



## **ROLE NÁRODNÍHO DOPRAVCE VE VEŘEJNÉ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ V ČR**

**Doc. Dr. Ing. Roman Štěřba**

**16.6.2015**

# ČESKÉ DRÁHY, A.S. - KLÍČOVÝ HRÁČ OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY A STRATEGICKÝ PODNIK PRO ČESKOU EKONOMIKU

- **Národní železniční dopravce** – zajišťuje v souladu se zákonem celoplošné poskytování přepravních služeb.
- **7 500 spojů denně; 170 mil. cestujících** za rok 2014 (průměrně 465 tisíc cestujících/den).
- **2 500 hnacích vozidel; 3 300 vagónů** (osobní doprava)
- **15 100 zaměstnanců** (zaměstnance zastupuje **10** odborových organizací).
- **Tržby roční ČD: 23,8 mld. CZK**
- *úhrada závazku regionální dopravy 9,1 mld. CZK*
- *úhrada závazku dálkové dopravy 4,2 mld. CZK*
- *jízdné z přepravy osob 6,6 mld. CZK*
- *ostatní tržby osobní dopravy 0,9 mld. CZK*
- *další tržby a výnosy (prodej majetku, pronájmy, služby) ČD 3 mld. CZK*
- **Dluh čistý Skupiny ČD** (včetně ČD CARGO): **32,7 mld. CZK** (z toho ČD 28,7 mld. CZK k 31.12.2014)
- **Investice zasmluvněny** na roky 2015 a 2016

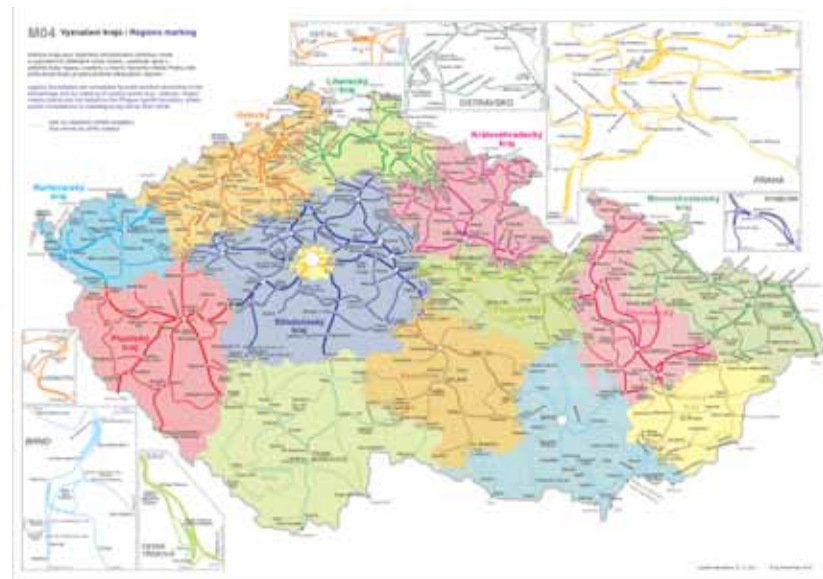
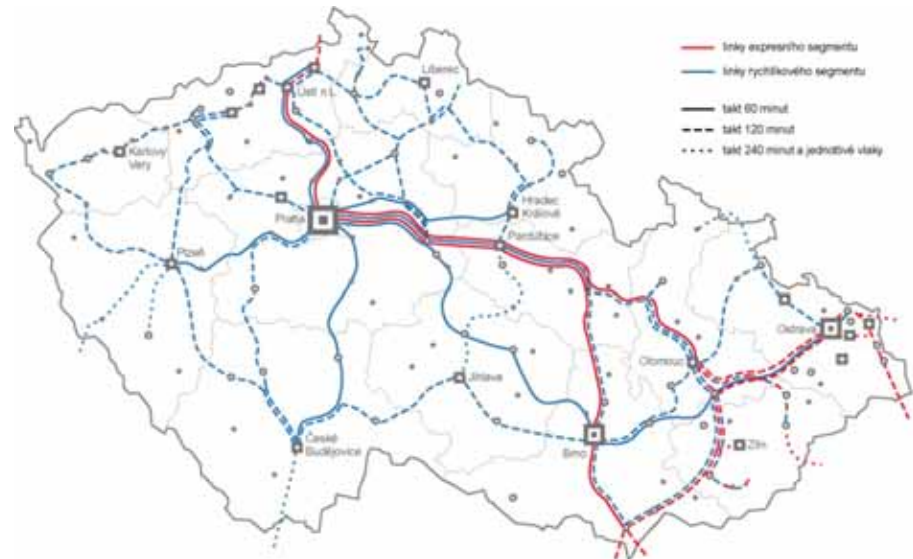
# POSTAVENÍ NÁRODNÍHO DOPRAVCE ČD

- **ČD, a.s. je obchodní společnost** – zřízení a činnost upravuje speciální zákon (zák. č.77/2002 Sb., v platném znění), který plní funkci přímého zadání veřejných služeb společnosti ve smyslu práva EU.
- Jedná se o společnost, která
  - je **zřízená státem** za účelem zajišťování železniční veřejné dopravy stoprocentně vlastněná státem,
  - **plní roli národního železničního dopravce** přímo ze zákona a mezinárodních smluv,
  - ze zákona **zajišťuje páteřní veřejnou dopravu** a udržitelný dopravní systém v ČR,
  - zajišťuje v souladu se zákonem **celoplošné poskytování přepravních služeb** cestujícím s kompenzací z veřejných rozpočtů a komerčně,
  - je **strategickým podnikem pro českou ekonomiku**; podíl na trhu osobní dopravy představuje 98% a zaměstnává v rámci Skupiny ČD 26 444 zaměstnanců (v rámci ČD, a.s. cca 15 100),
  - **zajišťuje síťovost osobní dopravy** a strategické zázemí pro železniční dopravu v ČR,
  - je **nejvýznamnějším zadavatelem v oblasti zakázek** železničního průmyslu.

*Alternativní dopravci se domáhají liberalizace veřejné dopravy v ČR a nového přeskupení trhu veřejné dopravy. Nemají ambici převzít dopravní obslužnost území, pouze se uplatnit na vybraných segmentech trhu (vybraných linkách).*

# TRHY OSOBNÍ DOPRAVY

- Vnitrostátní/mezinárodní
- Dálkový/meziregionální
- Regionální/příměstský



# DLOUHODOBÉ SMLOUVY O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH (ROK 2019)

V roce 2019 končí účinnost stávajících dlouhodobých smluv o veřejných službách s kompenzací z veřejných rozpočtů.

Současně s tím končí i systém zajištění financování smluv z veřejných rozpočtů.

Ekonomické krytí smluv z veřejných rozpočtů do roku 2019 garantují tyto dokumenty:

- 1.usnesení vlády č. 1132/2009 ze dne 31. 8. 2009 k finanční účasti státu na zajištění veřejných služeb železniční osobní dopravou,
- 2.usnesení vlády č. 1350/2009 ze dne 28. 10. 2009 k Memorandu o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou a
- 3.Memorandum o financování veřejných služeb zajišťovaných železniční osobní dopravou uzavřeného mezi Českou republikou jednající Úřadem vlády, MD a MF a jednotlivými kraji a Asociací krajů České republiky, které navazovalo na uvedená usnesení vlády.

# PRÁVNÍ POVAHA MEMORANDA (SMLOUVA MEZI STÁTEM A KRAJI)

- memorandum obsahuje závazky a práva
- a svým obsahem je vícestrannou smlouvou uzavřenou mezi státem a jednotlivými kraji
- memorandum řeší zajištění stabilního rozsahu dopravní obslužnosti
- zajištění trvale udržitelného rozvoje kraje
- závazek státu poskytovat krajům dotace ze státního rozpočtu na financování dopravní obslužnosti (veřejnou regionální železniční osobní dopravou)
- závazek krajů zajistit v rámci objednávky dopravní obslužnosti u vybraného dopravce stabilní rozsah dopravní obslužnosti

# MOŽNOSTI SMLUVNÍHO ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI PO ROCE 2019

- OBJEDNATELÉ VEŘEJNÉ DOPRAVY (STÁT A KRAJE) MUSÍ ROZHODNOUT BUDE VEŘEJNÁ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA V ČR ZAJIŠTĚNA PO ROCE 2019 Z POHLEDU OBJEDNATELŮ.

## MOŽNOSTI:

- PRODLOUŽENÍ STÁVAJÍCÍCH SMLUV S ČD, A.S. (NA 15 LET A PŘI VÝZNAMNÝCH INVESTICÍCH O DALŠÍCH 7,5 LET)
- UZAVŘENÍ NOVÝCH SMLUV PŘÍMÝM ZADÁNÍM VEŘEJNÝCH SLUŽEB ČD, A.S. (V SOULADU SE ZÁKONEM) NEBO JINÉMU DOPRAVCI (OTÁZKA CO SE ZÁKONEM A ČD, A.S.)
- UZAVŘENÍ NOVÝCH SMLUV CESTOU NABÍDKOVÝCH ŘÍZENÍ NA VYBRANÉ LINKY NEBO NA CELOU OBSLUŽNOST REGIONU NEBO STÁTU (OTÁZKA CO SE ZÁKONEM A ČD, A.S.)

# MOŽNOSTI PRO ZAJIŠTĚNÍ EKONOMICKÉHO KRYTÍ SMLUV PO ROCE 2019

## DÁLKOVÁ DOPRAVA

- UZAVŘENÍ DOHODY MEZI MF A MD O FINANCOVÁNÍ VEŘEJNÉ DÁLKOVÉ DOPRAVY PODLE § 4 ODS. 2 ZÁKONA Č. 194/2010 SB.
- POKUD NEDOJDE K DOHODĚ MEZI MD A MF ROZHODNE PODLE ZÁKONA O FINANCOVÁNÍ DÁLKOVÉ DOPRAVY VLÁDA
- DOHODA I ROZHODNUTÍ VLÁDY JSOU ZÁVAZNÉ PRO MF PŘI ZPRACOVÁNÍ NÁVRHU STÁTNÍHO ROZPOČTU NA PŘÍSLUŠNÝ KALENDÁŘNÍ ROK

## REGIONÁLNÍ DOPRAVA

- OPĚTOVNÉ POTVRZENÍ MEMORANDA NOVÝM USNESENÍM VLÁDY, KTERÝM NOVÁ VLÁDA POTVRDÍ ZÁVAZEK, KTERÝ PŘIJETÍM MEMORANDA PŘIJALA JMÉNEM STÁTU PŘEDCHOZÍ VLÁDA A JEHO PRODLOUŽENÍ O 10 AŽ 15 LET
- PŘIJETÍ NOVÉHO MEMORANDA NA OBDOBÍ 15 LET, NEBO
- ZMĚNA USTANOVENÍ § 24 ZÁKONA Č. 194/2010 SB., O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH SPOČÍVAJÍCÍ VE ZMĚNĚ ZÁKONEM DANÉ MOŽNOSTI DOFINANCOVÁNÍ REGIONÁLNÍ DOPRAVY ZE STRANY STÁTNÍHO ROZPOČTU NA ZÁKONEM DANOU POVINNOST DOFINANCOVÁNÍ REGIONÁLNÍ DOPRAVY, NEBO
- NAVÝŠENÍ ROZPOČTOVÉHO URČENÍ DANÍ NOVELOU ZÁKONA Č. 243/2000 SB.



# BÍLÁ KNIHA

- STÁT A KRAJE (SAMOSPRÁVA) DEFINUJÍ KONCEPCI JAK MÁ SPOLEČNOST ČESKÉ DRÁHY, A. S. ZŘÍZENÁ ZÁKONEM PŮSOBIT PO ROCE 2019 NA TRHU VEŘEJNÉ DOPRAVY.
- ZDA MÁ I NADÁLE ZŮSTAT NÁRODNÍM DOPRAVCEM V PLNÉM DOSAVADNÍM ROZSAHU?
- TEDY ZACHOVAT POVINNOST ZAJIŠŤOVAT VEŘEJNÉ SLUŽBY A UDRŽITELNÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM V ČR
- NEBO MÁ „UVOLNIT“ ČÁST TRHU KONKURENCI?
- A ZMĚNIT SVÉ POSTAVENÍ NA TRHU, COŽ VYŽADUJE ZMĚNU ZÁKONA O ČESKÝCH DRAHÁCH, POPŘ. ZRUŠENÍ TOHOTO ZÁKONA.

# ROZDÍLNÝ PŘÍSTUP KRAJŮ A STÁTU K OTÁZCE LIBERALIZACE

- Liberalizace trhu osobní železniční dopravy je v současnosti postavená na smluvním základě s podporou usnesení vlády pro dálkovou dopravu.
- Sedm smluv z patnácti smluv obsahuje možnost otevření trhu veřejné železniční osobní dopravy v době jejich účinnosti na základě jednostranného rozhodnutí objednatele veřejných služeb (stát/kraj). Jedná se o tyto smlouvy:
  - smlouva se státem (až do 75% výkonů),
  - smlouva se Středočeským krajem (až do 100% výkonů),
  - smlouva s Hl. m. Prahou (až do 100% výkonů) a
  - smlouva s Jihomoravským krajem (až do 55% výkonů).
  - smlouva s Plzeňským krajem (až do 100% výkonů),
  - smlouva s Ústeckým krajem (až do 20% výkonů) a
  - smlouva s Jihočeským krajem (až do 25% výkonů).
- Stát využil smluvní možnost otevření trhu zahájením nabídkového řízení dne 27. 3. 2012 na linku R 27 Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc, neúspěšně.
- Kraje zatím smluvní možnost otevření trhu nevyužily, až na Jihočeský kraj, který zahájil nabídkové řízení na provozní soubor Šumava (v současnosti předmětem sporu u ÚOHS).

# UVOLNĚNÍ ČÁSTI TRHU VEŘEJNÉ DOPRAVY ALTERNATIVNĚM DOPRAVCŮM NA ZÁKLADĚ SMLUVNÍHO UJEDNÁNÍ Z ROZHODNUTÍ JEDNOTLIVÝCH OBJEDNATELŮ PŘINÁŠÍ TYTO PROBLÉMY

- Rozpad síťovosti železniční dopravy s přímým dopadem pro cestujícího, který nemůže na jeden přepravní doklad využít služeb více dopravců
- Spory dopravců o nediskriminační přístup k infrastruktuře, které nemá kdo řešit s ohledem na nepřípravenost státu na liberalizaci trhu veřejné dopravy (neexistence regulátora a vymezení regulatorní působnosti)
- Povinnost ČD, a.s. všemi právními prostředky hájit své postavení na trhu dané zákonem – péče řádného hospodáře
- Dopad do zaměstnanosti – stát negarantuje přechod práv a povinností z pracovněprávních vztahů na nového dopravce

# LIBERALIZACE TRHU V PODMÍNKÁCH ČR A PRÁVO EU

- Podle práva EU není zatím trh železniční dopravy plně liberalizován.
- Plně liberalizována je od roku 2007 nákladní doprava a od roku 2010 mezinárodní doprava.
- Zbývá liberalizovat vnitrostátní železniční dopravu.
- Proces plné liberalizace železničního trhu má završit až 4. liberalizační balíček, zejména jeho politická část, která je v současnosti v legislativním procesu projednávání.
- Otevření trhu dálkové osobní železniční dopravy s kompenzací ze státního rozpočtu zajistilo usnesení vlády č. 423/2011. Usnesením vlády č. 758/2014 byl tento proces potvrzen.

# PODMÍNKY PRO ZAJIŠTĚNÍ LIBERALIZACE TRHU V ČR

- Trh vnitrostátní železniční dopravy byl v podmínkách ČR otevřen v předstihu, aniž by byly vytvořené základní předpoklady pro jeho úspěšné naplnění.
- Otevření trhu v ČR není propojené s otevřením trhu v okolních zemích.
- Nebyla přijata legislativa k zajištění základních podmínek liberalizace.

# OTEVÍRÁNÍ ŽELEZNIČNÍHO TRHU

ČD se soutěži nebrání, férová konkurence je žádoucí, motivuje ke kvalitnější nabídce, ale je nezbytné nastavit „férové“ podmínky pro všechny účastníky.

Výhody stávající konkurence:

- zvýšení zájmu o železnici
- zaměstnanci ČD většinou zkušenější a technicky vzdělanější se začínají orientovat i na služby a přístup k cestujícím
- konkurence vnáší do tradiční státní firmy dynamiku

Nevýhody stávající konkurence:

- deformace trhu úhradou tarifního závazku ze strany státu pro komerční dopravu
- zahlcení dopravní cesty – mnoho vlaků na úkor regionální a nákladní dopravy
- dumpingové ceny a cenová válka = pro objednatele se jedná o únik linek se ziskovým potenciálem mimo systém veřejných služeb
- narušení systému osobní dopravy (*provozně a tarifně integrovaný systém*)
- nerovné postavení dopravců na trhu (*ČD má nedořešené zátěže z minulosti, ČD jsou vázány zákonem o ČD, a.s., a zákonem o veřejných zakázkách*)

# PRO PLNOU LIBERALIZACI TRHU OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY JE NUTNO (1/2)

1. Nově vymezit postavení společnosti ČD, a.s., kterou 100% vlastní stát na trhu veřejné dopravy

*předpokladem je zrušení zákona č. 77/2002 Sb., nebo jeho novelizace*

2. Zajistit rovný přístup dopravců ke kolejovým vozidlům – stávající právní stav představuje diskriminaci sektorových zadavatelů při pořizování nových kolejových vozidel

*předpokladem je novela zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících nebo novela zákona o veřejných zakázkách*

3. Zajistit rovný přístup dopravců k osobním nádražím a ostatním zařízením služeb, včetně stanovení poplatku za přístup a za služby, jak požaduje právo EU

*předpokladem je novela zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách*

4. Zajistit tarifní síťovost a informovanost pro potřeby cestujících, jinak bude docházet procesem liberalizace ke zhoršení postavení cestujících

*předpokladem je vytvoření informačního a integrovaného systému prodeje přepravních dokladů, zřízení integrátora a zúčtovacího centra (vyžaduje investice)*

5. Při střetu komerční a veřejné dopravy zajistit „hospodářskou vyváženost smluv o veřejných službách“

*předpokladem je novela zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách*

# PRO PLNOU LIBERALIZACI TRHU OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY JE NUTNO (2/2)

6. Zřídit regulátora trhu s regulatorními funkcemi

*předpokladem je novela zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách a zákon o regulátorovi železničního trhu*

7. Zajistit ekonomické krytí nových dlouhodobých smluv po roce 2019, kdy končí účinnost smluv se státem a s jednotlivými kraji

*předpokladem je uzavření dohody s Ministerstvem financí o ekonomickém krytí nových dlouhodobých smluv o veřejných službách v přepravě cestujících v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a schválit nový systém pro dofinancování regionální dopravy, kterým se nahradí stávající Memorandum*

8. Zajistit zásadu vzájemnosti v rámci EU

*Předpokladem je garance pro ČD, aby měly stejnou možnost vstoupit na trh železniční dopravy v rámci EU, jako mají dceřiné společnosti národních dopravců na trh v ČR; tohoto lze dosáhnout pouze přijetím harmonizovaných podmínek v rámci EU*



# ZÁVĚR ČD, A. S. K BUDOUCÍMU OBCHODNÍMU MODELU

- ČD, a.s. jsou připraveny na **všechny varianty možného přístupu k zajištění veřejné dopravy**, tj. k variantě prodloužení smluv v souladu s právem EU, k variantě uzavření nových smluv přímým zadáním nebo cestou nabídkových řízení.
- **ČD se nebrání „férové“ soutěži**, ale upozorňují na neférové podmínky.
- ČD jako obchodní společnost je **povinná hájit své místo na trhu veřejné dopravy (péče řádného hospodáře)** a upozorňuje na nepřipravenost trhu k plné liberalizaci.
- **Součinnost politické reprezentace je nezbytně nutná.**

# Děkuji Vám za pozornost

České dráhy, a.s.  
Generální ředitelství  
Nábřeží L. Svobody 1222  
110 15 Praha 1