



ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Cílem evropské železniční dopravní politiky je vytvořit jednotný železniční prostor. Otevření odvětví železniční dopravy hospodářské soutěži, které bylo zahájeno v roce 2001, bylo v průběhu deseti let upraveno třemi balíčky a jedním přepracováním. Čtvrtý balíček zaměřený na dokončení jednotného železničního prostoru byl přijat v dubnu 2016 (technický pilíř) a v prosinci 2016 (tržní pilíř).

PRÁVNÍ ZÁKLAD A CÍLE

Čl. 100 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Cílem společné dopravní politiky je zaručit spravedlivé podmínky soutěže a zajistit volné poskytování služeb. To vyžaduje harmonizaci technických, administrativních a bezpečnostních pravidel, což je nezbytné pro interoperabilitu jednotlivých vnitrostátních železničních systémů. Určitá harmonizace může být nutná také v oblasti opatření na ochranu životního prostředí či spotřebitelů, aby nedocházelo k narušení hospodářské soutěže a aby byl zjednodušen přístup na trh pro nové podniky.

Ve své bílé knize z roku 2011 nazvané „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ ([COM\(2011\)0144](#)) Komise stanovila cíl, aby se do roku 2050 většina osobní dopravy na střední vzdálenosti uskutečňovala vlakem. Ze střednědobého hlediska (do roku 2030) by se měla ztrojnásobit délka stávajících vysokorychlostních železničních sítí a hustá železniční síť ve všech členských státech by měla zůstat zachována. Z dlouhodobého hlediska by měla být dokončena evropská vysokorychlostní železniční síť.

DOSAŽENÉ VÝSLEDKY

A. Interoperabilita

[Směrnici 96/48/ES](#) ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a [směrnici 2001/16/ES](#) ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému zahájila EU proces, který měl umožnit běžné využívání různých železničních systémů v členských státech a bezpečný a bezproblémový přechod z jedné vnitrostátní sítě do druhé. V rámci této směrnice bylo vypracováno již několik technických řešení (tzv. technické specifikace pro interoperabilitu, TSI). Tato řešení byla v první řadě zaměřena na nejdůležitější hlediska, jako jsou řízení a bezpečnost vlaků, signalizace, telematické



aplikace pro nákladní dopravu, kvalifikace personálu v přeshraniční dopravě, nákladní vagony a emise hluku.

Obě uvedené směrnice byly pozměněny a aktualizovány [směrnici 2004/50/ES](#) ze dne 29. dubna 2004. Pole působnosti směrnice o konvenčních železničních systémech se rozšířilo na celou evropskou železniční síť, aby se tak splnily požadavky pro úplné otevření železniční sítě pro služby vnitrostátní a mezinárodní nákladní dopravy (v lednu 2007) a mezinárodní osobní dopravy (v lednu 2010). [Směrnice 2008/57/ES](#) ze dne 17. června 2008 pozměněná [směrnici 2009/131/ES](#), a [2011/18/EU](#) zapracovala předchozí směrnice do jednoho textu. V rámci čtvrtého železničního balíčku byla směrnice 2008/57/ES také přepracována [směrnici \(EU\) 2016/797](#) ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii.

S cílem omezit technické překážky interoperability vlaků podepsali zástupci železničního odvětví a Komise v roce 2005, 2008 a 2012 memoranda o porozumění o zavedení a rozvoji evropského systému řízení železničního provozu (European Rail Traffic Management System – ERTMS). Později v roce 2016 nové memorandum o porozumění stanovilo hlavní cíle spolupráce a závazky mezi smluvními stranami s platností od roku 2016. Všechna čtyři memoranda o porozumění týkající se evropského systému řízení železničního provozu lze nalézt [zde](#).

Od 1. ledna 2007 je vnitrostátní a mezinárodní nákladní doprava zcela otevřena hospodářské soutěži. EU ve snaze optimálně využívat mezinárodní síť nákladní dopravy a zlepšení její interoperability vymezila devět evropských konkurenceschopných koridorů pro nákladní dopravu v [nařízení \(EU\) č. 913/2010](#) ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu. Cílem bylo učinit železniční dopravu konkurenceschopnější ve vztahu k jiným druhům dopravy zboží, které procházejí územím několika členských států. Nařízení č. 913/2010 bylo pozměněno [nařízením \(EU\) č. 1316/2013](#) ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy pro období 2014–2020. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 1316/2013 bylo pozměněno [nařízením \(EU\) č. 2015/1017](#) ze dne 25. června 2015 o Evropském fondu pro strategické investice, Evropském centru pro investiční poradenství a Evropském portálu investičních projektů. Cílem návrhu Komise [COM\(2016\)0597](#) bylo prodloužení doby trvání Evropského fondu pro strategické investice, jakož i zavedení technických zlepšení pro daný fond a pro Evropské centrum pro investiční poradenství. O tomto návrhu se hlasovalo ve Výboru pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) dne 23. března 2017 a vstoupil v platnost dne 16. října 2017 v návaznosti na interinstitucionální jednání.

Prostřednictvím čtvrtého železničního balíčku, [nařízení \(EHS\) č. 1192/69](#) ze dne 26. června 1969 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků, bylo zrušeno a nahrazeno [nařízením \(EU\) 2016/2337](#) ze dne 14. prosince 2016. [Nařízením \(ES\) č. 1370/2007](#) ze dne 23. října 2007 o uložení závazků veřejné služby v osobní železniční dopravě bylo změněno také díky čtvrtému železničnímu balíčku. Známé také jako nařízení o závazcích veřejné služby, [nařízení \(EU\) 2016/2338](#) ze dne 14. prosince 2016 mění a doplňuje [nařízením \(ES\) č. 1370/2007](#) o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici.



B. Evropská agentura pro železnice

S cílem zlepšit interoperabilitu a bezpečnost evropského železničního systému byla [nařízením \(ES\) č. 881/2004](#) ze dne 29. dubna 2004 zřízena Evropská agentura pro železnice se sídlem v Lille a Valenciennes ve Francii. Hlavním úkolem agentury bylo sblížení, registrace a kontrola technických specifikací pro interoperabilitu (TSI), které musejí zahrnovat celý evropský železniční systém, a vypracování společných bezpečnostních cílů pro evropské železnice. Agentura sama nemá žádnou rozhodovací pravomoc, ale pomáhá Komisi vypracovávat návrhy rozhodnutí. Dne 16. prosince 2008 [nařízením \(ES\) č. 1335/2008](#) stanovilo nové úkoly Evropské agentury pro železnice. V rámci čtvrtého železničního balíčku bylo [nařízením \(EU\) 2016/796](#) o Agentuře Evropské unie pro železnice ze dne 11. května 2016 zrušeno a nahrazeno nařízením (ES) č. 881/2004 s cílem přispět k dalšímu rozvoji a účinnému fungování jednotného evropského železničního prostoru, a to zaručením vysoké úrovně bezpečnosti a interoperability železnic a zlepšením konkurenceschopnosti železnic. Evropská agentura pro železnice je v současnosti jediným orgánem příslušným pro vydávání povolení pro vozidla (lokomotivy a vagóny) určených pro přeshraniční činnost, jakož i pro udělování jednotných osvědčení o bezpečnosti pro železniční podniky působící v několika členských státech.

C. Sociální harmonizace

[Směrnice 2005/47/ES](#) Rady ze dne 18. července 2005 upravuje pracovní podmínky mobilních pracovníků poskytujících interoperabilní přeshraniční služby v železniční dopravě. Směrnice je založena na dohodě mezi evropskými sociálními partnery v odvětví železnic. Cílem [směrnice 2007/59/ES](#) ze dne 23. října 2007 je dále harmonizovat minimální požadavky v oblasti kvalifikace a certifikace strojvedoucích v EU. Stanovuje, aby každý strojvedoucí byl držitelem licence a osvědčení o harmonizovaném doplňkovém školení. Na tomto základě směrnice předpokládá vzájemné uznávání osvědčení. Od října roku 2011 jsou osvědčení nebo licence vydávány strojvedoucím, kteří zajišťují přeshraniční provoz, kobotáž nebo nákladní dopravu v jiném členském státě, nebo kteří pracují nejméně ve dvou členských státech.

D. Přístup podniků působících v oblasti železniční dopravy k výkonu činnosti

[Směrnice 95/18/ES](#) ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům stanoví, že aby mohl železniční podnik uplatnit svůj nárok na přístup k infrastruktuře všech členských států, musí být držitelem licence. Tuto licenci vydává, jsou-li splněny určité společné podmínky (bezúhonnost, finanční a odborná způsobilost), členský stát, v němž má podnik své sídlo. Tuto směrnici změnila směrnice [2001/13/ES](#) ze dne 26. února 2001, která stanoví (bezpečnostní, technické, hospodářské a finanční) podmínky pro výkon činnosti železničního dopravce, které jsou platné na celém území EU a upravují postup udělování povolení k využívání služeb železniční nákladní dopravy v rámci evropské přeshraniční sítě.

[Směrnice 2012/34/EU](#) ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru potom nahradila a zrušila [směrnice 95/18/ES](#) a [2001/13/ES](#). V jediném textu sdružuje zásady pro rozvoj železnic (zaměřené mimo jiné na odlišení provozování infrastruktury a dopravních služeb), vydávání licencí železničním podnikům a zpoplatňování infrastruktury. Tato směrnice posiluje hospodářskou soutěž



obecně, a to tím, že stanoví větší transparentnost podmínek přístupu na trh, jasné oddělení účetnictví a nezávislost a posilování vnitrostátních regulačních orgánů. Podrobněji určuje podmínky pro přístup k síti, ke službám a k pravidlům v oblasti zpoplatnění.

Čtvrtý železniční balíček byl navržen s cílem dokončit jednotný evropský železniční prostor a zlepšit interoperabilitu. Jeho cílem bylo umožnit hospodářskou soutěž u smluv o veřejných službách na domácím trhu s cílem zlepšit kvalitu a účinnost vnitrostátních služeb osobní železniční dopravy. Dne 14. prosince 2016 byla přijata [směrnice \(EU\) 2016/2370](#) (označovaná též jako „směrnice o správě a řízení“), již se mění směrnice 2012/34/EU, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správa a řízení železniční infrastruktury.

[Směrnice 95/18/ES](#) ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům byla rovněž pozměněna [směrnici 2004/49/ES](#) ze dne 29. dubna 2004, která ukládá povinnost získat osvědčení o bezpečnosti pro přístup k infrastruktuře. [Směrnice 2008/110/ES](#) ze dne 16. prosince 2008, rovněž známá jako tzv. směrnice o bezpečnosti železnic, mění směrnici 2004/49/ES. V rámci čtvrtého železničního balíčku směrnice (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 se zrušuje [směrnice 2008/110/ES](#) o bezpečnosti železnic.

E. Hluk způsobovaný vlaky

[Směrnice 2002/49/ES](#) ze dne 25. června 2002 (směrnice hluku ve vnějším prostředí) o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí je základem pro přijímání opatření EU určených ke snížení emisí hluku působeného železničními vozidly a infrastrukturou. Na základě této směrnice byly v roce 2003 schváleny hlavní směry pro metody výpočtu hluku způsobeného vlaky a v červnu 2006 vstoupily v platnost hraniční hodnoty emisí hluku určené pro vozový park používaný v Unii. V dubnu 2011 byly novým rozhodnutím Komise revidovány specifikace TSI týkající se vozového parku železničního systému. Dne 8. července 2008 zveřejnila Komise sdělení o „opatřeních na snížení hluku ze železniční dopravy zaměřených na stávající vozový park“ ([COM\(2008\)0432](#)), v němž stanoví cíl modernizace všech nákladních vozů a konečný termín jejího uskutečnění – rok 2015. [Směrnice 2012/34/EU](#) rovněž stanoví upravení výše poplatků podle oblastí dotčených hlukem s cílem nabádat železniční společnosti k tomu, aby železniční vozidla vybavily méně hlučnými brzdami (evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS)). Poplatky za infrastrukturu jsou odstupňovány podle hluku a měly by na prvním místě platit pro nákladní vozy, které nedodrží specifikace TSI pro „Kolejová vozidla – hluk“ transevropského konvenčního železničního systému. Jak je uvedeno výše, byla směrnice 2012/34/EU pozměněna čtvrtým železničním balíčkem, a to [směrnici \(EU\) 2016/2370](#) ze dne 14. prosince 2016, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury.

ÚLOHA EVROPSKÉHO PARLAMENTU

V rámci svých legislativních pravomocí Evropský parlament většinu harmonizačních návrhů Komise podpořil, trval však na několika bodech:

1. ve svém [usnesení ze dne 11. března 2008](#) týkajících se politiky udržitelné dopravy Evropský parlament důrazně podpořil zavedení systému zabezpečení,



řízení a signalizace ERTMS/ETCS s cílem odstranit technické překážky a vyzval k zapojení se do budování jednotného evropského železničního prostoru;

2. ve svém [usnesení ze dne 11. března 2009](#) o dopravě šetrnější k životnímu prostředí a internalizaci externích nákladů Parlament vyzval Komisi, aby co nejdříve učinila kroky k předložení konkrétních návrhů pro všechny druhy dopravy. Požádal rovněž Komisi, aby předložila souhrnný návrh pro výpočet a rozdělení vnějších nákladů včetně posouzení dopadu na základě komplexního modelu. Parlament poté Komisi vyzval, aby předložila návrh směrnice o výběru poplatků – upravených v závislosti na hladině hluku – za lokomotivy a vagóny, která by podnítila železniční podniky, aby svůj vozový park bezodkladně odhlučnily;
3. ve svém [usnesení ze dne 9. září 2015](#) nazvaném „Provádění [bílé knihy z roku 2011 o dopravě](#): hodnocení a cesta k udržitelné mobilitě“ Parlament požadoval v souvislosti se železniční dopravou rychlé přijetí čtvrtého železničního balíčku. Cílem je zajistit vyvážené otevření domácího trhu osobní železniční dopravy, nezávislost provozovatelů infrastruktury, soutěžní zadávací řízení v případě uzavírání smluv o veřejných službách, co nejvyšší úroveň bezpečnosti a interoperability železnic a dostatečné lidské a finanční zdroje pro Evropskou agenturu pro železnice jako jednotného kontaktního místa pro povolování vozidel a osvědčení o bezpečnosti.

Výbor TRAN přezkoumal návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě v přepracovaném znění ([COM\(2017\)0548](#)). Evropský parlament přijal v listopadu 2018 usnesení týkající se uvedeného návrhu. V říjnu 2019 bylo v plénu oznámeno rozhodnutí výboru TRAN vstoupit do interinstitucionálního jednání ([2017/0237\(COD\)](#)).

Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER
02/2020

