

Libor Lochman¹

CER: Společenství evropských železničních a infrastrukturních podniků

Klíčová slova: CER, ERA, vize, investice

1. CER – Hlas evropských železnic

CER – Společenství evropských železničních a infrastrukturních podniků je již po více než 20 let nejvýznamnější evropskou železniční asociací. CER zastupuje zájmy svých členů při jednání s evropskými institucemi v záležitostech, týkajících se budoucnosti železniční dopravy.

Společenství evropských železničních a infrastrukturních podniků bylo založeno v roce 1988 dvanácti členy. V současné době sdružuje více než 70 železničních společností a manažerů infrastruktury – soukromých, státních, velkých i malých. Členové CER jsou ze zemí Evropského společenství, kandidátských zemí i dalších evropských států. CER má své sídlo v Bruselu a hájí zde zájmy železnice vůči Evropskému parlamentu, Komisi a Radě Ministrů, stejně jako vůči dalším partnerům působícím v oblasti dopravní politiky. Hlavním cílem CERu je prosadit co nejsilnější pozici železnice jakožto významného prvku udržitelného dopravního systému, systému, který je současně výkonný i šetrný vůči životnímu prostředí.

¹ Ing. Libor LOCHMAN, Ph.D., zástupce výkonného ředitele CER – Společenství evropských železničních a infrastrukturních podniků, Kunstlaan 53, B-1000 Brusel.

V letech 1982 – 1987 vystudoval Vysokou školu dopravy a spojů v Žilině, obor sdělovací a zabezpečovací technika. Poté pracoval na Výzkumném ústavu železničním v oblasti zabezpečovací techniky. Od roku 1992 členem týmu ERRI (European Rail Research Institute, Utrecht) pro harmonizaci požadavků na zabezpečovací zařízení a skupiny ERRI pro systémové specifikace ERTMS. Na konci 90. let působil na Generálním ředitelství ČD, odbor Automatizace a elektrotechniky. V letech 2000 – 2005 ředitelem Výzkumného ústavu železničního. Od roku 2006 ve Společnosti evropských železničních a infrastrukturních podniků. Mimo funkce zástupce výkonného ředitele je odpovědný za koordinaci všech technických aktivit CER, zejména vůči Evropské železniční agentuře. Nadto je činný jako koordinátor evropského ERTMS koridoru E “Draždany – Praha – Bratislava/Vídeň – Budapešť – Bukurešť – Konstanta”.

2. Hlavní cíle

Klíčovou prioritou je pro CER dosažení vyváženého rozdělení výkonů mezi jednotlivé druhy dopravy. Takové rozdělení přispěje k minimalizaci externích nákladů, které musí dnes společnost nést a napomůže taktéž ekonomické efektivitě. Pro dosažení tohoto cíle prosazuje CER iniciativy, vedoucí ke zlepšení kvality služeb železnice; jako zásadní předpoklad ovšem vidí adekvátní investice do železniční infrastruktury.

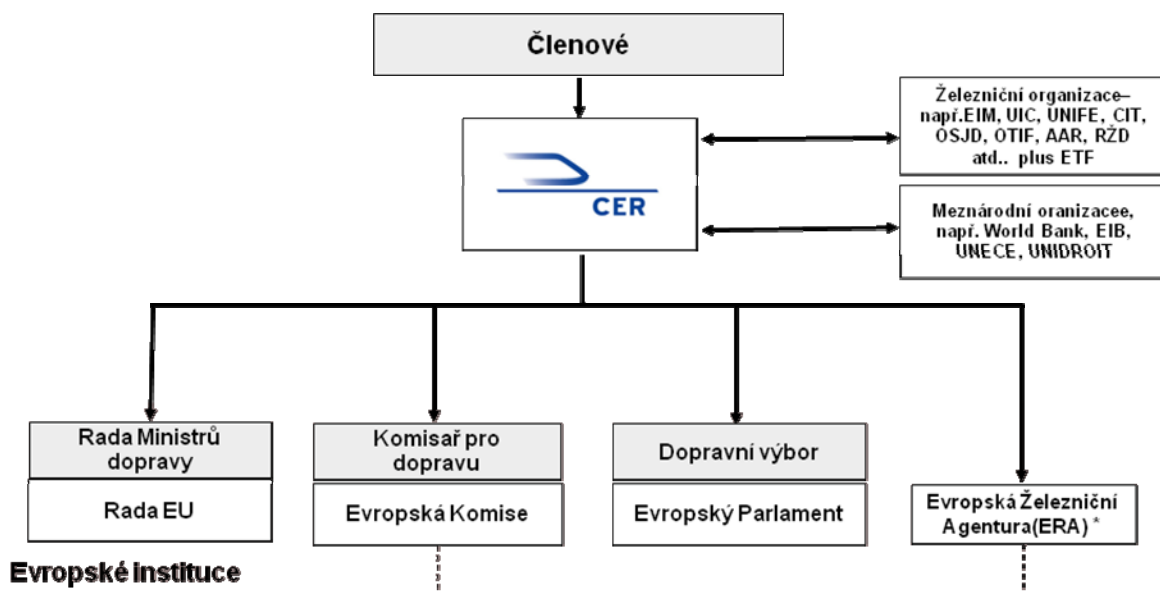
CER využívá široké spektrum komunikačních prostředků při prezentaci zájmů železnice vůči evropským institucím a veřejnosti na jedné straně a při informování členů CER o vývoji evropské dopravní politiky na straně druhé. Webová stránka www.cer.be poskytuje nejsnazší přístup ke stanoviskům, brožurám, tiskovým zprávám jakož i k informacím o akcích pořádaných CER.

3. Spolupráce s partnery

CER vybudoval stabilní vztah s evropskými institucemi na základě trvalého a transparentního dialogu. Jeho udržení vyžaduje trvalou spolupráci s dalšími evropskými partnery, kteří mají zájem na vytváření jednotných stanovisek železničního společenství. K diskusím o problematice infrastruktury, nákladní i osobní železniční dopravě jsou proto systematicky zváni i zástupci EIM – Evropských manažerů infrastruktury, UIC – Mezinárodní železniční unie, UNIFE – Evropského železničního průmyslu a UITP – Mezinárodní unie veřejné dopravy.

Od roku 2004, kdy byla založena Evropská železniční agentura, stala se tato klíčovým partnerem v jednáních o technické harmonizaci. CER mimoto udržuje úzký kontakt s Evropskou federací dodavatelů traťových prací (EFRTC), Evropskou federací odborových svazů (ETF) a Mezinárodní unií kombinované dopravy (UIRR).

V řadě případů CER spolupracuje s neželezničními organizacemi, včetně nevládních iniciativ, jako například Transport and Environment (T&E), silniční lobbistická skupina IRU - Mezinárodní unie silniční dopravy, či Automobilová asociace FIA.



* Hlavní úlohou ERA je připravovat návrhy rozhodnutí Komise v oblasti interoperability a bezpečnosti

Obr. 1 Pracovní struktura CER

4. Struktura činnosti CER

Řídící struktura CER spočívá na třech hlavních orgánech, zajišťujících trvalou komunikaci mezi CER a jeho členy. Tyto orgány jsou nadto podporovány pravidelnými mítinky na úrovni ředitelů společností a expertů.

1. Valné shromáždění CER

Valné shromáždění CER je nejvyšším orgánem s rozhodovací pravomocí. Všechny členské společnosti zde mají jedno místo a jsou zastoupeny svými generálními řediteli. Valné shromáždění přijímá zásadní rozhodnutí ke všem strategickým záležitostem směřování dopravní politiky, která jsou dále vykonávána společností CER při jednání s evropskými institucemi.

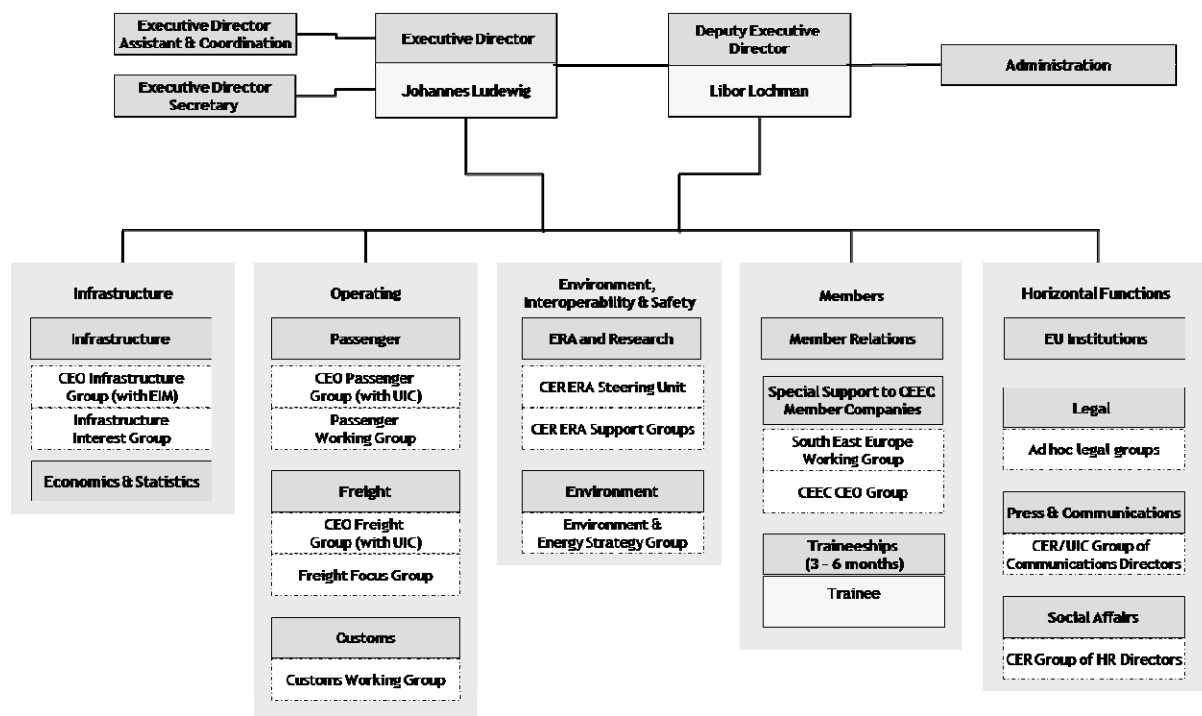
2. Řídící výbor CER

Řídící výbor připravuje návrh rozhodnutí pro Valné shromáždění. Řídící výbor sestává z prezidenta CER, tří viceprezidentů a dalších členů, volených Valným shromážděním. Řídící výbor má maximálně 14 členů.

3. Asistenti CER

Při jednání s asociací jsou členové CER zastoupeni manažery pro mezinárodní či evropské záležitosti, a to ve skupině Asistentů CER. Tato skupina pomáhá koordinovat soustavnou výměnu informací mezi CER a jeho členy. Mimo mítinky

skupiny Asistentů organizuje CER řadu dalších setkání pracovních skupin pro diskusi nad specifickými tématy. Dotčení členové jsou k těmto diskusím systematicky zváni.



Obr. 2 Organizační struktura CER

Mítinky na vysoké úrovni

Alespoň jednou ročně jsou pořádána zvláštní setkání odděleně pro ředitele osobní dopravy, nákladní dopravy a manažery infrastruktury. Cílem je diskutovat záležitosti, specifické pro oblast, za niž jsou odpovědní. Kromě toho se taktéž konají zasedání regionálních skupin ředitelů společností ze střední, východní a jižní Evropy.

Pracovní skupiny

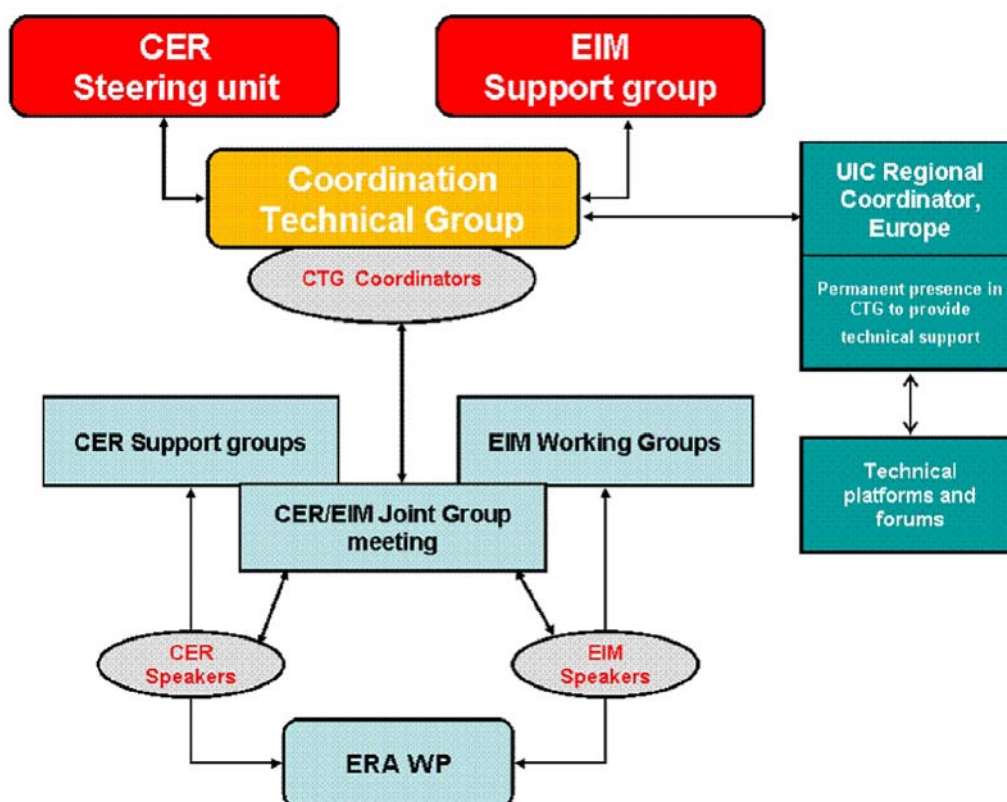
Pracovní skupiny CER jsou složeny z členů skupiny Asistentů nebo jiných expertů delegovaných členskými společnostmi. Mezi nejdůležitější pracovní skupiny patří:

- Skupina pro celní záležitosti
- Ředitelé pro komunikaci
- Životní prostředí
- Řídící výbor pro záležitosti ERA (plus expertních podpůrné skupiny)
- Skupina pro nákladní dopravu
- Skupina pro osobní dopravu
- Infrastruktura
- Lidské zdroje

Zasedání skupin se obývají – dle charakteru úkolů – buď pravidelně, nebo podle potřeby.

5. Koordinační technická skupina

V roce 2009 se statutární orgány CER, EIM a UIC Evropa dohodly na zřízení tzv. Koordinační technické skupiny, která má za úlohu efektivně koordinovat expertní činnost členů výše uvedených společností vůči Evropské železniční agentuře.



Obr. 3 Koordinační technická skupina

Koordinační technická skupina (CTG) zabezpečuje pro CER a EIM řízení všech procesů, kterými jsou tyto dvě organizace pověřeny jako reprezentativní orgány vůči Evropské železniční agentuře.

CTG proto koordinuje práci podpůrných expertních týmů CER a EIM, jakož i jejich řídicích orgánů (v případě CER je to Řídící výbor pro ERA).

Samotnou činnost CTG zajišťují pověření koordinátoři jednotlivých asociací – dva za CER, dva EIM a jeden pro kontakt s UIC.

CTG koordinátoři jsou taktéž v trvalém kontaktu s partnery ostatních reprezentativních orgánů (asociací) v Bruselu – UNIFE, UITP ap.

CTG koordinátoři tak mohou poskytovat maximální podporu nominovaným zástupcům CER a EIM v jednotlivých pracovních skupinách ERA, zodpovědným za správnou prezentaci názorů členů asociací.

Speciální role v CTG je přiřazena UIC – jelikož má UIC dlouhodobou tradici v řízení sítí expertů a managementu projektů, zajišťuje UIC koordinátor v CTG trvalou vazbu na orgány UIC a zprostředkovává návrhy CTG na studie, popř. střednědobé projekty, nutné pro práci na dokumentech ERA.

6. Zásada otevřenosti

CER systematicky uplatňuje politiku rovného přístupu, takže žádný z členů CERu není diskriminován, bez ohledu na jeho velikost. Strategie, která je uplatňována, zajišťuje vyvážené hodnocení argumentů a cílenou snahu o nalezení kompromisu ve vzájemné dohodě členů. V témže duchu mají všichni členové přístup k jednání všech pracovních skupin. CER je nadto otevřen dalším novým členům.

7. Vize CER: Železniční doprava – vůdčí síla udržitelného rozvoje evropské ekonomiky

Spokojení zákazníci a růst zisku

V oblasti železniční nákladní dopravy jsou prioritou služby v dálkové přepravě, které budou schopny uspokojovat nárůst přepravních požadavků.

Nákladní železniční doprava musí hrát roli páteřního systému dálkových přeprav. Jako pilíř logistických řetězců musí být železniční společnosti schopny pružně nabízet svým zákazníkům služby z domu do domu ve spolupráci s ostatními druhy doprav.

Kvalitní služby v dálkové přepravě zboží (ucelené vlaky, intermodální i kusové zásilky) musí být schopny efektivně konkurovat ostatním druhům doprav, využívající strukturu železničních nákladních koridorů. Různé druhy nabízených služeb budou v široké míře využívat moderní interoperabilní infrastrukturu při zajištění včasného dodání zásilek a ostatních kvalitativních parametrů.

V oblasti osobní dopravy se předpokládá propojení hlavních evropských aglomerací vysokorychlostní železnicí a nočními ubytovacími spoji. Železnice tak dosáhne preferenčního postavení na trhu dálkových přeprav.

Moderní regionální a městské kolejové dopravní systémy vyhoví narůstajícím požadavkům na jízdy v městských a příměstských oblastech. Tyto služby budou provozovány v rámci smluv o zajištění dopravy ve veřejném zájmu s regionálními úřady. Tímto bude zabezpečena požadovaná mobilita obyvatelstva při dodržení

striktních požadavků na bezpečnost a ochranu životního prostředí v hustě osídlených oblastech. Kolejové dopravní systémy jsou a budou integrovány s ostatními druhy veřejné dopravy do jednotného systému.

Dopravci budou dodržovat dohodnutý standard pro všechny typy služeb, v souladu s požadavky na mobilitu a se zvláštním ohledem na osoby s omezenou pohyblivostí.

Efektivní podnikání na železnici v rámci otevřeného trhu

Železniční společnosti všech velikostí budou schopny provozovat své aktivity jako běžné podnikání v konkurenci s ostatními druhy dopravy i v konkurenci na železnici samotné; budou přitom vytvářet přirozené aliance.

Řada společností bude vlastněna spokojenými akcionáři a umístěna na burze. Státní financování, prostřednictvím mechanismů jako jsou víceleté smlouvy na infrastrukturu nebo smlouvy pro zajištění dopravy ve veřejném zájmu, bude garantováno.

Železniční společnosti budou poskytovat vyvážené sociální podmínky, což přispěje k dosažení jejich obchodních cílů.

Nastavení korektních právních a ekonomických podmínek

Jednotný evropský železniční prostor se stane skutečností, opřenu o evropské právo. Odstraněny budou veškeré bariéry, znemožňující přístup na trh a taktéž budou omezeny národní specifika vážící se k infrastruktuře.

Vyváženým způsobem budou regulovány všechny druhy dopravy, a to při zohlednění jejich příspěvku k udržitelné mobilitě a vlivu na životní prostředí. Dodržování evropského práva zajistí spravedlivou a efektivní konkurenci mezi železnicí a ostatními druhy dopravy.

Tržně orientované ceny, zahrnující externí náklady, umožní širší rozsah financování evropské dopravní infrastruktury.

8. Závěr

Naplnění výše uvedených cílů je možné pouze za předpokladu, že se jak železniční společnosti, tak i politická reprezentace, zhostí svých úkolů. V případě společností se jedná především o zlepšení kvality služeb v nákladní i osobní dopravě a tak dosažení vyšší úrovně spokojenosti zákazníků. To předpokládá užší obchodní spolupráci na mezinárodní úrovni, oproštění se od lokálních vazeb, omezujících rozvoj společností.

Zlepšit je taktéž potřeba vzájemnou spolupráci manažerů infrastruktury, a to jak v technické oblasti, kde je cílem plná interoperabilita infrastruktury, tak i v oblasti



přidělování kapacit, poplatků za dopravní cestu ap. Nedílnou součástí strategie železničních společností musí být otázky vztahu k životnímu prostředí – úspory energie, snižování hlukových a spalinových emisí.

Od politiků se pak očekává zajištění rovných podmínek pro všechny druhy doprav. To mimo jiné přepokládá srovnatelné poplatky za dopravní cestu či integrovaný přístup k dopravě, ekonomice a životnímu prostředí. Jedině tak lze železniční systém dále rozvíjet jako důležitou součást evropské ekonomiky.

Více informací lze nalézt na www.cer.be.

Praha, březen 2010

Lektoroval: Ing. Jiří Havlíček
ČD, KGR