

# „Kombinovaná doprava získá nový impuls a umožní trvalý růst všem poskytovatelům“

Multimodální přepravy těží z probíhajícího sjednocování železničních systémů v Evropské unii a budování jednotného železničního trhu. Unifikace drážního provozu prošla za posledních několik desetiletí dlouhou cestou a dosáhla mnoha úspěchů. Přesto však v této oblasti stále zůstává řada překážek, které další rozvoj multimodality omezují. O této problematice hovořila na podzimní mezinárodní konferenci SpeedCHAIN 2017 Juana Vasella, místopředsedkyně Centra pro logistiku a dopravní právo (KOLT), v přednášce na téma Přeshraniční multimodální doprava: právní rámec a jeho limity. Její vystoupení se setkalo s velkým zájmem účastníků, o čemž svědčila následující řada otázek z pléna a bohatá diskuse. A protože kombinovaná doprava spojující silnici a železnici představuje pro dopravu a logistiku v České republice důležitý obor s potenciálem dalšího růstu, obrátili jsme se na Juanu Vasellu s několika otázkami.

■ *Unifikace železniční přepravy probíhá v EU již řadu let. Jaká je v této oblasti současná situace pro operátory kombinované dopravy?*

Z historických důvodů existuje v Evropě řada různých vnitrostátních železničních systémů, které nejsou navzájem plně kompatibilní. Odlišné technické a provozní normy (například mě-

ření, elektrické a automatizační systémy) a organizační či právní požadavky, jako jsou třeba přijímací požadavky, školení a zkušební řady, stále brání zcela plynulé přeshraniční železniční dopravě. V mezinárodní nákladní dopravě je z těchto důvodů často nutné na hranicích měnit lokomotivu nebo dokonce překládat zboží



**Juana Vasella,**  
místopředsedkyně Centra  
pro logistiku a dopravní právo (KOLT)

Dr. Juana Vasella, RA, přednáší na právnické fakultě univerzity ve švýcarském



Lucernu soukromé, srovnávací právo, mezinárodní soukromé a evropské právo.

Spolupracuje se společností MME zaměřenou na právní a daňové

poradenství. Jako místopředsedkyně Centra pro logistiku a dopravní právo (KOLT) je specialistkou na logistické a dopravní právo nejenom ve Švýcarsku, ale i v mezinárodním měřítku. Právnické vzdělání získala na univerzitách v Augsburgu, Leónu a na TU Dresden.

v překládacích nádražích. To platí samozřejmě pro celou železniční dopravu včetně kombinované dopravy.

■ *Přinese v příštích letech pokračující sjednocování železničních systémů v zemích Evropské unie pro kombinovanou dopravu nové příležitosti?*

Evropská unie a oborové organizace v průmyslu se snaží stávající překážky odstraňovat. Prosazuje proto zavedení mezinárodně standardizovaných systémů (ERTMS), jejichž cílem je standardizace železničních operací v Evropě. Regulační iniciativy se zaměřují na tzv. interoperabilitu v železniční dopravě, kde vlaky a další železniční vozidla mohou fungovat co neefektivněji na různých železničních sítích v jednotlivých státech, a zejména při přechodu mezi železničními sítěmi různých států. Za tímto účelem byly na evropské úrovni dohodnuty technické specifikace pro interoperabilitu (TSI). Tyto specifikace stanovují určité charakteristiky a prvky, které musí mít subsystémy železnic, aby bylo možné vybudovat trvale využitelný železniční systém.

Zde se rozlišuje mezi strukturálními subsystémy (jako energie, řízení vlaků, ochrana vlaku, signalizace nebo vozidla) a funkčními subsystémy (provoz a řízení dopravy, údržba nebo telematické aplikace). Cílem je zajistit ještě

## Centrum pro logistiku a dopravní právo (KOLT)

Mezinárodní Centrum pro logistiku a dopravní právo (KOLT) působí při univerzitě ve švýcarském Lucernu. Mezi jeho cíle patří například studium právních rámců pro národní i mezinárodní dopravu a právo v logistice. Centrum pořádá semináře, vzdělávací programy a školicí kurzy, vyvíjí bohatou publikační činnost a buduje mezinárodní síť odborníků pro spolupráci v problematice dopravního práva.



Juana Vasella vystoupila na mezinárodní logistické konferenci SpeedCHAIN 2017 v Praze

bezpečnější, účinnější a rychlejší přepravu zboží, včetně kombinované dopravy využívající železniční dopravu. A cílem této snahy je nakonec podpořit evropský jednotný trh železniční a kombinované přepravy.

■ *Je současné tempo unifikace železnic zejména pro požadavky kombinované dopravy dostačující? Co brání rychlejšímu postupu sjednocovacího procesu?*

I přes zahájený proces interoperability stále existují pro kombinovanou dopravu využívající železnici značné překážky. Železniční vozidla, zejména vícesystémové vlaky, nadále vyžadují národní schválení pro každou zemi v Evropské unii. To stojí peníze, čas a nervy. Navíc v každém státě existují různé předpisy a systémy signalizace. Rozdíly v signalizaci v železniční dopravě jsou někdy významné a nejsou srovnatelné s rozdíly signalizace v silniční dopravě. Tyto nerovné rámcové podmínky se v dohledné budoucnosti nezmění, což může potenciálně myslitelný růst kombinované dopravy negativně ovlivnit.

■ *Existují odpovídající evropské zákony pro další rozvoj kontinentální multimodality?*

*A opět – jsou tyto zákony dostačující? Připravuje se jejich změna?*

Právní základy pro multimodální přepravy na evropské úrovni jsou neúplné. V současné době existuje síť mezinárodních úmluv a vnitrostátních právních předpisů, z nichž většina se zaměřuje na jednotlivé modalitativy a nezahrnuje kombinovanou dopravu. Výsledkem je neúplná a neprůhledná regulační síť.

Evropská komise tento problém uznala a vyhlásila rok 2018 za rok multimodality. Předložila nový návrh textu pro revizi směrnice 92/106 / EHS ze dne 7. prosince 1992 o kombinované přepravě zboží.

S přijetím této směrnice, k němuž došlo před více než 25 lety, měla být kombinovaná doprava jako alternativa k silniční dopravě posílena, aby se snížily problémy spojené s přetížením silniční infrastruktury, s bezpečností silnic a ochranou životního prostředí,

keré v té době rostly. Směrnice směřovala k liberalizaci trhu, zejména tím, že povolila provádění kombinované dopravy a zavedla zákaz všech kvót a daňových úlev pro silniční vozidla.

■ *Co by měla tato revize změnit? Pomůže dalšímu rozvoji multimodality a zejména kombinované dopravy v Evropské unii?*

Cílem plánované revize je zvýšit konkurenceschopnost kombinované dopravy, a tím ji dále posílit jako alternativu k čisté silniční dopravě. Předpokládají se především následující změny. Zaprvé, čisté vnitrostátní kombinovaná doprava by měla být zahrnuta do práv na přístup na trh kombinované dopravy. Zadruhé, minimální vzdálenost, která v současné době činí 100 kilometrů pro silniční dopravu jako hlavní jízdu pro kombinovanou dopravu, by měla být vyloučena. Zatřetí, kombinovaná železniční a silniční doprava by měla podléhat paušálnímu limitu 150 místo předchozího kritéria „nejbližší vhodné železniční stanice“ nebo 20 procent pro silniční úsek, pokud by to vedlo k vzdálenosti větší než 150 kilometrů. A začtvrté, měla by být podrobně upravena povinnost společností

prokázat, že silniční doprava je součástí kombinované dopravy, přičemž doklady by měly uvádět jednotlivé úseky kombinované dopravy, jakož i jednotlivé stanice překládky. Jasně regulované právní rámce pro multimodální dopravu využívající železniční dopravu mohou zvýšit efektivitu nákladní dopravy v Evropě jako celku. To, zda lze tohoto cíle dosáhnout, se ještě musí při plánování nových předpisů teprve ukázat.

■ *Existuje v Evropské unii dostatečná infrastruktura pro další rozvoj kombinované dopravy? Jak se v tom jednotlivé oblasti liší?*

Oborové asociace nedávno vytvořily mnoho nových produktů pro multimodální nákladní dopravu včetně železniční dopravy. Zodpovědné jsou zde Mezinárodní železniční výbor (CIT) a Mezinárodní silniční unie (IRU). Pro hraniční oblasti mezi železničním právem a námořním právem existují například jednotné obecné podmínky a vzorová smlouva pro železniční a námořní dopravu. Na tomto základě má být v blízké budoucnosti vypracován „kontrolní seznam pro rámcovou železniční smlouvu“.

V budoucnu budou tyto nové smluvní základy dále rozšířeny tak, aby se multimodální doprava pro všechny zúčastněné strany zjednodušila, zejména pro mezinárodní přepravy, a aby bylo v této oblasti dosaženo větší právní jistoty. Tento vývoj dává důvod k naději, že kombinovaná doprava získá stále rostoucí impuls a bude prospěšná nejen pro velké hráče, ale umožní trvalý růst i menším poskytovatelům multimodálních přeprav. ■

PAT

