

Projekt TREND 6. rámcového programu

Lukáš Soukup

Mezi priority evropské dopravní politiky během posledních dvou desetiletí bezesporu patří revitalizace železniční dopravy. V oblasti nákladní dopravy jde především o vytvoření jednotného trhu pro nákladní dopravu. Je zřejmé, že doposud existující systém národních železničních podniků s monopolním postavením a silnými regulačními zásahy ze strany státu, je nadále neudržitelný. Evropská dopravní politika je v oblasti ozdravení železnic realizována především liberalizací trhu železniční dopravy, harmonizací předpisů, zajištěním interoperability technických zařízení, harmonizací způsobu a výše zpoplatnění mezi jednotlivými druhy dopravy a v neposlední řadě investicemi do infrastruktury.

Na úrovni evropské legislativy byly postupně přijímány následující právní předpisy:

- Směrnice rady 91/440/EHS ustanovující právní rámec pro oddělení provozu infrastruktury od železničního provozu,
- Směrnice rady 1995/18/ES a 1995/19/ES s principy pro udělování licencí dopravcům a zajištění nediskriminačního přístupu na železniční infrastrukturu,
- 1. železniční balíček tvořený následujícími směrnici:
 - 2001/12/ES doplňující a rozšiřující směrnici 91/440/EHS v oblasti zajištění služeb a přístupu dopravců na infrastrukturu,
 - 2001/13/ES doplňující směrnici 1995/18/ES v oblasti platnosti licencí dopravců a požadavků na jejich vydávání,
 - 001/14/ES upravující principy přidělování kapacity dopravní cesty, její zpoplatňování, vydávání bezpečnostních certifikátů a fungování regulačních orgánů,
- 2. železniční balíček s následujícími směrnici:
 - 2004/49/ES doplňující směrnice 1995/18/ES a 2001/14/ES v oblasti bezpečnosti a institucí působících v této oblasti,
 - 2004/51/ES doplňující směrnici 91/440/EHS o stanovení termínů pro umožnění přístupu všem oprávněným dopravcům na infrastrukturu,
- 3. železniční balíček z roku 2005 zaměřený především na oblast osobní dopravy.

Zjištění a zhodnocení pokroku dosaženého v oblasti reformace unitárních národních železničních podniků na tzv. evropský železniční prostor (ERA – European Railway Area) je mimo jiné předmětem výzkumných projektů podporovaných v rámci 6. rámcového programu vědy a výzkumu. Mezi ně patří rovněž projekt TREND - Towards new Rail freight quality and concepts in the European Network in respect to market Demand – tedy zaměření směrem ke kvalitní železniční nákladní dopravě

a konceptům v rámci Evropy s ohledem na požadavky trhu.

Jde o tzv. koordinační aktivitu, jejíž náplní je především sběr zkušeností a informací o osvědčených postupech v oblasti železniční nákladní dopravy. Cílem je pak příprava na tzv. integrovaný projekt, který bude zaměřen na nové koncepty v trans-evropské železniční nákladní dopravě.

Vlastní průběh řešení projektu byl zaměřen především na:

- současný stav v oblasti právní a technologické, především tedy možnost přístupu dopravců na infrastrukturu a k ostatním službám,
- vztahy mezi subjekty působícími v železniční dopravě, tedy především mezi správcí a provozovateli infrastruktury, dopravci a dalšími subjekty,
- vztah ke konečným zákazníkům - přepravcům.

Z tohoto pohledu byl projekt rozdělen na dvě části, a to v souladu se zadáním Evropské komise. Část A reaguje na požadavek na posouzení pokroku ve vytváření jednotného evropského železničního prostoru, část B měla za cíl analyzovat požadavky na inovativní koncepty nákladní železniční dopravy s důrazem na vybrané mezinárodní koridory.

Posouzení pokroku ve vytváření evropského železničního prostoru

V části A byla analyzována podrobně současná situace, poslední vývoj a výhled pro nejbližší budoucnost ve 13 vybraných zemích, které zahrnovaly členské země EU staré (Rakousko, Německo, Itálie, Francie, Řecko), nové (ČR, Maďarsko, Slovensko, Slovinsko, Polsko) i kandidátské (Bulharsko, Rumunsko) a rovněž Švýcarsko jako zemi nečlenskou. Záměrně nebyly zahrnuty země jako Velká Británie, Švédsko a Nizozemsko, kde již reforma celého odvětví proběhla před několika lety.

S ohledem na přístup dopravců na železniční infrastrukturu bylo zjištěno, že vydávání licencí dopravcům již nepředstavuje vážnější potenciál pro diskriminaci. Zdaleka největší počet licencí byl udělen Spolkovým drážním úřadem (EBA) v Německu. Oproti tomu situace ve vydávání bezpečnostních certifikátů dosud není všude zcela uspokojivá, v některých zemích stále ještě nebyly přijaty patřičné předpisy s jasnými pravidly a požadavky. Jako nejlepší bylo v tomto ohledu hodnoceno Rumunsko. Rozsah sítě, na kterou je umožněn přístup a případně jeho omezení pro zahraniční dopravce se také v jednotlivých zemích liší. Možnost kabotáže pro zahraniční dopravce z vybraných zemí deklarovala pouze Itálie. Zpo-

platnění dopravní cesty je rovněž jedním z klíčových prvků, ovlivňující konkurenceschopnost železniční dopravy. Systém zpoplatnění se v jednotlivých zemích liší a většinou jde o komplikované vzorce, nicméně nelze je považovat za nástroj diskriminace některých dopravců.

Podle evropské legislativy je rovněž možné uzavírat tzv. rámcovou dohodu mezi správcem infrastruktury a dopravcem, která umožňuje garantovat potřebnou kapacitu dopravní cesty na období přesahující platnost jízdního řádu. I když většina zemí implementovala tuto možnost do své národní legislativy, možnost využití této dohody se v jednotlivých zemích značně liší, přičemž v mnoha zemích nebyla existence rámcové dohody vůbec zjištěna. Vlastní procedura přístupu na síť se naopak ve většině případů odehrává bez vážnějších problémů. V některých zemích byl jako zdroj diskriminace některých dopravců uváděn přístup na vlečky a do nákladních terminálů (pro kombinovanou dopravu a pro překládku mezi různými rozchody). Přístup k těmto zařízením pro nově vzniklé dopravce je v některých případech zcela znemožněn, případně je možný pouze za nevýhodných podmínek.

Přístup k trakční energii, a to jak v případě paliva pro nezávislou trakci, tak i v případě elektrické energie je ve většině případů bez komplikací. Stále otevřenou však zůstává otázka výběru dodavatele elektrické energie. Ve většině případů je tato volba omezena a i když je teoreticky možná, jde obvykle o velmi komplikovanou proceduru. Příkladem může být Německo, kde dopravce rail4chem sice zaznamenal vítězství ve sporu s DB Energie o možnost výběru vlastního dodavatele energie, ovšem především v důsledku poplatků za použití přenosové soustavy DB Energie není tato možnost využívána.

Jako značně problematická se stále jeví oblast schvalování vozidlového parku. Jde jednak o schvalování jednotlivých typů vozidel a dále o přidělování tzv. bezpečnostních certifikátů (průkazů způsobilosti), který je nutný pro každé hnací vozidlo a pro některá vlečená vozidla. Pravidla pro jejich přidělování se v jednotlivých zemích nadále liší, takže každé vozidlo pro mezinárodní provoz musí procházet zdlouhavými a nákladnými procedurami ve všech zemích, ve kterých se uvažuje s jeho provozem. I v přístupu schvalovacích orgánů existují značné rozdíly, které lze například zaznamenat mezi Českou republikou a Slovenskem. Na rozdíl od ČR postačuje na Slovensku u vozidel zahraničních dopravců pouze schválení typu ze strany cizího schvalovacího orgánu a pak již postačuje pouze jednoduché posouzení ze strany správce infrastruktury ŽSR. V ČR je naopak potřebné absolvování kompletní procedury schválení Drážním úřadem, včetně všech zkoušek a například

i jazykového překladu technické dokumentace k vozidlu.

V rámci této části projektu proběhlo i ověřování dostupnosti strojvedoucích pro mezinárodní provoz. Zde se může jako výhoda jevit nadbytek vyškolených strojvedoucích u některých národních dopravců. Jako příklad lze uvést PKP Cargo, jehož bývalí strojvedoucí nacházejí často uplatnění i u německých dopravců.

Kromě výše zmíněných aspektů byla zjišťována celá řada dalších, jako jsou pojištění odpovědnosti dopravců, případy diskriminace řešené regulačními a antimonopolními orgány nebo soudy, existence a fungování jednotlivých institucí v této oblasti, vlastní fungování přeshraniční dopravy, existence mezinárodních dohod a ujednání apod. Nicméně lze říci, že s výjimkou Řecka a Slovinska byl už ve všech ostatních případech implementován 1. železniční balíček do národního právního řádu a téměř to samé platí nebo brzy bude platit i pro 2. železniční balíček. Pokud budeme brát jako ukazatel liberalizace železnice podíl nově vzniklých nestátních dopravců na celkových výkonech, tak z vybraných 13 zemí znamenalo největší pokrok především Německo (cca 10 % v roce 2004) a Rumunsko (téměř 25 %). Nicméně mezi hlavní slabá místa stále v mnoha zemích zůstává nedostatečná funkčnost institucí jako jsou regulační a bezpečnostní orgány (v souladu se směrnicemi EU) a dále administrativní náročnost některých procedur. Mezi další výzvy patří harmonizace přidělování kapacity dopravní cesty a její zpoplatnění, což je rozhodující pro mezinárodní dopravu stejně jako interoperabilita jednotlivých systémů. V této oblasti je však co dohánět i v případě legislativy, neboť existující mezistátní smlouvy a ujednání obsahují mnohdy zneuzitelné formulace pocházející z doby jejich vzniku, kdy se s provozem jiných než národních dopravců ani nepočítalo.

Součástí části A bylo rovněž vytvoření hodnotícího schématu pro vzájemné porovnání pokroku ve vytváření jednotného železničního prostředí v jednotlivých zemích.

Mezi závěry a doporučení části A projektu patří:

- s ohledem na proces liberalizace železnic není potřeba přijímat další železniční balíčky,
- potřeba je naopak prosadit do běžné praxe již přijatou legislativu a pravidla,
- TSI (technické specifikace interoperability) by měly být aplikovány pokud možno v rozumném rozsahu, především s ohledem na investiční náklady,
- je třeba dále vyvíjet tlak na lepší funkci správců infrastruktury,
- je potřeba dále vytvářet konkurenční prostředí v rámci železniční dopravy a zároveň investovat do infrastruktury, tam kde vznikají úzká místa.

Analýza požadavků na inovativní koncepty v trans-evropské nákladní železniční dopravě

Druhá část projektu TREND byla orientována na jednotlivé koridory, které byly vybrány s ohledem na současné a budoucí hlavní přepravní proudy a v návaznosti na již realizované obdobné projekty. Konkrétně jde o následující osy:

- Koridor A: Itálie (jaderné pobřeží) – Slovinsko
- Koridor B (západ): Nizozemsko (přístavy) – Německo – Švýcarsko – Itálie
- Koridor B (východ): Skandinávie – Německo – Rakousko – Itálie
- Koridor C: Německo (přístavy) – ČR/Rakousko – Slovensko – Maďarsko – Srbsko/Rumunsko – Bulharsko – Turecko
- Koridor D: Nizozemsko (přístavy) – Německo – Polsko – Litva – Lotyšsko – Estonsko
- Koridor E: Francie (přístavy a Eurotunnel) – Švýcarsko – Itálie
- Koridor F: Německo (Porúří, spojení s Polskem) – Francie – Španělsko.

Vlastní řešení projektu se pak skládalo z analýzy potenciálu pro nákladní dopravu na výše zmíněných koridorech, hlavních překážek z hlediska stavebního, provozního i administrativního, z analýzy existujících forem kooperací v mezinárodní nákladní železniční dopravě včetně vztahů mezi dopravci, správci infrastruktury a identifikace úspěšných postupů včetně modelů aplikovaných u neželezničních druhů dopravy. Samostatnou částí byla rovněž oblast zajištění kvality, a to jak v oblasti indikátorů kvality (KPI – Key Performance Indicators), tak i ve smlouvách o kvalitě služeb. Zde byla analyzována nejen situace v železniční dopravě, ale rovněž v konkurenčních druzích dopravy (příbřežní námořní plavba, letecká doprava apod.).

Mezi výstupy části B projektu rovněž patří rozvojové schéma infrastruktury ve formě GIS mapy (Geographic Information System). Tento nástroj umožňuje zobrazení základních údajů o infrastruktuře i o provozu u vybraných železničních koridorů.

Analýzované koridory byly na základě jednotlivých kritérií zařazeny do tří kategorií - „standard“, „pokročilý“ a konečně „top“ pro ty případy, kde železniční doprava dosahuje vysokého podílu v dělbě přepravní práce, jsou aplikovány moderní a efektivní modely řízení orientované na zákazníka a je již běžně provozována přeshraniční doprava bez technických a administrativních překážek a zdržení (přepřahy lokomotiv, technické prohlídky, výměna dokumentace). Do kategorie „top“ byly pak na základě výše zmíněných hledisek zařazeny především koridory B (východ) a B (západ), částečně pak i E a F. Naopak jako nejslabší, tedy v kategorii „standard“, byly hodnoceny koridory D a C, a to především na území východní a jihovýchodní Evropy (Pobaltí, Balkánské země). Naopak posledně jmeno-

vané koridory mají největší potenciál pro zvýšení nákladní přepravy, především koridor C, jenž zahrnuje nové členské země EU s vysokým ekonomickým růstem. Rovněž kandidátské země Bulharsko a Rumunsko představují potenciál pro zvýšení mezinárodní nákladní dopravy, resp. její převedení ze silnice na železnici. Na druhé straně úseky ve starých členských zemích se často potýkají s kapacitními problémy, především v okolí velkých námořních přístavů a při tranzitu přes Alpy.

Pro budoucí řešení integrovaného projektu pak byly jako nejnaléhavější doporučeny následující koridory:

- část koridoru D, konkrétně Nizozemsko – Německo, kde je potřeba se zaměřit na integraci nově budované nákladní železnice z Rotterdamu,
- koridor C s velkým potenciálem ve směru východ – západ,
- koridor F a především španělsko-francouzská hranice a navazující tranzit Francií.

Další informace o projektu lze nalézt na www.trend-project.com.

*Ing. Lukáš Soukup,
CDV pracoviště Praha*

Zaujalo nás (přečetli jsme za Vás)

• Zemědělci v ČR a dalších nováčcích EU budou moci dostávat k pěstování plodin k výrobě biopaliv dotace, které dosud dostávali jen pěstitelé ostatních států EU. Rozšíření dotace 45 eur na hektar navrhla koncem září Evropská komise. Od ledna 2007 musí mít benzin a nafta prodávané v Česku povinně zhruba dvě procenta biosložek, v roce 2010 bude EU vyžadovat již 5,75 procenta. Biosložky jsou však dražší než samotný benzin a nafta a proto se zvýší zřejmě cena pohonných hmot. Česká vláda totiž rozhodla na rozdíl od ostatních zemí EU, že stát nebude finančně podporovat výrobu biopaliv. Komise chce také rozšířit maximální plochu, na níž lze pěstovat dotované plodiny pro biopaliva až na dva miliony hektarů.

(MF dnes 21.9.)

• Letos hlavní město Praha investovalo do dopravy přes 15,7 miliardy korun. V příštím roce plánuje vynaložit zhruba 17 miliard korun na zlepšení dopravy především na zajištění MHD a pokračující výstavby metra a severozápadního městského okruhu. MHD v Praze zajišťuje 57 procent osobní přepravy a 43 procent zbývá na osobní automobily, čímž se řadí v Evropě na špičku.

*(čtk 21.9.)
připravil kal*