

**UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI**

**Filozofická fakulta**

**Katedra politologie a evropských studií**

**Adam Kabele**

**Dopravní politika Evropské unie: problematika liberalizace**

**železniční dopravy**

**Bakalářská práce**

**Vedoucí bakalářské diplomové práce: Mgr. Markéta Šustková Ph.D.**

**Olomouc 2012**

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracoval samostatně na základě uvedených pramenů a literatury.

V Olomouci dne 14. prosince 2012

-----

Adam Kabele

## Poděkování

Chtěl bych poděkovat především vedoucí práce doktorce Markétě Šustkové za věcné připomínky, rady a trpělivost. A také své rodině a přátelům za podporu.

## **OBSAH**

ÚVOD.....	1
1. LIBERALIZACE JAKO PARADIGMA .....	7
1.1. Liberalizace železniční přepravy .....	8
2.PRAKTICKÉ DOPADY LIBERALIZACE V ČLENSKÝCH ZEMÍCH .....	15
2.1. Velká Británie jako případ tržního přístupu .....	15
2. 2. Kontinentální tradice – silné postavení holdingu .....	20
2. 3 Separační model a jeho postavení v malých státech.....	26
2. 4 Státy střední a východní Evropy.....	29
3. KOMPARACE PŘÍPADŮ .....	35
ZÁVĚR .....	39
PRAMENY A LITERATURA .....	42
LITERATURA .....	45
ABSTRAKT .....	47
ABSTRACT.....	47

## Seznam zkratek

ERA	–	European Railway Agency (Evropská železniční agentura)
CER	–	Community of European Railway (Sdružení evropských železnic)
DC	–	dopravní cesta
SNCF	–	Société Nationale des Chemins de fer français (Francouzské státní dráhy)
RFF	–	Réseau Ferré de France (Francouzský správce infrastruktury)
DR	–	Deutsche Reichsbahn (Státní dráhy Německé demokratické republiky)
DB	–	Deutsche Bahn (Německé dráhy)
BR	–	British Railways (Britské dráhy)
NS	–	Nederlandse Spoorwegen (Nizozemské dráhy)
MAV	–	Magyar Államvasutak (Maďarské státní dráhy)
DSB	–	Danske Statsbaner (Dánské státní dráhy)
PKP	–	Polskie Koleje Państwowe (Polské státní dráhy)
PR	–	Przewozy regionalne (regionální dopravce v Polsku)
SJ	–	Statens Järnvägar (Švédské státní dráhy)
UIC	–	Union Internationale des Chemins de fer (Mezinárodní železniční unie)
TEN-T	–	Trans-European Transport Networks (Transevropské dopravní sítě)
ES	–	Evropské společenství
SRA	–	Strategic Railway Agency (Strategická železniční agentura)
TOC	–	Train Operating Company (železniční přepravce v Británii)
FS	–	Ferrovie dello Stato (Italské státní dráhy)
RFI	–	Rete Ferroviaria Italiana (Italský správce infrastruktury)

## ÚVOD

V rámci politik Evropské unie tvoří dopravní politika klíčovou součástí integračního procesu. V korespondenci se sektorovým přístupem k integraci evropských zemí na konci 50. let byla jedním z nástrojů budování společného obchodního prostoru pro volný pohyb osob, kapitálu a zboží. Proto bylo ze všeho nejdůležitější vybudovat volný trh, s nímž evropská doprava úzce souvisí. Je klíčem ke konkurenceschopnosti v globálním měřítku, ale také k udržitelnému rozvoji. V rámci strategie udržitelného rozvoje se snaží evropská komise a další orgány EU zvýhodňovat právě ty druhy dopravy, jež mají na životní prostředí trvale nižší dopad než jiné méně ekologické, jako je především silniční doprava a další. I proto se stal hlavním objektem zájmu sektor železniční dopravy. Avšak v posledních desetiletích trpí v zásadě velkým poklesem přepravního podílu a to zejména v oblasti nákladní dopravy. Rovněž je problémem efektivita a výkonnost evropského železničního systému. Ta se odvíjí od dvou faktorů: Ekonomického a technického. Mezi ekonomické faktory patří struktura provozovatelů železniční dopravy v Evropě. Jedná se v každé zemi o monopolního státního dopravce, který zahrnuje jak dopravu osobní, tak nákladní. Tato struktura je chápána jako tzv. přirozený monopol. V oblasti technické se jedná o rozdílné parametry evropské železniční sítě, která souvisí s jejich odděleným historickým vývojem a partikulárními zájmy států. Což přináší nejednotnost např. v oblasti vlakových zabezpečovacích zařízení, napěťových soustav na hlavních tratích a případně i rozdílných rozchodu kolejí a technických norem všeobecně.

Nesoulad obou faktorů způsobuje, že systém jako celek nefunguje dostatečně efektivně. Jednotlivé aspekty přinášejí podstatné překážky pro rozvoj trhu a jednotného evropského prostoru. Kvůli oddělenému historickému vývoji a řadě odlišností v legislativách jednotlivých členských států je železniční síť v EU značně fragmentovaná a nemůže tak efektivně konkurovat silniční síti, kde se tyto problémy prakticky nevyskytují. Dalším problémem je pak ekonomická stránka věci, kdy monopolní postavení jednotlivých státních dopravců spolu s ochrannou politikou jednotlivých členských států vytváří nekonkurenční prostředí a tvoří umělé bariéry volnému obchodu.

Na zmíněné nedostatky se váže samotný pokles přeprav realizovaných na železnici v porovnání se silniční dopravou, která je jednak plně liberalizovaná bez

dominantních monopolních struktur na trhu a nepotýká se s tolika technickými překážkami. Evropská komise se rozhodla problémy železnice řešit v rámci její politiky konkurenceschopnosti a udržitelného rozvoje, kdy se má preferovat právě železniční doprava. Proto je důležité odstranění bariér, harmonizace a sjednocení norem. A především proces liberalizace, který má zajistit nediskriminační přístup na železniční síť i jiným dopravcům, ať už národním, či soukromým z jakékoliv členské země a zároveň zefektivnit fungování dosud monopolních tzv. integrálních železničních podniků pomocí jejich kapitalizace a přechod na tržní způsob podnikání.

Toto téma jsem si zvolil proto, že v českém prostředí zatím není mnoho relevantních prací věnující se problematice liberalizace železnice jako takové. Většina prací se zabývá legislativními aspekty např. v souvislosti se zaváděním tzv. železničních balíčků, nebo faktory technologickými a ekonomickými. Větší počet daných prací existuje v zahraničí. Tyto práce však málo reflektují dění např. ve státech, jež se staly členy EU teprve nedávno jako Polsko a Česká republika. Hlavním důvodem tedy je zohlednění dopadů liberalizační politiky v rámci jednotlivých států s ohledem na zhodnocení fungování těchto liberalizačních paradigmat. Dalším důvodem je, že právě v poslední době dochází k velkému rozmachu liberalizace v evropských zemích, a to jak těch starších, tak právě v později přistoupiších. Jedná se zejména o rozšíření tzv. „open access“ operátorů, kteří provozují železniční dopravu na vlastní podnikatelské riziko, tedy bez dotací státu, a na lukrativních tratích, kde často přímo konkurují dosud monopolním státem vlastněným dopravcům. Ti jsou tak nuceni na ně adekvátně reagovat. V podstatě se naplňuje jeden z původních záměrů evropských reforem, tedy otevřít zatím rigidní evropský trh více operátorům jak v osobní, tak v nákladní sféře. Nyní se i v nově přistoupiších zemích chystají k vypsání tendry na dotovanou regionální či dálkovou dopravu v rozsahu daném objednavatelem. Dochází k akceleraci na poli liberalizace. Na trh přicházejí noví open access dopravci a staré monopolní struktury státních dopravců se transformují a konsolidují. Zároveň dochází k nespokojenosti Komise s postupem zavádění liberalizačních reforem. Jedná se o velmi aktuální a důležitý proces v rámci celé evropské železnice, definující podobu tohoto sektoru i evropské dopravní politiky do budoucna.

Primárním cílem práce je zjistit, jaké dopady má liberalizace v praxi a zdali se dá tržní model dle anglosaského vzoru uplatnit i v rámci politiky u rozdílných členských států. Práce se zabývá tím, je-li liberalizace vhodným řešením problémů nízké efektivity

a slabých přepravních výkonů v evropské železniční dopravě? Na toto se práci pokouší odpovědět prostřednictvím analýzy vybraných modelových případů.

Z hlediska geografického práce rozlišuje země podle rozlohy a tedy i velikosti jejich železniční sítě. Mezi velké země s rozsáhlou infrastrukturou patří Německo, Francie, Itálie, VB a Polsko. Malé země jsou Nizozemsko, Dánsko, Maďarsko, Švédsko a Česká republika. Časové vymezení se pak týká období od konce 80 let, kdy mluvíme o dokončení jednotného evropského trhu, přičemž do tohoto období je zahrnut také případ Velké Británie, která již v této době provádí svou liberalizační a privatizační politiku, až do současnosti, tedy zhruba roku 2011. Státy jsou dále zařazeny do skupin podle jejich přístupu k liberalizaci a národních specifik.

Metodologickým východiskem pro tuto práci je případová studie zahrnující celkem 10 států. Tento postup je rovněž kombinován s komparační analýzou jednotlivých případů. V rámci daných států byly vytvořeny celkem čtyři kategorie, přičemž Velká Británie, o které práce pojednává již v první subkapitole, je v prostředí EU se svým modelem železničních reforem fakticky příkladem *sui generis*. Zbývající tři kategorie, zahrnují vždy po třech státech. Dané rozdělení reflektuje zejména různé společné socioekonomické a kulturní aspekty. Na základě těchto faktorů je zdůvodněn výběr států a analýza jejich přístupu k liberalizační politice EU, včetně dopadů na jejich přepravní trh. V první skupině se zabývám třemi zakládajícími státy ES, jež svoji železniční správu postavily na holdingové struktuře a dlouhodobě se brání většímu otevření trhu, zároveň jsou konfrontovány se současným vývojem, vstupem „Open Access“ operátorů atd. Druhá kategorie představuje země, které naopak liberalizační reformy uplatňují poměrně důsledně, tedy v souladu s navrhovanými reformami a dochází zde navíc k určité kombinaci dvou paradigmat, tedy tržního a zároveň veřejnoprávního. Třetí skupina představuje velmi heterogenní složení států, jež však vykazují určité společné znaky. Jedná se státy postkomunistické z jednoho regionu, které spojuje ještě nedostatečná implementace liberalizační politiky a určitá nesystémovost v zaváděných reformách. Liší se, však v aspektu uspořádání železniční správy.

Práce je členěna na tři kapitoly. Kapitola 1. se zabývá teoretickým rámcem a vymezením pojmu liberalizace. Podkapitola 1.2 shrnuje konkrétní případ liberalizace železniční dopravy v rámci společné dopravní politiky EU. V kapitole 2. jsou



analyzovány konkrétní případy implementace komunitárního práva a následná praktickou realizaci v rámci jednotlivých států. V této kapitole jsem rozdělil státy do tří kategorií, přičemž se zabývám i případem Velké Británie, která zaujímá výsadní místo v důsledném uplatnění tržního paradigmatu ve sféře přepravy. Ostatní státy jsou posuzovány s ohledem na jejich tradiční přístup k těmto otázkám. V první skupině státy, uplatňují silnou tradici státní intervence a dopravu pojmají jako službu ve veřejném zájmu, zároveň je spojuje silná monopolní struktura železničního dopravce v gesci státu. Malé státy v podkapitole 2.3 představují tradici spojenou opět se státní intervencí, kombinovanou s tržními principy, kde výsadní postavení zaujímá Nizozemí. Dále jsou zde zahrnuty státy, jež důsledně uplatnily zamýšlený model liberalizace na své železniční správě s ohledem na další funkce dopravy a jejich dopady jak v oblasti sociální, tak environmentální tzv. skandinávský model. Poslední kategorii představují státy střední a východní Evropy. Skupina zahrnuje odlišné případy České republiky, Polska a Maďarska. Zde je proces liberalizace velmi problematický z hlediska transformace ekonomiky a dalších faktorů. V poslední kapitole jsou tyto případy komparovány.

První kapitola je myšlena jako stručný nástin a objasnění pojmu liberalizace v kontextu železniční přepravy a společné dopravní politiky EU. Neklade si tak za cíl širokou analýzu pojmu liberalizace a přístupu k ní. Druhá a třetí kapitola naopak tvoří jádro práce, proto jsou rozsáhlejší.

Tato práce čerpá převážně ze zahraničních zdrojů, neboť jak již bylo výše uvedeno, v domácím prostředí neexistuje dostatek srovnatelných prací. Výjimkou jsou pouze práce věnující se přímo problematice železniční dopravy, jež lze dohledat např. ve skriptech dopravních fakult. V tomto případě jsou použity zejména práce z Dopravní fakulty Jana Pernera z Pardubic. Tyto články jsou obvykle zaměřeny na analýzu dopadů na jednotlivé členské země. V menší míře existují články, jež pojmají danou problematiku z politologického hlediska. Většina článků je zaměřena především na ekonomickou analýzu a legislativu. Analýzy se zabývají perspektivami železniční dopravy jako takové. V českém prostředí se tak železnicí a jejím navázáním na evropskou dopravní politiku zabývá např. projekt Ekonomiko-správní fakulty Masarykovy univerzity "*Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě - možnosti a limity hospodářské politiky*", který byl schválen grantovou agenturou ČR. V rámci tohoto projektu byly vypracovány studie, jež zde cituji. Jedná se např. o

publikaci Daniela Seidenglanze – *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*. Studie poměrně detailně analyzuje rozvoj a postavení železničního trhu ve státech EU. Především pak ekonomickou stránku vývoje. Poskytla tak základní vhled do tematiky. Ke stejnému účelu posloužila i závěrečná studie projektu vypracovaná kolektivem autorů *Železniční doprava*. Jedná se především o analýzy a komparace jednotlivých států, jež jsou úzce zaměřeny na samotnou železnici. Nejpřínosnějším zdrojem z hlediska dopravní politiky i analýzy evropské dopravní politiky, včetně některých odborných článků ze zahraničních univerzit a think-tanku je databáze Datis-Odis. Jedná se o odvětvové informační středisko společnosti DATIS, jež vznikla jako odštěpný závod českých drah v roce 2003. Databáze odis zahrnuje především starší články přeloženy do češtiny. Některé analýzy vyšly ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR. Články byly vydávány v edicích. Bohužel k 31. 10. 2008 bylo vydávání edic ukončeno. Mnoho z těchto článků nabízí zejména kritický pohled na evropskou legislativu i analytické zhodnocení restrukturalizací v jednotlivých státech, často i pohledem zúčastněných aktérů. Z českého prostředí jsou použity články z několika odborných periodik zaměřených na dopravu. Jedná se především o *Dopravní noviny*. A články ing. Jaromíra Perničky a ing. Petra Kadeřávka uveřejněné v *Železničním magazínu*. Jedná se o analýzy, zaměřené na konkrétní případy, např. postup privatizace britských železnic, či situace v regionální dopravě v Německu. Uvedené články jsou použity především jako doplňující zdroj. Ze zahraničních zdrojů jsem jako základní rámcovou publikaci použil monografie Handleyho Stevense – *Transport policy in The European Union*. Tato kniha je však spíše shrnutím jednotlivých etap vývoje dopravní politiky jako celku a ačkoliv je zde věnována rozsáhlá kapitola železniční dopravě, poskytuje pouze obecný rámec historického vývoje. Přínosnější je kapitola *Policies and Politics* věnující se národním politikám a mapujícím jednotlivá období vývoje dopravní politiky, jež zahrnují paradigmatu liberalismu i neofunkcionalismu. Z hlediska především legislativního se danou problematikou zabývá i Michael Kaeding ve své doktorské práci *Lost in translation or Full Steam Ahead?*, kde analyzuje proces implementace evropského práva do národních legislativ a problémů s tím spojených. Zbývající zdroje už jsou analýzy zabývající se konkrétními dopady jako např. článek Judith Clifton, Daniela Díaze Fuentes *Privatizing public enterprises in the European Union 1960-2002: ideological, practical, inevitable?* Zkoumající dopady liberalizace v EU. Mezi experty, kteří hodnotí dopady liberalizace, patří Dr. Carlo Pfund a Jean Pierre Estival. Zvláště uznávaný odborník Carlo Pfund, který působil jako ředitel švýcarského svazu

veřejné dopravy (VöV), se staví kriticky k procesu liberalizace, prostřednictvím separačního modelu<sup>1</sup>. Tato kritika je shrnuta v článku *Filosofie oddělování Evropské unie* z roku 2002, jehož český překlad je k dohledání v databázi ODIS.

K primárním zdrojům patří bílé knihy o dopravní strategii EU a jednotlivé směrnice a nařízení, jež jsou k dohledání ve věstníku EU. K posuzování dopadů liberalizace na železniční přepravu v popisovaných zemích byl využit také liberalizační index (LIB), který byl zpracován pro DB na Humboldtově univerzitě v Berlíně ve spolupráci s IBM. Tyto závěry byly prezentovány ve studii *Study in rail liberalisation 2011*. Vydané ve stejném roce Humboldtovou univerzitou.

---

<sup>1</sup> To je dáno i tím, že ve Švýcarsku (ačkoliv není členem EU) jsou příslušné směrnice často kritizovány na všech úrovních. Separační model zde odmítá např. samotné vedení drah.

## 1. LIBERALIZACE JAKO PARADIGMA

Tato kapitola vysvětluje pojem liberalizace v kontextu reformy železnic. Dále popisuje vývoj v rámci evropské legislativy ohledně příslušných směrnic.

Liberalizace je pojem, s různými konotacemi. V politice například souvisí s uvolňováním společenských konvencí, emancipací jednotlivce a vytvářením nezávislých politických subjektů. V ekonomice je známý a následně i pak chápaný jako metoda k vytvoření volného trhu, kde nedochází k diskriminaci a existují rovné šance pro všechny subjekty na trhu. Souvisí tak s teorií liberalismu v klasické ekonomii. Tato práce se zabývá liberalizací především v ekonomickém vymezení a to v rámci procesu ekonomické integrace Evropské unie. Liberalizace je zde pojímána jako nástroj k vytvoření tzv. jednotného vnitřního trhu v rámci evropských společenství, který je charakterizován jako prostor, kde dochází k volnému pohybu zboží, osob a kapitálu. Vytváření jednotného trhu souvisí již s počátky integrace a je tak definován už v Římských smlouvách. Aby byl volný trh zajištěn, je však třeba odstranit nejruznější bariéry, které mu brání. V první fázi šlo především o celní tarify a omezení v rámci členských států.

Z tohoto důvodu je již od počátku fungování EHS jednou z nejdůležitějších společných politik právě společná dopravní politika (SDP). Ačkoliv byla ustanovena už v Římských smlouvách čl. 3. SES (Špetlák 2009), nedošlo v ní k žádným významným pokrokům a to až do 90. let (Seideglanz 2006). Jedna z příčin pozvolného provádění liberalizační politiky tkví např. partikulárních zájmech jednotlivých států. Na implementování cílů SDP měl podle Stevense vlivy rozdílné přístupy, jež se vyskytují v evropské politice např. anglosaský model volného trhu<sup>2</sup>. Ten má původ již v protestantské morálce anglo-americké společnosti a je důsledkem historického vývoje a v protikladu s ním se vyskytuje tzv. kontinentální paradigma veřejných statků<sup>3</sup>. Zde je upřednostňován silný stát a zásahy do ekonomiky, což v rámci kontinentální tradice představuje např. Francie (Clifton et. al.). Z tohoto zjednodušeného schématu ekonomicko-kulturních rozdílů vyplývá i pomalá a nedostatečná implementace liberalizačních směrnic v některých zemích, protože představují mnohdy nepopulární kroky pro různé zájmové skupiny (Stevens 2004).

---

<sup>2</sup> Cliftonová dokonce píše o tzv. „britském paradigmatu“, které vychází z ideologické preference pro „tržní řešení“ problémů a soukromé vlastnictví proti veřejnému. (Clifton et. al.)

<sup>3</sup> Cliftonová to popisuje jako „evropské paradigma“ liberalizace.

V 80. letech však došlo k významným změnám evropské politiky, souvisejícím zejména s Delorsovým vedením komise a vypracováním tzv. Bílé knihy o vnitřním trhu. Zde byly identifikovány hlavní problémy nedostatečné evropské integrace. Právě v této době došlo k rozšiřování liberalizace v rámci společných politik. To má v zásadě několik příčin. První spočívá v cíli komise dobudovat jednotný evropský trh do konce roku 1992, což bylo stanoveno i v Jednotném evropském aktu (JEA). Tento aspekt se snažily prosadit i zájmové a lobbistické skupiny z oblasti průmyslu, jako je Kulatý stůl evropských průmyslníků (Kaeding 2007). Druhý aspekt byl tzv. liberální obrat (Stevens 2004) v 80. letech, související s politikou Margaret Thatcherové a její inspirací reformami amerického prezidenta Ronalda Reagana. Politika omezení veřejného sektoru a státních výdajů ve prospěch tržních subjektů a deregulace všech hospodářských a průmyslových odvětví byla těmito politiky a zastánci modelu neoliberální politiky považována za nutnost a to vzhledem k ekonomické situaci.<sup>4</sup> Evropské státy se potýkaly s poklesem ekonomických ukazatelů a rostoucí konkurencí na poli světového obchodu, jimž dominovaly zejména USA a Japonsko.

Zastánci tržního přístupu v rámci společných politik byli především zástupci Velké Británie a Nizozemí. Stoupenci tržního modelu tak měli vliv v radě dopravy<sup>5</sup> (Stevens 2004: 204). Byla to i přítomnost Britů v generálním ředitelství dopravy, Johna Steele v letech 1981-1986 a Roberta Colemana v letech 1991-1999 a také hned dvou komisařů pro dopravu, Stanleyho Clintona Davise 1985-88 a především Neila Kinnocka v letech 1995-1999. Na těchto příkladech se ukazuje fenomén pronikání národních zájmů do Komise, ačkoliv by komisaři měli zůstat nestranní (Stevens 2004: 208)

### **1.1. Liberalizace železniční přepravy**

Železniční doprava je specifická ve svém postavení na trhu. Evropská železnice zaznamenala za posledních třicet let významný pokles na přepravním trhu a to jak v segmentu nákladní dopravy, tak i dopravy osobní. Nyní se podílí na přepravě zboží jen asi 10,5 % (Eurostat 2009). Tento pokles je dán masivním nárůstem automobilové dopravy, jež se v porovnání s ní vyznačuje vyšší flexibilitou a konkurenceschopností. V současnosti se automobilová přeprava podílí na přepravním trhu asi 40 %. V oblasti rychlé dálkové přepravy zase železnici zhruba od 60. let účinně konkuruje letecká přeprava. Evropští železniční přepravci jsou navíc vlastněni státem jako tzv.

---

<sup>4</sup> Jednalo se zejména o problémy předchozí dekády, tedy 70. let, jako byly ropné šoky, měnová nestabilita a nárůst nezaměstnanosti, což výrazně postihlo i země Společenství.

<sup>5</sup> Jednalo se např. o Ridleyho z VB, De Croo (Belgie) a Smith-Kroese z Nizozemí.

integrované železniční podniky a mají v rámci vnitřního trhu jednotlivých států monopolní postavení. Podniky tak vykazují poměrně velké finanční ztráty a jsou silně dotovány státy, jež je provozují. To vede k velké zadluženosti těchto podniků. Další charakteristikou železnic v Evropě jsou technické bariéry. Tvar železniční sítě odpovídá ještě rozvoji z poloviny 19. století, dané i tehdejší sídelní strukturou a konkurenčním chováním jednotlivých podniků. V rámci národních států později došlo k rozdílnému vývoji na základě technických norem, napěťových soustav, vlakových zabezpečovacích zařízení, rozchodů a průjezdných profilů. Existuje např. pět napěťových soustav či tři železniční rozchody a přes 16 zabezpečovacích zařízení. Tyto aspekty tvoří přirozené bariéry v rámci vlakové dopravy mezi jednotlivými členskými státy. V porovnání se silniční, vodní a leteckou dopravou je železniční provoz velmi limitovaný. Aby železniční přeprava mohla fungovat v rámci jednotného vnitřního trhu, bylo potřeba provést nutné reformy. Po technické stránce se jedná o implementaci tzv. interoperability. Tento proces stanoví jednotné technické a provozní normy společné všem členským zemím EU, týkající se jak vozidel, tak infrastruktury. Díky tomu bude možné bez překážek využívat prioritní koridory v rámci TEN-T<sup>6</sup>.

V ekonomické sféře se jedná o reformování samotné struktury integrovaných železničních podniků. V tomto případě prvním krokem ze strany Evropského společenství byla směrnice Rady EHS z 29. července 1991 440/91 o rozvoji železnic Společenství. Zde byl poprvé plně v souladu s liberalizační politikou stanoven princip odděleného a nezávislého správce infrastruktury odděleného od provozovatele drážní dopravy. Směrnice dále stanovuje zlepšení ekonomiky provozovatelů formou jejich oddlužení a také přístupem jiných dopravců na infrastrukturu, tedy i dopravcům z jiných zemí. Podstata liberalizace železnice spočívá zejména v nediskriminačním přístupu na železniční síť tzv. „Open Access“ dopravcům. Přijatá směrnice je však příliš vágní, vychází víceméně z kompromisů mezi členskými státy (Stevens 2004).

Jedním z projevů počínající liberalizace, byla nutná restrukturalizace železničních podniků. Ryze státní společnosti byly v Evropě většinou na konci 80. let převedeny na akciové. Struktura vlastnictví se sice nezměnila, neboť vlastníkem všech akcií je stát, ale dochází ke kapitalizaci podniku (Spetlák). Stát mu již nesmí pomáhat prostřednictvím subvencí. Podniky jsou řízeny na základě tržních principů a navíc se musí vyrovnat se vstupem jiných dopravců na trh, tedy reálnou konkurencí. To by je

---

<sup>6</sup> Transevropské dopravní sítě.

mělo motivovat ke generování zisku a k efektivnímu hospodaření. Aby však mohla existovat konkurence, musí konkurenční subjekty mít volný vstup na trh-tedy infrastrukturu, která je však rovněž ve vlastnictví státního podniku. Proto by měla být infrastruktura převedena na nezávislý veřejnoprávní subjekt čili správce infrastruktury a je ustaven nezávislý regulátor, který přiděluje kapacitu licence a dohlíží na dodržování hospodářské soutěže. Tímto by neměl majoritní dopravce diskriminovat svou konkurenci. Navíc je právo užít této infrastruktury zpoplatněno, proto by měl být její správce opravdu nezávislý, protože jinak vlastní- li ji dopravce, mohl by tak ostatní diskriminovat výši poplatků za její užívání či omezením přístupových práv. Další dělení dříve integrovaných podniků se týká převedení nákladní dopravy na samostatný subjekt, většinou dceřinou společností majoritního dopravce. Tím má být zabráněno tzv. křížovému dotování, kdy poměrně zisková nákladní přeprava dotuje v rámci jedné společnosti ztrátovou osobní přepravu. Navrhované změny mají umožnit vytvoření transparentnější struktury, kde bude možné kontrolovat všechny finanční toky. Kapitalizace těchto podniků je spojena s možností privatizace, či případného vstupu na burzu cenných papírů, což je ponecháno na uvážení vlastníka, tedy státu a jeho aktuální politické reprezentace. Železniční podnik má po provedené restrukturalizaci vlastní management, rozpočet, majetek i úřední orgány (Špetlák 2009: 20). Problém je v tom, že uvedená směrnice toto definuje jako rozdílné divize jednoho podniku. Tedy nemůžeme hovořit o plně nezávislém provozovateli infrastruktury. Rovněž právo přístupu na infrastrukturu bylo dáno jen právem průjezdu jiným železničním společností na území cizího státu, nikoliv o poskytování služeb ve státě. V tomto ohledu otevírá daná směrnice trh s železniční dopravou jen částečně.

Na základě Bílé knihy z roku 1992 dochází v průběhu 90. let ke vzniku dalších právních aktů, jako je směrnice Rady 95/18 o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice Rady 95/19 o přidělování kapacity a stanovení dopravních poplatků za infrastrukturu. Ve směrnici 95/18 se tak zavádí institut licence. Tu může dostat jakýkoliv podnik na území ES a je vydávána příslušným orgánem členského státu. Rozvíjí tak vágní formulaci článku 10 z předchozí směrnice 91/440. V rámci udělení licence musí být navíc splněna povinnost o sjednocení požadavků na železniční podniky tak, aby mohly fungovat v celém prostoru jednotného trhu. Čili dochází k harmonizaci.

Nedostatky dané předchozími směrnicemi, především pak 91/440 EHS, byly odstraněny v tzv. prvním „železničním balíčku“<sup>7</sup>, předloženém k projednání Komisí v roce 1998 a vytvořeném na základě Bílé knihy z roku 2006 (Špetlák 2009). Jedná se o soubor tří směrnic a to 2001/12 ES, 2001/13 ES a 2001/14 ES. První směrnice zcela liberalizuje železniční nákladní přepravu, přičemž v první fázi umožňuje vstup licencovaných dopravců na síť Transevropských koridorů (TEN-T) a po uplynutí přechodného období na celou síť ES. Její nejdůležitější ustanovení je však rozdělení železničních podniků do dvou zcela nezávislých institucí, aby mohla být umožněna spravedlivá hospodářská soutěž mezi podniky (Špetlák 2009). Tímto se reaguje na nedostatečné znění směrnice 91/440, kde se jedná pouze o účetní rozdělení. Další směrnice 2001/14 ES dále novelizuje směrnici 95/19 a její podstatou je úprava podmínek při výběru poplatků a přidělování infrastruktury. Základem směrnice je harmonizace.

V roce 2001 vznikla nová bílá kniha stanovující cíle dopravní politiky do roku 2010. Na jejím základě také vznikly legislativní návrhy, které vedly k přijetí druhého železničního balíčku přijatého Radou a Evropským parlamentem v roce 2004 (Špetlák 2009). Ten obsahuje tři směrnice a jedno nařízení. Nejvýznamnější je směrnice 2004/51/ES, která zakotvuje přístup k celé železniční síti společenství nejpozději k 1.1.2006 a také právo tzv. kabotáže nejpozději k 1. 1. 2007.<sup>8</sup> Tato směrnice plně zavádí tzv. „Integrated European Railway Area“ (Seidenglanz 2006). Dalším cílem je nastavení vysokých bezpečnostních standardů, tak jak je to definováno ve směrnici 2004/49/ES. Proto byla zřízena v roce 2004 European Railway Agency (ERA), jež je dohlížitelem na tyto standardy. Směrnice 2004/50/ES aktualizuje právní předpisy spojené s interoperabilitou<sup>9</sup> pro sjednocení norem a zajištění hladkého přeshraničního provozu (Seidenglanz 2006). Z těchto hledisek se následující právní předpisy zaměřují především na samotné bezproblémové zajištění provozu na liberalizovaných evropských železnicích.

---

<sup>7</sup> Zvaném někdy také jako infrastrukturní.

<sup>8</sup> Právo kabotáže znamená využívat infrastrukturu států i dopravcem, který zde nemá pobočku a jedná se pouze o mezistátní přepravu. Zde směrnice umožňuje tuto infrastrukturu nejen využívat k mezistátní přepravě, ale i poskytovat zde služby.

<sup>9</sup> Interoperabilita označuje schopnost jezdit na jakémkoliv úseku sítě v celém společenství. To většinou umožňují vozidla vybavená pro tento provoz a respektující rozdílné normy v členských zemích. Zároveň se společenství snaží tyto rozdílnosti omezit či odstranit. Např. jednotným evropským vlakovým zabezpečovačem ERTMS.



V roce 2004 vznikl návrh třetího železničního balíčku, zaměřujícího se již i na osobní železniční dopravu. Předchozí směrnice totiž řešily především problematiku nákladní přepravy. Situace a postavení tohoto segmentu přepravy je složitější než v případě nákladní dopravy. Komplikace nastávají hlavně u kabotáže, neboť služby dopravce na území jiného státu se zde na rozdíl od nákladní přepravy, kterou můžeme považovat za subjekt čistě komerční, střetávají se službami místních dopravců či dopravce a to v režimu dotovaných<sup>10</sup> i nedotovaných (komerčních) spojů. (Špetlák 2009). Zde dochází k největším rozporům při projednávání dané legislativy. Řeší se především míra uvolnění trhu a jeho pravidla (Špetlák 2009). Problémem je, že na rozdíl od předchozích směrnic, upravujících zejména mezinárodní provoz a fungujících v rámci komunitárního práva, zde dochází k zasahování do vnitřní legislativy jednotlivých států. V daném směru je významná nová směrnice EP a Rady 2007/58 ES, opět měnící původní směrnici 91/440 ES o rozvoji železnic Společenství a směrnicí 2001/14/ES z prvního balíčku, o přidělování kapacity železniční infrastruktury. Rovněž bylo v rámci interoperability legislativně zakotveno vydávání osvědčení strojvedoucím platících v celém prostoru železnic Společenství, a to ve směrnici 2007/59/ES. Poslední významnou právní normou je nařízení EP a Rady č. 1371/ES o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě.

Poslední z uvedených nařízení způsobila rozporuplné reakce na půdě EP. Evropský parlament se od Maastrichtské smlouvy podílí na spolurozhodování a proto se i zde stal jedním z aktérů, zasahujících do problematiky.<sup>11</sup> Parlament sice schválil otevření mezinárodní dopravy, nicméně v otázce otevření vnitrostátního trhu nezískal daný návrh potřebnou většinu, čímž bylo v podstatě podpořeno stanovisko Rady, kde mají velký vliv státy se silnými národními společnostmi.<sup>12</sup> Proto se faktické dokončení celé liberalizace odsouvá na rok 2017.<sup>13</sup> Rozpor nastal především mezi liberálně orientovanými poslanci a poslanci levicových frakcí.<sup>14</sup> Ti argumentují především

---

<sup>10</sup> Tedy v závazku veřejné služby, jako regionální doprava objednávaná místními subjekty, tj. stát, kraj či provincie.

<sup>11</sup> Danklefsen, Nils. *Dopravní politika: obecné zásady* Evropský parlament 2008 (online). Dostupné z: [http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact\\_sheets/info/data/policies/transport/article\\_7262\\_cs.htm](http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/transport/article_7262_cs.htm) (30. 3. 2012)

<sup>12</sup> Euractiv. 2007. *Evropský parlament zamítl liberalizaci železnic*, (online). Dostupné z: <http://www.euractiv.cz/ekonomika-a-euro/clanek/evropsk-parlament-zamtl-liberalizaci-eleznic> (30.1 2012)

<sup>13</sup> Tamtéž.

<sup>14</sup> Tamtéž.

v souladu s nařízením 1371/ES, že by se právě práva cestujících měla uplatňovat nejen v mezinárodní dopravě.<sup>15</sup>

Výše zmíněný legislativní vývoj procesu liberalizace můžeme shrnout jako snahu sanovat evropské železnice tak, aby se z nich staly další subjekty na trhu a byla umožněna tzv. intramodální, tedy vnitřní forma konkurence. Dosud totiž železnice soupeřily pouze s jinými druhy dopravy, docházelo tedy k intermodální formě soutěžení (Kvizda 2006). Liberalizace v tomto smyslu však má odstranit technické a legislativní bariéry, aby byl na trh umožněn vstup i dalším subjektům. Proto je nejdůležitějším bodem právě restrukturalizace současných státních monopolů způsobem, jakým byla pojata již ve směrnici 91/440 a později rozvinuta a dále novelizována formou dalších směrnic, soustředěných do zmíněných „balíčků“.

Sektor železniční přepravy je specifický především svým technologickým charakterem a strukturou státem řízených podniků, zahrnující samotnou službu (přeprava) a infrastrukturu. U silniční přepravy stát zajišťuje výstavbu a údržbu infrastruktury, za jejíž užívání pak ostatní subjekty (dopravci, jednotliví motoristé) platí poplatky, a to přímé i nepřímé. Proto zde liberalizace ve smyslu vytváření jednotného trhu nebyla závažnějším problémem. U železnic však stát obhospodařuje nejen infrastrukturu, ale i samotnou přepravu a služby s ní spojené. Železnice je tak spjatá se zájmy státu a jeho představitelů. V rámci železničních podniků existují rovněž silné odbory a zájmová uskupení, jež jsou významnými aktéry politického rozhodování. Ti jsou jedním z hlavních důvodů, proč liberalizace v tomto odvětví postupuje poměrně pomalu. Mnohé státy v Radě, jako Německo či Francie, hájí v tomto případě tradici silné státní intervence a regulací. Proto se objevují problémy jak při implementaci daných směrnic, tak při jejich uplatnění v praxi. Dne 24. 6. 2010 se Komise rozhodla podat žalobu na 13 členských zemí u ESD za to, že neprovádějí řádně právní předpisy EU<sup>16</sup> ve věci liberalizace. Problém se tedy týká především prvního železničního balíčku. Státy jsou obviněny, že nezajišťují dostatečnou nezávislost provozovatele, čímž mohou ovlivňovat např. výši poplatků, nebo stanovují neprůhledné podmínky přístupu na trh,

---

<sup>15</sup> Tamtéž.

<sup>16</sup> „Komise zažaluje 13 členských států, včetně ČR, kvůli nedostatečnému provedení železničního balíčku“ *Evropská komise. 2010.*, (online). Dostupné z: [http://ec.europa.eu/ceskarepublika/press/press\\_releases/10\\_807\\_cs.htm](http://ec.europa.eu/ceskarepublika/press/press_releases/10_807_cs.htm) (30.1 2012)

čím vytvářejí překážky v přístupu na trh.<sup>17</sup> Právě praktickými dopady procesu liberalizace na členské země a jednotlivými případy těchto zemí se zabývá následující kapitola.

---

<sup>17</sup> Mezi obžalované státy patří: Německo, Francie, Itálie, Řecko, Rakousko, Lucembursko, Polsko, Portugalsko, Slovinsko, Španělsko, Maďarsko, Irsko a Česká republika.

## **2.PRAKTICKÉ DOPADY LIBERALIZACE V ČLENSKÝCH ZEMÍCH**

Proces liberalizace železnice v evropském rámci úzce souvisí s restrukturalizací národních železničních podniků. Mnohé z nich začaly už na konci 80. let i dříve. Nutno podotknout, že se jednalo o mnohdy rozdílné přístupy. Prakticky stejný problém řešil každý stát samostatně na základě daných okolností, finanční situace, vlivu zájmových skupin a aktuální politické reprezentace. Hlavním důvodem byla špatná situace v železničním sektoru vyplývající z důvodů nastíněných v předchozí kapitole. Způsoby, jakými se s restrukturalizací vypořádaly jednotlivé státy, se později promítly i do evropského rámce. Na úrovni evropského společenství proto dochází k řešení tohoto problému zhruba ve stejnou dobu. Mnohá řešení pak dala vzniknout modelovým příkladům, kterými se později inspirovaly i některé další státy a především sama Komise ES. Jedním ze základních modelů, jež byl později, byť ve značně kompromisní formě, zahrnut do klíčové směrnice ES 91/440, byl tzv. separační model. Separační model vznikl ve Švédsku v roce 1988 a spočívá v oddělení dopravce od správy infrastruktury. Použití tohoto modelu zaznamenáváme také v Británii, která ovšem deregulovala svůj trh nejvíce ze všech ostatních evropských států. Separace původně integrálního podniku byla ihned následována privatizací jeho divizí. V tomto případě bylo použito liberalizace, která se později z části uplatňovala v další evropské legislativě. Mezi aspekty liberalizace patří také tzv. regionalizace (Rogers), kdy dochází k decentralizaci železniční společnosti, a zejména regionální doprava přechází často pod správu regionálních autorit. I tento proces má různé formy a modelové případy v evropských zemích, zvláště v Německu či Švédsku.

Tato kapitola nastiňuje zejména proces restrukturalizace a následné liberalizace v deseti státech EU. Mezi státy existují rozdíly zejména ve velikosti jejich železniční sítě, v ekonomickém statutu, v politických poměrech i v jejich přístupu k evropské integraci. Zároveň jsou nastíněny prostřednictvím případové studie nejvýznamnější modely restrukturalizace separační a holdingový v kontextu jednotlivých národních specifik.

### **2.1. Velká Británie jako případ tržního přístupu**

Velká Británie je v daném kontextu případ *sui generis*. Je to jedna z členských zemí, kde existovaly privátní železnice ještě v předválečném období, kdy většina států kontinentální Evropy již měla naopak tyto podniky plně zestátněny. Británie však

podobně jako USA vycházela z tradice volného trhu. Železniční podniky zde v tržním prostředí přetrvaly již od 19. století, tedy doby svého vzniku. Samotné železniční společnosti byly navíc i provozovateli svých vlastních drah. Docházelo zde ke konkurenci monomodální uvnitř trhu. To zároveň formovalo tvar železniční sítě. V prvních poválečných volbách zvítězili Labouristé pod vedením Clementa Attleeho. Jejich ekonomická politika byla založena na masivním zestátnění všech klíčových podniků. Jednalo se o průmyslová odvětví a dopravní podniky. 1. ledna 1948 tak vešel v platnost Transport Act z roku 1947. Ten ustanovil novou státní společnost British railways<sup>18</sup> (BP). Zároveň byla ustanovena British Transport Commission (BTC), která byla zodpovědná ministerstvu dopravy. Tím byl v Británii vytvořen zcela nový podnik založený na centrálním plánování. Již předtím v roce 1921 byl ustanoven počet železničních společností z dřívějších více jako 100 malých subjektů na čtyři. Na počátku 80. let byly železniční společnosti rozděleny na šest administrativních oblastí, vymezených geograficky. Nicméně snahy po zavádění ekonomicky efektivních či účinných opatření pokračovaly. Během konzervativní vlády Harolda Macmilliana vstoupil v platnost další železniční zákon z roku 1962. Na místo BTC byla založena British railway Board a vstoupily v platnost ustanovení tzv. Bechingova plánu (Glaister). Ten spočíval ve zrušení až 1/3 nepotřebných tratí, čili došlo k výrazné redukci železniční sítě.

Velké změny nastaly po nástupu konzervativní vlády premiérky Margaret Thatcherové v roce 1979. Vládní program spočíval v deregulaci a privatizaci národních průmyslových odvětví (Glaister). Již v roce 1980 např. byla provedena deregulace autobusové dálkové dopravy. V oblasti železniční dopravy mělo dojít k výrazným reformám, kterými byl pověřen nový předseda British Railways Robert Reid. Ten se rozhodl podnik restrukturalizovat na základě tržních principů. Místo dosud užívaného dělení do divizí dle geografického určení zavedl ekonomicky orientované divize tzv. Business sectors(Bent). Vznikly tak divize zaměřené na dálkovou přepravu InterCity, divize London and SouthEast zaměřená na dopravu v okolí Londýna a přilehlých aglomeracích, divize Freight and Parcels, zabývající se nákladní dopravou a Provincial Services, zaměřená na služby v rámci regionální dopravy<sup>19</sup>. Manažeři těchto divizí dostali podstatnou autonomii. To souviselo i s následnou decentralizací, kdy byly

---

<sup>18</sup> Transport Act, 1947 (online, Pdf) Dostupne z: [http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/HMG\\_Act1947.pdf](http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/HMG_Act1947.pdf) (20. 10. 2012)

<sup>19</sup> Tamtéž.

jednotlivé divize odděleny od centrálního řízení z Londýna. Došlo k rozdělení divizí do jejich regionů, např. Scottish, Western, Eastern a London Midland<sup>20</sup>. Decentralizace byla prováděna i s ohledem na racionalizaci, proto došlo např. ke sloučení divizí London a SouthEast, aby mohla být sloučena veškerá místní doprava na střední vzdálenosti. Tyto kroky by se daly chápat jako postupná příprava na pozdější komercializaci tohoto odvětví. Hlavní privatizační program v oblasti dopravy a dalších průmyslových odvětví byl totiž spuštěn až v druhém volebním období Margaret Thatcherové v letech 1983-1987. Tehdy došlo k privatizaci takřka 18 průmyslových podniků či odvětví. V letech 1983-1984 byly zahájeny první privatizace v železničním sektoru<sup>21</sup>. Šlo o prodej dceřiných společností BR, což zahrnovalo řetězec 31 hotelů British Rail Hotels a divizi Sealink Ferries, provozující trajekty (Bent 2005). Byly omezeny dotace ze státního rozpočtu. Investice např. dosahovaly objemu jen 20 % francouzského. Jednotlivé divize měly fungovat tržně jako kupříkladu InterCity, která dokázala vykázat zisk.

Názory na postup privatizací se různily. Předseda BR Robert Reid zvažoval přímý prodej celých BR. Většina železničních odborníků však preferovala tzv. vertikální franšizing, kdy by měly být udělovány licence jak dopravcům na provoz, tak i na údržbu samotné trati. Politické představy se naopak často fixovaly na minulost. Např. předseda vlády v letech 1992-1997 John Major navrhoval stejné uspořádání železničních podniků, jaké existovalo před druhou světovou válkou, tzv. „Velká čtyřka“. Ta byla ustanovena po I. sv. válce železničním zákonem z roku 1921. Jednalo se o převedení většiny malých, často místních společností do čtyř velkých. Toto řešení se dá považovat za v podstatě umírněnou variantu privatizace. Bylo však nutné najít kompromis, neboť kompletně zprivatizované podniky by neprovozovaly poměrně ztrátové regionální a místní tratě. Taktéž bylo nutné vzít v potaz sociální dopady a environmentální aspekty železniční přepravy. V červenci 1992 byla vypracována Bílá kniha, kde byly tyto požadavky zohledněny<sup>22</sup>. Z těchto návrhů vychází zákon Railway Act, jež vstupuje v platnost 11. 5. 1993. Nákladní doprava je zde zcela zprivatizována. V sektoru osobní dopravy dochází k zavedení systému státem dotované dopravy na bázi franchizingu. Tento model umožňuje převedení veřejných služeb (v tomto případě

---

<sup>20</sup> Tamtéž.

<sup>21</sup> Privatisation of British Rail's Ancillary Services (1980-1994) 2008 (online) Dostupné z: <http://www.railwaybritain.co.uk/privatisation.html> (20. 10. 2012)

<sup>22</sup> „New oportunities for the Railway : The privatization of british rail“ *Railway Archive* (online; Pdf). Dostupné z: [http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/DoT\\_WP001.pdf](http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/DoT_WP001.pdf) (7. 4. 2012)

dopravu) do gesce soukromých firem, ovšem na určité časově vymezené období prostřednictvím koncese, o kterou tyto soukromé subjekty soutěží ve výběrových řízeních. Dopravci (TOCs)<sup>23</sup> přitom nevlastní vozidla, ale pronajímají si je od pronájemců ROSCO,<sup>24</sup> přičemž tito jsou rovněž soukromoprávními subjekty, čili komerční leasingové společnosti. Toto opatření má zajistit nezávislost na státu. Třetím prvkem v britské privatizaci je zcela nezávislý správce infrastruktury. V době vzniku nové struktury se jednalo o společnost s ručením omezeným Railtrack, které byla převedena veškerá infrastruktura z původních BR. TOC si vyjednávají s Railtrackem přístupy a ten stanovuje poplatky za jejich využívání. Stát si v dané struktuře ponechává regulační a dohlížitelkou funkci. Tu vykonávají další úřední orgány, jako je ORR, zodpovědný za dodržování pravidel a přístupu na infrastrukturu<sup>25</sup> a OPRAH – zodpovědný za přidělování frančíz. ATOC – jež povinně sdružuje všechny provozovatele a HSE – dohlížející na dodržování bezpečnostních pravidel. Tato reforma představuje v Evropě zcela bezprecedentní příklad liberalizace železniční dopravy, jež vysoce překračuje záměry pozdějších evropských směrnic. Předpokládalo se vytvoření velkého množství dopravců, jež by si vzájemně konkurovali (Mathieu). Dané reformy byly prováděny pod velkými politickými tlaky, kdy Labouristická strana pod vedením Tonyho Blaira tuto reformu kritizovala (Bartle). Samotná výběrová řízení na franšízy začala již v roce 1995. Již po první vlně privatizace se však vyskytly problémy. Vzrost sice počet pasažérů a též investic do obnovy vozového parku, nicméně tento vzrůst způsobil také problémy mnohých nových dopravců bez odpovídajících zkušeností a tím i následně požadavek většího krytí z veřejných rozpočtů, ačkoliv si vláda slibovala naopak pokles těchto výdajů. Mnohé franšízy se záhy dostaly do finančních problémů či problémů se spolehlivostí (Bartle). Dopravci si taktéž stěžovali na krátkou dobu udělení koncese, která se často pohybovala v rozmezí kolem 7 až 15 let, a proto byla v druhém období udělování koncesí tato doba prodloužena až na 20 let. Zdaleka největší problém však představoval správce infrastruktury Railtrack. Ten vznikl spolu s platností zákona o drahách 1. 4. 1994 jako nezávislá obchodní společnost, která od roku 1996 navíc vstoupila na burzu cenných papírů. Railtrack měl na starosti správu železniční infrastruktury, přičemž jeho zisk tvořily poplatky od dopravců TOCs za použití této dopravní cesty. Případná zpoždění naopak musel Railtrack kompenzovat dopravcům

---

<sup>23</sup> Train Operating Company.

<sup>24</sup> Rolling Stock Lease Company.

<sup>25</sup> Railways Act 1993 (online, Pdf) Dostupné z:

[http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/HMG\\_Act001.pdf](http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/HMG_Act001.pdf) (10. 10. 2012)

prostřednictvím penále. Railtrack zadával ovšem dalším menším firmám kontrakty na údržbu a modernizaci kolejí. Tyto malé společnosti si však samy zodpovídaly za svou práci a stanovovaly normy. Docházelo k zanedbávání velké části infrastruktury za současného plánování a spouštění velkých infrastrukturních projektů. Nedostatečná údržba tratí však vedla k ohrožení bezpečnosti, jež vrcholilo sérií nehod.<sup>26</sup> Tyto důvody si vyžádaly rozsáhlé kontroly stavu kolejí, což ovšem způsobilo velké ztráty a pokles cestujících až o 25 %. Railtrack musel být počátkem roku 2001 vzat státem pod nucenou správu. Zároveň docházelo k nárůstu nákladů a sporům s akcionáři podniku. V říjnu 2002 vznikla nezisková společnost Network Rail, spravující celou síť místo Railtracku. Společnost je navíc z velké části vlastněna subjekty z daného oboru, tj. stavebními firmami, zástupci železničního průmyslu atd. Jeho hospodaření je plně kontrolováno úřadem SRA<sup>27</sup> (nástupce OPRAF). Přesto se britská železnice potýká s velkým nárůstem byrokracie a nákladů. Z důvodů omezení těchto nákladů přitom mnozí přepravci provedli rozsáhlé restrukturalizace a propouštění zaměstnanců. to však většinou způsobilo nedostatek kvalifikovaných pracovních sil (Mathieu).

Liberalizace a restrukturalizace britských železnic založená na omezení role státu a úplném odstranění monopolního dopravce je v rámci Evropy unikátní postup a dodnes se potýká s mnoha problémy. Především se dostatečně nevyplnily předpoklady na snížení nákladů a byrokratické zátěže. Malé zkušenosti s provozem naopak vedly k jejich navýšení, neboť nové společnosti začaly generovat ztráty. Na druhé straně však došlo jak v nákladní, tak v osobní dopravě k razantnímu nárůstu přepravy. Např. v osobní dopravě během prvního období vrostl počet cestujících ze 740 mil. v roce 1994 na 950 mil. v roce 2000. Nárůst tak činil 25 % a to v době, kdy stoupl v Británii počet osobních aut (Bent). Nákladní doprava pak zaznamenala od roku 1994 do r. 2004 nárůst až 43%. Aby však dopravci mohli zajistit dopravu při rostoucí poptávce, musí investovat a to zejména do dalších nových vozidel a také do infrastruktury, která trpí především kongescemi,<sup>28</sup> problémem nedostatečné kapacity tratí. Řešení by bylo ve větších investicích např. na rozšíření tratí v počtu kolejí, přeložek, elektrifikace<sup>29</sup> atd. Sama vláda však přiznává, že dostatek prostředků nemá, resp. jsou dostatečné jen na

---

<sup>26</sup> Např. nehoda u Hatfieldu 17. 10. 2000.(Bartle)

<sup>27</sup> Strategic Railway Agency

<sup>28</sup> Tzv. úzká hrdla, kdy železniční síť v daném bodu neumožňuje zvýšení kapacity vlaků, protože byla její projektovaná kapacita překročena, dochází tak k hromadění přepravy a zpožděním.

<sup>29</sup> V současnosti je britská železniční síť elektrifikována jen asi z 30 % což odpovídá např. i české republice.



pokrytí současného provozu. Vládní preference za vlády Tonyho Blaira navíc směřovaly do sektoru silniční přepravy, díky faktu, že britská dálniční síť je rovněž přetížena a také kvůli silnějšímu tlaku silničních lobbyistických skupin (Bent). Z tohoto důvodu byl spuštěn náročný program rozšiřování dálniční sítě, ale zároveň omezeny investice do železnice. Vláda se pokoušela řídit přepravní trh prostřednictvím regulovaných tarifů a poplatků a rovněž fyzickým omezením některých přepravců v podobě neschválení provozu dalších souprav<sup>30</sup> atd. Dochází rovněž k omezení státních grantů pro nákladní přepravu. Nicméně přepravní trh je v Británii zajímavý i pro zahraniční investory a rovněž některé národní společnosti. Např. divize DB Railon koupila v roce 2007 největšího britského nákladního přepravce EWS.<sup>31</sup> Opačně pak expandují některé společnosti ROSCO na evropský trh, kde rovněž v rámci svých dceřiných společností pronajímají vozidla novým soukromým dopravcům.

## **2. 2. Kontinentální tradice – silné postavení holdingu**

Kontinentální železniční společnosti jsou na rozdíl od britské sice restrukturalizované dle evropských směrnic zejména s využitím prvního a druhého balíčku, nicméně i nadále ve vlastnictví státu a s monopolní strukturou jednoho dopravce. Kontinuita provozu integrální železnice je zde větší než v případě Velké Británie, kde státem řízený integrální železniční podnik fakticky existoval jen 46 let. U velkých železničních podniků se obvykle počítá s určitou mírou intervence ze strany státu. Klasickým příkladem takového přístupu je Francie. Železnici zde můžeme chápat jako nástrojem rozvoje státu i ekonomiky velmi silně závislá na plánování a intervencích (Monami). Rovněž se jedná o velmi centralizovanou strukturu.

Jedním z klíčových holdingů na evropském trhu je německá železniční společnost DB<sup>32</sup>. Případ německých drah znázorňuje model kombinující tržní přístupy s monopolním postavením, tedy velmi omezenou intra-modální formu konkurence. Restrukturalizace německých železnic byla zamýšlena již v 80. letech a to především z důvodu poklesu přeprav a špatných ekonomických výsledků. Situace byla ještě ztížena po sjednocení Německa, kdy pod spolkovou vládu připadla i správa bývalých

---

<sup>30</sup> Toto opatření se týká omezená kapacity tratí tzv. propustností. Místům s malou propustností se říká „úzká hrdla“. Proto je se přidělují jednotlivé časové sloty vymezující dobu kdy může jet další souprava. Hustota slotů závisí právě na kapacitě tratí. Pokud je malá je omezen i počet slotů, které může obsadit provozovatel.

<sup>31</sup> Železniční magazín

<sup>32</sup> Deutsche Bahn

východoněmeckých drah DR<sup>33</sup>. V připravované reformě, se tedy muselo počítat i se sjednocením železničních správ, protože DR byl podnik zaměřený především na nákladní dopravu a disponoval mnohem horším infrastrukturním zázemím než DB. Výsledkem tzv. Bahnreform, připravované ve speciální komisi od roku 1991, je sjednocení a vertikální separace podniku DB. Dráhy byly zároveň jednorázově oddluženy. Jedním z hlavních cílů se stalo snížení státní dotace a zvýšení efektivity drážního podniku. Drážní reforma začala platit k 1. 1. 1994<sup>34</sup>. Na jejím základě vznikla akciová společnost DB AG, která měla holdingovou strukturu. Regionální dopravu převzalo DB Regio, nákladní DB Cargo atd. Klíčové je, že správa infrastruktury nebyla ponechána jako čistě státní organizace, ale byla součástí holdingu jako dceřiná společnost DB Netz. Od roku 1998 mohou operovat tyto společnosti s určitou mírou autonomie, jejich ředitelé jsou zároveň členy správní rady DB. Organizace jednotek je tedy podobná jako u soukromého sektoru. Výrazným milníkem reformy je tzv. regionalizace. Od roku 1996 jsou za financování a organizaci veřejné dopravy zodpovědné přímo jednotlivé spolkové země. To jim umožňuje i vypisování tendrů na dopravce apod.<sup>35</sup> Mnoho spolkových zemí založilo speciální organizace, které se zabývají regulací a integrací dopravy, tzv. dopravní svazy. Mnohé z nich dopravu přímo subvencují a řídí. Díky tomu se významně otevřely regionální tratě i pro soukromé drážní společnosti a zároveň došlo i k úsporám veřejných prostředků. Dráhy se však přesto potýkaly s finančními potížemi a samotná transformace si vyžadovala od státu poměrně vysoké náklady. Hlavní rozpor s orgány ES plynul z toho, že nebyla plně naplněna směrnice ES 91/440, jelikož infrastruktura i nadále zůstala součástí holdingu. V roce 1999 jmenovala vláda SPD novým prezidentem DB Hartmuta Mehdorna, který byl známým kritikem politiky ES<sup>36</sup>. Právě pod jeho vedením měla transformace pokračovat a to směrem k privatizaci. Hlavním cílem Mehdornova managementu přitom byl vstup DB AG na burzu cenných papírů. Tento krok vyvolával kontroverze zejména u odborových organizací. Především bylo otázkou, zda má DB vstupovat na burzu, aniž by došlo k plnému oddělení správce infrastruktury od provozovatele a mají-li tedy být

---

<sup>33</sup> Deutsche Reichsbahn

<sup>34</sup> Evropský parlament. 1999 „Současná situace v liberalizaci železniční dopravy v členských státech EU a v žadatelských zemích“ *Evropský parlament*, Červenec 1999 (online; Pdf). Dostupné z: [http://edice.cd.cz/edice/DOKES/DOKES00/dok1\\_00.pdf](http://edice.cd.cz/edice/DOKES/DOKES00/dok1_00.pdf) (20. 10. 2012)

<sup>35</sup> Brandt, Torsten. „Liberalisation, privatisation and regulation in the German local public transport sector.“ *Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliches Institut (WSI) in der Hans-Böckler-Stiftung*, (online; Pdf). Dostupné z: [http://www.boeckler.de/pdf/wsi\\_pj\\_pi\\_q\\_oeprv.pdf](http://www.boeckler.de/pdf/wsi_pj_pi_q_oeprv.pdf) (20. 10. 2012)

<sup>36</sup> Debata o organizaci železnic v Německu (online; Pdf). Dostupné z: [http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd2\\_02/debata.pdf](http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd2_02/debata.pdf) (20. 10. 2012)

obchodovatelné i akcie DB Netz. V roce 2008 však vláda CDU rozhodla o odložení vstupu na burzu s ohledem na turbulentní vývoj na finančních trzích. DB navíc má ambice získat většinový podíl na evropském železničním trhu. Charakteristickým prvkem uplynulých let byly rozdílné názory na podobu reformy DB a to zejména mezi vedením drah a ministerstvem dopravy. Např. ministr dopravy v první Schröderově vládě Kurt Bodewig zastával spíše stanoviska Komise ohledně dělení infrastruktury, což vedlo k neshodám s Mehdornem<sup>37</sup>. DB v podobě koncernu naopak podporoval ministr dopravy ve vládě velké koalice CDU/CSU a SPD Wolfgang Tiefensee jež chtěl právě vstup DB na burzu a vybudování silné dopravní skupiny, která bude úspěšná na evropském trhu. Praktickými projevy tohoto přístupu jsou např. aktivity společnosti Railon, spadající do skupiny DB. Ta již nyní vlastní, či má majoritní podíl hned v několika velkých dopravních společnostech v Evropě, z nichž mnohé byly předtím odděleny od integrovaných státních dopravců v rámci restrukturalizace.<sup>38</sup> Celkový přístup k dalšímu pokračování restrukturalizace je spíše pozvolný s mnohými odklady. Nynější ministr dopravy Peter Ramsauer přitom plánuje rozsáhlou reformu, podle níž má dojít k privatizaci části podniku<sup>39</sup>. Současná praxe DB, kdy infrastruktura je součástí holdingu, je kritizovaná nejen Komisí, ale také soukromými dopravci a mnohými dopravními experty. Ti poukazují především na to, že tak může docházet k diskriminačním podmínkám pro dopravce, kteří by chtěli přímo konkurovat DB. Právě s nedodržením vertikálního členění a nedostatečnou úrovní liberalizace bylo Německo zažalováno Komisí<sup>40</sup>.

Francie má tradici v plánování a rozvoji železniční sítě stejně jako tradici centralizace. Francouzské železnice se začaly rozvíjet později a pomaleji i na evropské poměry v 19. století. V tomto byla francouzská železniční síť pozadu i za ostatními kontinentálními zeměmi. Vývoj komplikovaly finanční krize a politická nestabilita.<sup>41</sup> Již

---

<sup>37</sup> Tamtéž.

<sup>38</sup> Jedná se např. o NS Cargo v nizozemsku, DSB Goods v Dánsku, či EWS největšího britského operátora v oblasti nákladní dopravy, který převzal podíl po privatizaci BR. Railon i nadále rozšiřuje své aktivity v zemích jako je Polsko, Španělsko, Itálie a další.

<sup>39</sup> Muller, Peter, Wassermann, Andreas. „Makeover for Deutsche Bahn: German Government Plans Radical Railroad Reform“ *Spiegel.de*, 19. 1. 2011 (online). Dostupné z: <http://www.spiegel.de/international/business/makeover-for-deutsche-bahn-german-government-plans-radical-railroad-reform-a-740182.html> (20. 10. 2012)

<sup>40</sup> Evropská komise. 2010 „Komise zažaluje 13 členských států, včetně ČR, kvůli nedostatečnému provedení železničního balíčku“ *Evropská komise*, 24. 6. 2010 (online). Dostupné z: [http://ec.europa.eu/ceskarepublika/press/press\\_releases/10\\_807\\_cs.htm](http://ec.europa.eu/ceskarepublika/press/press_releases/10_807_cs.htm) (20. 10. 2012)

<sup>41</sup> Dunham, Arthur 1941 „How the First French Railways were planned“ *Journal of Economics history* 1(1), 12-25. Dostupné z: <http://www.jstor.org/> (27. 3. 2012)

tehdy hrál významnou roli fakt byrokratizace.<sup>42</sup> K velkému rozvoji železniční sítě došlo v éře Napoleona III. V roce 1855 bylo mnoho malých firem sjednoceno do šesti velkých společností, jež regionálně provozovaly dopravu paprskovitě směrem od Paříže. V polovině 30. let však byla většina francouzských železničních společností ve finančních obtížích. Socialistická vláda národní fronty nakonec francouzské železnice v roce 1938 znárodnila, resp. došlo k racionalizaci a sloučení čtyř samostatných společností. Byla ustanovena národní společnost SNCF. Podobně jako i jiné železniční společnosti se musely SNCF vyrovnat s poklesem přepravních objemů v konkurenci s ostatními druhy přepravy. Ve Francii byl tento problém řešen mohutnými státními investicemi především do dálkové dopravy. Vrcholem byl velmi úspěšný projekt rychlovlaku TGV, zahájený v roce 1981. Trh tak byl chráněn před intermodální konkurencí (Lemkuhl) a zároveň došlo k zajištění železnice jako veřejné služby. Nicméně i zde docházelo podobně jako v Británii k reformám, které však byly zaměřeny především na změnu statusu státního podniku na nezávislou veřejnoprávní entitu, jak bylo uzákoněno v roce 1983 (Lemkuhl). Jedním z problémů SNCF v polovině 90. let, byla vysoká míra zadluženosti (Batisse 1996). Ani přes rozsáhlá úsporná opatření se managementu nedařilo tyto dluhy snížit. Zásadní restrukturalizace tak byla v tomto případě nutností. V roce 1995 dosahovala zadluženost SNCF již 31,7 mil Euro<sup>43</sup>. Přitom úsporná opatření jako propouštění zaměstnanců a krácení výdajů, neměla požadovaný efekt. Tato situace vyvolala celou řadu stávek odborů a celkově kritickou situaci, která hrozila paralýzou železnice. V Národní radě se tak projednávala urychlená potřeba reformy a to napříč politickým spektrem. Vládní koalice RPR/UDF se pro restrukturalizaci rozhodla v roce 1996<sup>44</sup>. Již v roce 1995 přitom došlo k implementaci směrnice 91/440 ES prostřednictvím zákona 95-666. Samotná reforma však měla účinnost této směrnice ještě prohloubit, mělo dojít k větší otevřenosti pro přístup na infrastrukturu a vytvoření transparentních vztahů mezi státem a SNCF. Nejdůležitějším bodem reformy však byl vznik společnosti, pod kterou přešlo vlastnictví infrastruktury RFF<sup>45</sup> v roce 1997. RFF tak převzalo i část dluhu státních drah, tvořeného právě velkými investicemi do tohoto sektoru. Nicméně správa

---

<sup>42</sup> Tamtéž.

<sup>43</sup> Reforma SNCF přišla na poslední chvíli. *Dopravní noviny*, 18. 7. 2002 (online) Dostupné z:

<http://www.dnoviny.cz/dopravni-politika/reforma-sncf-prisla-v-posledni-chvili764> (20. 10. 2012)

<sup>44</sup> Evropský parlament. 1999 „Současná situace v liberalizaci železniční dopravy v členských státech EU a v žadatelských zemích“ *Evropský parlament*, Červenec 1999 (online; Pdf). Dostupné z:

[http://edice.cd.cz/edice/DOKES/DOKES00/dok1\\_00.pdf](http://edice.cd.cz/edice/DOKES/DOKES00/dok1_00.pdf) (20. 10. 2012)

<sup>45</sup> Réseau Ferre de France

infrastruktury i nadále zůstává doménou SNCF. Znamená to tedy, že RFF vlastní pouze tzv. „mrtvou dopravní cestu“ a vybírá poplatky za její užívání, avšak „živou dopravní cestu“, tedy zajištění provozu, dispečerská činnost a další úkony spojené se správou infrastruktury, jsou i nadále vykonávány dopravcem, ačkoliv ten by v konečném důsledku měl být od těchto činností oddělen. Dále je zajištěna nezávislost managementu drah na státu a působí tak jako komerční podnik, závislý na tržních mechanismech. Tyto změny vyznívají z hlediska dodržení požadavků železničních balíčků kontroverzně, neboť se jedná o model, který zachovává určité prvky unitární železnice a podle některých kritiků této reformy se jedná pouze o zastírací manévr jak vyhovět Komisi, ale zároveň udržet monopol drah (Morkus et al. 2010). Velký vliv na situaci ve Francii mají právě odbory, což je jeden z faktů opatrného přístupu vlád k liberalizaci. Management drah navíc zaujal podobnou obchodní politiku jako DB, tedy expanzi na evropský železniční trh. Z analýzy společností s holdingovou strukturou se SNCF jeví jako nejméně deregulovaný státem vlastněný podnik. Přesto zde podobně jako u DB začaly jednotlivé divize fungovat jako dceřiné společnosti, z nichž mnohé kapitálové vstupují do jiných v rámci Evropy. Součástí holdingové struktury je i nákladní přeprava, soustředěná do společnosti FRET. I ve Francii došlo k regionalizaci, tedy k financování a řízení regionální železniční dopravy skrze samotné regiony. Hlavním dopravcem však nadále zůstává SNCF, který rovněž vypracovává koncepce financování a zajišťuje obnovu vozového parku.

Obdobná situace existuje v Itálii. Státní dopravce FS zde působí již od roku 1905 (Lemkuhl). Podobně jako SNCF získala FS status veřejnoprávního podniku v roce 1985. Přesto se dráhy potýkaly s vysokou mírou dluhů a klesajícími přepravními výkony. Již v roce 1992 došlo prostřednictvím zákona č. 359/92 ke kapitalizaci státního podniku FS a tedy jeho transformaci na akciovou společnost (FS SpA), jejímž akcionářem je stát<sup>46</sup>. Byl smazán dluh a uzavřen pětiletý kontrakt na provozování dopravy a financování státem za stanovených podmínek.<sup>47</sup> Velkou míru dohledu a regulace si i nadále ponechalo ministerstvo dopravy a poskytování dotací bylo podmíněno razantním propouštěním zaměstnanců, což vyvolalo rozsáhlé protesty odborů. Teprve v roce 1997 byl ministrem dopravy vydán dekret k liberalizaci a

---

<sup>46</sup> Evropský parlament. 1999 „Současná situace v liberalizaci železniční dopravy v členských státech EU a v žadatelských zemích“ *Evropský parlament*, Červenec 1999 (online; Pdf). Dostupné z: [http://edice.cd.cz/edice/DOKES/DOKES00/dok1\\_00.pdf](http://edice.cd.cz/edice/DOKES/DOKES00/dok1_00.pdf) (20. 10. 2012)

<sup>47</sup> Tedy jednalo se o formu frančizingu podobně jako ve VB.

k inkorporování směrnice 91/440 ES. Na základě silného tlaku odborů však nakonec vláda ustoupila a podepsala smlouvu s odbory, která proces odložila, a proto tedy liberalizace trhu v Itálii postupovala pomaleji<sup>48</sup>. Teprve v roce 2001 dochází k vytvoření společnosti pro správu infrastruktury RFI. FS se stává holdingovou společností rozdělenou na mateřské firmy, z nichž největší je Trenitalia, provozující osobní přepravu. I zde došlo k regionalizaci a to na základě Bassaniniho zákona č. 57/97, kterým se převádí zodpovědnost za lokální železnice na regionální vlády. Ty jsou nyní zodpovědné také za jejich subvencování. V současnosti existuje v Itálii až 27 společností provozujících regionální tratě vlastněné přímo regiony, avšak spravované FS, či s finančním podílem v těchto společnostech.

V Itálii se nyní snaží o vstup na trh v osobní dopravě formou „Open Access“ několik dopravců. Právě to je spojeno s diskriminačními postupy ze strany FS vůči nim<sup>49</sup>. Metody diskriminace jsou často uplatňovány formou technických nařízení, či tarifní politikou správce infrastruktury RFI<sup>50</sup>. Např. dopravce NTV, který je prvním evropským „Open Access“ operátorem na vysokorychlostní síti, byl na počátku provozu omezován ze strany RFI, která měla příliš náročné technické požadavky.

Holding je chápán jako kompromis, či dokonce jistá forma jak obejít některá nařízení související s I. a II. Železničním balíčkem, neboť formálně k restrukturalizaci a vertikálnímu oddělení složek dopravy došlo. Avšak zároveň je zachován silný monopolní subjekt, který si může takto diktovat podmínky na trhu a omezovat tak konkurenci. Zajímavým faktem také je, že tyto subjekty velmi agilně využívají možností liberalizovaného trhu a v rámci něho expandují. DB např. prostřednictvím své společnosti Railon (Dříve DB Cargo) pronikají na evropský trh, a to buď společnými podniky (např. se švýcarskou společností BLS, nizozemským NS Cargem, či se švédskou Green Cargo) nebo rovnou kapitálovým vstupem, či privatizací těchto podniků. Např. v roce 2007 Railon koupil největšího britského dopravce EWS a rovněž

---

<sup>48</sup> Important agreement signed on restructuring the state railways *Eurofound* 28. 12. 1999 (online) Dostupné z: <http://www.eurofound.europa.eu/eiro/1999/12/feature/it9912349f.htm> (20. 10. 2012)

<sup>49</sup> Chiandoni, Marco. „A Landmark ruling for Italian open-access – but will it change anything?“ *International Railway Journal* 28. 9. 2012 (online). Dostupné z: <http://www.railjournal.com/index.php/blogs/marco-chiandoni/a-landmark-ruling-for-italian-open-access-%E2%80%93-but-will-it-change-anything.html#.UJU7e29mKYQ> (20. 10. 2012)

<sup>50</sup> To se projevilo v poslední době na případech dvou nových „Open Access“ dopravců Arenaways a NTV. Arenaways musel dokonce ukončit provoz. RFI argumentovala tím, že Arenaway nesmí zastavovat na mezilehlých zastávkách, protože by mohl přebírat cestující z dotovaných linek, které s jeho trasou kolidují.

podíl ve španělské Comsa rail. Zároveň vidí příležitost v případných privatizacích nákladních společností v postkomunistických zemích. Podobně se chovají i další holdingy, např. v již zmiňované NTV má podíl SNCF. V rámci liberalizace rovněž dochází k opouštění původních úmluv mezi státními dopravci a mnozí z nich začínají i v osobní dopravě podnikat na vlastní podnikatelské riziko (spoje SNCF do Itálie, či připravovaný projekt spojů ICE do Londýna v režii DB). Tyto silné, státem vlastněné podniky, mohou vytvářet tlak i na rozhodování v rámci evropských orgánů, snažící se pozdržet liberalizaci v případě, že to ohrožuje jejich zájmy. Na druhé straně možností a výhod liberalizovaného trhu využívají.

### **2. 3 Separační model a jeho postavení v malých státech**

V této kategorii má výjimečné postavení Švédsko. Je v podstatě jedinou zemí kontinentální Evropy, která započala liberalizaci železnice dle modelu institucionálního oddělení, který navíc byl později zahrnut i do směrnice 91/440. Již v roce 1988 byl parlamentem přijat Transport Policy Act (Spetlák: 15), který danou restrukturalizaci zahájil. Spočívala právě v účetní rozdělení státního dopravce SJ na divize nákladní, pasažérskou a správu infrastruktury. Tím byl položen základ pozdější liberalizace ve smyslu intermodální konkurence, vertikálního i horizontálního členění podniku a decentralizace (Alexandersson).

Za infrastrukturu zodpovídá státní organizace Banverket, čili drážní úřad. Ten je financován jak státem, tak formou poplatků za využívání dopravní cesty (DC). Do jisté míry zákon rozvíjí působnosti předchozí organizace krajských dopravních úřadů, které jsou zodpovědné za koordinaci veřejné dopravy a její dotování a jež byly zavedeny zákonem již v roce 1979. Tím byly položeny také základy decentralizace, neboť CPTA jsou zodpovědné hlavně za regionální dopravu. Už dříve tyto orgány vypisovaly výběrová řízení na autobusovou dopravu, nyní tedy byla tato praxe zavedena i v železniční přepravě. Již v roce 1990 tak získal kontrakt první soukromý dopravce BK Tag. V září 1991 nová středoprávní vláda deklarovala větší otevření trhu a nabídla k soutěžení některé linky (Alexandersson, Hultén 2008). Stále ještě nebyly všechny funkce provozu infrastruktury v gesci Banverketu, ale SJ. Středo-pravicová vláda navrhovala dalekosáhlou liberalizaci, avšak po volbách 1994 zvítězili opět socialisté a tento zákon zamítli. Místo něho byl v červnu 1996 zaveden nový zákon, který právě tento nedostatek odstranil a to ve prospěch nediskriminačního přístupu na síť. Byl taktéž zaveden volný přístup „Free Access“ dopravcům v nákladní přepravě. Nejvýraznějším

přínosem tohoto zákona je právě převedení pravomocí k přidělování kapacity DC Banverketu jakožto nezávislému orgánu. V roce 1998 je zaveden nový úřad Rikstrafiken, který byl zodpovědný za soutěžení na méně lukrativních dálkových tratích. V roce 2001 je státní podnik SJ převeden na akciovou společnost. Vznikly nákladní dopravce Green Cargo, divize Jernhusen zabývající se správou majetku a další. Mnohé divize jsou záhy na to zprivatizovány. SJ např. provozovaly dálkové autobusy, trajektovou dopravu či síť hotelů a telekomunikace. Problém se vyskytl v záměru nabídnout k soutěžení i lukrativní dálkové tratě. Tento proces byl do jisté míry zpomalen socialistickou vládou. Nicméně nová středo-pravicová vláda v deregulaci pokračuje. Politický proces ve Švédsku vykazuje jisté prvky kontinuity. Švédsko představuje modelový případ tzv. neokorporativního státu, kde mají vliv určité zájmové skupiny (Lindvall, Sebring 2005). V případě deregulace železničního sektoru byly velmi aktivní odbory, které jsou zde přímo napojeny na socialistickou stranu. Přesto nebyl proces liberalizace výrazně zvrácen a pod socialistickými vládami docházelo pouze k zmírnění některých návrhů. Proces tak i nadále pokračuje (Alexandersson, Hultén 2008). V rámci tohoto případu tak můžeme mluvit o tzv. stupňovitém přístupu (Laisi 2011). V současnosti je i nadále charakteristická významná podpora státu formou dotací na zlepšování infrastruktury železnice jako takové. Toto souvisí především se strategií udržitelného rozvoje, kdy je cíleně zvýhodňována zejména hromadná osobní doprava. Mnohé z těchto kroků jsou některými odborníky kritizovány za obtížné odhadování ekonomické výhodnosti, kdy není jisté, zda daný projekt bude do budoucna rentabilní (Alexandersson, Hultén 2008).

Podobný model je uplatněn v Dánsku. I zde došlo k vertikální separaci státního železničního podniku. Tento proces probíhal podobně jako ve Švédsku gradualisticky. Do roku 1993 byly místní státní dráhy Dánske Stadbaner DSB součástí ministerstva dopravy, coby odbor dopravy. V dané reformě se tedy mění právní statut DSB, které takto získávají větší obchodní svobodu jako akciová společnost ve vlastnictví státu. Již v roce 1995 dochází k další deregulaci a jsou prodány podniky, které příliš nesouvisí s železniční přepravou<sup>51</sup>. K implementaci směrnic dochází na základě zákona *Lov om Banestyrelsen* (Zákon o národní železniční radě) z roku 1996, který ustanovuje

---

<sup>51</sup> To se týká zejména trajektové přepravy, kdy byl přijat závazek do roku 1997 prodat až 25% z tohoto odvětví soukromým společnostem.



samostatnou agenturu pro správu a řízení infrastruktury<sup>52</sup>. Tento zákon nabyl účinnosti 1. 1. 1997, kdy vznikl Banestyrelsen (od roku 2004 přejmenován na Banedanemark). V souladu s environmentálními stanovisky je zdůrazněna politika převodu silniční přepravy na železniční. Stát přitom uzavře čtyřletou smlouvu o financování s DSB. Je rovněž postupováno podle pravidel transparentnosti prostřednictvím smluvního rámce. Křížové dotace jsou v souladu s evropskou legislativou zakázány. I zde proběhl proces regionalizace, kdy regionální orgány mají zodpovědnost za místní dopravu. V Dánsku zároveň existují čtyři společnosti, jež vlastní i infrastrukturu a jsou tedy nezávislémi na DSB. Nákladní doprava byla zcela zprivatizována. Hlavní nákladní přepravce, vyčleněný ze struktury DSB v roce 1998 jako DSB Goods, byl 1. ledna 2001 prodán společnosti Railon, která spadá pod holding DB. Vedle DSB existuje v Dánsku na třináct malých železničních společností, jež jsou povětšinou soukromé, popřípadě spadají pod místní úroveň. Některý z nich rovněž vlastní i infrastrukturu a v tomto ohledu jsou nezávislé na Banedanemarku. Rovněž ony pobírají státní dotace.

V Nizozemí je státním dopravcem Niderlande Spoorwegen (NS). K rozdělení společnosti došlo v roce 1995 na základě doporučení tzv. Wijffelsovy komise což byla nezávislá pracovní skupina, ustanovená v roce 1992. Hlavní prioritou bylo, aby se NS staly nezávislé na státním rozhodování a postupně i na subvencích, čili aby fungovaly na komerční bázi. Byla ustanovená akciová společnost NS groep, jejichž 100% akcií je vlastněno státem. Správa infrastruktury připadla hned několika společnostem, zabývajícími se zvláště údržbou, přidělováním kapacity tratí a řízením provozu. Nyní spravuje infrastrukturu společnost ProRail<sup>53</sup> (Rietveld ). NS groep je společnost s holdingovou strukturou, kde mají jednotlivé společnosti vlastní autonomii. Osobní přepravu má na starosti NS Reizigers. Nákladní doprava připadla společnosti NS Cargo. Tato byla později prodána společnosti Railon, spadající do skupiny DB (Van de Velde 2009). Pro období restrukturalizace byla ustanovena přechodná smlouva mezi státem a NS v letech 1996-2000. Cílem restrukturalizace mělo být především snížení dotací a racionalizace (ukončení provozu na nerentabilních tratích). Systém je dále založen na koncesních smlouvách. Nyní drží koncesi na provozování dopravy na hlavních tratích právě NS Reizigers. Regionální doprava spočívá na místních orgánech, které mohou dopravní služby zadávat formou veřejných soutěží. Mezi první takovéto společnosti,

---

<sup>52</sup> Evropský parlament. 1999 „Současná situace v liberalizaci železniční dopravy v členských státech EU a v žadatelských zemích“ *Evropský parlament*, Červenec 1999 (online; Pdf). Dostupné z: [http://edice.cd.cz/edice/DOKES/DOKES00/dok1\\_00.pdf](http://edice.cd.cz/edice/DOKES/DOKES00/dok1_00.pdf) (20. 10. 2012)

<sup>53</sup> Vznikla sloučením těchto společností po dokončení separace od NS 1.1 2003.

provozující regionální dopravu, patří společné podniky NS a autobusových společností, jako je např. Syntus v provincii Gederland. (Van de Velde).

V těchto zemích existuje politická tradice konsensu a vyjednávání. Švédsko či Dánsko je řazeno mezi neokorporativní státy. Tento model liberalizovaného trhu tak můžeme označit za kompromisní. Existuje zde státem vlastněný dopravce, který má stále na trhu dominantní postavení a jeho konkurenti v podobě menších společností. Je zde kladen důraz na decentralizaci a regionalizaci dopravy. Tržní paradigma musí např. ve Švédsku koexistovat s Welfare state. Obecně lze říci, že se jedná o gradualistický koncept, pokud se týče reform. V případě států jako Nizozemsko, či Švédsko hovoří někteří autoři o přístupu „počkat a uvidět“ (Alexandersson).

## **2. 4 Státy střední a východní Evropy**

Státy z této skupiny mají společnou charakteristiku jako postkomunistické. Zároveň jsou novými členy EU, jež přistoupily k 1. 5. 2004. Liberalizace železničního trhu zde přitom byla jednou z podmínek přístupových jednání. Po ekonomické stránce jsou jejich železnice pozůstatky plánovaného hospodářství. Železniční podniky musely často po tranzici projít nákladnou procedurou oddlužení a transformace. Jedním z charakteristických znaků je podfinancovaná infrastruktura. Polsko např. patří k zemím, kde došlo v 90. letech k bezprecedentnímu rušení tratí. (Kvizda 2006) Největším úkolem však byla transformace těchto železničních podniků, které ještě nesly znaky státem řízeného hospodářství. V jejich státní železniční společnosti se v minulých režimech musely povinně soustředit především na nákladní přepravu těžkého zboží pro průmysl a tomu odpovídala i úroveň osobní přepravy. Do infrastruktury se většinou příliš neinvestovalo na rozdíl od vozidel. Nebyla tu však vysoká úroveň individualizované automobilové přepravy, ani příliš rozvinutá kvalitní silniční či dokonce dálniční síť. Železnice tak nebyly konfrontovány s intermodální konkurencí tak jako v západních zemích. Objemy nákladní přepravy zde naopak byly vysoké. Po zániku socialistického bloku však došlo z důvodů nedostatku finančních prostředků, nedostatečné infrastruktury a zastaralému vozovému parku k jistému úpadku tohoto sektoru. To vedlo mimo jiné k provedení reform s důrazem na získání finančních prostředků a ozdravení drážních podniků.

Prvním případem je Česká republika. Zde byla železnice rozvíjena již v dobách Rakouska-Uherska a má dlouhou tradici státních drah. Československé státní dráhy vznikly současně se vznikem Československa a byly tak pokračováním předchozího státního subjektu. Po rozdělení Československa ČSD jako organizace zanikla a to na základě zákona č. 625/1992. Tím vznikly k 1. 1. 1993 České dráhy státní organizace (s. o.) Došlo tak k vytvoření veřejnoprávního subjektu, což je krok, kterým prošla většina evropských železnic už v 80. letech. Avšak ČD jako subjekt měla zcela monopolní postavení. Již v tomto období došlo k zpracování prvních směrnic evropského společenství. To bylo zohledněno v zákonu o drahách č. 266/1994 Sb., který vstoupil v platnost 1. 1. 1995. Tím byla železnice zpřístupněna i dalším dopravcům, zejména nákladním. Zákon zavedl tři subjekty: Vlastníka dráhy, který dráhu vlastní, Provozovatele dráhy, tedy právnické osoby, jež zajišťují provoz na dráze a její údržbu a Provozovatele drážní dopravy, což je vlastní dopravce a tuto činnost vykonává na základě licence. (Brabec) K transformaci drah však stále nedošlo. Stalo se tak až zákonem č. 77/2002 Sb. který je implementací příslušných směrnic z prvního balíčku EU. Tímto zákonem došlo k zániku drah jako státní organizace a vzniku ČD a.s jako provozovatele a Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) k 1. 1. 2003. Z ČD se tak stala obchodní společnost samostatně podnikající na dopravním trhu (Brabec), avšak jejím 100% akcionářem je nadále stát, zatímco SŽDC je státní organizace. Na základě předchozího zákona o drahách byla tato organizace vlastníkem dráhy, avšak nikoliv provozovatelem, neboť tím zůstaly i nadále monopolní ČD a. s. Toto opatření bylo však nesytemové a transformace v tomto ohledu nedokončená. Proto bylo nutné převést funkci provozovatele dráhy na SŽDC. Vláda rozhodla 1. dubna 2008 o převodu této funkce, což se reálně stalo 1. července téhož roku. Jednalo se ovšem opět o nesytemové řešení, neboť ani v tomto případě nebyla dokončena transformace. SŽDC se sice stala provozovatelem dráhy, nicméně vlastní dispečerské řízení provozu i nadále zajišťovali pracovníci ČD. Ve vlastnictví monopolního dopravce navíc zůstaly nádraží a další nemovitosti, jež by měl provozovatel rovněž spravovat. Nedošlo tak ani k dodržení litery zákona č. 266/1994 o drahách. (Brabec) Za převedení majetku ČD do svého vlastnictví musela SŽDC zaplatit částku ve výši 12 mld. Kč, což byl podnět pro kritiku zejména ze strany soukromých dopravců, že se fakticky jedná o nedovolenou státní podporu monopolnímu dopravci. Na základě toho podal Radim Jančura, majitel společnosti Student Agency žalobu k Evropské komisi. Byl to rovněž podnět k žalobě podané komisí k ESD v roce 2010 (viz první kapitola.). Nová vláda, nastoupivší v roce

2010, měla v programovém prohlášení dokončení této transformace a to k 1. 7. 2011. K tomu ovšem ve stanoveném datu nedošlo, neboť vláda musela vyjednávat s odbory o zachování podmínek a výhod, tak aby o ně zaměstnanci nového subjektu nepřišli. To bylo komplikováno ještě změnou na postu ministerstva dopravy, kdy Víta Bárta nahradil Pavel Dobeš. K samotnému převodu tak nakonec došlo až 1. 1. 2012. V rámci této operace došlo k přechodu až 9500 zaměstnanců ČD k SŽDC a tak k zajištění vykonavatele „živé dopravní cesty“, tedy řízení provozu a přidělování kapacity ostatním dopravcům. Přesto však nedošlo k převodu nemytého majetku, tedy nádraží, která i nadále zůstávají ve vlastnictví ČD. Dalším důležitým mezníkem v transformačním procesu byl vznik nezávislého nákladního dopravce, tedy oddělení nákladní dopravy od osobní. K tomu došlo 1. prosince 2007. Tento krok je zahrnut v druhém železničním balíčku a má především zamezit křížovému financování výdělečné nákladní dopravy k prodělečné osobní. Nutno podotknout, že v rámci regionu byla ČR poslední zemí, jež k tomu kroku přistoupila. V té době se např. uvažovalo o privatizaci slovenského Carga a maďarského ČD Cargo, jež je rovněž dceřiná společnost ČD. Další vývoj transformace záleží na vývoji politické situace v ČR a dalších faktorech, jako je vstup přímé konkurence. V rámci transformace např. navrhoval bývalý ministr dopravy Vít Bárta vytvoření holdingu po vzoru DB či OBB. To se však střetlo s kritikou železničních odborníků s tím, že bude posílena role ČD jako monopolu. Tento návrh však padl s odstoupením Bárty z úřadu.

Maďarské státní dráhy prošly obdobným vývojem, ovšem zde byly změny provedeny rychleji a důsledněji. Již na počátku 90. let došlo k poklesu přeprav zejména v nákladní dopravě, neboť silniční přeprava byla v Maďarsku poměrně brzo liberalizována a nabízela tudíž větší efektivitu a flexibilitu. Naopak železnice se potýkala s velkými dluhy a zanedbanou infrastrukturou, kterou tvořily především vedlejší a lokální tratě. To vše velmi vytěžovalo rozpočet drah.<sup>54</sup> Navíc zde začal selhávat běžný model křížových dotací, kdy ztrátová nákladní doprava již nemohla plně dotovat osobní dopravu<sup>55</sup>. V roce 1993 byl schválen zákon o drahách na základě, kterého se dráhy staly akciovou společností MAV s nezávislým managementem se 100 % vlastnictvím státu. V roce 1996 došlo na základě ministerského výnosu k oddělení infrastruktury od provozovatele, účetně se tak stalo již rok předtím. Tím byl položen

---

<sup>54</sup> Subvence ze strany státu byly nízké, avšak ztráty zejména z osobní dopravy poměrně vysoké, právě z těchto důvodů.

<sup>55</sup> Z tohoto důvodu musela vláda v letech 1994-1995 pokrýt ztrátu úvěrem z obchodních bank.

základ pro splnění podmínek směrnice 91/440, jakož i následujících směrnic 95/18ES a 95/19ES. V roce 1999 byl nastíněn plán vlády na vytvoření holdingové struktury. V rámci struktury MÁV byly vytvořeny divize MÁV start, zajišťující osobní přepravu, MÁV Cargo pro nákladní dopravu a MÁV Trakcio, které vlastní, udržuje a poskytuje oběma dopravcům vozidla, tedy trakci. MÁV Cargo jakožto nejvýdělečnější podnik, byl již v roce 2005 privatizován. Došlo tak ve státech z postkomunistického bloku vůbec poprvé.<sup>56</sup> Vítězem výběrového řízení se stala společnost RailCargo Austria, čili rakouská dceřiná společnost OBB. V maďarském případě můžeme sledovat jisté prvky otevřenosti. Důležitým aspektem je už to, že čtyři z navrhovaných panevropských koridorů z roku 1997 vedou přes maďarské území. Rovněž pozorujeme velký vliv sousedního Rakouska a exportně zaměřené ekonomiky, což dokazuje např. největší podíl tranzitní přepravy MÁV<sup>57</sup>. Specifikum maďarského železničního provozu je taktéž existence společnosti GySEV. Jedná se o společný podnik maďarského a rakouského státu<sup>58</sup>. Maďarsko má podíl 61% a Rakousko 33,3%, dalších 5,7 % vlastní společníci Speditions Holging GmbH. Tato společnost existuje nepřetržitě od roku 1872. Tuto kontinuitu nepřerušilo ani setrvání ve východním bloku.

Polsko představuje v dané skupině komparovaných zemí jediný případ restrukturalizace drah dle holdingového uspořádání podobného typu, jaký funguje v Německu u DB. Polské železnice se po politických změnách v roce 1989 potýkaly s velkým ekonomickým úpadkem. Nedostatek financí ze strany státu pro subvencování drážní dopravy vedl nakonec k uzavření velkého počtu zejména vedlejších lokálních tratí. Polská síť byla v minulosti charakteristická mimo jiné velkým počtem malých průmyslových úzkorozchodných drah, vybudovaných zejména na přelomu 19. a 20. století, což plynulo z neexistence kvalitní silniční sítě. Podobný případ byl i v Maďarsku. Velká část regionálních tratí již normálně rozchodných a neelektrifikovaných později trpěla podfinancováním, což se projevilo i na jejich technickém stavu. Desetiletí zanedbávání způsobily, že následná obnova ztrátových tratí by si vyžádala neúnosné finanční náklady. Implementace příslušných evropských směrnic a restrukturalizace státního podniku tak byla zatížena i těmito faktory.

---

<sup>56</sup> V téže době se přitom připravovala také privatizace Slovenského nákladního přepravce ZSSK Cargo. Od tohoto kroku se však po volbách upustilo.

<sup>57</sup> Komplexní železniční reforma v Maďarsku

<sup>58</sup> Je pojmenovaná podle dvou měst v Maďarsku Gyoru a Sopronu a jednoho v Rakousku - Ebenfurtu.

V úpadku byl i polský železniční průmysl, jež se stát pokoušel restrukturalizovat formou prodeje zahraničním, kapitálově silným firmám. Zároveň tím mělo dojít k investicím do vozového parku. Samotná restrukturalizace polského státního podniku Polskie Koleje Państwowe PKP začala přijetím zákona o restrukturalizaci, obchodním využití a privatizaci v září 2000 (Łaszkiwicz). Následně v roce 2001 tak vznikly PKP a.s. se 100 % podílem akcií státu. V průběhu roku došlo k rozdělení této společnosti na několik dceřiných podniků. Vznikl tak holding PKP s. a. Jeho dceřiné společnosti mají buď formu akciových podniků, či s ručeným omezeným a mohou tak v rámci trhu samostatně podnikat, byť pod zastřešující organizací PKP. Jednotlivé podniky jsou: PKP ICE – společnost zaměřena na dálkovou osobní přepravu, PKP PR (prewozy regionalne) – společnost zaměřená na regionální osobní dopravu, PKP Cargo – nákladní přeprava a vlastnictví vozidel. PKP PLK – společnost spravující síť normálněrozchodných tratí, tedy správce infrastruktury. Tyto podniky působí na území celého Polska. Polsko však má také 400 km trať o širokém ruském rozchodu (1 520 mm), která vede od ukrajinské hranice do hutních závodů v Katovicích. Tato trať je určena pouze k přepravě rudy z bývalého Sovětského svazu. Proto byla vyjmuta z infrastruktury spravované PKP PLK a je spravovaná samostatnou dceřinou společností PKP LHS s. r. o. Z této struktury byla rovněž vyjmuta normálně rozchodná příměstská trať u Varšavy WKD, která je nyní ve vlastnictví spolku obcí u Varšavy. Rovněž systém rychlé přepravy v aglomeraci Gdaňsk – Gdyně tzv. SKM s. r. o., nyní SKM Trojmiasto, a SKM Varšava. Všechna vozidla byla zpočátku ve vlastnictví PKP Cargo, jež je ostatním subjektům pronajímá, měla tedy funkci podobnou jako maďarské MÁV trakci, či soukromé leasingové společnosti. Proto došlo k dohodě o přidělení příslušných vozidel daným společnostem na základě jejich určení. Jak již bylo uvedeno přímo v zákoně, tyto společnosti jsou do budoucna určeny k privatizaci a to s výjimkou PKP PLK, jakožto správce infrastruktury, který pravděpodobně převezme formu nezávislého státního subjektu (Łaszkiwicz). V současnosti je však ještě součástí holdingu, podobně jako německá DB Netz. Jako první je v současnosti v procesu privatizace Cargo. Prodej by měl být pravděpodobně ukončen počátkem příštího roku. Specifická situace nastala v sektoru regionální přepravy. I zde je patrná inspirace německým modelem, kdy dochází k takzvané regionalizaci. Regionální dopravu zde objednávají a subvencují samosprávně jednotky Wojvodství. Ty ovšem dopravu nejen dotují, nicméně vlastní i samotná vozidla a zajišťují i jejich nákup. V současnosti se tak děje prostřednictvím Evropských operačních programů. Nespokojenost s dopravcem

PKP PR, který vykazuje vysoké ztráty a uzavírá nevýhodné smlouvy, vedla některá vojvodství k radikálním opatřením v podobě úplného přebrání dopravy (Bobínska). První takový krok učinilo Vojvodství Mazowiecké. To založila společnost Koleje Mazowiecké, která zároveň vlastní a provozuje si tak samo dopravu na svém území. Tohoto příkladu brzy následovala další vojvodství např. Slezské vojvodství a jeho podnik Koleje Slazské. Mazowiecké vojvodství rovněž uvažuje o případné privatizaci KM, tento krok však byl zatím odložen. Dalším specifickým jevem je, že některé podniky začaly v rámci holdingu soupeřit o pozici na trhu. To je opět případ PR, které ač mají působit v regionální dopravě, zavedly vlastní komerční spoje Interregio, jež přímo konkurují v dálkové dopravě PKP IC. To vedlo až ke sporu. Dalším problémem bylo, že společnost PR se silně zadlužila a požádala o prominutí splátek poplatků za použití dopravní cesty PLK a ta následně zakázala dočasně provoz a nevyjely vlaky. Situace v sektoru nákladní přepravy by se dala označit za plně liberalizovanou. V Polsku působí poměrně velké množství soukromých dopravců a místní trh je všeobecně velmi zajímavý i pro ostatní společnosti z Evropy. V roce 2009 byl např. jeden z největších nákladních dopravců PCC rail sczakova koupen německou společností DB Schenker, čímž došlo ke kapitálovému vstupu DB na polský trh<sup>59</sup>. Rovněž místní dopravce Cargo je velmi agilní a expanduje i na zahraniční trh a to zejména na německý, český a slovenský. Po privatizaci bude navíc tento sektor zcela nezávislý na státu. Jednotliví dopravci budou naopak státu přispívat skrze poplatky za DC. I přes tyto výsledky poměrně vysoce liberalizovaného trhu, čelí Polsko kritice a to z obdobných důvodů jako Německo či Francie. Je jím především fakt, že i zde je správce infrastruktury dceřinou firmou a pak také monopolní postavení holdingu PKP. Cargo např. přepravilo v roce 2004 45 mld. tkm., což je 91% podílu všech přeprav, zatímco ostatní společnosti přepravily jen 5 % ( Łaskiewicz). V osobní dopravě zatím neexistuje žádný „Open-Access“ operátor. Ve zmiňovaných vojvodstvích však kromě přepravců KM, či KS působí i soukromý dopravce Arriva RP<sup>60</sup>.

---

<sup>59</sup> „DB takes majority stake in Polish freight operator“ *Railway Gazette*, 24. 9. 2009 (online). Dostupné z: <http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/db-takes-majority-stake-in-polish-freight-operator.html> (22. 10. 2012)

<sup>60</sup> „Arriva awarded 10-yr Polish operating contract“ *Railway Gazette*, 2. 11. 2010 (online). Dostupné z: <http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/arriva-awarded-10-year-polish-operating-contract.html> (22. 10. 2012)

### 3. KOMPARACE PŘÍPADŮ

Dané skupiny států představují čtyři přístupy k liberalizaci a restrukturalizaci železnic v Evropě, přičemž je přihlédnuto i k jejich geografickému, politickému a ekonomickému statusu. První dvě skupiny představují vesměs státy náležející do okruhu „západní Evropy.“ Jsou to státy s poměrně vyspělou ekonomikou a vysokým podílem HDP. Z hlediska politického je pět z nich zakládajícími členy evropského společenství. Státy ze čtvrté skupiny naopak charakterizuje vývoj v rámci nedemokratických režimů s centrálně řízenou ekonomikou. I tyto prvky mají vliv na jejich přístup k liberalizaci. Restrukturalizace byla nutná zejména z ekonomických hledisek ve všech skupinách. Rozdílné však byly výchozí podmínky. Státy z první skupiny se potýkaly s vysokou zadlužeností z důvodu nepružného vedení, závislého na politických rozhodnutích a financováním nákladných infrastrukturních projektů, což se týká zejména Francie a Německa. Přitom docházelo k celoevropskému jevu v podobě poklesu přeprav osob i zboží. Státy ze čtvrté skupiny se musely vypořádat i s transformací jejich ekonomik při přechodu z centrálně plánovaného hospodářství na tržní. I zde přitom existují výrazné rozdíly. Maďarsko využívalo pokročilejších reformních snah, a tak u něj došlo k přijetí příslušných reforem již na počátku 90. let. Tento průběh byl mnohem pomalejší v Polsku, kde restrukturalizace proběhla v roce 2001 (Łaszkiwicz). Naopak ČR má v poslední skupině největší zpoždění v restrukturalizaci. K vytvoření drážní akciové společnosti, nezávislé na vládě, zde došlo až v roce 2003. Samotný proces oddělení provozovatele drážní přepravy od provozovatele DC je velmi pozvolný a prozatím nebyl plně dokončen (Brabec). Polsko a Maďarsko naopak zvolilo cestu holdingu, neboť fáze oddělení je v jejich případě již pokročilejší. Příprava na holdingové uspořádání probíhá i v ČR<sup>61</sup>. V tomto bodě je možné pozorovat shodu i se státy z druhé kategorie, tedy s Francií, Itálií a Německem. Zde existuje snaha o silné postavení drážních společností na trhu a to jak ze strany jejich managementu, tak i ze strany vlády (Beria et. al). Tím se stávají inspirací pro státy čtvrté skupiny. V obou případech vidíme pomalý průběh implementace a nedostatečné plnění předpokladů evropské dopravní politiky. Je to dáno např silným vlivem odborových skupin v daných státech, které mají často napojení na politické elity. Výrazně odlišný přístup volí státy ze třetí kategorie,

---

<sup>61</sup> Nyní již probíhá příprava na řízení holdingu ČD, která je v souladu se strategickými plány na restrukturalizace Českých drah již od jejich vzniku v roce 2003. „Budoucnost Českých drah, a. s.: strategický řídicí holding a dceřinné společnosti“ *České dráhy*, (online) Dostupné z: [http://www.cd.cz/old/TCD2004/4\\_24cd1.htm](http://www.cd.cz/old/TCD2004/4_24cd1.htm) (22. 10. 2012)



kteře uplatňují tzv. separační model. Zde již proběhlo plné oddělení a osamostatnění všech drážních divizí a je tak vytvořeno plnohodnotné prostředí pro

vstup dalších dopravců. Můžeme tyto země tedy prezentovat jako jakési modelové příklady implementace evropských směrnic. Železnice je zde formována dle zásad tržního liberalismu, kdy veškeré procesy zde jsou zajištěny smluvně a existuje soutěž jak intra-modální, tak inter-modální.

Velká Británie představuje ve srovnání s ostatními případy specifický model. Její politika je v mnoha ohledech rozdílná od politiky ostatní evropských států. Vychází ze specifické politické kultury i důrazu na liberální hodnoty. Britská železniční síť je geograficky oddělena od kontinentální evropské. V současnosti existuje pouze jediný železniční přechod a to Eurotunnel. Zároveň spadá do kategorie velkých zemí s rozsáhlou infrastrukturou, podobně jako Francie. Odlišná je zde i historie vzniku a vývoje železniční dopravy. Tyto aspekty se nesporně promítají i do přístupu k liberalizaci. Ač ji můžeme řadit do kategorie separačního modelu, podobně jako Švédsko, Dánsko či Nizozemsko, existuje zde zásadní rozdíl v tom, jak je zpravována infrastruktura. Na rozdíl od těchto zemí zde totiž funguje její správce na bázi spolupráce privátního a veřejného sektoru (PPP). Stát si ponechává pouze kontrolní a regulační funkce. Rovněž zde již neexistuje státem vlastněný (historický) dopravce, jako je tomu ve všech ostatních případech. Tímto můžeme britský železniční trh považovat za vysoce liberalizovaný a to i nad rámec samotných směrnic Komise.

Nejvýraznější postavení v EU má holdingový model, jež nejvíce prosazuje Německo. Je to především zásluhou bývalého předsedy představenstva DB Hartmudta Mehdorna, který toto uspořádání hájil i přes rozdílná stanoviska ministrů a rovněž se snažil prosadit tento model i v Evropské komisi. Holding je mnohými odborníky považován za jakousi třetí cestu, kdy sice k oddělení infrastruktury od provazu došlo, ovšem jedná se o jednotky v rámci jedné společnosti a spoléhá se zde na jejich autonomii a smluvních vztazích mezi nimi (Estival). Vzhledem k silným tlakům odborů je tento model přijímán nejpozitivněji, nabízí totiž i nadále vizi jedné společnosti, tak jako v případě integrovaného podniku. Proto se rozhodla pro tento model např. i Itálie a Polsko. Příklon k němu lze pozorovat v ČR. Někteří experti nepovažují za holdingovou strukturu francouzské SNCF a řadí je spíše k separátnímu modelu podobnému tomu ve Švédsku či Nizozemí (Estival). Zdůvodňují to tím, že až do roku 1996 Francie hájila

integrováný model unitární železnice a to především pod tlakem odborů, jenže na základě vyhovění směrnici 91/440 muselo dojít k aspoň institucionální separaci provozovatele a infrastruktury (Estival). I přesto lze ve francouzském modelu pozorovat pouze formální důsledky této reformy a velmi pomalého průběhu liberalizace. Rovněž se objevují prvky holdingového uspořádání prostřednictvím samostatných dceřiných firem. To je důvod, proč i Francie spadá do této kategorie. Vesměs je takové uspořádání přejímáno v zemích s rozsáhlou železniční sítí a velkými unitárními podniky. Zde je železnice většinou jedním z největších zaměstnavatelů a navíc tvoří hlavní dopravní páteř země. To je často příčinou, proč je rozhodnutí o oddělení infrastruktury politicky citlivou záležitostí. Elity zde musí volit kompromisy, což je i případ holdingu.

Přes tyto zjevné příčiny, jež vedly právě k upřednostnění holdingového modelu, však druhá Barrosova komise Německo, Itálii, Francii a Polsko žalovala u Evropského soudního dvora. Komise chtěla především docílit dokončení transformace ve prospěch separačního modelu, který dlouhodobě prosazuje. Avšak generální advokát ESD Niilo Jaaskinen 6. září 2012 vydal doporučení, že holdingové uspořádání, jaké mají Německo a Rakousko, neodporují směrnici 91/440, takže se jedná o chybnou interpretaci této směrnice ze strany Komise. Toto rozhodnutí může být výrazným precedentem, jež vítají nejen odbory, ale i další evropské zájmové organizace, jako je CER. V případě komise pak toto doporučení de facto negují dosavadní vývoj, kdy bylo právě na Holding poukazováno jako na diskriminační uspořádání, porušující evropskou legislativu. Právě CER považuje např. tlak Komise ohledně důsledného institucionálního oddělení za přílišnou administrativní zátěž pro jednotlivé železniční podniky. Separační model je často kritizován jako neefektivní systém, nevhodný pro železnice srov. Kvizda, Estival, Pfund. Rovněž se zdůrazňuje vhodnost z hlediska národních specifik. To platí např. u malých států jako je Lucembursko, kde je síť příliš malá a celková konkurence zde nikdy nebude velká, proto zde vertikální oddělení může přinést spíše větší administrativní zátěž a zbytečné štěpení již tak velmi malého dopravce (Estival).

V německém prostředí však dochází také k transparentnímu soutěžení na regionálních tratích a to především díky regionalizaci. Právě regionalizace je v rámci německého trhu nejvíce rozvinutá. Je to jeden z důsledků tradiční decentralizace německé federace, která umožňuje spolkovým státům poměrně velkou míru autonomie. Regionalizace zde umožnila také přenést organizační a finanční břemeno z federální vlády a především ze samotné DB. Mnohé tratě byly zprivatizovány a vyjmuty tak ze

státem vlastněné sítě drah. Tento proces umožnil efektivnější alokaci zdrojů. V Itálii existují regionální dopravci většinou ve vlastnictví regionů s podílem státní FS. Nejmenší dopad je ve Francii, kde se jedná o formální uskupení za účelem racionalizace, avšak hlavním prvkem je i zde monopolní SNCF. To vyplývá naopak z tradiční centralizace francouzské státní správy. Ve skandinávských a menších zemích dosahuje decentralizace nejvyšší úrovně ve Švédsku, kde se rozvíjí kontinuálně již od 80. let. Země postkomunistické vycházejí především z předešlých modelů západních zemí. Zde navíc je určitý aspekt regionalizace přítomen již v druhém železničním balíčku. Pozoruhodným případem je Polsko, kde dochází k inspiraci německým modelem i v této oblasti. O regionálních drahách zde rozhodují jednotlivá vojvodství, z nichž mnohá se rozhodla založit vlastního dopravce. Na některých tratích zde také jezdí soukromí dopravci.

Dle indexu liberalizace jsou nejpokročilejší v zavádění reformy a v liberalizaci právě skandinávské země a Nizozemí, tedy státy třetí skupiny srovnávaných zemí. Avšak pozitivní hodnocení v dynamice konkurenčního prostředí má také Německo. To je z druhé skupiny zemí v odstraňování bariér na železničním trhu nejpokročilejší. Naopak Itálie a Francie patří k zemím, kde pozorujeme stále velký deficit v liberalizaci. Velká diference se vyskytuje v poslední kategorii zemí, kde relativně největších pokroků dosáhlo Polsko (Liberalisation index).

## ZÁVĚR

Tato bakalářská práce se věnovala procesu liberalizace železniční dopravy v rámci dopravní politiky EU. Práce zkoumá zejména dopady liberalizace na členské země a jejich přístupy k danému procesu. Ke zkoumání těchto dopadů byla využita komparace čtyř modelových případových studií. Tyto modely představují hlavní přístupy k liberalizaci železnice v EU. Cílem práce bylo zjistit, zdali je právě liberalizace vhodná metoda pro řešení strukturálních problémů evropských železnic.

Vlastní případové studie jsou shrnuty v druhé kapitole. Ta analyzuje zejména reformy železničních správ v zemích EU, které byly podmíněny především restrukturalizací s cílem zvýšení kapacity a konkurenceschopnosti tohoto odvětví. Na evropské úrovni především od prvních směrnic i následujících železničních balíčků byly tyto snahy vnímány jako prostředek k oživení trhu a zároveň vytvoření jednotných pravidel v rámci integrace. Cílem je podobný stav, jaký existuje v letecké dopravě, kde již bylo vytvořeno tzv. jednotné evropské nebe, které vedlo k omezení monopolních národních přepravních. Tyto změny jsou založeny na filozofii tržních mechanismů a na vytvoření rovných podmínek pro soutěžení, čili na tržním paradigmatu. Na rozdíl od ostatních druhů dopravy je však ta železniční vázана mnoha specifiky. Existuje mnoho odlišností v rámci evropských zemí. Je například sporné zavádění těchto reforem do relativně malých zemí, kde deregulace monopolního přepravce může vést naopak k neefektivitě a tedy kontraproduktivním výsledkům. To byl případ Nizozemska, kde je sice nyní liberalizace hodnocena kladně z hlediska rostoucí atraktivity této přepravy, nicméně prvotní reformy, vedoucí k rozdělení dříve unitárního podniku, způsobily roztříštěnost mezi menší subjekty, což směřuje až k jistému chaosu. Náročný přechod k liberalizaci mělo také Německo, kde samotná transformace vyžadovala rovněž vysoké náklady. Velmi problematické byly reformy ve Velké Británii, kde došlo k důslednému uplatnění liberalizačního schématu, včetně privatizace železničního podniku. Následkem bylo chaotické období, jež hrozilo kolapsem systému. Proto musel stát intervenovat tím, že vytvořil zpětně potřebné regulační mechanismy, které umožnily zmírnit následky příliš rychlého privatizačního postupu.

Třetí kapitola komparuje tyto příklady a hodnotí výsledky dopadů liberalizace. Hlavním zjištěním je, že snaha implementovat separační model za účelem vytvoření konkurenčního prostředí u velkých členských zemí, jako je Německo a Francie, selhala.

Dle indexu liberalizace i nadále zůstávají velmi silné bývalé státní podniky, tedy bývalí monopolisté, jako jsou právě DB či SNCF, jež mohou využívat možnosti evropského liberalizovaného trhu a se svými zkušenostmi i zázemím se mohou účastnit tendrů v jiné zemi, kde mají velkou šanci na úspěch. Obvyklou praxí je také zakládání dceřiných společností a kapitálových podílů v menších firmách v celé EU. Takto se běžně chovají právě dřívější „národní monopoly“ FS, SNCF a DB. Následně vznikají nadnárodní skupiny, jejichž postavení je na trhu silnější, čili dochází k vytváření ještě větších monopolů. Monopolní dopravce z velké země dokonce může ovládnout z velké části i trhy v menších zemích, které přitom zvolily důsledný separační model<sup>62</sup>. Existuje i představa, že budoucí trh bude ovládat několik silných společností a zbývající podíl případně na menší soukromé firmy, jež budou provozovat zejména regionální dopravu.

Jedním z úspěchů reformy je naopak regionalizace. Ve většině zemí se podařilo přenést pravomoci na regiony a snížit tak finanční náročnost státem vlastněných podniků. Velmi úspěšný je tento proces v Německu, kde fungují transparentní soutěže, v nichž vítězí i jiné společnosti než DB. Takový vývoj přináší velký počet bodů v indexu liberalizace a i z tohoto důvodu je Německo řazeno k zemím se separačním modelem, ačkoliv zde existuje silný monopolní dopravce. Z postkomunistických zemí je pak v rámci regionalizace nejdále Polsko.

Z analýzy dopadů liberalizace v členských zemích EU vyplývá, že efekt byl pouze částečný. Samotná železniční přeprava neroste takovým tempem jako silniční. Jednou z překážek většího rozvoje je totiž stále vysoká míra administrativy a složitosti procesů dělení drah a náročných technických předpisů. Náklady na provozování železniční dopravy jsou v EU stále vysoké. Velká část toho je však i nadále důsledkem evropských specifik v oblasti nejednotnosti sítě a technických norem. To jsou nedostatky, které se Komise snaží odstranit např. jednotnými předpisy, licencí dopravců a strojvedoucích nebo jednotným zabezpečovacím systémem. Samotná politika, založená na tržním paradigmatu, však takové výsledky nepřináší. Důsledné prosazování separačního modelu vedlo často v mnoha zemích k nestabilní situaci, vyvolané jak odbory, tak administrativní zátěží, či roztržitostí vedoucí až k neefektivitě při řízení železničních podniků, přinášející navíc nejisté výsledky. Mnohem výhodnější se jeví

---

<sup>62</sup> Již zmíněná privatizace nákladních přepravců ve Velké Británii, Nizozemí a Dánsku prostřednictvím německé DB, nebo privatizace maďarského Carga Rakouskou společností Rail Cargo Austria.

určitá míra autonomie pro jednotlivé země a jejich drážní správy, při dodržení pouze principiálního vertikálního dělení.

Liberalizace tak není zcela vhodným řešením strukturálních problémů evropských železnic, protože přináší nové problémy, jež naopak mohou efektivitu systému zhoršit. Samotný postup uvolňování bariér pro vstup dalších dopravců je však principiálně správný. Podobně jako v letecké dopravě může zvýšená konkurence přinést oživení trhu a zlepšit služby. Problémem je její forma, která se soustředila výhradně na separační model, čímž vzniká v některých zemích problém s vyšší mírou administrativní zátěže. Spolu se zavedením systému vnitřních smluv a roztříštěnosti dochází k paradoxně kontraproduktivním výsledkům. Nevhodnost separačního modelu se projevuje především v evropských podmínkách. Ačkoliv Komise zdůrazňuje, že se jedná o nutnou podmínku pro přístup dopravců třetích stran, praxe ukazuje, že to je možné i v holdingovém uspořádání, či v ne zcela dokončeném procesu liberalizace.<sup>63</sup> Naopak přílišná separace s následnou privatizací může vést k chaosu, tak jak bylo možné sledovat v Británii či v Nizozemí<sup>64</sup>.

V budoucnu bude zřejmě nutný celoevropský železniční regulátor. V současnosti fungující agentura ERA je zaměřena pouze na sjednocování jednotlivých železničních norem a i v této rovině má spíše poradní a koordinační funkce, což je především problém dalšího rozvoje v rámci sektorové politiky. Nyní již jednotlivé prvky liberalizace začínají působit, avšak použitý model, založený především na tržním paradigmatu, má stále nedostatky. Jednou z priorit je vytvoření silnější regulace a skutečné dotvoření zejména jednotného evropského železničního prostoru. To jsou podněty zejména pro připravovaný čtvrtý železniční balíček. Evropská komise se však myšlenky separačního modelu i přes zjevné nedostatky nechce vzdát. Komisař pro dopravu Siim Kallas chce předložit návrh, podle něhož má být oddělení hotovo do roku 2023.<sup>65</sup>

---

<sup>63</sup> Open Access dopravci se nyní objevují např. v Německu, ale také v ČR, kde ještě proces vertikální separace není zcela dokončen. Na hlavním tahu mezi Ostravou a Prahou soutěží dokonce hned dva soukromí dopravci, což je v rámci EU unikát.

<sup>64</sup> „Kritická situace v Holandsku“ *Railway Gazette International*, 2002 (online;pdf) Dostupné z: [http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd20\\_02/Kriticka.pdf](http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd20_02/Kriticka.pdf) (22. 10. 2012).

<sup>65</sup> „Komisař EU chce oddělit provoz na železnici od infrastruktury“ *Dopravní noviny* 22. 11. 2012 (online) Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/dopravni-politika/komisar-eu-chce-oddelit-provoz-na-zeleznici-od-infrastruktury> (25. 11. 2012).

## PRAMENY A LITERATURA

### PRAMENY

Alexandersson, Gunar, Hultén, Staffan: *The Swedish Railway Deregulation Path*. Review of Network Economics, 7, 2008, s. 18-36.

Batisse, Francois: *Restructuring of Railways in France: „Salvage operation“* Japan Railway and Transport Review 1996. s. 31-39.

Bent, Mike. 2005. „Desetiletí privatizace britských železnic, část 1.“ *Železniční magazín* 12 (1): 23-26.

Beria, Paolo, Quinet, Emile, De Rus, Gines, Schulz, Carola: *A comparison of rail liberalisation levels across four European countries*. 2010. (online;pdf) Dostupné na: [http://mpra.ub.uni-muenchen.de/29142/1/MPRA\\_paper\\_29142.pdf](http://mpra.ub.uni-muenchen.de/29142/1/MPRA_paper_29142.pdf)

Brabec, David: *Rozbor vývoje v oblasti železniční přepravy a její potenciál v dopravním systému*. Univerzita Pardubice-Dopravní fakulta Jana Pernera, 2011, 91 s.

Brandt, Torsten. „Liberalisation, privatisation and regulation in the German local public transport sector.“ *Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliches Institut (WSI) in der Hans-Böckler-Stiftung*, (online; Pdf). Dostupné z: [http://www.boeckler.de/pdf/wsi\\_pj\\_piq\\_oepnv.pdf](http://www.boeckler.de/pdf/wsi_pj_piq_oepnv.pdf)

Clifton, Judith, Comín, Francisco, Fuentes, Daniel Días. *Privatizing public enterprises in the European Union 1960-2002: ideological, pragmatic, inevitable?* Journal of European Public Policy, 2006 s. 736-756.

Danklefsen, Nils. „Dopravní politika: obecné zásady“, Evropský parlament 2008 (online). Dostupné z: [http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact\\_sheets/info/data/policies/transport/article\\_7262\\_cs.htm](http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/transport/article_7262_cs.htm) (30. 3. 2012)

Dunham, Arthur 1941 „How the First French Railways were planned“ *Journal of Economics history* 1(1), 12-25. Dostupné z: <http://www.jstor.org/> (27. 3. 2012)

Estival, Jean-Pierre: *Railway organisational models: Criteria for a national choice*, Rail International, 35, 2004, 32-42.

„Evropský parlament zamítl liberalizaci železnic“ *Euractiv* 2007, (online). Dostupné z: <http://www.euractiv.cz/ekonomika-a-euro/clanek/evropsk-parlament-zamtl-liberalizaci-eleznic> (30.1 2012)

Chiandoni, Marco. „A Landmark ruling for Italian open-access – but will it change anything?“ *International Railway Journal* 28. 9. 2012 (online). Dostupné z: <http://www.railjournal.com/index.php/blogs/marco-chiandoni/a-landmark-ruling-for-italian-open-access-%E2%80%93-but-will-it-change-anything.html#.UJU7e29mKYQ> (20. 10. 2012)

„Important agreement signed on restructuring the state railways“ *Eurofound* 28. 12. 1999 (online) Dostupné z: <http://www.eurofound.europa.eu/eiro/1999/12/feature/it9912349f.htm> (20. 10. 2012)

„Komise zažaluje 13 členských států, včetně ČR, kvůli nedostatečnému provedení železničního balíčku“, *Evropská komise*. 2010. (online). Dostupné z: [http://ec.europa.eu/ceskarepublika/press/press\\_releases/10\\_807\\_cs.htm](http://ec.europa.eu/ceskarepublika/press/press_releases/10_807_cs.htm) (30.1 2012)

Laisi, Milla: *Progression of the Deregulation on the North European Railway Passenger Markets*. Finnish Transport Agency, 2011. 162 s.

Laisi, Milla: *Organizing the rail-related services in deregulated railway markets- Learning from Swedish, Danish and British experience*. Finnish Transport Agency, vol. 26, 2012, 124 s.

Łaszkiwicz, Rafał: *Polské dráhy v pátém roce reformy*. 2006 (online;pdf) Dostupné z: [http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd19\\_06/POLSKE.pdf](http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd19_06/POLSKE.pdf)

Lehmkuhl, Dirk: *Harmonisation and Convergence? National responses to the Common European Transport policy*. Institute for Political Sciences, Zurich , 25s.

Lindvall, Johannes, Sebring, Joakim. *Policy Reform and the Decline of Corporatism in Sweden*. West European Politics 2005, vol. 28, no. 5, s. 1057-1074.

Lundberg, Anders: *Restructuring of The Swedish State Railway*. Japan Railway and Transport Review 1996, s. 22-26.



Mathieu, Gérard: *The Reform of UK Railways – Privatization and Its Results*. Japan Railway and Transport Review 2003, Vol. 34, No. 3, s. 16-31.

Monami, Eric. *European passenger rail reforms a komparative assessment of the emerging models*. 2000, Vol. 20, No. 1, s. 91-112.

Muller, Peter, Wassermann, Andreas. „Makeover for Deutsche Bahn: German Government Plans Radical Railroad Reform“ *Spiegel.de*, 19. 1. 2011 (online). Dostupné z: <http://www.spiegel.de/international/business/makeover-for-deutsche-bahn-german-government-plans-radical-railroad-reform-a-740182.html> (20. 10. 2012)

Nilsson, Jan-Eric: *Restructuring Sweden's railways: The unintentional deregulation*. Swedish economic policy review, 2002, 9, s. 229-254.

„Panorama of Transport“ *Eurostat*, 2009. (on-line, pdf) Dostupné z: [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-DA-09-001/EN/KS-DA-09-001-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-DA-09-001/EN/KS-DA-09-001-EN.PDF) (10. 10. 2012)

Pfund, Carlo: *Filozofie oddělování Evropské unie – požehnání nebo prokletí?* 2003, (online;pdf) Dostupné z: [http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd1\\_03.pdf](http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd1_03.pdf)

Seideglanz, Daniel: *Evropská dopravní politika - Kritika a geografické hodnocení*. Národohospodářský obzor, 6, 2006, č. 4, s. 84-96.

Špetlák, Petr: *Liberalizace trhu s železniční přepravou*. Masarykova univerzita, 2009, 80 s.

Railways Act 1993 (online, Pdf) Dostupné z: [http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/HMG\\_Act001.pdf](http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/HMG_Act001.pdf) (10. 10. 2012)

„Reforma SNCF přišla na poslední chvíli“. *Dopravní noviny*, 18. 7. 2002 (online) Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/dopravni-politika/reforma-sncf-prisla-v-posledni-chvili764> (20. 10. 2012)

Rietveld, Piet: *Deregulation in the transport sector; the case of the railway*. (online;pdf) Dostupné z: [http://www.encore.nl/documents/Rietveld\\_Deregulationinthetransportsector.pdf](http://www.encore.nl/documents/Rietveld_Deregulationinthetransportsector.pdf)

Rogers, Vaughan. „Europeanization trough Regionalization? Reforming the French Railways“ *Journal of Contemporary European Studies* 15 (2): 215-230.

Tanczos, Katalin: *Restrukturalizace Maďarských státních drah*, 2000 (online;pdf)  
Dostupné z: [http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd2000/izd25\\_00/mav.pdf](http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd2000/izd25_00/mav.pdf)

Van de Velde, Didier: *Development of Railway contracting for the National passenger rail services in the Netherlands*. Delft University of Technology, 2009, 10 s.

„Arriva awarded 10-year Polish operating contract“ *Railway Gazette*, 2. 11. 2010 (online). Dostupné z: <http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/arriva-awarded-10-year-polish-operating-contract.html>

*Současná situace v liberalizaci železniční dopravy v členských státech EU a v žadatelských zemích*. Evropský parlament 1999. (online;pdf) Dostupné z: [http://edice.cd.cz/edice/DOKES/DOKES00/dok1\\_00.pdf](http://edice.cd.cz/edice/DOKES/DOKES00/dok1_00.pdf)

„Transport Act“, 1947 (online, Pdf) Dostupné z: [http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/HMG\\_Act1947.pdf](http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/HMG_Act1947.pdf)

„Privatisation of British Rail's Ancillary Services (1980-1994)“, 2008 (online)  
Dostupné z: <http://www.railwaybritain.co.uk/privatisation.html> (20. 10. 2012)

„New opportunities for the Railway : The privatization of british rail“ *Railway Archive* (online; Pdf). Dostupné z: [http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/DoT\\_WP001.pdf](http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/DoT_WP001.pdf) (7. 4. 2012)

„DB takes majority stake in Polish freight operator“ *Railway Gazette*, 24. 9. 2009 (online). Dostupné z: <http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/db-takes-majority-stake-in-polish-freight-operator.html>

„Rail liberalisation index 2011“ *Deutsche Bahn* (online;pdf) Dostupné z: [http://www.deutschebahn.com/site/shared/en/file\\_attachments/position\\_papers/study\\_rail\\_liberalisation\\_index\\_2011\\_complete\\_version.pdf](http://www.deutschebahn.com/site/shared/en/file_attachments/position_papers/study_rail_liberalisation_index_2011_complete_version.pdf)

## **LITERATURA**

Bartle, Ian: *Britain's railway crisis a review of Arguments in komparative perspective*. 2004, Bath: University of Bath, , 77 s.

Glaister, Stephen: *British rail privatisation – competition destroyed by politics*. 2004, Bath: University of Bath, 58 s.

Kaeding, Michael: *Better regulation in the European Union: Lost in Translation or Full Steam Ahead?* 2007 Leiden, Leiden University press, 224 s.

Kvizda, Martin: *Ekonomické dějiny železniční sítě České republiky – mýty omyly a iluze v hospodářské politice a path dependence železných drah*, 2006, Brno, Masarykova univerzita, 83 s.

Stevens, Handley. 2004 *Transport policy in the European Union*. New York: Palgrave Macmillian, 276 s.

## **ABSTRAKT**

Tato práce se zabývá problematikou železniční dopravy v kontextu evropské dopravní politiky. Práce se zaměřuje zejména na proces tzv. liberalizace železnice, jejíž podstatou je oddělení samotné dopravní služby od infrastruktury, což má zajistit vznik konkurenceschopného prostředí. Pro účely této analýzy bylo vybráno deset modelových zemí, jež jsou porovnávány v rámci třech skupin a jednoho samostatného případu. Tyto skupiny představují tři přístupy či modelové případy procesu liberalizace a restrukturalizace v EU. Samostatným případem je Velká Británie, která se svým přístupem zcela odlišuje od ostatních zemí EU.

Práce je členěna na tři kapitoly. V první kapitole je vysvětlen pojem liberalizace jako paradigmatu a rozebrán legislativní rámec evropského společenství, zejména směrnice ES 91/440, která stanovila tzv. institucionální separační model, kdy infrastruktura je oddělena od provozovatele dopravy, aby mohlo vzniknout konkurenční prostředí na železnici. Dále se zaměřuje na tzv. železniční balíčky zvláště na první a druhý. V druhé kapitole jsou prostřednictvím případových studií analyzovány postupy restrukturalizace a liberalizaci ve vybraných evropských zemích. Země jsou řazeny do tří samostatných kategorií. Třetí kapitola využívá komparační analýzy k hodnocení liberalizačního procesu v těchto zemích a jejich postavení k požadavkům Evropské komise. K porovnání je používáno i liberalizačního indexu, který hodnotí postup liberalizace v souladu s legislativou. Pomocí této analýzy bylo zjištěno, že v mnoha zemích ještě nedošlo k výraznému postupu v liberalizaci a že separační model nemá vždy pozitivní účinky na efektivitu a stabilitu železnice jako takové. Navíc došlo k vytvoření protipólu v podobě holdingové struktury.

Klíčová slova: Liberalizace, Evropská komise, Evropská dopravní politika, restrukturalizace, deregulace.

## **ABSTRACT**

This paper deals with the problem of rail transport in the context of European transport policy. The work focuses on the process of liberalization of the railways, the essence of which is to separate itself from the transport service infrastructure, which is to ensure the creation of a competitive environment. For the purposes of this analysis model was selected ten countries, which are compared in the three groups and a separate case.

These groups represent three approaches or models of the process of liberalization and restructuring in the EU. Samostným case is Great Britain, with an approach quite different from other EU countries.

The work is divided into three chapters. The first chapter explains the concept of liberalization as a paradigm and dismantled the legislative framework of the European Community. In particular, the EC Directive 91/440, which established the institutional separation model where infrastructure is separated from the transport operator that could create a competitive environment in the rail. Then focuses on the rail packages especially for the first and second. In the second chapter are analyzed through case study of the restructuring and liberalization in selected European countries. Countries are classified into three separate categories, third chapter uses a comparative analysis to the evaluation of the liberalization process in these countries and their position on the requirements of the European Commission. The comparison is used and the liberalization index, which evaluates the liberalization process in accordance with legislation. Through this analysis it was found that in many countries there was no substantial progress in liberalization and the separation model is not always a positive effect on the efficiency and stability of the railway as such. In addition, a counterpart in the form of a holding structure.

Keywords: liberalisation, deregulation, European comission, european common transport politicly, restructuralisation.