

Libor Lochman¹

CER – Společenství evropských železničních a infrastrukturních podniků

Klíčová slova: evropská legislativa, EU, železniční asociace

Hlas evropských železnic

Na konci osmdesátých let 20. století zintenzivnila Evropská Komise přípravné kroky směřující k transformaci evropského železničního systému. Cílem bylo otevření trhu evropského železničního prostoru, zajištění podmínek pro efektivní podnikání na železnici, zlepšení služeb pro zákazníky a v důsledku toho posílení role železnice v dopravním systému.

Tehdejší národní železniční společnosti nemohly pochopitelně tuto iniciativu opominout, a proto 14 železnic tehdejšího Evropského společenství rozhodlo v roce 1988 ustavit nezávislou skupinu v rámci UIC (Mezinárodní Železniční Unie), která měla za úkol úzký kontakt s Evropskými institucemi. To byl bod zrodu CER – Společenství Evropských Železnic - se svým vlastním sídlem v Bruselu.

Postupem doby, vznikem a rozšířením Evropské Unie, se členská základna značně rozrostla a dnes tak CER zastupuje společnosti na území EU i kandidátských a asociovaných států, které produkují naprostou většinu výkonů jak v oblasti managementu infrastruktury, tak i v osobní a nákladní železniční dopravě. Jedná se společnosti jak vlastněné státem, tak i privátní, společnosti integrované, jakož i legálně separované. Důsledkem byla i změna – rozšíření názvu asociace: Společenství evropských železničních a infrastrukturních podniků (Community of European Railway and Infrastructure Companies)

¹ Ing. Libor Lochman, Ph.D., výkonný ředitel 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 za koordinaci technických aktivit CER. Od roku 2012 výkonný ředitel asociace.



Obrázek 1 - Členové CER

CER je tak jedinou evropskou asociací, která integruje zájmy celého systému a právem je proto v postavení „Hlasu evropské železnice“.

Ve prospěch svých členů CER i nadále prosazuje takové legislativní kroky, které mají za cíl zvýšení konkurenceschopnosti železnice a zlepšení podmínek pro podnikání na železnici.

73%

Evropské
železniční
sítě



80%

Nákladních
železničních
přeprav



96%

Osobních
železničních
přeprav



Obrázek 2 - Podíl členů CER na výkonech evropského železničního systému

Cíle CER

Hlavní úlohou Společenství je zastupování zájmu svých členů vůči Evropské komisi, Evropskému parlamentu a Radě ministrů – tedy vůči všem třem stranám evropského legislativního procesu. Působení CER je jednoznačně zacíleno na optimalizaci evropského regulačního prostředí, ve kterém manažeři infrastruktury a dopravci podnikají.

V této roli CER spolupracuje s řadou dalších organizací, ať už v Bruselu či jinde v evropském prostoru a sleduje veškeré legislativní návrhy Evropské komise, včetně takových, které necílí přímo na železniční systém, mohou jej ale nepřímo významně ovlivňovat.

Společenství využívá všech dostupných nástrojů v permanentním dialogu s politickou reprezentací – členy schválené poziční dokumenty, výsledky specializovaných studií, konference, a především osobní jednání s odpovědnými pracovníky Komise, členy Evropského parlamentu a dopravními atašé stálých zastoupení členských států.

Naši partneři

Záměrem CER je udržovat a dále zlepšovat postavení spolehlivého partnera v politických jednáních; cíl, jehož prostředky jsou především trvalá a transparentní práce se členy a následně pevné aktivní vazby na politické instituce.

Vědom i svého postavení CER zve pravidelně k jednáním o infrastruktuře, osobní a nákladní železniční dopravě, jakož i o technických otázkách bezpečnosti a interoperability partnerské železniční organizace, jako např.:

- European Rail Infrastructure Managers (EIM),
- International Union of Railways (UIC),
- Association of the European Rail Industry (UNIFE),
- International Union of Wagon Keepers (UIP),
- International Union of Public Transport (UITP).

Od vzniku Evropské železniční agentury (ERA) v roce 2004 je CER orgánem pověřeným k zastupování železnic vůči ERA a tak i klíčovým partnerem v otázkách interoperability a technické harmonizace železničního prostoru EU.

CER spolupracuje s řadou dalších specializovaných vládních i nevládních organizací, mezi jinými s:

- European Federation of Railway Trackworks Contractors (EFRTC),
- European Transport Workers' Federation (ETF),
- International Union of combined Road-Rail transport companies (UIRR),
- RailNetEurope (RNE),
- International Rail Transport Committee (CIT),
- European Rail Freight Association (ERFA),
- the European Centre of Employers and Enterprises providing Public Services (CEEP),
- Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF),
- Organisation for Co-operation between Railways (OSJD).

V řadě případů spolupráce přesahuje rámec železniční dopravy a zabývá se dopravním systémem jako takovým – pak je potřeba dialogů s:

- Transport and Environment (T&E),
- International Road Transport Union (IRU),
- European Association with tolled motorways, bridges and tunnels (ASECAP),
- South-East Europe Transport Observatory (SEETO),
- the European Investment Bank (EIB),
- World Bank,
- European Bank for Reconstruction and Development (EBRD).

Důležité údaje

Lobování v zájmu železnice samozřejmě vyžaduje znalost údajů, které nelze zpochybnit a které napomáhají politickým strukturám pochopit význam železnice pro evropskou ekonomiku a evropskou mobilitu:

Roční produkt železničního sektoru:
66 miliard €
861 **1.06 milionu**
Železničních podniků zaměstnanců

Obrázek 3 - Ekonomický a sociální přínos železnice v Evropě

Trvalým podpůrným argumentem v diskusích s politiky ale i s širší veřejností je význam železnice pro udržitelnou mobilitu, pro omezení dopadu dopravy na zdraví obyvatel:

Železnice má:	A přitom přepraví	...a
2%	17.2%	7.4%
Podíl na celkové spotřebě energie v dopravě	Vnitrozemského nákladu	Cestujících v Evropě

Obrázek 4 - Energetická efektivita železnice

Emise CO₂

 41 g CO₂	 110 g CO₂	 112 g CO₂
--	---	---

Obrázek 5 - Produkce emisí CO₂ na osobokilometr

Aktuální evropské otázky

Nástup nové Evropské komise v čele s Jean-Claude Junckerem spolu s novou sestavou Evropského parlamentu po volbách v roce 2014 posunul do popředí nová témata, a postavil tak všechny před výzvu správně skloubit dosavadní úlohy s nadcházejícími prioritami.

Pro Společenství evropských železničních a infrastrukturních podniků to znamená dále posilovat působení na bruselské politické scéně. V popředí zůstává potřeba podporovat strategii podpory železniční nákladní dopravy – jak legislativně, tak i finančně. Znamená to nejen docílit přiměřeného nastavení poplatků za dopravní cestu, ale zejména podporu integrace do intermodálního řetězce, kapacity terminálů a v neposlední řadě opatření v oblasti regulace konkurence mezi jednotlivými druhy doprav, tedy především silnice – železnice. Součástí takové přístupu pak nutně musí být postupná internalizace externích nákladů, tedy nákladů, které v důsledku provozu nese nikoliv dopravce nýbrž společnost (hluková zátěž, emise, následky silničních nehod atd.).

Mezi prioritami jednoznačně zůstává podpora investic do železniční infrastruktury, především s využitím dostupných EU fondů. V této souvislosti a s ohledem na Evropský fond pro strategické investice (tzv. Junckerův plán) se nabízí hlouběji se zabývat možnostmi PPP – Public-Private partnership. Přestože je zjevné, že atraktivita investic do železniční infrastruktury není v porovnání se silniční či leteckou srovnatelná, stavby s předpokládaným vyšším dopravním vytižením (jako např. letištní spojení) takový přístup nevylučují.

V roce 2015 a nejspíše i v roce následujícím bude potřeba řešit zbývající otázky 4. železničního balíčku. S vynaložením velkého úsilí na straně sektoru i politické reprezentace se podařilo dosáhnout dohody nad jeho technickou částí, nově upravující pravomoci Evropské železniční agentury v oblasti bezpečnostních certifikátů železničních společností a autorizace kolejových vozidel. To je bezesporu významný krok k perspektivnímu Jednotnému evropskému železničnímu prostoru, k upřednostnění síťového transevropského přístupu před neúměrným prosazováním národních předpisů a postupů.

Zůstávají nicméně dvě další součásti balíčku k dořešení: systémy řízení železnice a zakázky ve veřejném zájmu. Zatímco záležitost první se blíží k možné dohodě mezi členskými státy a Evropským parlamentem, umožňující zachování značné flexibility modelů železničních systémů v EU, včetně plně integrovaných, změny v regulaci zakázek ve veřejném zájmu bude možné prosazovat jen velmi obtížně. Důvodem jsou značné rozdíly v pohledu na tržní možnosti společností malého rozsahu vůči těm, které mají relativně robustní zdroje pro svou další expanzi.

Opominout nelze právě probíhající revizi Bílé knihy dopravy. Jednoznačným cílem CER je zachování původních cílů, stanovených v roce 2011, a to především s ohledem na růst podílu železniční a vodní dopravy na přepravách osob i nákladů. To s sebou samozřejmě musí nést zavedení příslušných legislativních opatření, které umožní jak spravedlivou konkurenci mezi jednotlivými druhy doprav, tak i větší podíl železnice na investicích do dopravní infrastruktury.

Je ovšem zřejmé, že řadu kroků musí železniční sektor učinit sám. Zákazníci očekávají vyšší kvalitu služeb, komplexní a soustavnou informovanost, odpovídající cenu. Železnice je a zůstane nezpochybnitelným článkem hospodářského růstu Unie, jakož i významným zaměstnavatelem.

Typickým představitelem nutného vnitřního kroku železničních společností je digitalizace. Fakt, že Evropská komise intenzivně pracuje s heslem „digitalizace“

nesmí zastínit skutečnost, že železniční společnosti elektronickou komunikaci již léta zavádějí. Naproti tomu by mohlo a mělo být výhodné současnou „vlnu“ využít – modernizace nikdy nebyla levným procesem a současná pozornost věnovaná digitální agendě může přispět ke zlepšenému přístupu k financování potřebných projektů.

Výhled do budoucna

Společenství CER pracuje se svými členy taktéž na středně a dlouhodobé strategii, pro období 2015 – 2020 jakož i ve výhledu do let 2030 a 2050, odpovídajícím horizontům Bílé knihy.

Pro železnici je jednoznačnou prioritou stabilizace regulačního rámce po „legislativní smršti“ železničních balíčků v předcházející dekádě. Je totiž naprosto zřejmé, že podnikání na železnici může být atraktivní jen tehdy, jsou-li jeho podmínky předvídatelné a nemění se každý druhý rok, jako je tomu doposud.

Co naopak sektor očekává, je všeobecná prorůstová podpora železnice jako dopravy nejméně poškozující životní prostředí. Znamená to v první řadě masivnější investice do železniční infrastruktury, ať už v rámci její modernizace nebo novostaveb. Prioritu musí mít rychlá spojení pro osobní dopravu, napojení na letiště, intermodální terminály veřejné dopravy. Spolu s tím pak uvolňování kapacity pro dopravu nákladní, které přinese zvýšenou konkurenceschopnost na dopravním trhu.

Nezbytným krokem bude již zmíněná právní úprava, která zajistí rovné podmínky pro intermodální konkurenci, zejména pak uplatnění „User-pays“ a „polluter pays“ principů. To vše musí nutně být doprovázeno legislativními opatřeními v oblasti daní a sociálních podmínek.

Více informací lze nalézt na www.cer.be.

Praha, září 2015

Lektorovali: doc. Dr. Ing. Roman Štěřba
České dráhy, a.s., člen představenstva

Ing. Jiří Havlíček
České dráhy, a.s.