

Václav Cempírek¹

Otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici

Klíčová slova: *zařízení služeb, technologické postupy práce, technické normy, technologické časy*

Úvod

Příspěvek předkládá řešení pro zařízení služeb, která by měla být přístupná pro všechny dopravce v otevřeném trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici.

1 Obecná východiska

Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (EU) 2016/2338 ze dne 14. prosince 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici, sděluje, že železniční doprava má potenciál růst a zvýšit svůj podíl na celkové dopravě a plnit významnou úlohu v systému udržitelné dopravy a mobility a vytvářet tak nové investiční příležitosti a pracovní místa. Růst služeb v přepravě cestujících po železnici však zaostává za vývojem jiných druhů dopravy.

Dříve než Evropská komise nastavila pravidla spravedlivé konkurence mezi jednotlivými druhy dopravy na přepravním trhu, je tento trh Unie v oblasti mezinárodních služeb v přepravě cestujících po železnici je od roku 2010 otevřen intramodální hospodářské soutěži. Některé členské státy kromě toho otevřely hospodářské soutěži své služby vnitrostátní přepravy cestujících, a to buď zavedením práv otevřeného přístupu, organizováním nabídkových řízení na smlouvy o veřejných službách, nebo oběma opatřeními. Otevření intramodálního trhu pro vnitrostátní osobní dopravu po železnici by mělo mít pozitivní dopad na fungování jednotného evropského železničního prostoru a vést ke zlepšení služeb pro uživatele. Tolik k citaci z úvodu nařízení.

Takovému zásadnímu rozhodnutí měla předcházet nezávislá odborná analýza stávajícího systému přepravy cestujících po železnici, která by odhalila příčiny, proč z pohledu Unie je negativní konstatace o poskytovaných službách a jejich intermodální ne/konkurenceschopnosti, především v cenách za přepravu v porovnání se silniční linkovou dopravou.

Otázkou je, které jiné druhy dopravy vykazují lepší vývoj než železniční osobní doprava, snad pouze letecká doprava. Ta v rámci globalizace velmi zkrátila časové

¹ prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Studentská 95, 532 10 Pardubice, tel.: 607 935 278, e-mail: vaclav.cempirek@upce.cz

vzdálenosti nejen na kontinentech, ale i mezi nimi. Srovnávání civilní letecké osobní dopravy s železniční osobní dopravou je chybné, protože každý z těchto dopravních módů se zaměřuje na jiný segment cestujících, resp. obsluhuje jiný market share (přepravní vzdálenosti). Proto je důležité v osobní železniční dopravě nesledovat pouze absolutní počet přepravených osob, ale zjišťovat strukturu cestujících s ohledem na účel jejich přemístování.

Fragmentace dopravního systému může ohrozit samotnou jeho podstatu, pro kterou je charakteristická síťovost, bezpečnost, dodržování standardizovaných technologických postupů při řízení i výkonu provozních činností a kvalifikovaná pracovní síla.

V Unii je většina národních dopravců v osobní dopravě s právním upořádáním akciové společnosti ve státním vlastnictví. Pokud by establishmenty vykonávaly kontrolní a dohledovou činnost nad těmito podniky s odpovědností řádného hospodáře, pak by stav železniční osobní dopravy, alespoň v České republice, musel být na zcela jiné úrovni. Nelze přehlédnout, že nejvýkonnější železniční systémy jsou v zemích s integrovaným národním železničním podnikem (Německo, Rakousko, Švýcarsko).

Rozvoj a řízení železniční osobní, ale i nákladní dopravy v souladu s hospodářským a společenským vývojem, musí být provázán na úrovni několika ministerstev, mezi které určitě musíme zařadit ministerstvo dopravy, průmyslu a obchodu, školství a životního prostředí.

Moderní dopravní prostředky, zabezpečovací a řídicí systémy kladou vysoké nároky na kvalifikovanou pracovní sílu, rozvoj inovativních přístupů, výzkumnou a vědeckou činnost a šetrný vztah k životnímu prostředí.

Fragmentace dopravního systému vyčerpává přirozeně omezenou kapacitu infrastruktury železniční dopravní cesty, požaduje otevření a přístup k pracovištím služeb pro všechny dopravce na stejné úrovni, pro cestující zhoršuje orientaci v nabídce přepravních služeb a snižuje kvalitu přepravních služeb.

2 Technologické a technické normy pro pracoviště služeb

S ohledem na uvedené skutečnosti v bodě 1 musí být stanoveny technologické postupy práce a výkonové normy pro jednotlivá pracoviště služeb, na základě kterých budou tato zařízení zpřístupněna pro obsluhu vozidel zúčastněných dopravců.

Technologickými postupy práce pracoviště služeb se rozumí plánovitý systém organizace práce, který určuje:

- a) postup jednotlivých pracovních úkonů a operací při poskytování služeb vlakům osobní přepravy,
- b) časové normy jednotlivých pracovních operací a úkonů,
- c) využití technického vybavení jednotlivých zařízení pro poskytování služeb,
- d) počet a rozmístění potřebných prostředků a pracovníků,
- e) operativní řízení veškeré činnosti práce pracoviště služeb.

Technologické postupy práce pracoviště služeb musí zabezpečovat poskytování služeb pro vlaky osobní přepravy všech dopravců v nejkratší době při efektivním využití technických prostředků a pracovních sil v rámci jednotlivých obvodů pracovišť služeb. Hlavní zásadou optimální technologie práce je možná souběžnost a nepřetržitost operací u vlakových souprav a jednotlivých vozidel, při nejmenší spotřebě času na každou operaci služeb a při respektování případné nerovnoměrnosti provozu a možnostech pracovních sil i prostředků.

Podkladem pro sestavení technologických postupů práce pracoviště služeb jsou:

- a) grafikon vlakové dopravy,
- b) plán řazení vlaků osobní dopravy,
- c) oběhy vlakových souprav a vozidel v osobní dopravě,
- d) rozbor práce stávajících pracovišť služeb,
- e) stanovené pracovní normy, výsledky časoměrných pozorování a výpočty dob potřebných k provedení jednotlivých úkonů při poskytování služeb,
- f) výpočty zatížení jednotlivých zařízení pracovišť služeb a posunovacích prostředků,
- g) zvláštnosti práce, resp. pracovních podmínek při poskytování služeb (např. klimatické podmínky, ...).

K údajům trvalé platnosti pro technická zařízení a prostředky zařízení služeb patří:

- a) počty, užitečné délky a určení kolejí,
- b) počty a stručné provozní charakteristiky používaných posunovacích lokomotiv,
- c) počty a profese zaměstnanců, pracovní doby,
- d) časové normy pro výkony služeb.

K údajům dočasné platnosti, tj. na období platnosti GVD patří:

- a) počty vozů řazených ve vlakových soupravách,
- b) počty ucelených jednotek a samostatných vozů.

3 Vymezení zařízení služeb pro provozování drážní dopravy

Vyhláška 76 ze dne 28. února 2017 o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb stanoví v § 3 co považujeme za jiná technická zařízení pro provozování drážní dopravy.

Tato zařízení se člení na:

- a) střediska pro údržbu drážních vozidel s výjimkou středisek pro údržbu vysokorychlostních vozidel a vozidel se zvláštními provozně technickými charakteristikami, ve kterých je údržba těchto vozidel prováděna po jejich vyřazení z běžného provozu,
- b) zařízení pro provozní ošetření vozů, zejména jejich mytí, čištění a plnění vodou,
- c) nakládací a vykládací zařízení,
- d) stabilní a mobilní zařízení pro překládku přepravních jednotek mezi jednotlivými druhy dopravy,
- e) posunovací zařízení,

- f) obrysnice,
- g) kolejové váhy a
- h) zařízení se zdrojem jiné než trakční elektrické energie, určené pro připojení železničních kolejových vozidel.

Provozní součásti železniční stanice zde nejsou řešeny (např. informační systémy, orientační značky o přístupu k vlakům, čekárny pro cestující, úschovny zavazadel, hygienická zařízení pro cestující, parkoviště pro autobusy, osobní automobily a jízdní kola, prostory pro služby prodeje cestovních a rezervačních dokladů, prostory pro provozní zázemí zaměstnanců dopravců, zdvihací plošiny nebo rampy na nástupišti pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí a kolejiště pro sestavování vlaků a posun drážních vozidel), protože by měly být přiřazovány rozhodnutím nejvyššího správního orgánu na základě jednotného přepravního řádu, jednotného tarifu a přestupního jízdního dokladu.

Je nepřípustné, aby cestující musel přemýšlet, kde má zakoupit jízdní doklad a u kterého vlaku ho opravňuje k jízdě a zda je povolena přeprava psů nebo drobných domácích zvířat.

4 Zařízení služeb dominantního dopravce podle zákona o drahách

Zákon o drahách 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů v § 23f v odstavci (1) stanoví, že dopravce, který má dominantní postavení na trhu osobní nebo nákladní železniční dopravy a který je současně provozovatelem zařízení služeb nebo takového provozovatele ovládá, zajistí, aby tyto služby byly poskytovány prostřednictvím pobočky a o jejich poskytování bylo vedeno oddělené účtování. Odepře-li takový provozovatel zařízení služeb jejich poskytnutí, oznámí to písemně zájemci s uvedením důvodů, popřípadě označí provozovatele, který může zájemci poskytnout tutéž službu za podmínek stanovených tímto zákonem.

Zákon o drahách 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů v § 23f v odstavci (2) stanoví, co rozumíme za zařízení služeb:

- a) železniční stanice,
- b) odstavné koleje,
- c) čerpací stanice,
- d) technická zařízení v přístavech.

Tato ustanovení se nepoužijí na poskytování doplňkových a pomocných služeb. Zákon o drahách 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů stanoví v § 23g doplňkové a pomocné služby.

Doplňkovými službami jsou:

- a) dodávky trakční elektrické energie,
- b) předtápění drážního vozidla určeného pro přepravu osob,
- c) služby související s přepravou nebezpečných věcí nebo s provozem drážního vozidla vykazujícího zvláštní provozně technické charakteristiky.

Pomocnými službami jsou:

- a) poskytování informací souvisejících s provozováním drážní dopravy,

- b) přístup k telekomunikačním sítím,
- c) technická kontrola drážního vozidla,
- d) prodej jízdních a přepravních dokladů,
- e) údržba drážních vozidel vykazujících zvláštní provozně technické charakteristiky.

Tato ustanovení vyplývající ze Zákona o drahách 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů mění charakter postavení dominantního dopravce na přepravním trhu osobní dopravy z hlediska zásad tržní ekonomiky. Ta vychází z trhu, který všechno řeší sám pomocí nabídky, poptávky a hospodářské soutěže. Ceny jsou určovány pomocí nabídky a poptávky na trhu, za cenu, se kterou souhlasí obě strany (kupující, prodávající).

Protikladem tržní ekonomiky je ekonomika plánovaná, kombinace obou, tedy částečně regulovaná, se nazývá smíšená ekonomika. V České republice je prosazován nynější vládou smíšený systém, který vychází z tržního, ale je doplněn státními zásahy (jako zákony, nařízeními, dotacemi, omezeními, apod.).

Závěr

Hlavními cíli dopravní politiky Unie je zaručit bezpečné, účinné a vysoce kvalitní služby v přepravě cestujících prostřednictvím regulované hospodářské soutěže, která rovněž zajistí transparentnost a fungování veřejných služeb v přepravě cestujících, a to s ohledem na sociální a environmentální faktory a faktory regionálního rozvoje, nebo s cílem nabídnout zvláštní tarifní podmínky určitým kategoriím cestujících, například důchodcům, a odstranit nerovnosti mezi dopravními podniky a druhy dopravy z různých členských států, které mohou vést k podstatnému narušení hospodářské soutěže.

Koncepční uchopení problematiky liberalizace železničního trhu vyžaduje aktuální evropská legislativa. Aby byl v procesu liberalizace dosažen pozitivní výsledek, je důležité postupovat s rozvahou. Z tohoto pohledu lze považovat postoj současného vedení Českých drah za správný, protože požaduje, aby otevření trhu osobní železniční dopravy mělo předem jasně nastavená pravidla jako výsledek spolupráce ministerstva dopravy s odbornou veřejností a dotčenými subjekty. Bylo by žádoucí vhodnými odbornými debatami definovat jaký podíl veřejné osobní dopravy má liberalizace zasáhnout, zda pouze dálkovou nebo regionální dopravu anebo vymezený balíček služeb v závazkové dopravě.

Z uvedených závěrů vyplývá, že je žádoucí, aby každý zásah do systému dopravy byl připravován s dostatečným předstihem a realizován od platnosti nového grafikonu vlakové dopravy.

Zařízení služeb v železniční osobní dopravě jsou historicky uzpůsobena pro jednoho dopravce. Jakýkoliv regulační zásah, kterým se tato zařízení zpřístupňují více dopravcům, může vyvolat řadu problémů omezujících interní provozní procesy a snižujících efektivitu a produktivitu práce, ale i vyvolat dodatečné stavební investice.

Literatura:

- [1] Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (EU) 2016/2338 ze dne 14. prosince 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007
- [2] Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70
- [3] http://www.mdcrcz.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Legislativa-v-drazni-doprave/Zakony-v-drazni-doprave/266-94-k_1-4-2017-uplzneni.pdf.aspx?lang=cs-CZ
- [4] Vyhláška č. 76/2017 Sb. Vyhláška o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb. Částka 28/2017.

Praha, březen 2017

Lektorovali: doc. Dr. Ing. Roman Štěrba
Fakulta dopravní ČVUT

Ing. Jiří Havlíček
České dráhy, a.s.