

EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

Dokument ze zasedání

KONEČNÉ ZNĚNÍ
A6-0219/2007

8. 6. 2007

ZPRÁVA

o provádění prvního železničního balíčku
(2006/2213(INI))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Michael Cramer

OBSAH

	Strana
NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	3
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	10
POSTUP	18

NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o provádění prvního železničního balíčku (2006/2213(INI))

Evropský parlament,

- s ohledem na zprávu Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů o provádění prvního železničního balíčku (KOM(2006)0189) a na doprovodný pracovní dokument útvarů Komise (SEK(2006)0530),
 - s ohledem na směrnici 2001/12/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství¹,
 - s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům²,
 - s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti³,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 15. června 2006 o zavedení evropského systému železniční signalizace ERTMS/ETCS⁴
 - s ohledem na článek 45 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A6-0219/2007),
- A. vzhledem k tomu, že by první železniční balíček měl znovu oživit odvětví tím, že bude prvním krokem směřujícím k vytvoření evropského integrovaného železničního prostoru a urychlí modální přesun nákladní dopravy ze silnic na železnici,
- B. vzhledem k tomu, že Parlament v prvním čtení ke třetímu železničnímu balíčku požádal Komisi, aby předložila zprávy k dopadu prvního a druhého železničního balíčku,
- C. vzhledem k tomu, že v EU odvětví dopravy odpovídá za 15 až 30 % všech emisí CO₂, musí být zintenzívněn přesun dopravy ze silnice na železnici a vnitrozemské vodní cesty, jež mají na klima méně negativní dopad,
- D. vzhledem k tomu, že vývoj směrem k modálnímu přesunu a optimalizaci intermodálních řetězců dosud probíhal neuspokojivě a první železniční balíček ještě nepřinesl požadované výsledky,

¹ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1.

² Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 26.

³ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29.

⁴ Přijaté texty tohoto dne, P6_TA(2006)0275.

- E. vzhledem k tomu, že rámcové podmínky pro hospodářskou soutěž a spolupráci mezi železnicí, silnicí, leteckou a námořní dopravou mají nevyhnutelně dopad na služby každého dopravce, a proto musí otázka spravedlivé hospodářské soutěže mezi těmito dopravci stát na počátku každé diskuse o účinnosti a stupni hospodářské soutěže u každého jednotlivého dopravce,
- F. vzhledem k tomu, že je upřednostňována silniční doprava škodlivá pro životní prostředí, protože systémy pro výběr mýtného s pevně stanovenou horní hranicí na celém území EU jsou zaváděny pouze na základě dobrovolnosti, většinou pouze na dálnicích a jen pro nákladní automobily, aniž by byla uplatňována internalizace externích nákladů,
- G. vzhledem k tomu, že mýtné přineslo pozoruhodné úspěchy při přesunu dopravy ze silnice na železnici, např. ve Švýcarsku, a je velmi zajímavým příkladem pro dopravní politiku EU zejména proto, že díky zvýšené účinnosti silniční nákladní dopravy vzrostly náklady pro spotřebitele o pouhých 0,5 %,
- H. vzhledem k tomu, že EU podepsala dohodu se Švýcarskem a dopravní protokoly Alpské úmluvy, a tím stanovila jako budoucí dopravní politiku EU zesílený přesun nákladní dopravy přes Alpy na železnici,
- I. vzhledem k tomu, že existují velmi rozdílné zkušenosti ohledně stupně otevření trhu a počtu podniků, které vstoupily na trh uvnitř Evropy i mimo ni, v menších a velkých, nových a starých členských státech; že se hospodářská soutěž tam, kde byla zavedena, osvědčila, a menší železniční podniky často úspěšně vyplňují prostor, který velké podniky považovaly za nerentabilní,
- J. vzhledem k tomu, že rozšíření z 15 na nejprve 25 a nyní 27 členských států vedlo k tomu, že v EU jsou nyní státy, jejichž struktury v železničním odvětví se od struktur ve „starých“ členských státech někdy značně liší, což pro železniční odvětví znamená různé příležitosti a rizika; že rozšíření EU a sousedská politika EU staví před železniční politiku nové výzvy, pokud jde o její přiměřenou diferenciaci,
- K. vzhledem k tomu, že v některých nových členských státech, zejména pobaltských státech, tvoří nákladní doprava do třetích zemí a z těchto zemí téměř polovinu celkového obrátu; že liberalizaci v železničním odvětví brání rozdílné právní rámce států EU, jež spolu sousedí, a nedostatek aktivního dialogu mezi EU a těmito státy; v důsledku toho mají tradiční železniční podniky dominantní postavení při spolupráci se železničními podniky ze třetích zemí,
- L. vzhledem k tomu, že otevření sítí je jedním z faktorů, které vedly ke zvýšení železniční nákladní dopravy např. ve Spojeném království o 60 %, v Nizozemsku o 42,5 %, v Polsku o více než 30 % a v Německu o 25 %, zatímco např. Francie, kde státní železnice až dosud prakticky nebyla vystavena žádné hospodářské soutěži, ztratila 28 %; vzhledem k tomu, že tato skutečnost má rovněž dopad na pracovní místa, kvalitu nabízené služby a v neposlední řadě také na klima, neboť zboží nepřepřevávané po železnici je přepravováno po silnici,
- M. vzhledem k tomu, že to především souvisí se skutečností, že např. v německé železniční síti, jež výrazně předstihla plánovaný termín otevření trhu pro hospodářskou soutěž, je

povoleno 274 provozovatelů železniční nákladní dopravy, v Polsku 60, zatímco ve Francii, kde byly termíny pro otevření trhu striktně dodrženy, pouze pět, nemluvě o ostatních zemích, jako jsou Finsko nebo Slovinsko, kde státní monopol ještě nezná žádnou hospodářskou soutěž,

- N. vzhledem k tomu, že spravedlivé a průhledné zpoplatnění železniční infrastruktury je nepominutelným předpokladem každé hospodářské soutěže v tomto odvětví; vzhledem k tomu že směrnice 2001/14/ES sice stanoví zásadu mezních nákladů k základu zpoplatnění, ale ponechává při výběru poplatků z komunikací značnou volnost, což vede k velmi rozdílným systémům zpoplatnění ve členských státech; vzhledem k tomu že se rozdílně vysoké investice členských států do železnice odrážejí v rozdílech ve zpoplatnění ze strany provozovatele infrastruktury,
- O. vzhledem k tomu, že dosavadní zkušenosti a současný stav intenzity hospodářské soutěže ukazují, že železniční systém funguje, i když jsou síť a provoz zpravidla odděleny,
- P. vzhledem k tomu, že jednovozová doprava je s podílem přes 50 % důležitou součástí evropské železniční nákladní dopravy, na kterou je odkázáno mnoho zákazníků železničních společností,
- Q. vzhledem k tomu, že dostupné statistiky o železničních nehodách mají sice ještě mezery, ale vykazují pozitivní vývoj bezpečnosti železnic také po otevření trhu s nákladní dopravou: členské státy, které trh otevřely nejrozhodněji, nevykazují žádné snížení bezpečnosti; vzhledem k tomu že získání osvědčení o bezpečnosti v praxi je v praxi příliš ztěžováno kvůli problémům s jeho uplatněním, neprůhlednosti a organizačně-správními překážkami,

Podmínky pro intermodální hospodářskou soutěž

1. připomíná, že cíl znovuoživení železniční dopravy na pozadí objemu dopravy, zvyšujících se emisí a omezených zdrojů energie a tisíců obětí dopravních nehod, je jádrem dopravní politiky EU a vyzývá Komisi, aby k této skutečnosti přihlédla také při provádění prvního železničního balíčku;
2. je toho názoru, že směrnice „Eurovignette 2“ je prvním krokem směrem ke spravedlivé intermodální hospodářské soutěži: spravedlivá hospodářská soutěž není možná, pokud se na všech železničních tratích a pro všechny vlaky povinně v celé EU vybírají poplatky, avšak silniční mýtné má stanovenou horní hranici, je vybíráno v EU pouze na dobrovolném základě, bez internalizace externích nákladů, většinou pouze na dálnicích a pouze u nákladních automobilů; proto vyzývá Komisi, aby předložila do roku 2008 směrnici (viz čl. 1 odst. 9 směrnice 2006/38/ES), v níž bude „Eurovignette“ přizpůsobena systému sazeb podle trasy, přičemž bude povinně předepsáno mýtné na všech silnicích EU pro všechna nákladní vozidla nad 3,5 t, a to tak, aby nebylo možné se mu vyhnout, a externí náklady budou internalizovány;
3. vyzývá Komisi, aby převedla zásady dopravních protokolů dohody se Švýcarskem a Alpskou úmluvu do odpovídajících opatření pro přesun nákladní dopravy vedoucí přes Alpy;

4. domnívá se, že velmi dlouhá nákladní vozidla (tzv. megakamiony) dále podkopávají postavení železnice v hospodářské soutěži, obává se, že celoevropské povolení megakamionů by jednovozovou nákladní dopravu i kombinovanou dopravu zničilo, a toto povolení tudíž odmítá;
5. bere na vědomí, že hospodářská soutěž železnice s leteckou dopravou je narušena; domnívá se, že je naléhavě nutné zařadit uvalení daně na kerosin a DPH na mezinárodní letenky na program jednání jak na mezinárodní úrovni, tak na úrovni EU;
6. považuje za neslučitelné s cílem evropské dopravní politiky, pokud členské státy zpoplatňují železniční nákladní dopravu vysokými sazbami za trasu, zároveň však nevybírají žádné mýtné za nákladní automobily na silnici;
7. zdůrazňuje, že nedostatečná interoperabilita sítí je stále hlavní překážkou vytvoření integrovaného evropského železničního prostoru, a vítá rozhodnutí Komise navrhnout v tomto ohledu novou iniciativu; domnívá se, že liberalizace by měla jít ruku v ruce s pokrokem v interoperabilitě, a lituje, že tyto dva procesy probíhají zcela rozdílným tempem; poukazuje na to, že otevření sítí hospodářské soutěži přinese ovoce pouze tehdy, bude-li existovat skutečně integrovaná transevropská síť; vyzývá k tomu, aby byla tato otázka v budoucnu považována za přednostní;
8. vyzývá Komisi, aby modernizovala a rozvíjela intermodální infrastrukturu, především tam, kde se stýká s přístavní infrastrukturou;

Podmínky pro intramodální hospodářskou soutěž

9. zdůrazňuje, že interoperabilita v železniční dopravě musí být dále zlepšena, aby se zvýšila konkurenceschopnost železnice, požaduje v této souvislosti rychlé a kompletní vybavení šesti koridorů, na kterých se EU s koordinátorem Karlem Vinckem shodla s železničními podniky a členskými státy, ERTMS (A: Rotterdam–Janov, B: Neapol–Berlín–Stockholm, C: Antverpy–Basilej/Lyon, D: Sevilla–Lyon–Turín–Terst–Lublaň), E: Drážďany–Praha–Brno–Viedeň–Budapešť, F: Duisburg–Berlín–Varšava);
10. naléhavě žádá Komisi, aby rozšířila pozitivní příklad státních podpor pro kolejová vozidla, jak to bylo umožněno při instalaci/zlepšení vybavení ERTMS ve vlacích, na snížení hlučnosti nákladních vozů, neboť to umožní docílit úspor při investicích do infrastruktury;
11. uznává, že rozhodnutí o upřednostňování železniční osobní dopravy na úkor železniční nákladní dopravy prostřednictvím extrémně vysokých sazeb za trasu je faktorem, který negativně ovlivňuje konkurenceschopnost železniční nákladní dopravy; poukazuje na to, že toto chování železničních podniků bezprostředně vyplývá z nedostatečné finanční podpory členských států podnikům; vyzývá proto Komisi, aby podnikla všechny právní kroky k zamezení této praxi;
12. vyzývá Komisi, aby předcházela takové praxi podpor, podle níž v oblasti dopravy plyne podpora EU do členských států, které ji takřka výlučně používají k financování své silniční sítě a zanedbávají síť železniční; při spolufinancování musí jít alespoň 40 % prostředků ve prospěch železnice;

13. bere na vědomí, že tři pobaltské státy EU provedly právní předpisy EU a liberalizují své trhy, což není případ sousedního Ruska. Tato zvláštní situace měla být ve zprávě *Evropské Komise zmíněna*;
14. podporuje Komisi v její snaze o další posilování o transevropské síť železniční nákladní dopravy a očekává, že budou upřednostňovány především projekty transevropské sítě;
15. žádá Komisi, aby navrhla doporučení pro udržitelnou reformu finanční struktury železnic (viz článek 9 směrnice 91/440/EHS);
16. žádá Komisi, aby vytvořila plán na podporu obnovy kolejového napojení průmyslových podniků na síť železniční nákladní dopravy a pro zajištění toho, aby dále nebyla ničena existující napojení;
17. vyzývá Komisi, aby prověřila možnost zavedení větší transparentnosti a předvídatelnosti cen tras stanovením zásady minimální harmonizace cen v mezinárodních koridorech, které jsou předmětem investic železničních podniků, jejichž cílem je zlepšení interoperability;

Úprava oddělení sítě a provozu

18. považuje oddělení železniční infrastruktury a provozu vzhledem k ústřední úloze provozovatele infrastruktury pro odvětví za klíčovou otázkou železniční politiky a v této souvislosti považuje za naprosto nutné vytvoření nezávislého a transparentního „regulačního orgánu“, který musí být odpovídajícím způsobem financován
19. domnívá se, že jak model oddělení sítě, tak model její integrace jsou v souladu s právními předpisy Společenství, pokud je podle směrnice 2001/14/ES zaručena nezávislost podstatných funkcí; domnívá se, že to ještě není dostatečně zajištěno, jak ukazují četné žaloby podniků, které vstupují na trh a konkurují zavedeným státním železničním podnikům; jejich stížnosti se týkají, popř. se týkaly, např. toho,
 - že přístup k síti nebo výhodná trasa nemohla být přidělena, neboť již byla zadána dráze, která patří k dominantnímu koncernu ,
 - že jejich přání nemohla být uspokojena, neboť předtím byly vybudovány výhybky nebo demontovány koleje pro předjíždění,
 - že bylo bezdůvodně nařízeno rychlostní omezení, aby byla podkopána jistota přípojů konkurentů,
 - že nemohly být zakoupeny použité lokomotivy, protože byly sešrotovány popř. bylo potenciálním kupcům v jejich získání bráněno státními železničními podniky,
 - že po odkoupení bývalého státního železničního podniku byly sazby za trasu drasticky zvýšeny,
 - že byly sazby za trasu zvýšeny v tak krátké době, že již nemohly být započítány do tvorby cen, zatímco železniční podnik dominantního koncernu byl informován dříve,

- že není bráněno křížovému subvencování uvnitř dominantních koncernů, protože části jimi zaplacených sazeb za trasu byly odvedeny do koncernové sítě holdingu, místo toho, aby plynuly ve prospěch infrastruktury, což nejen zlepšilo jejich výsledky, ale také umožnilo výhodněji nabízet na trhu,
 - že nestátní podniky často platí vyšší ceny za energii než dceřinné společnosti koncernu, i když jsou dodávky energie integrované do holdingu, což představuje narušení hospodářské soutěže, které je podle rozsudku regionálního soudu ve Frankfurtu nad Mohanem dokonce přípustné,
 - že zvláště u lokomotiv je povolení v jednotlivých státech odlišně upravené a každý členský stát požaduje vlastní povolení pro svou síť, což není pouze zdouhavé, ale je to také spojeno s odrazujícími náklady,
20. konstatuje, že vstup nových poskytovatelů jednotnovozové dopravy na trh závisí na účinných pracích seřaďovacích nádraží; považuje za nezbytné, aby byla seřaďovací nádraží provozována nestranně, a byl tak zajištěn nediskriminační rozvoj všech podniků a vyzývá Komisi, aby se zaměřila na přiměřené pozměnění práva EU;
21. vyzývá Komisi, aby změnila železniční systémy, které jsou omezené hranicemi států, takže každý železniční podnik, který splní nezbytné právní a technické předpoklady v jednom členském státě, získá povolení k dopravě v celé evropské síti (vzájemné uznávání), čímž je podporována nejen transevropská, ale také přeshraniční regionální doprava; omezí se tak rovněž výhody silniční a letadlové dopravy, kde již tento stav existuje po dlouhou dobu;
22. vyzývá Komisi, aby neprodleně zahájila právní kroky proti těm členským státům, které nezavedly první a/nebo druhý železniční balíček do stanoveného data;
23. bere na vědomí, že naprosto prioritní musí být provedení prvního železničního balíčku, včetně kritérií testování určených Komisí v přílohách k její zprávě o provádění prvního železničního balíčku;
24. podíl železnic na trhu s nákladní dopravou se v 25 zemích EU od roku 2001 stabilizoval a nejlepší výkon, nehledě na pobaltské státy, které těží ze své velmi specifické zeměpisné polohy a druhu dopravovaného zboží, lze zaznamenat v těch členských státech, jež jako první zahájily reformu svého železničního odvětví ještě před vydáním směrnice Společenství a otevřením trhu;
25. bere na vědomí, že snižování kapacit na železnicích v Evropě má negativní vliv na provoz železnic ve vztahu k jiným druhům dopravy; vyzývá Komisi, aby nejpozději do konce roku 2007 přezkoumala dopady článků 22, 25 a 26 směrnice 2001/14/ES s ohledem na analýzu kapacit a plán posílení kapacit, který je zde předepsán v případě přetížení infrastruktury;
26. rozvoj hospodářské soutěže odvětví prostřednictvím otevření trhu znamená dnes podporování dalších investic, a tím zajišťování růstu a zaměstnanosti, na které je

zaměřena lisabonská strategie. Navíc Společenství přispívá k rozvoji dopravy šetrné k životnímu prostředí, čímž jednoznačně signalizuje, že se rozhodlo pro rozvoj udržitelné dopravy.

27. zdůrazňuje význam nezávislosti železničních podniků, jak je uvedena mimo jiné v článku 5 směrnice 91/440/EHS, pokud jde o technické, organizační a finanční otázky, a všímá si kladných dopadů takové nezávislosti na železnici jako dopravní prostředek;
28. podtrhuje význam evropského sociálního dialogu s cílem zamezit tomu, aby proces liberalizace otevřel cestu pro sociální dumping;
29. pověřuje svého předsedu, aby toto usnesení předal Radě a Komisi.

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Prvním železničním balíčkem měly být položeny základy pro modální přesun nákladní dopravy ze silnice na železnici. Státní monopoly měly být vystaveny hospodářské soutěži, sítě otevřeny a podstoupeny modernizaci po desetiletí zanedbávané železniční sítě v Evropě. Navíc byl přesun ze silnice na železnici nutný také z bezpečnostních, ekologických a ekonomických důvodů, pokud se Evropa nechce udusit v dopravních zácpách a výfukových plynech a pokud chce drasticky snížit obrovské množství dopravních nehod.

Vzhledem k alarmujícím předpovědím ekonomů Světové banky Nikolase Sterna jsou na hrozby změny klimatu více než kdy jindy upřeny zraky veřejnosti. Přitom je stále jasnější, že beze změny v dopravní politice nelze globální oteplování zastavit.

Někdy je problém jednoduše viditelný na příkladu balení jogurtu: než se dostane do regálu v supermarketu, má za sebou skoro deset tisíc kilometrů po našich silnicích, a tento jahodový jogurt stojí přes svou dlouhou cestu pouze čtyřicet centů. Doprava je sice drahá pro životní prostředí a tudíž pro veřejnost – na silnici a ve vzduchu – není však žádným nákladovým faktorem pro podniky. Výsledkem je stále rostoucí dopravní odvětví. Těžkotónážní doprava na německých silnicích se od osmdesátých let ztrojnásobila. Mezi lety 1993 a 2000 stoupl počet cestujících letadlem v Evropské unii o přibližně 10 % za rok.

Tento nárůst je také důvodem, proč se produkce emisí CO₂, jež mají pro klima ničivé účinky, nesnížila, nýbrž mezi lety 2000 a 2004 stoupla o dobré procento ročně. Emise této znečišťující látky se zvýšily od roku 1990 o téměř 25 %. V letecké dopravě se dokonce zdvojnásobily. V EU mobilita způsobuje takřka 30 % emisí CO₂.

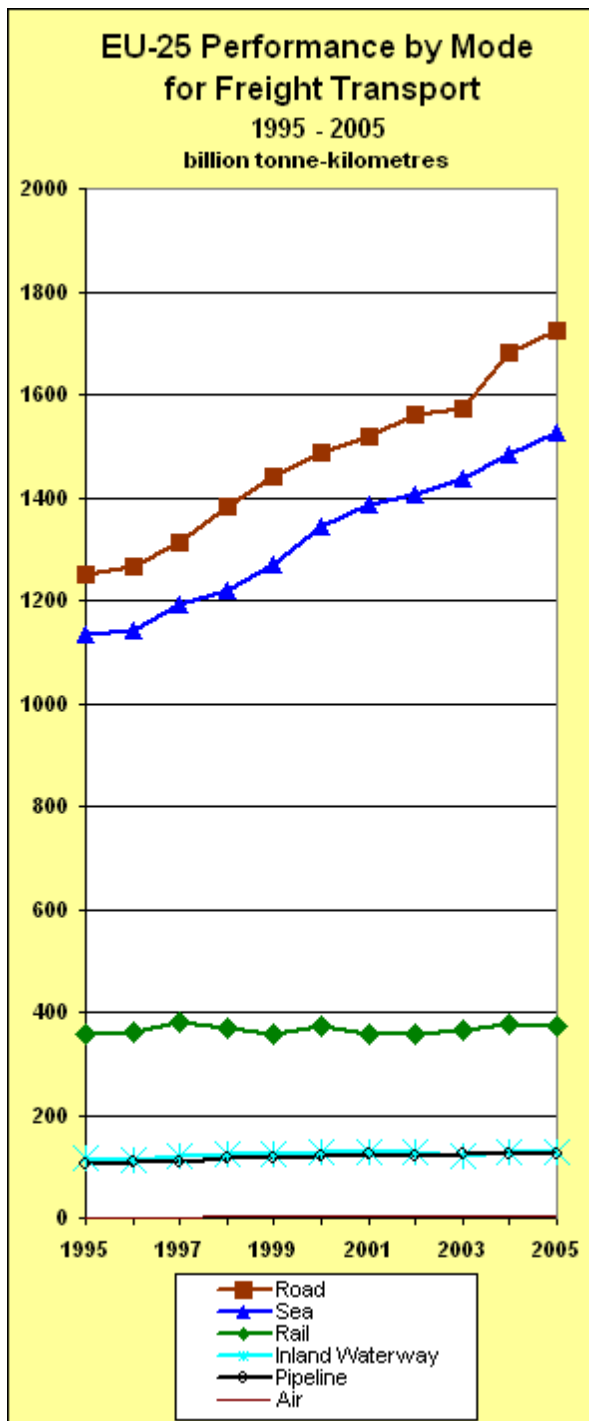
Jedním z důvodů tohoto stavu je skutečnost, že otevření železničních sítí pro nákladní dopravu nepřineslo zamýšlený účinek. To sice také závisí na podobě železničního odvětví, je to však v první řadě výsledkem nespravedlivé hospodářské soutěže různých způsobů dopravy na úkor železnice, jež je šetrná k životnímu prostředí. .

K vývoji podílů dopravců podává Komise následující výhled:

http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/2006_3167_brochure_en.pdf

(zdroj: Evropa v pohybu – přezkum bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období, s. 36)

Vývoj rozdělení přepravy 1995–2005 v oblasti nákladní dopravy ukazuje následující tabulka Komise:



EU-25 výkon podle druhů pro nákladní dopravu

1995–2005
v miliardách tunkilometrů

Silniční doprava
Námořní doprava
Železniční doprava
Vnitrozemské vodní cesty
Potrubí
Letecká doprava

Zdroj: ENERGETIKA & DOPRAVA V ČÍSLECH 2006
Část 3 : Doprava
GR pro energetiku a dopravu Evropské komise
ve spolupráci s Eurostatem

Pro železniční odvětví v Evropě je povinně předepsáno, že se musí na všech železničních cestách pro všechny vlaky vybírat poplatky ve formě cen za trasu. U nejostřejšího a nejvíce emise vypouštějícího konkurenta, silnice, se však mýtné většinou vybírá pouze na dálnici a obvykle pouze u nákladních automobilů od 12 tun. Jeho výše je omezená, externí náklady nesmí být v současnosti internalizovány a výběr mýtného je dobrovolný.

K tomu, aby zvýhodnění neekologické nákladní automobilové dopravy nebylo dále podporováno, musí být bezpodmínečně zabráněno tzv. megakamionům pro celkovou hmotnost 60 t. Povolení megakamionů v celé EU by zcela zničilo jednovozovou nákladní dopravu po železnici – tj. 50 % celkové železniční nákladní dopravy.

Některé členské státy EU nedávají žádné, nebo pouze velmi malé státní finanční příspěvky železničním podnikům, které se zase cítí být nuceny požadovat vysoké ceny za trasu za nákladní dopravu, aby mohly financovat osobní dopravu. Vzhledem k tomu, že tyto státy současně na silnici nevybírají žádné mýtné, je tato politika takřka totálním útokem na železniční nákladní dopravu. Tato praxe je Komisi známa, považuje ji za protiprávní, domnívá se však, že není s to ji změnit.

Zároveň však plynou peníze EU do takových států, které jimi téměř bez výjimky financují silniční výstavbu a železniční síť nechávají chátrat. Zvláště v nových členských státech je pokles železničního odvětví alarmující.

Naproti tomu ve Švýcarsku se rozdělení dopravy podařilo. Existuje tam zákaz jízdy nákladních automobilů o víkendu a v noci. Mýtné pro nákladní automobily je čtyřikrát vyšší než v Německu a platí na všech silnicích a pro všechny nákladní automobily nad 3,5 tuny. Příjmy z mýtného jsou investovány do modernizace železničních cest a zároveň bylo nařízeno zastavení výstavby všech dálnic vedoucích přes Alpy. Daň z nákladní dopravy, která byla zavedena v roce 2001, měla za následek, že přeprava minerálních olejů byla opět přesunuta ze silnice na železnici. Před zavedením mýtného probíhala tato ze 70 % na silnici, dnes ze 70 % na kolejích. Ve Švýcarsku nedošlo ani k objíždění dálnic spolkovými silnicemi, ani k přesunu dopravy z velkých nákladních automobilů na malé. A náklady spotřebitele vzrostly přesto pouze o 0,5 %.

Diskriminační je také hospodářská soutěž s leteckou dopravou. Osvobození kerosenu od daně, které bylo zavedeno před více než půlstoletím za účelem prvotního financování letecké dopravy, která byla na počátku, dovoluje dnes leteckým společnostem přepravovat jejich zákazníky mezi metropolemi za „taxi-cenu“.

Ne všechny země zvýhodňují pro klima škodlivou leteckou dopravu. Například Nizozemsko daní kerosen pro – nutno dodat málo početné – vnitrostátní lety, právě tak jako USA a Japonsko. S daní na všechny lety v rámci EU je ročně získáváno 14 mld. EUR, čímž by bylo možno získat peníze potřebné pro modernizaci železničních cest v Evropě. Spoje např. mezi starými a novými členskými státy nedosáhnou totiž v 21. století mnohdy ani tempa parní lokomotivy, někdy jsou dokonce dvakrát pomalejší.

I při dani z kerosenu by byly náklady pro spotřebitele – 2 EUR na 100 kilometrů – přijatelné, zejména ve srovnání s miliardovými náklady, které vzniknou při nečinnosti nebržděnou

změnou klimatu. Do listopadu 2010 je také letecká doprava osvobozena od obchodování s emisemi, zatímco železnice je prostřednictvím cen elektrické energie zahrnuta.

Také lodní doprava je extrémně zvýhodněna, ačkoli vzhledem k povodním, nedostatku vody nebo zalednění není často k dispozici – na Labi to byl za posledních 30 let případ 200 až 300 dnů v roce. Lodní doprava je jedním z největších producentů CO₂, neboť spaluje „nejšpinavější“ palivo, těžký olej. Vnitrostátní lodní doprava v Evropě je osvobozena od obchodu s emisemi a také od daně z minerálních olejů, používání řek je zdarma. Ceny za trasu nebo mýtné v lodní dopravě neexistují.

Nezávisle na tom bylo správné a nezbytné změnit železniční systémy omezené hranicemi států, otevřít sítě a zavést jednotnou nebo alespoň interoperabilní evropskou železniční síť.

Formální oddělení železniční infrastruktury a železničního provozu je zatím ve všech státech EU provedeno. Jiná otázka je, zda tím v jednotlivých případech neproběhlo pouze formální a nikoli skutečné oddělení. Pouze skutečným oddělením může však být nastolena spravedlivá hospodářská soutěž a znemožněna jakákoli diskriminace třetích drah.

Jedinou zárukou je jasné rozdělení sítě od dráhy do dvou na sobě zcela nezávislých institucí. Tento stav existuje v čisté formě ve Spojeném království, Švédsku, Dánsku a Nizozemsku. Pokud se síť a provoz nacházejí v různých rukách, ale pod jednou střechou (holding), pak je potenciál pro diskriminaci obrovský. Záleží sice také na orgánech dohledu a regulátorech, zda a do jaké míry bude či nebude tento potenciál využit. Správný také zůstává výrok Hartmuta Mehdorna, šéfa Deutsche Bahn AG: „Ten, kdo ovládá síť, je pánem obchodu“. Mimoto je jednoznačné a přísné oddělení sítě a přepravy účinnější, než jakékoli jiné formy, které musí být neustále kontrolovány.

Vzhledem k tomu, že účinné oddělení sítě a provozu mnohde neexistuje, není divu, že si mnoho železničních podniků, které jsou v hospodářské soutěži se státními podniky, stěžuje na nerovné zacházení a omezení; mimo jiné v souvislosti s přístupem k trasám a cenami za trasu, pořizování ojetých lokomotiv a vagonů, křížové subvencování uvnitř koncernů a povolování lokomotiv a vagonů.

To vede k nutnosti zakotvit jasné oddělení infrastruktury a provozu přepravních podniků ve směrnici EU. Skutečné oddělení sítě a provozu musí v každém případě zajistit, aby všechna místa a zařízení služeb, která jsou uvedena ve směrnici 2001/14 příloze II, byla přidělena provozovateli sítě, aby je tento mohl bez diskriminace zpřístupnit všem podnikům v železniční dopravě.

Jednovozová doprava představuje stále daleko víc než 50 % evropské železniční nákladní dopravy. Pokud by dráhy měly tuto dopravu zastavit, ohrozily by svou existenci. Řada odvětví evropského průmyslu, jako např. ocelářský, papírenský, chemický průmysl a průmysl minerálních olejů a částečně automobilový průmysl, jsou odkázané na železniční jednovozovou dopravu, kterou nelze nahradit jinými dopravci. Záleží tedy na tom, aby tato částečná oblast byla uzpůsobena více hospodářsky.

Toho se nejlépe dosáhne tím, že také zde budou vytvořeny podmínky pro intramodální hospodářskou soutěž. V první řadě k tomu musí být seřadovací nádraží otevřena nejen

formálně, jak to stanoví evropské právo. Musí být také doplněním směrnice zajištěno, aby byla seřadovací nádraží provozována nestranně, aby tedy byl seřadovací postup a všechny vedlejší výkony provedeny nestranně provozovatelem infrastruktury každé dráze a nejen členům koncernu.

Ve Spojeném království a Estonsku byla nedávno infrastruktura privatizována. Tento omyl musel být později napraven a infrastruktura s velkými ztrátami zpět převedena na stát. Z této zkušenosti musí pro budoucnost platit zásada: Infrastruktura musí zůstat ve veřejných rukách!

Ke zlepšení situace hospodářské soutěže železnice musí být také posílena a urychleně provedena interoperabilita v železničním systému. K tomu patří co nejrychlejší vybavení šesti koridorů pro nákladní dopravu evropským bezpečnostním a signálním systémem ERMTS, rozšíření také na sousední cesty, až budou modernizovány, a systematické vybavení lokomotiv, které budou v EU nově povoleny.

I když není organizace trhu železničního odvětví věci hlavní, může tak přece být zjištěno, že se zavedení soutěže na evropské železnici osvědčilo. Ve členských státech, které nebránily rozvoji intramodální hospodářské soutěže v železniční nákladní dopravě, nýbrž tento podpořily, se tržní podíl železnice zvýšil. Nejlepším příkladem je Spojené království s nárůstem železniční nákladní dopravy od reformy o 60 %. Opačným případem je situace např. ve Francii, kde státní dráha v nákladní dopravě prakticky ještě není vystavena žádné hospodářské soutěži. Trvale ztrácí přepravní objemy a tržní podíly.

Často převzaly malé železniční podniky přepravu na cestách, které zavedené státní podniky prohlásily za nerentabilní a jejichž provoz zastavily.

Ačkoli jsou sítě otevřené od 1. ledna 2006 pro přeshraniční a od 1. ledna 2007 pro veškerou nákladní dopravu, jezdí na německé železnici 275 podniků železniční nákladní dopravy, zatímco ve Francii pouze pět.

Také v menších členských státech se hospodářská soutěž projevila pozitivně. V Nizozemsku jezdí dnes deset železničních podniků, čímž nákladní doprava po železnici vzrostla mezi lety 1999 a 2006 o 42,5 %. V Německu činilo zvýšení ve stejném období 25 %, zatímco ve Francii, kde byla státní síť izolována, aby byl chráněn státní podnik a zaměstnanci, byl zaznamenán pokles o 28 %. To má také dopad na pracovní místa a kvalitu. V neposlední řadě také na klima, neboť ztracené zboží je nyní přepravováno po silnici!

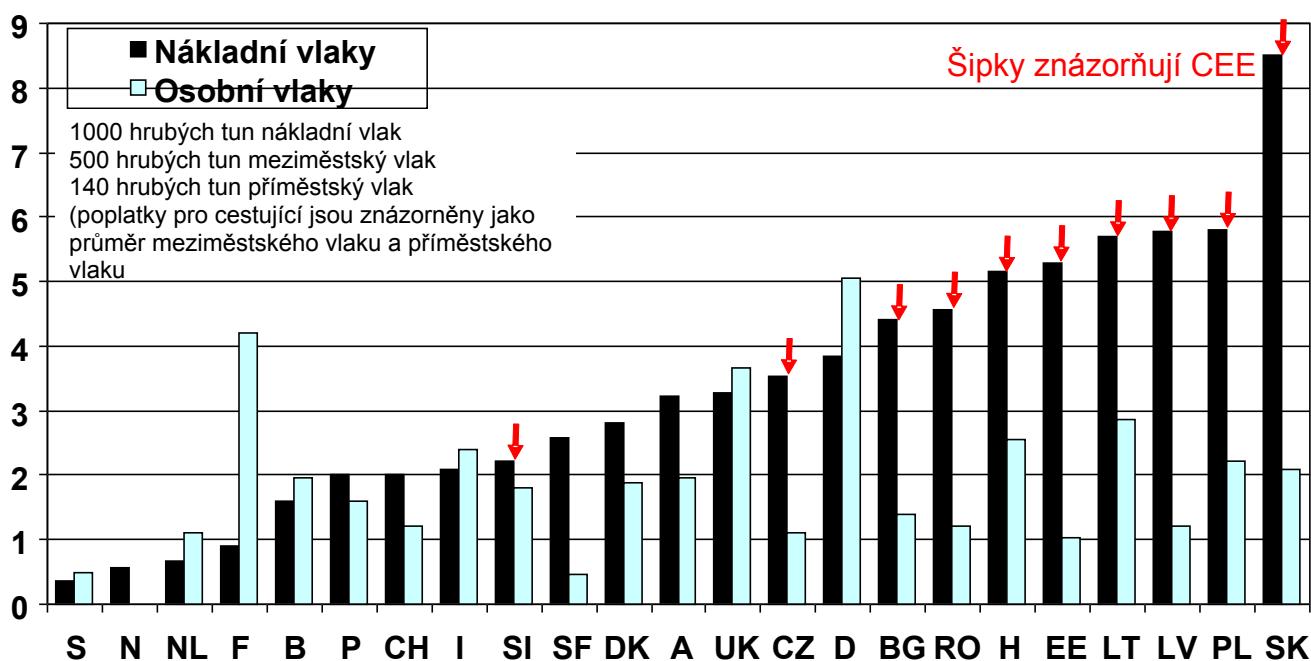
Vzhledem k těmto zjištěním je šokující, jak váhavě mnohé státy prováděly první železniční balíček.

Následuje tabulka 1 a tabulka 2

Přístup k železniční infrastruktuře

Země	Počet železničních podniků v síti (aktivní licence)	Počet železničních podniků pro nákladní dopravu v síti (aktivní licence)	Oprávnění žadatelé (existují, pokud ano, o koho se jedná?)
Rakousko	15	5	V Rakousku v současné době nejsou žádní oprávnění žadatelé.
Belgie	4	4	V Belgii v současné době nejsou žádní oprávnění žadatelé.
Česká republika	19	13	V České republice v současné době nejsou žádní oprávnění žadatelé.
Dánsko	15	8	V Dánsku v současné době nejsou žádní oprávnění žadatelé. Dánské právní předpisy pro železniční dopravu však stanoví, že oprávnění žadatelé musí žádat o licenci v případě, že chtějí provozovat místní nebo mezinárodní osobní nebo nákladní dopravu v Dánsku.
Estonsko	23	20	Ve specifických případech u místní dopravy a vlastníků kolejových vozidel ministerstvo dopravy.
Finsko	1	1	Ve Finsku v současné době nejsou žádní oprávnění žadatelé.
Francie	7	7	Ve Francii v současné době nejsou žádní oprávnění žadatelé.
Německo	352	274	Orgány regionální správy, přepravci, spediční společnosti pro kombinovanou dopravu
Itálie	40		Vlakové trasy: železniční podnik; kapacity: každé soukromé nebo veřejné sdružení
Lotyšsko	9	4	V Lotyšsku v současné době nejsou žádní oprávnění žadatelé.
Litva	8	7	V Litvě v současné době nejsou žádní oprávnění žadatelé. Žadatelé mohou být pouze železniční podniky nebo mezinárodní železniční koncerny.
Nizozemsko	24	10 (Railion má na trhu 70% podíl)	V Nizozemsku jsou dva typy oprávněných žadatelů: 1. veřejné subjekty, které mají právo provozovat veřejnou železniční dopravu (příklad několika provincií v Nizozemsku); veřejné subjekty, i když mají ve své roli oprávněného žadatele právo požadovat kapacitu / vlakové trasy, většinou o to požádají příslušného provozovatele železnic. 2. přepravci – některé velké přepravní společnosti mohou v budoucnu vystupovat jako oprávnění žadatelé. Doposud tak neučinily. ProRail do jisté míry potřebuje, aby tito přepravci změnili své chování a zabránili dvojí nebo dokonce trojí žádosti o poskytnutí kapacit u téže smlouvy o přepravě uzavírané mezi přepravcem a železniční společností.
Norsko	10	5	V Norsku v současné době nejsou žádní oprávnění žadatelé.
Polsko	60	46	

Portugalsko	2	1	Žadatelé mohou být podle nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 jak „železniční společnosti s licenci nebo mezinárodní koncern železničních společností a ostatní subjekty nebo společnosti, které působí jako veřejná služba nebo mají komerční zájem na zakoupení kapacit infrastruktury pro provozování železničních služeb včetně orgánů veřejné správy, tak přepravci, spediční společnosti a provozovatelé kombinované dopravy.“
Slovinsko	1	1	Orgány místní správy, podniky veřejných služeb, přepravci, podniky silniční a kombinované dopravy
Španělsko	4	?	Povoleny jsou 3 společnosti. Španělské právo (článek 31) to umožňuje u dopravců, spedičních společností, provozovatelů kombinované dopravy ... a orgánů veřejné správy (např. orgány regionální nebo místní správy). Některé společnosti jako Transfesa mají (v rámci koncernu) obě práva přístupu (licenci jako železniční podnik i jako oprávněný žadatel).
Švédsko	22	15	Jako oprávněný žadatel mohou vystupovat orgány veřejné dopravy. Může být použito pouze vnitrostátně, mezinárodním problémem může být zpřístupnění mezinárodní sítě oprávněnému žadateli, což by posílilo zájem stát se oprávněným žadatelem.
Švýcarsko	51 (16 pro standardní rozchod kolejí)	15 (8 pro standardní rozchod kolejí)	Spediční společnosti
Spojené království	27	7	Každá osoba nebo orgán veřejné správy s pověřením pro veřejnou dopravu nebo pokud má komerční zájem



Zdroj: ECMT (2005)

Zdroj: GŘ pro energetiku a dopravu Evropské komise – 2006

POSTUP

Název	Provádění prvního železničního balíčku
Číslo postupu	2006/2213(INI)
Příslušný výbor Datum, kdy bylo na zasedání oznámeno udělení svolení	TRAN 7.9.2006
Výbor(y) požádaný(é) o stanovisko Datum oznámení na zasedání	EMPL 7.9.2006
Nezaujaté stanovisko Datum rozhodnutí	EMPL 21.6.2006
Užší spolupráce Datum oznámení na zasedání	
Zpravodaj(ové) Datum jmenování	Michael Cramer 20.6.2006
Předchozí zpravodaj(ové)	
Projednáni ve výboru	28.2.2007 11.4.2007
Datum přijetí	5.6.2007
Výsledek závěrečného hlasování	+ 37 - 1 0 3
Členové přítomní při závěrečném hlasování	Robert Atkins, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Arūnas Degutis, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Roberts Zīle
Náhradník(ci) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Markus Ferber, Pedro Guerreiro, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Corien Wortmann-Kool
Náhradník(ci) (čl. 178 odst. 2) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Alfred Gomolka
Datum předložení	8.6.2007
Poznámky (údaje, které jsou k dispozici jen v jednom jazyce)	