sily zo strany ČD a jej v podstate bezodného množstva financií. ČD v roku 2009 dokonca uzavrela 10-ročnú zmluvu so samosprávnymi krajmi, na prevádzkovanie osobnej dopravy, výhradne ich spoločnosťou. Tento krok bol uskutočnený navyše bez výberového konania, čo je v rozpore so stanovenými princípmi železničnej dopravy v EÚ. Kraje, ktoré sa mali stať výrazným prvkom liberalizácie železničnej dopravy, zostali pod vplyvom dominantného dopravcu. Zmluva je platná až do roku 2019, no ČD o jej predĺžení rokujú už v súčasnosti. Svetlým bodom reálnych dopadov liberalizácie na železničnú dopravu v ČR, by mohli byť avizované výberové konania ministerstva dopravy ČR na dotovaných tratiach. Tento krok schválil v roku 2014 vtedajší minister dopravy - Antonín Prachař. Na otázku či sa výberové konania skutočne uskutočnia je v súčasnosti ťažké odpovedať, no jasné je, že by výrazným spôsobom posunuli Českú republiku smerom k úplne liberalizovanej a efektívnej doprave.

Aké sú konkrétne dopady liberalizácie železníc v prostredí osobnej železničnej dopravy v Českej republike?

Najvýznamnejším konkrétnym dopadom liberalizácie železníc v Českej republike je nepochybne príchod súkromných dopravcov na diaľkovú nedotovanú trasu Praha – Ostrava, a tým spojené ďalšie výhody, ktoré tento vstup priniesol. V prvom rade ide o citeľné zníženie cien na tejto trase, ktoré spôsobilo konkurenčné prostredie. Cestujúci už majú na výber z troch železničných spoločností, ktoré sa vzájomne predháňajú v poskytnutom komforte a kvalite cestovania. Výsledkom je možnosť občerstvenia, prístup na WIFI siete či omnoho pohodlnejší a čistejší interiér vlakov.

Významným dopadom je aj snaha dvoch súkromníkov bojovať proti dominantnému postaveniu ČD, formou právnych krokov a sťažností. Takáto iniciatíva núti ČD byť opatrnejším subjektom a svoje kroky zvažovať, čo je dobrý signál pre potencionálnych nových súkromných dopravcov, ktorí by zvažovali vstúpiť na trh. RegioJet a Leoexpress dokazujú, že sa to dá, aj napriek ich súčasným ziskovým stratám. To je ale už prípadný údel podnikania a počiatočných nákladov. Dôležitejšie však je, že miliónom cestujúcim ročne je ponúknutá kvalitnejšia doprava. Zásadné bude v nadchádzajúcom období ako bude pokračovať liberalizácia dopravy v Českej republike. Nedoriešené železničné budovy, možnosti súkromnej osobnej dopravy aj na regionálnych tratiach či nová nezávislá inštitúcia sú otázka budúcnosti. Otázkou zostáva či liberalizácia spôsobuje len pozitívne dopady v prostredí Českej republiky, na ktoré som sa v práci zameriaval, preto ďalší výskum by mal viesť práve týmto smerom. Liberalizácia železníc v EÚ aj v Českej republike je stále vyvíjajúci sa jav, preto zamerať výskum na danú problematiku je vždy aktuálny. Za zmienku stojí spomenúť aj štvrtý železničný balíček, ktorý som v práci nerozobral, a ktorý môže mať výrazný vplyv na nadchádzajúce obdobie v oblasti železničnej dopravy, ak dôjde k jeho schváleniu. Preto ďalší potencionálny výskum by som navrhol skúmať práve týmto smerom.

Na začiatku svojej práce som neočakával toľko prínosných zdrojov ako tomu napokon bolo. Na vysvetlenie liberalizácie železničnej dopravy v EÚ existuje dostatok relevantných zdrojov, na jej dopad v prostredí Českej republiky už tomu tak nie je. Väčšina autorov v oblasti železničnej dopravy editujú najmä vydania s technologickým charakterom. Výnimkou je kolektív pod hlavičkou Daniela Seidenglanza, ktorý pôsobí na Masarykovej univerzite v Brne. Jeho štúdia *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika* je jednou z mála relevantných v tejto oblasti, zameriavajúcich sa ekonomickým a právnym smerom. Sklamaním pre mňa bola spoločnosť *IBM*, pod vedením Christiana Kirchnera, ktorá avizovala najnovší výskum v oblasti

liberalizácie a aktuálny liberalizačný index na prelom rokov 2014-2015, no nestalo sa tak. Použiť hodnotu najnovšieho indexu z roku 2011 sa mi nezdalo ako správny krok, keďže konkrétne dopady liberalizácie v ČR prišli až po ňom.

Vo svojej práci sa mi podarilo zodpovedať na dve výskumné otázky, ktorých výsledky splnili cieľ práce, teda zistili ako Česká republika zareagovala na liberalizačné kroky EÚ v oblasti železničnej dopravy.

Pramene a literatúra

- Alexandersson, Gunnar, Staffan, Hultén. 2008. „The Swedish Railway Deregulation Path.“ *Review of Network Economics* 7 (1), 18-36.
- Buková, Bibiána, Eva Nedeliaková, Jozef Gašparík. 2009. *Podnikanie v železničnej doprave*. Bratislava: Lura Edition, s.r.o.
- Butcher, Lousie. 2013. „Railways: EU Policy.“ *parliament.uk* (online, pdf). Dostupné z: <file:///C:/Users/HPG350G1/Downloads/SN00184.pdf> (3.4. 2015)
- Briginshaw, David. 2013. „Thaly to become a stand – alone company in 2015.“ *railjournal.com* (online). Dostupné z: <<http://www.railjournal.com/index.php/high-speed/thalys-to-become-a-stand-alone-company-in-2015.html>> (18.4. 2015)
- Canea. „Management System at the Swedish Transport Administration.“ *canea.com* (online). Dostupné z: <<http://www.canea.com/consulting-services/examples-of-assignments/construction-of-the-management-system-in-swedens-biggest-government-agency-trafikverket>> (2.4. 2015)
- Commission of the European Communities. 1985. „White paper from the Commission to the Council: Completing the Internal Market.“ *europa.eu* (online, pdf). Dostupné z: <http://europa.eu/documents/comm/white_papers/pdf/com1985_0310_f_en.pdf> (2.4. 2015)
- Čech, Radek. 2010. „Dopad interoperability železničnej infraštruktúry na intermodálnu dopravu.“ *intermodal.sk* (online, pdf). Dostupné z: <file:///C:/Users/HPG350G1/Downloads/P_Cech_CZ.pdf> (1.4. 2015)
- Česká televize. 2011. „Železničáři už mohou přejít od Českých drah pod SŽDC.“ *ceskatelevize.cz* (online). Dostupné z: <<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/134769-zeleznicari-uz-mohou-prejit-od-ceskych-drah-pod-szdc/>> (24.4. 2015)
- Česká televize. 2012. „Jančura v Bruselu neuspěl se stížností proti Českým drahám.“ *ceskatelevize.cz* (online). Dostupné z: <<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/179756-jancura-v-bruselu-neuspel-se-stiznosti-proti-ceskym-draham/>> (23.4. 2015)
- České dráhy. 2008. „Výroční zpráva 2008.“ *ceskedrahy.cz* (online, pdf). Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/fakta-a-cisla/vyrocnizpravy/vz_cd_2008_cz.pdf> (20.4. 2015)

Dempsey, Paul. 2004. „European Aviation Law.“ *Googlebooks* (online). Dostupné z: <<https://books.google.cz/books?id=6pRMrZGw1BwC&pg=PA30&lpg=PA30&dq=Action+for+r+failure+to+act+1983+transport&source=bl&ots=GVYXhKYvBz&sig=QzmEwsqFbIG-vulM5O1hEh8LHsM&hl=sk&sa=X&ei=O68cVdK-FtDzaub3gOAK&ved=0CCQQ6AEwAQ#v=onepage&q&f=false>> (2.4. 2015)

Directive of the European Parliament and of the Council (EC) n. 2004/51. *eur-lex.europa.eu* (online, pdf). Dostupné z: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:220:0058:0060:EN:PDF>> (19.4. 2015)

Directive of Council (EC) n. 95/19. *eur-lex.europa.eu* (online) Dostupné z: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31995L0019&from=EN>> (13.4. 2015)

Dopravní noviny. 2012. „Podíl soukromých dopravců na železnici se za 15 let zvýšil devětkrát.“ *dnoviny.cz* (online). Dostupné z: <<http://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/podil-soukromych-dopravcu-na-zeleznici-se-za-15-let-zvysil-devetkrat>> (25.4. 2015)

Dopravní noviny. 2014. „Úřad pro regulaci dopravy na železnici vznikne v roce 2016.“ *dnoviny.cz* (online) Dostupné z: <<http://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/urad-pro-regulaci-dopravy-na-zeleznici-vznikne-v-roce-2016>> (25.4. 2015)

Drahotský, Ivo, Pavel, Šaradín. 2003. *Dopravní politika*. Pardubice: Univerzita Pardubice.

Drážní inspekce. „O Drážní inspekci.“ *dicr.cz* (online). Dostupné z: <<http://www.dicr.cz/o-drazni-inspekci>> (26.4. 2015)

Drážní úřad České republiky. 2014. „Drážní úřad.“ *ducr.cz* (online). Dostupné z: <<http://www.ducr.cz/>> (25.4. 2015)

Dvořák, Viktor, Petr, Kašička. 1998. *European Integration In a Changing World*. Praha: Nakladatelství a vydavatelství litomyšlského semináře.

E15. 2013. „Žluté vlaky RegioJet v prvním roce prodělaly 59 miliónu.“ *e15.cz* (online). Dostupné z: <<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zlute-vlak-y-regiojet-v-prvnim-roce-prodelaly-59-milionu-952134>> (25.4. 2015)

European Commission. 2013. „Rail: First railway package of 2001.“ *ec.europa.eu* (online). Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2001_en.htm> (14.4. 2015)

European Commission. 2014. „Economic and Monetary Union.“ *ec.europa.eu* (online). Dostupné z: <http://ec.europa.eu/economy_finance/euro/emu/index_en.htm> (29.3. 2015)

European Commission. 2014. „Rail: What do we want to achieve?“ *ec.europa.eu* (online). Dostupné z: <http://ec.europa.eu/economy_finance/euro/emu/index_en.htm> (29.3. 2015)

European Parliament. 2015. „Competences of the Court of Justice of the European Union.“ *eurparl.europa.eu* (online). Dostupné z: <http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/en/FTU_1.3.10.pdf> (2.4. 2015)

European Union. 2010. „The Principle of Subsidiarity.“ *europa.eu* (online). Dostupné z: <http://europa.eu/legislation_summaries/institutional_affairs/treaties/lisbon_treaty/ai0017_en.htm> (11.4. 2015)

Európska únia. „Európska železničná agentúra.“ *europskaunia.sk* (online). Dostupné z: <http://www.europskaunia.sk/agentura_spolocenstva_era> (20.4. 2015)

Európsky parlament. 2007. „Železničný balíček bol schválený.“ *europarl.europa.eu* (online). Dostupné z: <<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=SK&type=IMPRESS&reference=20070823BRI09775&secondRef=ITEM-002-SK>> (20.4. 2015)

Evropská unie. „Evropská agentura pro železnice.“ *europa.eu* (online). Dostupné z: <http://europa.eu/legislation_summaries/transport/bodies_objectives/124013_cs.htm> (20.4. 2015)

Evropský parlament. 1999. „Současná situace v liberalizaci železniční dopravy v členských státech EU a v žadatelských zemích.“ *edice.cd.cz* (online, pdf). Dostupné z: <http://edice.cd.cz/edice/DOKES/DOKES00/dok1_00.pdf> (18.4. 2015)

Fojtíková, Lenka, Marian, Lebedzik. 2008. *Společné politiky EU: historie a současnost se zaměřením na Českou republiku*. Praha: C. H. Beck.

Glenn, Morgan, Lars, Engwall. 2002. *Regulation and Organizations: International Perspectives*. *Googlebooks* (online). Dostupné z: <https://books.google.cz/books?id=5iOEAgAAQBAJ&pg=PA166&lpg=PA166&dq=regulation+and+organizations+glenn&source=bl&ots=Ho8V5YnAx_&sig=6euOBgGMdMeG_ol7CqRxF-v_Fxo&hl=sk&sa=X&ei=n54cVYWePIjqajCIgfgG&ved=0CCUQ6AEwAA#v=onepage&q&f=false> (2.4. 2015)

Had, Miroslav, Luděk Urban. 2000. *Evropská spoločenství: První pilíř Evropské unie*. Praha: Ministerstvo zahraničních věcí.

Henry, Peter. 2006. „Capital Account Liberalization: Theory, Evidence, and Speculation.“ *nber.org* (online, pdf). Dostupné z: <<http://www.nber.org/papers/w12698.pdf>> (17.4. 2015)

IBM Global Business Services. 2012. „Rail Liberalisation Index 2011.“ *ekonomiedopravy.cz* (online, pdf). Dostupné z: <http://www.ekonomiedopravy.cz/media/65408/rusko_tel_2012.pdf> (18.4. 2015)

Jones, Robert. 1996. *The Politics and Economics of the European Union*. Cambridge: University Press.

Jurman, Miroslav. 2002. Transformace Českých drah.“ *epravo.cz* (online). Dostupné z: <<http://www.epravo.cz/top/clanky/transformace-ceskych-drah-16583.html>> (21.4. 2015)

Kopicki, Ron, Louis, Thompson. 1995. „Best Methods of Railway Restructuring and Privatization.“ *worldbank.org* (online, pdf). Dostupné z: <<http://siteresources.worldbank.org/INTRAILWAYS/Resources/b35.pdf>> (2.4. 2015)

Kvizda, Martin. 2006. „Ekonomické dějiny železniční sítě České republiky: mýty, omyly a iluze v hospodářské politice a path dependence železných drah.“ *transporteconomics.eu* (online, pdf). Dostupné z: <http://www.transporteconomics.eu/media/65059/kvizda_studie_2006.pdf> (18.4. 2015)

Leo Express. 2014. „Tisková zpráva: Leo Express zažaloval České dráhy za predátorské ceny na trase Praha – Ostrava.“ *le.cz* (online). Dostupné z: <<http://www.le.cz/download/c88338ba91cc24e609f75fb01b1f566c.html>> (25.4. 2015)

Leo Express. „Pro investory.“ *le.cz* (online). Dostupné z: <<http://www.le.cz/cms/102-pro-investory.html>> (25.4. 2015)

Marusičová, Danuše. „Třetí železniční balíček dokumentu Evropského spoločenství.“ *cd.cz* (online). Dostupné z: <http://www.cd.cz/old/TCD2008/8_3es.htm> (20.4. 2015)

Ministerstvo dopravy České republiky. „Převod nádraží majetku ČD, a.s. do majetku státu s právem hospodařit pro SŽDC, s.o.“ *mocr.cz* (online, pdf). Dostupné z: <http://www.mocr.cz/NR/rdonlyres/73ACA0EF-E66D-4690-9105-CE425857738C/0/161_2013030Z106_3_Priloha_3.pdf> (25.4. 2015)

- Nedeliaková, Eva, Anna Dolinayová, Martin Kendra. 2009. „Návrh metodiky výpočtu úrovne regulácie v železničnej doprave.“ *fpedas.uniza.sk* (online, pdf). Dostupné z: <<http://fpedas.uniza.sk/dopravaaspoje/2009/1/Nedeliakova.pdf>> (18.4. 2015)
- Pavlíková, Zuzana. 2005. „Prechod od Európskeho spoločenstva k Európskej únii.“ *Societas 5* (6). Dostupné z: <<http://www.societas.cz/societas5/eu2.htm>> (2.4. 2015)
- Peltrám, Antonín, Ivo Drahotský, Květoslava Kořínková, Pavel Šaradín, Hana Drahotská. 2003. *Dopravní politika*. Bělá pod Bezdědem: Nakladatelství Máchova kraje.
- Pokorná, Romana. 2012. *Švédská železničná reforma*. Brno: Masarykova univerzita.
- Politiky Evropské Unie. 2014. „Spojení pro evropské občany i podniky: Doprava.“ *europa.eu* (online, pdf). Dostupné z: <http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/cs/transport_cs.pdf> (30.3. 2015)
- Protimonopolný úrad Slovenskej republiky. 2011. „Problémy v sektore železničnej dopravy zo súťažného hľadiska.“ *antimon.gov.sk* (online, pdf). Dostupné z: <<http://www.antimon.gov.sk/data/att/367.pdf>> (18.4. 2015)
- RegioJet. „Dokumenty.“ *regiojet.cz* (online). Dostupné z: <<http://www.regiojet.cz/dokumenty/>> (25.4. 2015)
- Regulation of the European Parliament and of the Council (EC) n. 881/2004. *eur-lex.europa.eu*. (online). Dostupné z: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2004R0881:20090101:EN:PDF>> (22.4. 2015)
- Regulation of the European Parliament and of the Council (EC) n. 1371/2007. *eur-lex.europa.eu*. (online, pdf). Dostupné z: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0014:0041:EN:PDF>> (25.4. 2015)
- Seidenglanz, Daniel. 2006. *Železnice v Europě a evropská dopravní politika*. Brno: Masarykova univerzita.
- Sheffrin, Steven, Arthur O'Sullivan. 2002. *Economics: Principles in Action*. New Jearsey: Pearson Prentice Hall.

Smernica Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2001/12. *eur-lex.europa.eu* (online, pdf). Dostupné z: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32001L0012&from=EN>> (14.4. 2015)

Smernica Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2001/13. *eur-lex.europa.eu* (online, pdf). Dostupné z: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32001L0013&from=SK>> (19.4. 2015)

Smernica Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2001/14. *eur-lex.europa.eu* (online, pdf). Dostupné z: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32001L0014&from=EN>> (19.4. 2015)

Smernica Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2004/49. *eur-lex.europa.eu* (online, pdf). Dostupné z: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004L0049&from=en>> (20.4. 2015)

Smernica Rady (EHS) č. 91/440. *eur-lex.europa.eu* (online). Dostupné z: <http://edice.cd.cz/edice/DOKES/DOKES01/dok8a_01/440_91.pdf> (3.4. 2015)

Smernica Rady (ES) č. 95/18. *eur-lex.europa.eu* (online) Dostupné z: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:31995L0018&from=EN>> (12.4. 2015)

Stavební noviny. 2010. „Současné proměny železniční infrastruktury“. *tvstav.cz* (online). Dostupné z: <<http://tvstav.cz/clanek/298-soucasne-promeny-zeleznicni-infrastruktur>>. (23.4. 2015)

Správa železniční dopravní cesty. 2003. „Výroční zpráva 2003.“ *szdc.cz* (online, pdf). Dostupné z: <<http://www.szdc.cz/soubory/vysledky-hospodareni/2003-vyrocní-zprava.pdf>> (22.4. 2015)

Správa železniční dopravní cesty. 2012. „Výroční zpráva 2012.“ *szdc.cz* (online, pdf). Dostupné z: <<http://www.szdc.cz/soubory/vysledky-hospodareni/2012-vz.pdf>> (25.4. 2015)

Student Agency. „Závěry z údajů o dotování jednotlivých dálkových železničních linek v ČR poskytnutých ministerstvem dopravy společností RegioJet.“ *studentagency.cz* (online). Dostupné z: <<http://www.studentagency.cz/pro-media/tiskove-zpravy/2013-01-Dotace-MD.html>> (1.4. 2015)

Sušanka, Filip. 2010. „Evropská komise žaluje Česko, protože nezajistilo rovnou hospodářskou soutěž na železnici.“ *kurzy.cz* (online). Dostupné z: <<http://www.kurzy.cz/zpravy/232217->

evropska-komise-zaluje-cesko-protoze-nezajistilo-rovnou-hospodarskou-soutez-na-zeleznici/> (23.4. 2015)

Sůra, Jan. 2015. „Kraje otálí s tendry. Místo nich prodlouží smlouvy s Českými drahami.“ *ekonomika.idnes.cz* (online). Dostupné z: <http://ekonomika.idnes.cz/kraje-nechteji-tendrovat-regionalni-vlaky-fj3-/eko-doprava.aspx?c=A150225_2142305_eko-doprava_fih> (23.4. 2015)

Šindelář, Jan. 2011. „Přesun výpravčích zastaví proud miliard do Českých drah.“ *zpravy.e15.cz* (online). Dostupné z: <<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/presun-vypravcich-zastavi-proud-miliard-do-ceskych-drah-694817>> (24.4. 2015)

Štefek, Petr. 2011. „Liberalizace osobní železniční dopravy v Česku.“ *spz.logout.cz* (online). Dostupné z: <http://spz.logout.cz/provoz/lib_cz.html> (21.4. 2015)

Tietze, Wolf, Marie – Luise, Steinmann – Tietze. 1999. „Technical and Structural Innovations to European Transport in 21st Century.“ *Traffic Planning* 76 (4), 41-55. Dostupné z: <<http://www.fpz.unizg.hr/traffic/index.php/PROMTT/article/viewFile/1146/990>> (30.3. 2015)

Vaughne, Miller. 2011. „The EU's Acquis Communautaire.“ *parliament.uk* (online, pdf) Dostupné z: <<file:///C:/Users/HPG350G1/Downloads/sn05944.pdf>> (30.3. 2015)

Zákon č. 9/1993 Sb., o Českých drahách. *epravo.cz* (online, pdf). Dostupné z: <http://www.epravo.cz/_dataPublic/sbirky/archiv/sb0003-1993.pdf> (21.4. 2015)

Zákon č. 212/1993 Sb., kterým sa mení a doplňuje zákon České národní rady, o Českých drahách. *aplikace.mvcr.cz* (online, pdf). Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=212/1993&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy> (21.4. 2015)

Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty. (online). *pravnepredpisy.cz* Dostupné z: <http://www.pravnepredpisy.cz/predpisy/ZAKONY/2002/077002/Sb_077002_-----_.php> (23.4. 2015)

Železnice Slovenskej republiky. 2011. „Predpis: Pravidlá železničnej prevádzky.“ *zsr.sk* (online, pdf). Dostupné z: <http://www.zsr.sk/buxus/docs//RegisterInfrastruktury/Z1_web.pdf> (20.4. 2015)

Zoznam skratiek

BV	Banverket (švédsky správca železničnej infraštruktúry)
ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
DC	Dopravná cesta
EÚ	Európska únia
EHS	Európske hospodárske spoločenstvo
EK	Európska komisia
EP	Európsky parlament
ES	Európske spoločenstvo
ESD	Európsky súdny dvor
HDP	Hrubý domáci produkt
SJ	Statens Järnvagärf (Švédske štátne železnice)
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
ZFES	Zmluva o fungovaní Európskeho spoločenstva
ŽI	Železničný úrad
ŽI	Železničná inšpekcia

Abstrakt

Európska únia od začiatku 90. rokov 20. storočia podniká kroky na revitalizáciu a oživenie železničnej dopravy, ktorá zaznamenala značný úpadok už po druhej svetovej vojne. Svoje ciele sa snaží naplniť prostredníctvom železničných balíčkov, ktoré sú tvorené smernicami a nariadeniami. Tie musia byť v časovom intervale implementované do národného práva a odzrkadľujú schopnosť plniť únievé záväzky daného štátu. Ako konkrétny štát som si vybral Českú republiku, na ktorej prípade poukazujem na výsledky a dopady, ktoré boli spôsobené práve liberalizáciou železničnej dopravy. Na splnenie cieľu, ktorý má charakterizovať jednotlivé smernice a nariadenia a ich dopad na železnice v Českej republike, som si stanovil dve výskumné otázky. Tie boli zodpovedané v závere práce a dokazujú, že Česká republika urobila značný pokrok v liberalizácii tohto segmentu dopravy, ktorý má viacero konkrétnych dopadov na prostredie českých železníc.

Kľúčové slová: železničná doprava, liberalizácia, Európska únia, Česká republika

Abstract

Since the early 90's of the 20th century the European Union has been taking measures to revitalize and revive the rail transport which has been showing a significant decline after the World War II. The goals are meant to be fulfilled through rail packages formed by certain directives and regulations. Respectively, they shall be implemented into the national law in a time given and they shall meet the Union's obligations of a certain EU member state. I have chosen Czech Republic as specific member state of European Union. The case of Czech Republic indicates the results and impacts of the rail transport liberalization. The aim of the thesis is to characterize individual directives and regulations and subsequently their impacts on rail transport in Czech Republic. Two research questions has been stated in order to prove the aim of the thesis. These questions are being answered in the Conclusion of the thesis. It has been proved that Czech Republic has made a significant progress in liberalization of the researched mode of transport that has more particular impacts on Czech railway system.

Keywords: railway transport, liberalization, European union, Czech republic