

Ing. Jaroslav Hanák, prezident

tel : 233 322 498

fax : 233 322 485

e-mail:svazdopravy@svazdopravy.cz

www.svazdopravy.cz

V Praze 14. 11. 2016

Věc: Přípomínky ke Zprávě o procesu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální dopravy

Proti našim sousedům Česká republika v procesu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti nadregionální dopravy přistupuje velmi rychlým a velmi odvážným způsobem. Je skutečností, že na železnici je mnoho nedořešených problematik a nákup železničních vozidel ze strany státu, pokud nebude optimálně zpracován, může být jednou z nich. Neustálé změny strategie k zajištění veřejných služeb v oblasti železniční dopravy a nerozhodnost Ministerstva dopravy vedly prakticky k úplnému zastavení dotačního programu OPD2 v oblasti nákupu železničních kolejových vozidel, neboť již uzavřená a EK schválená pravidla se nyní zpochybňují, znovu otevírají a dodatečně je snaha je upravit ve prospěch alternativních dopravců.

Proces postupného ukončování monopolu národního dopravce je třeba provádět v dostatečném časovém horizontu a nesmí národní dopravce likvidovat, neboť ten je povinen plnit i jiné závazky vůči státu. Doposud však nejsou vyjasněny parametry nabídkových řízení - v ČR nejsou vytvořeny nezbytné předpoklady pro nediskriminační a smysluplnou liberalizaci a i přes tuto skutečnost je zde opakovaná snaha proces liberalizace urychlit (chybí jasná představa o tarifní integraci, jednotném jízdním dokladu, zúčtovacím centru tržeb; není zajištěná síťovost; doposud není funkční Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře – tzv. Regulátor; nebyla vyřešena problematika režijního jízdného). To, že budou tyto nedostatky vyřešeny až v průběhu liberalizace, je zcela nežádoucí. Tyto předpoklady smysluplné a nediskriminační liberalizace musejí být vypořádány před tím, než se s liberalizací vůbec začne. Doposud nebylo (od roku 2006) úspěšně realizováno jediné nabídkové řízení na dopravce a i nadále tak v ČR chybí jakékoliv relevantní zkušenosti s nabídkovými řízeními, stejně jako zkušenosti s reálným provozem na vysoutěžených linkách.

Rovněž doposud nebylo docíleno toho, aby byl národní dopravce ČD, a.s. vůbec v nabídkových řízeních konkurenceschopný a v žádném případě se tohoto nedosáhne tím, že se liberalizace spustí a národní dopravce si bude muset s tímto poradit. Dojde k tomu, že reálně bude soutěžími ohroženo až cca 13 % tržeb ČD, a.s. plynoucích z dálkové dopravy (může se jednat o ztrátu více než 550 mil. Kč tržeb do roku 2021).

Nově do seznamu soutěžených linek zařazená linka R6 Praha – Plzeň – Klatovy je navíc dle vládního usnesení č. 758/2014 přímo určená pro národního dopravce, kdy se v příslušném materiálu hovoří o tom, že: Vedle toho existuje druhá část sítě, kterou Česká republika i v dalším období předpokládá přímo objednávat u dopravce ČD. Jedná se zejména o linky s mezinárodním přesahem Ex1-Ex4, R6 a R7 a dále linky, u kterých se dlouhodobě soutěž nepředpokládala ani v předchozích materiálech (R13, R22-23) a lze je označit v dalším období jako stabilní s přímým zadáním. Reportem vládou schváleného materiálu přitom nelze měnit jeho obsah! Má-li být obsah změněn, pak musí být vládou navrhované změny projednány v rámci řádného samostatného materiálu.

Obcházení tohoto vládního usnesení tím, že se linka R6 zařadí do soutěží z důvodu toho, že má smysl na ní provozovat vozidla pořízená z dotačních prostředků, je zcela účelové.

Rovněž lze za nepřípustné považovat to, že MD přestalo objednávat některé spoje v rámci linky Ex3 (na úseku Praha – Brno), která je dle výše uvedeného vládního usnesení rovněž určena výhradně pro národní dopravce a tento krok lze taktéž považovat za porušení předmětného vládního usnesení/materiálu/rozhodnutí.

Závěrem mi dovoluji shrnout zásadní připomínky Svazu dopravy České republiky k předmětnému materiálu a tím i obecně ke stavu zajištění veřejné železniční dopravy v ČR:

1. Požadujeme nejprve nastavit nediskriminační podmínky pro dominantní i nedominantní dopravce (tarifní integrace, režijní jízdné, síťovost, regulátor atd.) a až následně zahájit liberalizaci, neboť k uspěchané předčasné liberalizaci není ČR ničím nucena – naopak je nyní na úrovni evropské legislativy vytvořen dostatečně dlouhý prostor pro sjednocení podmínek a zvýšení konkurenceschopnosti všech dopravců na trhu, včetně těch doposud národních a tedy často i přirozeně dominantních. Tím vytvořit podmínky pro férové soutěže.
2. V případě následného pilotního nabídkového řízení nerealizovat soutěž na trhu (o jeden ze dvou segmentů na stejné lince/relaci), ale soutěž o trh - tedy ideálně o vybranou samostatnou nadregionální linku. Nesoutěžit o jeden ze dvou segmentů na stejné lince/relaci (viz nynější návrh R6 vs Ex6), neboť taková soutěž vede ke zhoršení ekonomiky obou linek/segmentů tím, že vytváří konkurenční prostředí mezi linkami v závazku veřejné služby, čímž zanikají synergické efekty, což vede ke zvýšení nákladů a naopak dojde k nežádoucímu přesunu výnosů mezi oběma segmenty navzájem
3. Po pilotním nabídkovém řízení na dopravce dostatečně dlouho sledovat a hodnotit reálný provoz na vysoutěžené pilotní lince a teprve následně, po nasbírání a zanalyzování příslušných zkušeností, pokračovat dále v liberalizaci s adekvátně upravenými podmínkami a požadavky na dopravce.
4. Již dále neblokovat čerpání dotačních prostředků z OPD2 dalšími umělými změnami či „podmínkami“ již jednou EK schválených dotačních pravidel (programu OPD2), ale naopak zahájit jejich okamžité čerpání vypsáním příslušných výzev a umožnit tak podání příslušných dotačních projektů a následné čerpání evropských prostředků
5. K záměru státního nákupu/půjčovny vlaků zpracovat EK požadovanou analýzu ekonomických dopadů, vyhodnotit výhody a nevýhody tohoto záměru a samostatným materiálem předložit vládě k rozhodnutí, zda stát bude realizovat nákup železničních kolejových vozidel sám na sebe nebo tuto vysoce odbornou činnost ponechá na dopravcích, kteří k tomu mají příslušné know-how, zázemí, podmínky atd.

V neposlední řadě upozorňuji, že předmětná Zpráva neplní svůj hlavní účel, pro který má být na základě úkolu Vlády ČR zpracována: nehodnotí plnění uložených úkolů, neodůvodňuje nesplnění daných termínů, neposkytuje analýzu příčin a důvodů tohoto stavu, nenavrhuje příslušná opatření k nápravě atd.

S pozdravem

Příloha: Připomínky Svazu dopravy České republiky

Vážený pan
Ing. Dan Ťok
ministr dopravy
P r a h a